

Ernest GINC*

LITWA W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO

Streszczenie

Region Morza Bałtyckiego na tle innych obszarów Europy można określić jako region stabilny gospodarczo i społecznie, o wysokiej aktywności inwestycyjnej podmiotów krajowych i zagranicznych. Niemniej, trudno jest mówić o RMB jako jednolitym obszarze gospodarczym. Podejmowane są liczne działania w ramach programu RMB, wśród których na uwagę zasługuje obszar dotyczący transportu. Litwa jako jeden z 11 krajów także uczestniczy w realizacji jednego z ważnych celów programu dotyczącego lepszego połączenia drugorzędnych i trzeciorzędnych sieci i węzłów w Regionie Morza Bałtyckiego z głównymi sieciami transportowymi zdefiniowanymi przez Partnerstwo TEN-T i Wymiaru Północnego w zakresie transportu i logistyki.

Słowa kluczowe: Region Morza Bałtyckiego (RMB); transport; Korytarz Transportowy Wschód – Zachód; Kolej Bałtycka – Korytarz Wzrostu

1. Wstęp

Od 2009 roku w dokumentach dotyczących polityki regionalnej Unii Europejskiej swoje miejsce znalazło podejście makroregionalne, wykraczające poza tradycyjne oddziaływanie na regiony wewnątrz Wspólnoty. Wypracowano tzw. strategię makroregionalną, które pełnią rolę bodźców przy uruchamianiu różnych strategii na poziomie unijnym, regionalnym i krajowym, a także pozytywnie wpływają na integrację wykraczającą poza granice Unii Europejskiej poprzez współpracę w ramach polityki sąsiedztwa. Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego z 2009 roku była pierwszą tego rodzaju inicjatywą, obok strategii

* Mgr, Wydział Ekonomiczno-Informatyczny, Uniwersytet w Białymstoku; e-mail: ernest.ginc@uwb.edu.pl

na rzecz rozwoju regionu Dunaju z 2011 roku, dając początek analizie zalet tego podejścia i możliwości jego wdrożenia w innych regionach Unii Europejskiej, np. w regionie Morza Adriatyckiego i Jońskiego¹. Strategie te oparte są na koncepcji wielopoziomowego sprawowania rządów (Multi-Level Governance – MLG), gdzie przywództwo polityczne w poszczególnych obszarach priorytetowych sprawują zainteresowane państwa, przy czym funkcję moderatora pełni Komisja Europejska².

Region Morza Bałtyckiego, charakteryzując się zarówno zróżnicowaniem jak i spójnością wewnątrzregionalną, należy do obszarów o dużej dynamice rozwoju. Silny rozwój produkcji i handlu pociąga w konsekwencji rozwój transportu, gdzie szczególnie ważnym staje się kierunek rosyjski. Wpływa to na kształtowanie się ciągów transportowych w tym regionie również z udziałem Litwy, przede wszystkim jako kraju tranzytowego. Dlatego też w artykule uwypuklone zostanie znaczenie obecności Litwy w Regionie Morza Bałtyckiego, co z uwagi na nasycone ciągi transportowe prowadzące przez ten kraj stanowi ważne źródło rozwoju gospodarczego.

Powyższe składa się na określenie celu artykułu, którym jest omówienie Programu Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego oraz jego ocena w stosunku do systemu transportowego Litwy. Układ artykułu prowadzi w końcowej części do weryfikacji hipotezy, iż Program Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego skutecznie przyczynia się do rozwoju systemu transportowego na Litwie.

2. Charakterystyka Regionu Morza Bałtyckiego (RMB)

Transnarodowy program współpracy terytorialnej Region Morza Bałtyckiego (RMB; ang. Baltic Sea Region – BSR) jest kontynuacją wcześniejszych programów dotyczących współpracy krajów położonych wokół Morza Bałtyckiego, a mianowicie INTERREG II C (lata 1997–1999) i INTERREG III B (lata 2000–2006). Co prawda program RMB na lata 2007–2013³ skończył już

¹ *Sprawozdanie Komisji Europejskiej dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczące wartości dodanej strategii makroregionalnych*, Bruksela, dnia 27.6.2013, COM(2013) 468 final.

² **I. Słomczyńska**, *Geneza i rozwój strategii makroregionalnych Unii Europejskiej w kontekście realizacji koncepcji wielopoziomowego sprawowania rządów*, Analiza natolińska 2013/12 (71).

³ *Program Regionu Morza Bałtyckiego 2007–2013* (ang. Baltic Sea Region Programme 2007–2013), https://www.ewt.gov.pl/Dokumenty/Lists/Dokumenty%20programowe/Attachments/95/POWT_Region_Morza_Baltyckiego_2007_13.pdf; stan na dzień 30.12.2014 r.

swoją żywotność, jednakże jego główna misja będzie kontynuowana w programie o tej samej nazwie na lata 2014–2020. Ogólnym celem strategicznym jest „wzmocnienie zintegrowanego rozwoju terytorialnego i współpracy na rzecz bardziej innowacyjnego, lepiej dostępnego i zrównoważonego Regionu Morza Bałtyckiego”⁴. Pomimo iż program nie posiada własnego odrębnego źródła finansowania, korzysta ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa i Partnerstwa (ENPI) oraz środków państwowych Norwegii. Wysokość zasobów finansowych wykorzystanych w programie z lat 2007–2013 z EFRR wyniosła ok. 208 mln EURO, ENPI – ok. 23 mln EURO i funduszy krajowych Norwegii ok. 6 mln EURO⁵.

