

Szymon Wiśniewski

HISTORYCZNE UWARUNKOWANIA ROZWOJU KORYTARZA TRANSPORTOWEGO BAŁTYK–ADRIATYK NA OBSZARZE POLSKI

Streszczenie

W artykule przedstawiono etapy rozwoju relacji transportowych łączących Bałtyk z Adriatykiem ze szczególnym uwzględnieniem ziem polskich. Odniesiono się zarówno do ewolucji systemów transportowych, jak i zmian w przepływach ładunków w poszczególnych okresach rozwoju Polski oraz na tle zmian granic krajów, przez które wiedzie transeuropejski korytarz transportowy nr VI.

Słowa kluczowe: *Korytarz Transportowy Bałtyk–Adriatyk, sieć transportowa, Polska, przepływy ładunków, zmiany granic*

1. Wprowadzenie

Jak wskazują przykłady z historii Europy i świata, szlaki transportowe decydowały o rozwoju wielu cywilizacji. To wzdłuż nich pojawiało się osadnictwo i rozwijał handel. Naturalnym było również funkcjonowanie przepływów towarów i ludzi. Dostępność do kluczowych szlaków skutkowała również często dynamicznym rozwojem przemysłu. Transport w pierwszej fazie rozwoju realizowany był rzekami stanowiąc oś komunikacyjną i kręgosłup „kraj”, jak w przypadku Egiptu, Mezopotamii czy doliny Indusu, aby dzięki ewolucji środków transportu przenieść się na tory kolei żelaznych oraz na drogi umożliwiające podróżowanie z dużymi prędkościami. Drogowe i wodne szlaki komunikacyjne, ale również cała infrastruktura towarzysząca komunikacji, w tym także przesyłanie na odległość informacji i porozumiewanie się postrzeżać można jako krajobraz komunikacyjny (Tyszkiewicz 2013). Niezwykle ważnym zagadnieniem są w tym zakresie również granice w przestrzeni fizycznej, ale także społeczno-politycznej i kulturowej.

Strategiczną arterią komunikacyjną w przypadku Polski od czasów historycznych jest szlak podążający z północy na południe. Szlak ten biegł zgodnie ze śródlądową drogą wodną rzeki Wisły. Od wieków średnich spławiano nią towary z południa Polski w kierunku Morza Bałtyckiego. Nawiązaniem do tak

ukształtowanych stosunków transportowych w okresie nowożytnym były czasy dwudziestolecia międzywojennego. Dzięki realizacji magistrali węglowej możliwa była integracja dwóch kluczowych obszarów Polski, ze względu na międzynarodowe powiązania transportowe, Pomorza z nowo wybudowanym portem w Gdyni ze Śląskiem i jego licznymi kopalniami.

Aktualnie kompetencje dotyczące prowadzenia polityki w zakresie transportu i sieci transeuropejskich Polska, jako państwo członkowskie, dzieli z Unią Europejską (Art. 4 *Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej*). Prowadzenie polityki transportowej również w zakresie sieci transeuropejskich wynika z konieczności zapewnienia swobodnego przepływu towarów, osób, usług i kapitału w ramach pozbawionego wewnętrznych granic rynku Unii Europejskiej (Art. 3, pkt. 2 *Traktatu o Unii Europejskiej*; Art. 26, pkt. 1–2 *Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej*). Polityka transportowa wynika również z dążenia do spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej oraz harmonijnego rozwoju całego obszaru Unii Europejskiej (Art. 3, pkt. 3 *Traktatu o Unii Europejskiej*; Art. 174 *Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej*). Cała sieć transportowa UE została podzielona na sieć bazową i sieć kompleksową. Pierwsza z nich ma zostać ukończona do roku 2030, a druga w dwadzieścia lat później. Oba poziomy obejmować będą wszystkie rodzaje transportu: drogowy, kolejowy, lotniczy, morski oraz żeglugę śródlądową, jak również punkty węzłowe – platformy intermodalne.