Współpraca międzyregionalna w ramach programu RMB swoim zasięgiem obejmuje 11 krajów (patrz rys. 1), w tym 8 krajów Unii Europejskiej (Danie, Estonię, Finlandię, Łotwę, Litwę, Polskę, Szwecję, część północno-wschodnią Niemiec) oraz 3 kraje partnerskie (Norwegię, Białoruś i część północno-zachodnią i zachodnią Rosji)⁶. Elementem spajającym cały region jest Morze Bałtyckie, które stanowi zarówno przeszkodę, jak i element łączący dla współpracy między krajami danego regionu. W sumie program dotyczy obecnie obszaru o łącznej powierzchni ok. 3,8 mln km², zamieszkiwanego przez ponad 101 mln ludności⁷. Zaliczenie Norwegii do grupy krajów położonych bezpośrednio nad Bałtykiem wynika z tego, że z uwagi na położenie geograficzne i więzi gospodarcze wymiana handlowa tego kraju w większości dotyczy Niemiec, Szwecji i Danii, tj. krajów RMB. Białoruś, nie mając dostępu do morza, ściśle współpracuje z Litwą i Łotwą w zakresie usług portowych Kłajpedy, a także portów Łotwy.

⁴ *Program Operacyjny. Program Region Morza Bałtyckiego 2014–2020* (ang. Operational Programme of the Baltic Sea Region Programme 2014–2020), s. 11, http://www.ewt.gov.pl/2014_2020/Documents/BSR_po_polsku.pdf, stan na dzień 30.12.2014 r.

⁵ *Program Regionu Morza Bałtyckiego 2007–2013...*, s. 4.

⁶ Należy podkreślić, że w strategii RMB zarówno na lata 2007–2013, jak i 2014–2020 wyraźnie określono regiony wchodzące w skład RMB, jednakże w niektórych opracowaniach można spotkać się z określeniem RMB nieobejmującym Białorusi, a uwzględniającym Islandię, por. **I. Śmigierska-Belczak**, *Współpraca w regionie Morza Bałtyckiego – Rada państw Morza Bałtyckiego*, Kwartalnik Kolegium Ekonomiczno-Społecznego. Studia i Prace 2012/1; **M. Tomala**, *Ochrona środowiska regionu Morza Bałtyckiego*, Studia Humanistyczno-Społeczne 2011/5.

⁷ Dane na podst. *Program Operacyjny. Program...* Różnią się one nieznacznie od danych przedstawionych w tabeli 1.

RYSUNEK 1: *Obszar Regionu Morza Bałtyckiego (RMB)*

Objaśnienia: kolor ciemnoszary – kraje UE, kolor jasnoszary – kraje pozaunijne.

Źródło: <http://www.interreg-baltic.eu/home.html>; stan na dzień 28.12.2014 r.

Regiony objęte programem RMB są zróżnicowane pod względem ilości mieszkańców, powierzchni, jak również zamożności społeczeństwa mierzonego np. PKB per capita według parytetu siły nabywczej pieniądza (patrz tab. 1). Ponad 1/3 liczby ludności całego obszaru RMB zamieszkuje terytorium Polski. Jako kolejne regiony o najliczniejszej populacji można wymienić ujęty w programie obszar Niemiec (13,5%), Rosji (12,78%), Szwecję (8,92%) oraz Białorusi (8,62%). Najmniejsza liczba ludności charakteryzuje trzy kraje bałtyckie – Litwę, Łotwę i Estonię, które w sumie liczą 6,33 mln mieszkańców, stanowiąc niecałe 6% udziału w ogólnej liczbie ludności RMB. Z kolei największe terytorium (ok. 1,68 mln km²) obejmuje region Rosji, co stanowi blisko połowę całego terytorium RMB. Szwecja z Norwegią zajmują obszar bliski 1/4 całości RMB. Najmniejszymi krajami pod tym względem są Dania, Estonia, Litwa i Łotwa.

W regionie objętym programem wyraźna jest pozycja liderów, do których zaliczamy kraje nordyckie (Norwegię, Szwecję, Danię i Finlandię) oraz Niemcy. PKB per capita w tych krajach kształtuje się na poziomie od 55 tys. USD w Norwegii do 36 tys. USD w Finlandii, co daje średnią wielkość dla pięciu krajów na poziomie ponad 41 tys. USD. Kraje te są często określane jako główne gospodarki regionu⁸. Dla porównania średnia PKB per capita dla całego RMB wynosi blisko 28 tys. USD. Najmniej zamożne są społeczeństwa Białorusi, Rosji oraz byłych republik radzieckich i Polski.

TABELA 1: *Wybrane mierniki państw RMB*⁹

Kraj RMB	Liczba mieszkań- ców	Powierz- chnia	PKB per capita (według parytetu siły nabywczej – PPP)	Eksport do RMB	Import z RMB	Suma eksportu i importu wewnątrz RMB	Udział w łącznych obrotach handlowych RMB
	2014	2014	2013	2012	2012	2012	2012
	(mln)	(tys. km ²)	(USD)	(mld USD)	(mld USD)	(mld USD)	(%)
Niemcy	14,57	85	39500*	163,55	132,65	296,20	25,8%
Dania	5,64	43	37800	38,57	43,76	82,34	7,2%
Szwecja	9,63	450	40900	57,88	75,21	133,10	11,6%
Finlandia	5,44	338	35900	30,53	36,02	66,55	5,8%
Estonia	1,28	45	22400	10,58	12,20	22,78	2,0%
Łotwa	2,04	65	19100	7,62	13,66	21,28	1,9%
Litwa	3,01	65	22600	14,97	20,96	35,93	3,1%
Polska	38,14	313	21100	68,68	77,07	145,75	12,7%
Norwegia	5,09	385	55400	46,96	38,02	84,98	7,4%
Rosja	13,8	1677	18100*	112,99	93,38	206,36	17,9%
Białoruś	9,31	208	16100	22,95	31,61	54,56	4,7%

Objaśnienia: * – dane dotyczą całego kraju.

Źródło: <http://worldpopulationreview.com/countries/>; <http://www.indexmundi.com/>; <http://www.gks.ru/>; <http://www.germany-insider-facts.com/>; <http://atlas.media.mit.edu/>; stan na dzień 2.01.2015 r.

⁸ E. Czernański, *Charakterystyka gospodarcza regionu Morza Bałtyckiego*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego, Studia i Materiały Instytutu Transportu i Handlu Morskiego 2012/9, s. 19–20.

⁹ Dane w tabeli dotyczą obszarów wchodzących w skład Regionu Morza Bałtyckiego (z wyjątkiem PKB per capita w Niemczech i Rosji). Dane dot. wartości eksportu i importu dla poszczególnych krajów są oparte na klasyfikacji do oznaczania i kodowania produktów HS (Harmonised System) o zasięgu międzynarodowym uznawanym przez ONZ.

Elementem spajającym region Morza Bałtyckiego jest szeroki zakres wymiany handlowej wewnątrz ugrupowania, którego wartość w 2012 roku można ocenić na blisko 600 mld USD¹⁰. Handel wewnątrz ugrupowania odbywa się przede wszystkim z udziałem Niemiec, zarówno w roli eksportera, jak i importera, co stanowi 25,8% ogólnej wartości przepływu towarów. Znaczne obroty RMB generują również gospodarki Rosji (17,9%), Polski (12,7%) oraz Szwecji (11,6%). Najmniejszą bezpośrednią rolę w kreowaniu handlu odgrywają Litwa, Łotwa i Estonia, które „pełnią głównie rolę tranzytową względem gospodarki Rosji, a samodzielnie istnieją jako satelity większych gospodarek regionu (...)”¹¹.

TABELA 2: Wartość eksportu (E) i importu (I) towarów w RMB według partnera w 2012 roku (%)

Kraj RMB	Partner z RMB											Suma	
	DE	DK	SE	FI	EE	LV	LT	PL	NO	RU	BY		
DE	E	–	1,41	2,03	0,69	0,13	0,12	0,22	3,24	0,82	3,52	0,21	12,39
	I	–	1,17	1,48	0,64	0,06	0,08	0,2	3,69	1,9	2,79	0,16	12,17
DK	E	13,04	–	13,25	1,75	0,23	0,37	0,52	2,28	5,63	2,16	0,17	39,4
	I	20,29	–	12,43	1,59	0,38	0,52	0,62	3,29	6,91	1,52	0,02	47,57
SE	E	9,85	6,94	–	4,41	0,88	0,3	0,6	2,18	7,5	2,3	0,12	35,08
	I	17,41	8,04	–	5,16	1,45	0,45	0,61	2,92	7,8	4,93	0,07	48,84
FI	E	9,25	1,95	10,59	–	2,56	0,91	0,77	2,28	3,13	8,97	0,19	40,6
	I	12,84	2,4	10,22	–	2,57	0,49	0,49	2,01	3,62	15,74	0,21	50,59
EE	E	3,88	2	12,86	10,55	–	5,92	4,72	1,11	3,46	16,09	0,55	61,14
	I	8,12	1,08	7,11	9,42	–	4,72	6,36	4,79	1,27	14,56	2,39	59,82
LV	E	6,95	3,84	5,63	2,79	7,79	–	14,71	3,41	3,82	10,76	1,76	61,46
	I	8,53	1,88	2,62	3,61	5,41	–	14,77	6,44	0,36	11,24	17,03	71,89
LT	E	8,35	2,19	3,63	1,34	4,98	10,75	–	4,5	2,63	16,04	2,96	57,37
	I	9,48	1,62	3,16	1,84	2,61	5,81	–	9,33	0,41	29,67	3,03	66,96
PL	E	23,33	1,75	2,61	0,83	0,57	0,71	1,69	–	2,04	5,25	0,92	39,7
	I	22,44	1,17	1,88	0,9	0,1	0,22	0,61	–	1,51	11,01	0,51	40,35
NO	E	13,33	4,08	7,71	1,65	0,17	0,04	0,08	1,85	–	1,12	0,07	30,1
	I	12,27	6,24	14	2,66	0,68	0,54	0,78	3,98	–	1,64	0,27	43,06
RU	E	6,49	0,3	1,62	2,38	0,63	0,45	1,98	4,47	0,31	–	5,41	24,04
	I	14,37	0,65	1,17	2,09	0,86	0,41	1,29	2,8	0,54	–	4,64	28,82
BY	E	3,94	0,03	0,24	0,33	1,09	7,21	2,12	2,15	0,52	33,49	–	51,12
	I	6,49	0,37	0,46	0,33	0,22	0,5	1,77	3,66	0,25	58,28	–	72,33

Objaśnienia: DE – Niemcy, DK – Dania, SE – Szwecja, FI – Finlandia, EE – Estonia, LV – Łotwa, LT – Litwa, PL – Polska, NO – Norwegia, RU – Rosja, BY – Białoruś

Źródło: oprac. własne na podst. <http://atlas.media.mit.edu/>; stan na dzień 2.01.2015 r.

¹⁰ Wartość blisko 600 mld USD stanowi połowę kolumny dot. sumy eksportu i importu wewnątrz RMB w tabeli 1, gdyż ujmuje wartość eksportu dla jednego kraju, co stanowi jednocześnie wartość importu dla innego.