Korytarz Transportowy Bałtyk–Adriatyk to idea, której fundamentalnym celem jest wzmocnienie strategicznych relacji krajów i regionów na osi północ–południe. Intensyfikacja wskazanych powiązań jest realizowana poprzez poprawę ich wzajemnej dostępności transportowej, intensyfikację przepływów towarów, ludzi i informacji oraz promocję nowych kierunków realizowanych przewozów¹. Znaczenie osi transportowej północ–południe, na której od kilku wieków trwa systematyczna i znacząca wymiana handlowa, nie zostało właściwie docenione². Wraz z integracją Polski w struktury Unii Europejskiej pojawiła się możliwość zdecydowanego podniesienia rangi funkcjonujących połączeń. Decydującym dla idei korytarza Bałtyk–Adriatyk był rok 2009, w którym intencje na rzecz współpracy międzyregionalnej organizowanej na potrzeby realizacji VI Paneuropejskiego Korytarza Transportowego przybrały odpowiednie tempo i zawansowanie. W październiku wspomnianego roku 14 regionów wchodzących w skład Polski, Czech, Słowacji, Austrii oraz Włoch sygnowało porozumienie na rzecz „niezwłocznej realizacji korytarza kolejowego Północ–Południe” (Gdańsk/Gdynia–Warszawa–Brno/Bratysława–Wiedeń–Bolonia). Ponadto w grudniu, 9 spośród wymienionych regionów reprezentujących Polskę, Czechy i Austrię podpisało deklarację mówiącą o europejskim i regionalnym znaczeniu osi autostrady Gdańsk–Brno–Wiedeń (rys. 1).

¹ <http://www.mbpr.pl/bac.html>.

² *Ibid.*



Rys. 1. Przebieg sieci transportowych korytarza Bałtyk–Adriatyk

Źródło: opracowanie własne na podstawie TENtec (2014)

Kontynentalna część korytarza transportowego Bałtyk–Adriatyk rozciąga się od portów w Gdyni i w Gdańsku do portów północnego Adriatyku, na wybrzeżach Włoch oraz Słowenii (m.in. Triest, Wenecja, Ravenna, Koper). Ponadto odgałęzienia korytarza docierają do basenów Morza Egejskiego i Morza Czarnego. Długość fizyczna rzeczywista korytarza wynosi 1 700 km (odległość fizyczna pomiędzy portami wynosi ok. 1 200 km). Sieci transportowe korytarza przechodzą przez pięć krajów członkowskich Unii Europejskiej zapewniając dostępność transportową 55 mln mieszkańców. Korytarz transportowy Bałtyk–Adriatyk posiada również odcinek Skandynawski. Biegnie on od Oslo aż do

Karlskrony (odległość fizyczna rzeczywiście wynosi ok 600 km). Spójność korytarza zapewnia szwedzka część morska o statusie „autostrady Gdynia–Karlskrona”.

Międzynarodowy korytarz transportowy Bałtyk–Adriatyk na terytorium Polski pierwotnie tworzony był przez autostradę A1, linię kolejową E65 (linia nr 4, 9) oraz Centralną Magistralę Kolejową (linia nr 131). W październiku 2013 roku nastąpiła korekta przebiegu korytarza Bałtyk–Adriatyk o tzw. Korytarz Szczeciński. Komisja Europejska poszerzyła pierwotny układ BAC (Baltic Adriatic Corridor) o oś Szczecin/Świnoujście–Poznań–Wrocław–Ostrawa. Decyzja ta była podyktowana koniecznością rozbudowy infrastruktury kolejowej i drogowej, której wynikiem ma być potencjalne i realne włączenie portów w Szczecinie i Świnoujściu w transeuropejski system transportowy. Duże znaczenie korytarza dla funkcjonowania systemów transportowych Polski i Europy znalazło swoje odzwierciedlenie w decyzji instytucji unijnych o umieszczeniu go na liście 30 priorytetowych projektów Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T (Trans-European Transport Networks).