¹¹ E. Czermański, *Charakterystyka gospodarcza...*, s. 16–17.

Jedną z charakterystycznych cech wymiany towarowej krajów RMB jest przewaga wymiany z krajami należącymi do ugrupowania, co obrazują dane w tabeli 2 (stanowiąc uzupełnienie danych dotyczących wartości obrotów handlowych poszczególnych krajów przedstawionych w poprzedniej tabeli). Jako wyjątek należy wymienić gospodarkę Niemiec, dla której kierunki eksportu i importu nie są oparte wyłącznie na partnerstwie RMB, bo tylko ok. 12% wartości obrotów handlowych przypada na kraje z danego ugrupowania. Do głównych odbiorców towarów niemieckich należą z kolei Francja i USA (odpowiednio 8,81% i 8,14% ogółu wartości eksportu Niemiec), najwięksi importerzy to Niderlandy i Chiny (odpowiednio 8,93% i 8,59% ogółu wartości importu Niemiec). Ważnym partnerem handlowym Rosji są Niemcy, które, po Niderlandach i Chinach, są trzecim największym partnerem w eksporcie (piąte miejsce zajmuje Białoruś) oraz zajmują drugie miejsce, po Chinach, w imporcie towarów (czwarte miejsce zajmuje Białoruś)¹². W przypadku Litwy, Łotwy i Estonii, a także Białorusi, koncentracja handlu w RMB oscyluje wokół wartości 60%. Generalnie można powiedzieć, że sieć powiązań handlowych wewnątrz ugrupowania jest dość gęsta i często w wymianie towarowej dominuje handel z krajami najbliższymi sąsiadującymi.

Pomimo występowania cech łączących obszar RMB, istnieją jednak liczne przykłady zróżnicowania wewnątrz tego ugrupowania, które można podzielić następująco¹³:

- a) kwestie historyczne dzielą region na część zachodnią i wschodnią, ze względu na okres włączenia się w proces wymiany międzynarodowej;
- b) pod względem geograficznym obszar RMB ciągnie się od Tatr do Koła Podbiegunowego na północy, co tym samym warunkuje specjalizację gospodarki żywnościowej;
- c) pod względem cywilizacyjnym widać wyraźne różnice w nierównomiernej gęstości zaludnienia;
- d) niejednorodność pod względem zasobów naturalnych;
- e) różne systemy społeczne – od monarchii poprzez republiki do związków stanowych.

Elementem składowym strategii RMB jest zniwelowanie różnic społeczno-gospodarczych między regionami wschodnimi i zachodnimi, północnymi i południowymi. Jednakże wewnętrzne zróżnicowanie regionu jest trudne do wyeliminowania, chociaż jest on często określany jako region „stabilny gospodarczo

¹² <http://atlas.media.mit.edu/>; stan na dzień 2.01.2015 r.

¹³ E. Czermański, *Charakterystyka gospodarcza...*, s. 16–17.

i społecznie, innowacyjny, z dużym nasyceniem ICT oraz charakteryzujący się pozytywnymi tendencjami w wielu obszarach działalności gospodarczej i społecznej¹⁴. Pomimo iż RMB jest powszechnie utożsamiany raczej z grupą państw, niemniej w obszarach turystyki, nauki, transportu morskiego, zrównoważonego rozwoju jest coraz częściej postrzegany jako jednolita marka¹⁵.

3. Rola transportu w strategii Programu Regionu Morza Bałtyckiego

Położenie geograficzne Regionu Morza Bałtyckiego determinuje jego włączenie do europejskiego systemu transportowego, jak również do systemu połączeń euroazjatyckich, ciągnących się do odległych Chin. Z punktu widzenia Dalekiego Wschodu RMB stanowi stosunkowo zgrany obszar oferujący konkurencyjne możliwości dróg wymiany handlowej, w szczególności z pozostałą częścią Europy. Jest to niezwykle ważne, gdyż do dziesiątki głównych uczestników handlu światowego należą: UE, USA, Chiny, Japonia, Korea Południowa, Kanada, Rosja, Singapur, Indie oraz Meksyk¹⁶. Warunkuje to znaczenie niezakłóconej dostawy towarów, z których znaczna część trafia na drogi tranzytowe krajów RMB. W zasięgu globalnym żaden rodzaj transportu nie może obecnie stanowić konkurencji dla transportu morskiego, jednakże w skali regionalnej czy makroregionalnej ważne staje się właściwe skoordynowanie poszczególnych rodzajów transportu w kierunku tzw. zrównoważonego systemu transportowego. Należy zaznaczyć, że RMB jest jednym z niewielu obszarów, gdzie wszystkie rodzaje transportu – drogowy, kolejowy, powietrzny i morski – mają podobne znaczenie. Wyjątek stanowi tylko wodny transport śródlądowy, z uwagi na niedostosowane do żeglugi korytarze rzeczne w tym regionie¹⁷.

Oprócz roli tranzytowej RMB generuje także relatywnie duży popyt wewnętrzny na usługi transportowe. Dlatego też warto wymienić cechy szczególne, dzięki którym RMB zajmuje ważne miejsce w europejskim systemie transportowym¹⁸:

¹⁴ **M. Grzybowski**, *Region Morza Bałtyckiego jako marka na rynku globalnym*, w: **A. Smalec** (red.), *Marketing przyszłości. Trendy. Strategie. Instrumenty. Orientacja marketingowa jednostek samorządu terytorialnego i instytucji publicznych*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 775; *Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu* Nr 30, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2013, s. 356.

¹⁵ *Ibidem*, s. 345–357.

¹⁶ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International_trade_in_goods; stan na dzień 2.01.2015 r.

¹⁷ *Program Regionu Morza Bałtyckiego 2007–2013...*, s. 22.

¹⁸ **E. Czermański**, *Charakterystyka gospodarcza...*, s. 18–19.

- a) ludność RMB charakteryzuje ponadprzeciętna aktywność i efektywność gospodarcza;
- b) relatywnie nieduży zasób surowców naturalnych wymaga znacznego ich importu z zewnątrz ugrupowania, co, jeśli uwzględnimy także eksport produktów, generuje znaczne zapotrzebowanie na usługi transportowe;
- c) głównym rodzajem transportu w realizacji usług transportowych jest transport morski.

Morze Bałtyckie – jako centralny element programu – nazywane także wewnętrznym morzem UE, warunkuje całokształt systemu transportowego w RMB. Akwen wodny jest źródłem wspólnej identyfikacji w całym regionie, a ponadto jest wspólnym zasobem środowiskowym i ekonomicznym. Stanowi jednak wyzwanie w zakresie ochrony środowiska, jak również w kwestii organizacji transportu¹⁹. Do cech charakterystycznych żeglugi morskiej w RMB należy sama specyfika Morza Bałtyckiego, które jest w szczególności narażone na zagrożenia ekologiczne związane z żeglugą oraz inną działalnością człowieka w obszarach przybrzeżnych, gdyż jest zbiornikiem półzamkniętym, płytkim i słonawym. Poza tym niskie w tym obszarze temperatury w okresie zimowym stanowią często ograniczenie komunikacji „w linii prostej”. Jednocześnie transport morski może się przyczynić do odciążenia innych rodzajów transportu, co pozwoli zwiększyć przepustowość całego systemu transportowego w regionie²⁰. Warunki transportowe w regionie są poza tym zdeterminowane bardzo nie zrównoważonym układem terytorialnym, którego cechą szczególną jest niska gęstość sieci dróg transportowych na północy i dużo większa na południu²¹. Należy także odnotować istniejące różnice w dostępie do infrastruktury transportowej, w szczególności do stacji kolejowych, portów lotniczych i terminali intermodalnych²².

W programie RMB na lata 2014–2020, podobnie jak w poprzednim jego wydaniu obejmującym lata 2007–2013, akcent położono na zrównoważony transport, który stanowi jeden z czterech priorytetów tego dokumentu. Celem jest:

lepsze połączenie drugorzędnych i trzeciorzędnych sieci i węzłów w Regionie Morza Bałtyckiego z głównymi sieciami transportowymi zdefiniowanymi przez Partnerstwo TEN-T i Wymiaru Północnego w zakresie transportu i logistyki, w szczególności sieci transportu krajów partnerskich w regionach Białoruś, Rosja i Norwegia²³.

¹⁹ *Program Operacyjny. Program Region Morza Bałtyckiego 2014–2020...*, s. 11.

²⁰ *Ibidem*.

²¹ *Program Regionu Morza Bałtyckiego 2007–2013...*, s. 12.

²² *Ibidem*, s. 15.

²³ *Program Operacyjny. Program Region Morza Bałtyckiego 2014–2020...*, s. 11.

Jako cele szczegółowe wymieniono następujące²⁴:

- 1) interoperacyjność transportu, czyli zwiększenie efektywności transportu towarowego i pasażerskiego w połączeniach północ–południe i wschód–zachód;
- 2) poprawa dostępności obszarów odległych i dotkniętych zmianami demograficznymi dzięki zastosowaniu rozwiązań efektywnych ekonomicznie;
- 3) poprawa bezpieczeństwa morskiego;
- 4) wspieranie żeglugi przyjaznej dla środowiska;
- 5) wspieranie ekologicznych systemów transportowych w obszarach miejskich.

Można więc zauważyć, że uwaga została skierowana na szeroko rozumianą efektywność, bezpieczeństwo oraz ekologizację transportu. Wiadomo, że w UE, w porównaniu do pozostałych regionów w ujęciu globalnym, funkcjonuje niezwykle restrykcyjne podejście do kwestii związanych z ochroną przyrody. Często powstaje więc pytanie, czy kraje europejskie, a w tym również należące do RMB, będą potrafiły zwiększyć swą efektywność i konkurencyjność gospodarczą i wykreować globalną markę regionalną. Wyzwanie dotyczy także rozwoju transportu, który jest ściśle powiązany z rozwojem produkcji i handlu. Za odpowiedź na postawione pytanie może posłużyć fakt, iż mimo ciągle rosnących wymagań odnośnie dbałości o środowisko naturalne, kraje RMB potrafią zwiększać swe wskaźniki konkurencyjności. Proces „zazielenienia gospodarki” ma wręcz pozytywny wpływ na rozwój w tym regionie²⁵.

4. Skutki realizacji Programu Regionu Morza Bałtyckiego dla systemu transportowego Litwy

Rola Litwy w Regionie Morza Bałtyckiego, jak już zauważono wcześniej, polega głównie na zapewnieniu efektywnego tranzytu towarów w relacjach Wschód–Zachód oraz Północ–Południe. Wzrost gospodarczy tego kraju jest w dużym stopniu zdeterminowany stanem systemu transportowego, którego rozwój stanowi zasadniczy problem i jednocześnie doczeka się należytej uwagi w państwowej strategii polityki gospodarczej²⁶. Transport jest jednocześnie jednym z głównych

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ **H. Kruk**, *Konkurencyjność gospodarek państw regionu Morza Bałtyckiego a ich ekologizacja*, w: **B. Kryk** (red.), *Uwarunkowania konkurencyjności przedsiębiorstw i gospodarki w XXI wieku*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 730; Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania Nr 25, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2012, s. 193–206.