Dla pełnego zrozumienia idei i znaczenia korytarza transportowego Bałtyk–Adriatyk w ujęciu ponadnarodowej struktury funkcjonującej na tle granic krajów europejskich konieczne jest odniesienie się do historii rozwoju systemów transportowych tego obszaru. O ile bowiem formalny charakter korytarza powiązany z zapleczem instytucjonalnym ma stosunkowo nieodległą metrykę, to południkowe powiązania transportowe funkcjonowały na tym obszarze od wieków.

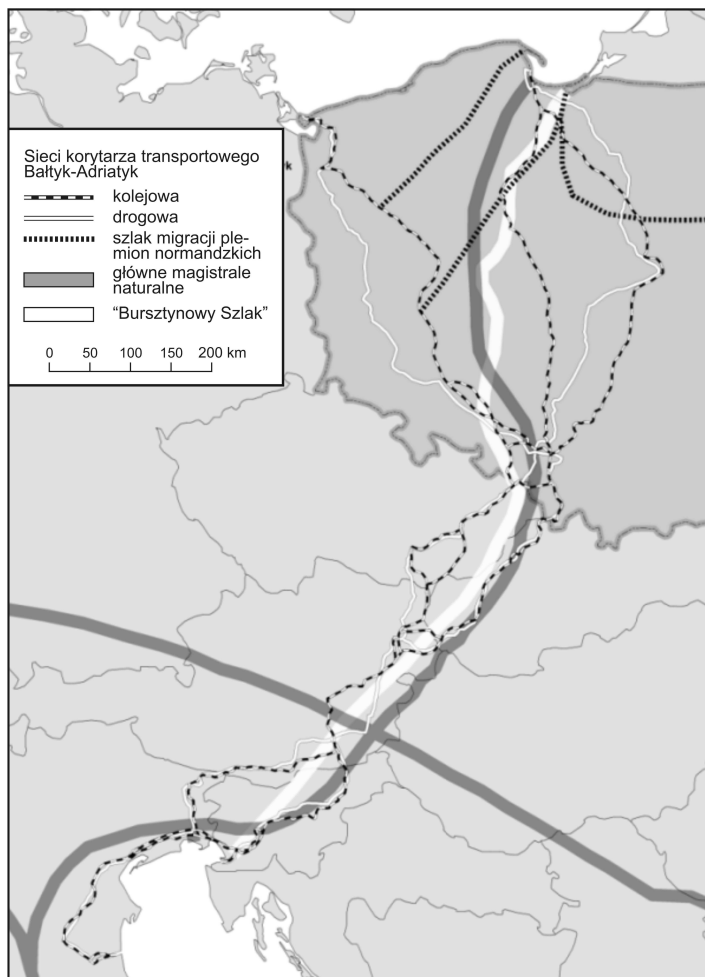
2. Korytarz Bałtyk–Adriatyk na tle rozwoju sieci transportowej na ziemiach polskich

Bez poznania historycznych uwarunkowań i etapów rozwoju sieci komunikacyjnych niemożliwe jest pełne zrozumienie aktualnej struktury systemów transportowych (Sobczyński 2005). Sieć drogowa od chwili swojego powstania odgrywa niebagatelną rolę w rozwoju obszarów, przez które wiedzie, co potwierdzają liczne przykłady z historii gospodarczej czy politycznej (Lijewski 1986).

Analizując historyczne przebiegi dróg (nawet bez wnikliwej analizy), zauważyć można ich uzależnienie od uwarunkowań przyrodniczych, takich jak układ sieci hydrograficznej (szczególnie rzek w ich szerokich dolnych odcinkach oraz długich jezior rynnowych) czy orograficznej. Uwidacznia się tutaj pogląd Fryderyka Ratzela, który stojąc na stanowisku determinizmu uważał, że środowisko geograficzne wywiera zdecydowany wpływ na struktury i formy życia człowieka, a tym samym na jego dzieje (Szymański 2004). Choć rozwój technologii pozwala aktualnie nie tak restrykcyjnie odnosić się do elementów przyrodniczych przestrzeni geograficznej poprzez stosowanie prostych i bardziej zaawansowanych inżyniersko rozwiązań, to przebiegi aktualnych sieci transportowych

w znacznej mierze prowadzone są po starym śladzie – jako optymalnym i zweryfikowanym przez wielowiekową praktykę przepływów towarów czy ludzi.