²⁶ **T. Truskolaski**, *Transport a dynamika wzrostu gospodarczego w południowo-wschodnich krajach bałtyckich*, Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku, Białystok 2006, s. 8–9.

motorów gospodarki litewskiej. Wykazuje on systematyczny wzrostowy udział w tworzeniu krajowej wartości dodanej: z 9,24% w 2004 roku do blisko 13% w 2013 roku, w tym ponad połowa przypada na transport drogowy. W ogólnej strukturze przewozu ładunków ok. 60% (w tonach) i ok. 80% (w tonokilometrach) zajmują przewozy międzynarodowe, w tym także tranzytowe²⁷. Wynika to w głównej mierze z relatywnie małego krajowego rynku konsumpcyjnego i przechodzenia przez terytorium Litwy korytarzy transportowych o znaczeniu międzynarodowym.

Kluczowym wyzwaniem dla realizacji zadań dotyczących priorytetu „Zewnętrzna i wewnętrzna dostępność RMB” – w ramach programu RMB na lata 2007–2013 – było zwiększenie równowagi w transporcie i zminimalizowanie wpływu barier na niezakłócony transport towarów i pasażerów. Opracowywanie projektów dotyczących transportu opiera się na zasadzie analizy dotychczasowych prac w wybranym zakresie oraz ich ulepszanie, rozwój oraz możliwość wydzielenia wybranego obszaru zainteresowań i opracowanie projektu pod nową nazwą, jak również korzystanie z innych projektów dotyczących transportu²⁸. Wśród strategicznych kierunków działań w ramach tego priorytetu należy wymienić następujące²⁹:

- 1) przygotowanie i wprowadzenie strategii transportu multimodalnego w RMB;
- 2) budowa i realizacja wszechstronnej koncepcji Autostrad Morskich (Motorways of the Sea) w RMB;
- 3) przygotowanie i pilotażowa realizacja środków umożliwiających rozbudowę istniejących transnarodowych stref rozwoju w kierunku wschodnim;
- 4) tworzenie nowych stref przy węzłach komunikacyjnych między sieciami TEN-T i siecią paneuropejskich korytarzy transportowych w Rosji i na Białorusi.

Dla każdego z wymienionych kierunków działań można znaleźć przykłady konkretnych realizacji, mających wpływ na system transportowy Litwy. Kraj ten, mając bezpośredni dostęp do Morza Bałtyckiego, granice będące jednocześnie zewnętrzną granicą Unii Europejskiej, jak również silne powiązania infrastrukturalne i ekonomiczne ze ścianą wschodnią, może realizować podstawowe działania wytyczone w strategii programu RMB.

Włączenie Litwy do programu RMB skutkowało intensyfikacją realizowanych projektów, wśród których zasadniczą część przypadła na rozwój systemu transportowego. Wśród 90 projektów, które zostały zrealizowane w latach

²⁷ Departament Statystyki Republiki Litewskiej, <http://osp.stat.gov.lt>; stan na dzień 14.07.2015 r.

²⁸ *Program Regionu Morza Bałtyckiego 2007–2013...*, s. 46.

²⁹ *Ibidem*, s. 49.

2007–2013 w ramach czterech priorytetów programu RMB, w 72 z nich uczestniczyła Litwa, w tym w 12 projektach, które dotyczyły priorytetu „Wewnętrzna i zewnętrzna dostępność RMB”, związanego bezpośrednio z rozwojem systemu transportowego³⁰. Strategiczną rolę dla gospodarki litewskiej w obszarze transportu odgrywają dwa projekty, które związane są z wykorzystaniem tranzytowej funkcji państwa w przepływie towarów w kierunkach wschód–zachód oraz północ–południe, a mianowicie: Korytarz Transportowy Wschód–Zachód II (East West Transport Corridor II – EWTC II) oraz Kolej Bałtycka – Korytarz Wzrostu (Rail Baltica Growth Corridor – RBGC).

EWTC II odpowiada definicji „zielonych korytarzy”, których koncepcja polega na „[...] uzupełnianiu się żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, transportu kolejowego, transportu drogowego, żeglugi śródlądowej, umożliwiając wybór tej formy transportu, która zapewnia wymogi przyjazne środowisku naturalnemu”³¹. Projekt ten jest kontynuacją inicjatywy o tej samej nazwie w ramach programu INTERREG III B. Stowarzyszenie EWTC obejmuje jednostki ze środowisk polityki, biznesu i nauki z 13 państw: Białoruś, Belgia, Chiny, Dania, Francja, Kazachstan, Litwa, Mongolia, Niemcy, Rosja, Szwecja, Słowenia i Ukraina³². Celem projektu jest wspieranie i rozwój efektywnych, bezpiecznych i przyjaznych środowisku przewozów towarów w kierunku wschód–zachód. Połączenie zalet poszczególnych rodzajów transportu ma stanowić alternatywę dla dalekosiężnego transportu morskiego, łączącego przede wszystkim Chiny z Unią Europejską. Jest to przykład rozwoju współpracy wykorzystującej połączenie europejskiej sieci transportowej z korytarzami paneuropejskimi³³.

Korytarz EWTC jest dobrym przykładem urzeczywistnienia zasady mówiącej o tym, że rozwój transportu aktywizuje obszary wokół jego infrastruktury³⁴. Oczywiście centralnym punktem na Litwie w realizacji połączenia wschód–zachód jest niezamarzający port w Kłajpedzie, który potrafi dostosowywać się do rosnących wymagań dotyczących zwiększenia dostępności od strony morza i łądu. Napływ

³⁰ <http://eu.baltic.net/>; stan na dzień 10.01.2015 r.