W odniesieniu do aktualnego przebiegu korytarza Bałtyk–Adriatyk bardzo wyraźne jest nawiązanie do głównej magistrali naturalnej (rys. 2.) biegnącej na południowy-wschód od Alp przez Nizinę Panońską, Bramę Morawską, Nizinę Południowowielkopolską, Pojezierze Wielkopolskie i Pomorskie aż do Pobrzeża Gdańskiego.



Rys. 2. Korytarz transportowy Bałtyk–Adriatyk na tle historycznych szlaków transportowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie: M. Sobczyński (2005) oraz TENtec (2014)

Pierwsze szlaki handlowe w dzisiejszych granicach Polski wyznaczyli Celtowie. Ich działalność osadnicza na Śląsku i w Małopolsce pojawiła się przed słowiańską. Od IV w. p.n.e. właśnie Celtowie kształtowali relacje transportowe regionu poprzez wytyczanie kluczowych dróg lądowych nawiązujących do struktur przyrodniczych, przecinając działy wodne (Moczulski 1999).

Ustalili najbardziej korzystne miejsca przekraczania głównych rzek, podnosząc tym samym spójność sieci transportowej, bowiem znaczna część wyznaczonych szlaków musiała z natury rzeczy podążać do miejsc przepraw (Rosen-Przeworska 1979). Jednym z kluczowych dla tego okresu „węzłów” sieci był bród w okolicy dzisiejszej Warszawy. Ten etap w kształtowaniu szlaków transportowych miał szczególne znaczenie dla rozpatrywanej relacji pomiędzy Bałtykiem i Adriatykiem, bowiem w owych czasach zdecydowanie dominowały szlaki północ–południe, podczas gdy szlaki wschód–zachód były nieliczne, a na ziemiach polskich pojawiały się jedynie na Pomorzu (Kmieciński 1989). Dla przykładu wskazać należy celtycką drogę z południowego zachodu dzisiejszej Polski do jej centrum. Szlak nawiązuje do wspomnianego już ciągu naturalnego prowadząc przez Kotlinę Kłodzką, Bramę Morawską w okolice Kalisza, a następnie Inowrocławia (Sobczyński 2005). J. Kmieciński (1989) wskazuje również na dwa kolejne szlaki prowadzące z dorzecza Cisy przez przełęcz karpackie do dorzecza Dniestru i dalej do Sanu przez Bramę Przemyską oraz dolinę Hornadu przez Spisz docierając do doliny Dunajca i górnej Wisły.

Przebieg kontynentalnego odcinka korytarza Bałtyk–Adriatyk nawiązuje również w sposób niewątpliwy do biegu Szlaku Bursztynowego (rys. 2). Ta wyznaczona po celtyckim śladzie droga przebiegająca przez ziemie polskie łączyła, podobnie jak jeden z dzisiejszych korytarzy sieci TEN-T Bałtyk z ówczesnym terytorium Cesarstwa Rzymskiego (Wielowiejski 1980). Kres wymiany handlowej w ramach Szlaku Bursztynowego nastąpił wraz z upadkiem imperium i wielkimi migracjami ludności w Europie w VI i VII w. n.e.

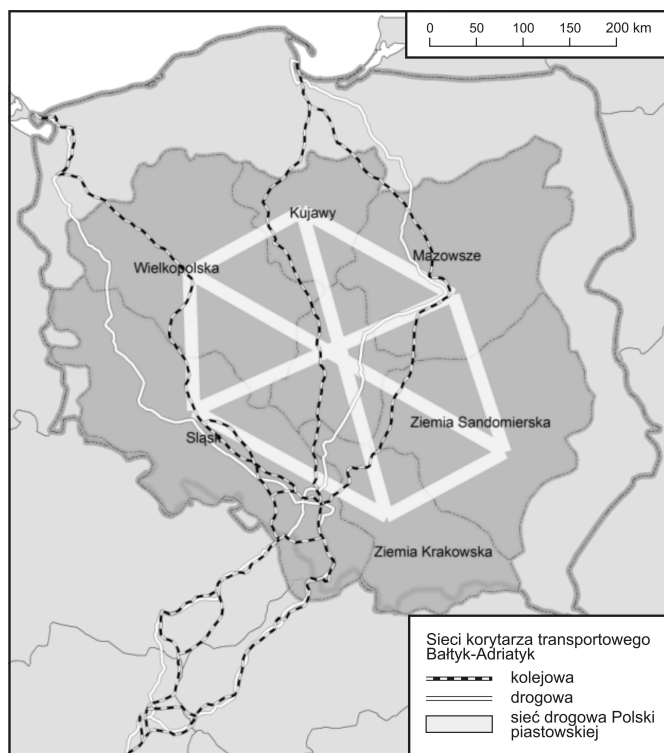
M. Sobczyński (2005) zwraca również uwagę na działalność Gotów oraz Gepidów jako twórców szlaków transportowych na ziemiach polskich. Wędrując ze Skandynawii w kierunku Morza Czarnego w II i III w. n.e. wytyczyli drogi częściowo nawiązujące do południkowego korytarza transportowego. Ze względu na przedmiot niniejszego artykułu podkreślić należy dwa odcinki: pierwszy, biegnący od wybrzeży Bałtyku do Wielkopolski oraz drugi, na odcinku wiodącym wzdłuż prawego brzegu Wisły (rys. 2). Drugim z wymienionych odcinków, prowadzącym *de facto* do górnego Dniestru wędrowali następnie Normanowie. Dla późniejszego rozwoju południkowych relacji transportowych ten szlak ma małe znaczenie, niebagatelne jednak dla kwestii geopolitycznych, przyczyniając się do rozwoju państw ruskich: Nowogrodu i Rusi Kijowskiej.

Konkludując rozważania dotyczące rozwoju pierwszych dróg stanowiących podwaliny pod funkcjonowanie dzisiejszych relacji transportowych północ–południe, należy za M. Sobczyńskim (2005) podkreślić, że mają one pierwotny w stosunku do struktur państwowych charakter. Przebieg szlaków wpisywał

terytorium dzisiejszej Polski nie tylko w system handlowy pomiędzy północą i południem, ale również zapewniał bardzo ważny dla koniunktury obszaru kontakt z kulturą łacińską.

Przenosząc analizę rozwoju systemów transportowych na terytorium ziem polskich, należy stwierdzić, że ukształtowane pierwotnie szlaki o przebiegu południkowym odnajdowały swoje miejsce w każdej z później kreowanych sieci. Odcinki te, z jednej strony stanowiły główne osie transportowe poszczególnych historycznych systemów transportowych Polski, z drugiej zaś włączały niejako ziemie Polskie do systemu transportowego w skali europejskiej.

Po rozpadzie państwa pierwszych Piastów na dzielnice, ukształtował się łączący poszczególne dzielnice układ średnicowo-odwodowy połączeń drogowych (Piskozub 1987). Połączenie o charakterze południkowym zapewniał średnicowy szlak prowadzący z Krakowa (Ziemia Krakowska) przez Ziemię łączycko-sieradzką do Torunia (Kujawy) (rys. 3). Była to również relacja stanowiąca część szerszego szlaku prowadzącego w owym czasie z terytorium Moraw i Słowacji na Pomorze i wpisująca się w południkową relację w skali Europy.