³¹ **H. Salmonowicz**, *Kierunki działań na rzecz rozwoju logistyki morskiej w Unii Europejskiej*, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej nr 1895, Seria: Transport, zeszyt 80, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2013, s. 110.

³² www.ewtcassociation.net; stan na dzień 10.01.2015 r.

³³ **M. Jążdżewska-Gutta**, *Możliwości realizacji korytarza transportowego Wschód-Zachód II w świetle polityki transportowej Unii Europejskiej*, w: **M. Michalowska** (red.), *Efektywność transportu w teorii i w praktyce*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2010, s. 64-69.

³⁴ **W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król** (red.), *Problemy transportu w rozszerzonej UE*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2010, s. 1.

inwestycji do portu pozwala utrzymywać się na liście dynamicznie rozwijających się portów w akwenie Morza Bałtyckiego, co jest niezwykle istotne, zwłaszcza w miarę wzrostu prognozowanych przeładunków w RMB³⁵. Należy podkreślić, że aktywność inwestycyjna na Litwie jest na wysokim poziomie również w przypadku punktowej infrastruktury, stanowiącej węzły połączeń kilku rodzajów transportu. Na linii głównych szlaków transportowych powstają Publiczne Centra Logistyczne, obejmujące całe zaplecze usług obsługujących sektor transportu, logistyki i magazynowania. W Wilnie i Kownie w końcu 2014 roku, w Kłajpedzie i Szawlach w końcu 2016 roku swoją działalność rozpoczęły lub zainaugurują nowoczesne centra logistyczne³⁶.

RYSUNEK 2: *Koncepcja korytarza transportowego Wschód–Zachód*



Źródło: www.ewtcassociation.net; stan na dzień 10.01.2015 r.

Rail Baltica Growth Corridor jest projektem, którego celem jest stworzenie efektywnego kolejowego połączenia północ–południe, pomiędzy miastami Helsinki i Berlin. Posłuży ono zarówno dla przewozu towarów, jak i pasażerów. Różny rozstaw szyn (europejski standard 1435 mm i rosyjski – 1520 mm) wpływa na niską dostępność północno-wschodniej części RMB w stosunku do pozostałej części Europy. Oś Północ–Południe „ucina się” obecnie na granicy litewsko-polskiej ze względu na różny rozstaw toru. Projekt RBGC ma odciążyc

³⁵ M. Grzybowski, *Wydatki inwestycyjne w wybranych portach regionu Morza Bałtyckiego – studia przypadków*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 760, Finanse, Rynki finansowe, Ubezpieczenia Nr 59, Zarządzanie finansami. Mierzenie wyników przedsiębiorstw i ocena efektywności inwestycji, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2013, s. 518–522.

³⁶ http://www.transp.lt/lt/veikla/veiklos_sritys/tranzitas_ir_logistika/apie_sektoriui; stan na dzień 10.01.2015 r.

nasycony ruch przewozów samochodowych korytarzem Via Baltica i tym samym ograniczyć koszty zewnętrzne generowane przez transport drogowy w postaci zanieczyszczenia środowiska, hałasu, wypadkowości itd. Na uwagę zasługuje fakt, iż w Kownie Rail Baltica ma w perspektywie przecinać się z transnarodowym korytarzem Wschód–Zachód. Dzięki wybudowaniu nowoczesnego terminalu przeładunkowego, transportowane towary mogą być zatem skierowane z Kowna do Kłajpedy i dalej do krajów Skandynawskich albo też na wschód. Uzupełnieniem tej sieci może być istniejące już połączenie kolejowe Morza Bałtyckiego i Czarnego. Kursujący na tej trasie pociąg kontenerowy Viking ma możliwość bezpośredniego dostarczenia ładunków z Kłajpedy do portów nad Morzem Czarnym i dalej włączenie się w korytarz TRACECA.

5. Zakończenie

Region Morza Bałtyckiego wyróżnia się na tle pozostałych regionów Unii Europejskiej. Wśród jego cech szczególnych należy wymienić istniejące zróżnicowanie wewnątrz regionu, warunkujące podział na liniach Północ–Południe i Wschód–Zachód. Wyrażna jest pozycja liderów tego obszaru: Niemiec, Danii, Szwecji, Norwegii i Finlandii. Podkreślić należy szeroki zakres wymiany handlowej wewnątrz ugrupowania. Dogodne położenie geograficzne sprzyja wzbogaceniu przepływu towarów poprzez tranzyt międzynarodowy o kierunku rosyjskim, a także handel z krajami Dalekiego Wschodu, co stanowi alternatywę dla drogi morskiej.

Na efektywną sieć połączeń międzynarodowych ma wpływ właściwe funkcjonowanie poszczególnych odcinków, a niedoinwestowanie w jednym z nich może stać się powodem ominięcia przewozu ładunków daną drogą. Władze Litwy, zdając sobie sprawę z korzyści płynących z tranzytu, starają się ustalić właściwe priorytety w strategii systemu transportowego, by przyciągnąć jak największy strumień ładunków. Zrzeszenie w Programie RMB daje Litwie dodatkową szansę na uzyskanie wsparcia merytorycznego i finansowego, co skutkuje m.in. wzrostem znaczenia transportu we wroście gospodarczym kraju. Połączenie sił poszczególnych regionów w ramach RMB skutecznie przyczynia się do budowania ciągu konkurencyjnych połączeń międzynarodowych, w tym ważnych dla gospodarki litewskiej korytarzy Wschód–Zachód i Północ–Południe.