Rys. 3. Korytarz transportowy Bałtyk–Adriatyk na tle sieci drogowej Polski w okresie rozbicia dzielnicowego

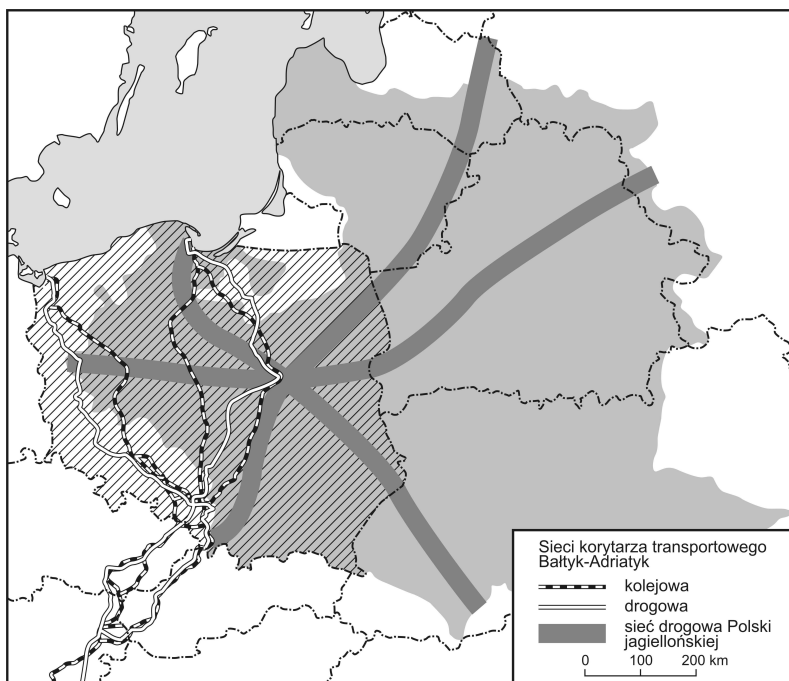
Źródło: opracowanie własne na podstawie: M. Sobczyński (2005) oraz TENtec (2014)

W takim ujęciu pokrywa się on z pierwotnym przebiegiem współczesnego korytarza Bałtyk–Adriatyk. Natomiast dołączona do BAC odnoga prowadząca do Szczecina wyraźnie nawiązuje do „piastowskiego” połączenia obwodowego pomiędzy Krakowem (Ziemia Krakowska), Wrocławiem (Śląsk) i Poznaniem (Wielkopolska). W okresie rozbicia dzielnicowego kraj znalazł się w obliczu silnych zagrożeń zewnętrznych. Rozbicie pociągnęło za sobą osłabienie militarne. Potęgował się napór książąt i margrabiów niemieckich na ziemię zachodnie oraz czeskich na Śląsk. Pomorze Zachodnie i Wielkopolska znalazły się w obszarze ekspansji Marchii Brandenburskiej (Łowmiański 1957).

Zmiany w przebiegu granic towarzyszące panowaniu Jagiellonów przeniosły się również na korekty funkcjonujących w owym czasie sieci transportowych, dla których węzłem centralnym stała się Warszawa. Jako ważny ośrodek miejski, została w 1526 roku przyłączona do Korony. Kariera Warszawy jako centrum komunikacyjnego wiąże się także z uwarunkowaniami politycznymi, tj. z unią polsko-litewską i – z czasem – zwiększeniem zainteresowania Polaków kierunkiem północnym. Przeniesienie punktu ciężenia komunikacyjnego z ziemi łączycko-sieradzkiej na wschód było konsekwencją znacznego rozszerzenia sieci transportowej na Wielkie Królestwo Litewskie (rys. 4). Koniec XV wieku przyniósł uspokojenie antagonizmów polsko-litewskich. Polacy, zajęci konfliktami z Krzyżakami i kwestiami czesko-węgierskimi, nie mieli warunków do wdrażania dawnych planów inkorporacyjnych. Ponadto na Litwie zmienił się stosunek do Polaków. Wynikało to ze wzrostu potęgi Wielkiego Księstwa Moskiewskiego. Litwa poniosła klęski militarne w wojnach z Moskwą. Zmuszało to do szukania oparcia w Polsce. Z drugiej zaś strony, Korona zagrożona na przełomie XV i XVI wieku przez Turków i Tatarów, także chętnie widziała wsparcie ze strony Litwy.