Bibliografia

Opracowania:

- Czermański Ernest**, *Charakterystyka gospodarcza regionu Morza Bałtyckiego*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego, Studia i Materiały Instytutu Transportu i Handlu Morskiego Nr 9, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2012, s. 15-29.
- Grzybowski Marek**, *Region Morza Bałtyckiego jako marka na rynku globalnym*, w: Agnieszka Smalec (red.), *Marketing przyszłości. Trendy. Strategie. Instrumenty. Orientacja marketingowa jednostek samorządu terytorialnego i instytucji publicznych*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 775, Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu Nr 30, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2013, s. 341–357.
- Grzybowski Marek**, *Wydatki inwestycyjne w wybranych portach regionu Morza Bałtyckiego – studia przypadków*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 760, Finanse, Rynki finansowe, Ubezpieczenia Nr 59, Zarządzanie finansami. Mierzenie wyników przedsiębiorstw i ocena efektywności inwestycji, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2013, s. 513–523.
- Jążdżewska-Gutta Magdalena**, *Możliwości realizacji korytarza transportowego Wschód–Zachód II w świetle polityki transportowej Unii Europejskiej*, w: Maria Michałowska (red.), *Efektywność transportu w teorii i w praktyce*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2010, s. 64–72.
- Kruk Hanna**, *Konkurencyjność gospodarek państw regionu Morza Bałtyckiego a ich ekologizacja*, w: Barbara Kryk (red.) *Uwarunkowania konkurencyjności przedsiębiorstw i gospodarki w XXI wieku*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 730; Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania Nr 25, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2012, s. 193–205.
- Rydzkowski Włodzimierz, Wojewódzka-Król Krystyna** (red.), *Problemy transportu w rozszerzonej UE*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2010.
- Salmonowicz Henryk**, *Kierunki działań na rzecz rozwoju logistyki morskiej w Unii Europejskiej*, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej nr 1895, Seria: Transport, zeszyt 80, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2013, s. 103–112.
- Słomczyńska Irma**, *Geneza i rozwój strategii makroregionalnych Unii Europejskiej w kontekście realizacji koncepcji wielopoziomowego sprawowania rządów*, Analiza natolińska 2013/12 (71), s. 1–28.
- Śmigierska-Belczak Iwona**, *Współpraca w regionie Morza Bałtyckiego – Rada państw Morza Bałtyckiego*, Kwartalnik Kolegium Ekonomiczno-Społecznego. Studia i Prace 2012/1, s. 175–198.
- Tomala Magdalena**, *Ochrona środowiska regionu Morza Bałtyckiego*, Studia Humanistyczno-Społeczne 2011/5, s. 67–81.
- Truskolaski Tadeusz**, *Transport a dynamika wzrostu gospodarczego w południowo-wschodnich krajach bałtyckich*, Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku, Białystok 2006.

Dokumenty:

- Program Operacyjny. Program Region Morza Bałtyckiego 2014–2020* (ang. *Operational Programme of the Baltic Sea Region Programme 2014–2020*), http://www.ewt.gov.pl/2014_2020/Documents/BSR_po_polsku.pdf; stan na dzień 30.12.2014 r.

Program Regionu Morza Bałtyckiego 2007–2013, https://www.ewt.gov.pl/Dokumenty/Lists/Dokumenty%20programowe/Attachments/95/POWT_Region_Morza_Baltyckiego_2007_13.pdf; stan na dzień 30.12.2014 r.

Sprawozdanie Komisji Europejskiej dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczące wartości dodanej strategii makroregionalnych, Bruksela, dnia 27.06.2013 r., COM(2013) 468 final.

Strony internetowe:

Departament Statystyki Republiki Litewskiej, <http://osp.stat.gov.lt>; stan na dzień 14.05.2015 r.

<http://atlas.media.mit.edu/>; stan na dzień 2.01.2015 r.

http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International_trade_in_goods; stan na dzień 2.01.2015 r.

<http://eu.baltic.net/>; stan na dzień 10.01.2015 r.

<http://worldpopulationreview.com/countries/>; stan na dzień 2.01.2015 r.

<http://www.ewtcassociation.net>; stan na dzień 10.01.2015 r.

<http://www.germany-insider-facts.com/>; stan na dzień 2.01.2015 r.

<http://www.gks.ru>; stan na dzień 2.01.2015 r.

<http://www.indexmundi.com/>; stan na dzień 2.01.2015 r.

<http://www.interreg-baltic.eu/home.html>; stan na dzień 28.12.2014 r.

http://www.transp.lt/lt/veikla/veiklos_sritys/tranzitas_ir_logistika/apie_sektoriu; stan na dzień 10.01.2015 r.

Ernest GINC

LITHUANIA IN THE TRANSPORT SYSTEM OF THE BALTIC SEA REGION

(Summary)

The Baltic Sea Region, when compared to other parts of Europe, can be defined as an economically and socially stable region, with high investment activity of domestic and foreign entities. However, it is difficult to talk about the region as a homogeneous economic area. There are various activities undertaken within the Baltic Sea Region scheme, among which the transport area deserves particular attention. Lithuania as one of the 11 countries also participates in the implementation of one of the important objectives of the program. As a member of the BSR Lithuania aims at better connecting the secondary and tertiary transport networks and nodes in the Baltic Sea Region to core transport networks defined by the Partnership of the TEN-T and the Northern Dimension.

Keywords: Baltic Sea Region (BSR); transport; East–West Transport Corridor; Rail Baltica Growth Corridor