Pomimo pojawienia się znaczących połączeń o charakterze równoleżnikowym (np. Warszawa–Wilno lub Warszawa–Lwów) ważną częścią systemu pozostała relacja o przebiegu południkowym. Wschodnia część polskiego odcinka korytarza Bałtyk–Adriatyk jest niemalże tożsama z „jagiellońską” drogą z Krakowa przez Warszawę do Zatoki Gdańskiej. Strategiczne odcinki sieci transportowych budowane były przez zaborców według ich planów gospodarczych, które nierozzerwalnie nawiązywały do strategii wojskowych. Przeważająca część sieci kolejowych została wybudowana do 1914 roku, co skutkowało znacznymi utrudnieniami, wynikającymi z zastosowania trzech różnych systemów.

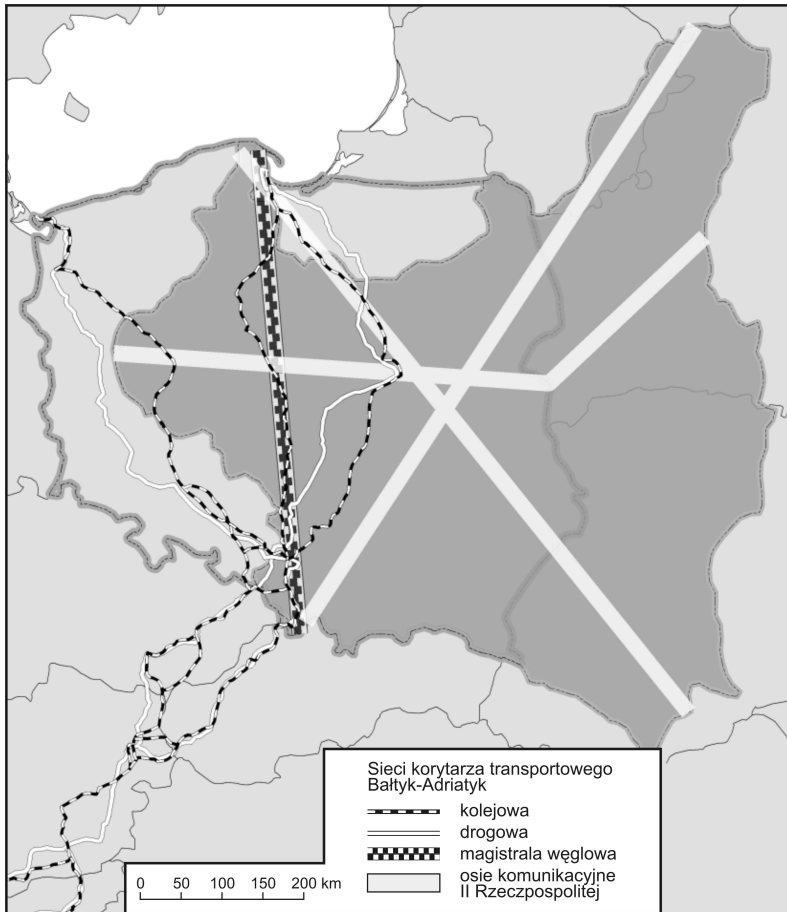
Okres II Rzeczypospolitej nie przyniósł diametralnych zmian w głównych założeniach systemu transportowego. Oczywiście jeśli przyjmiemy, że punktem odniesienia jest tylko kierunek północ–południe, to się zgadza, choć w okresie zaborowym nie obserwujemy dominacji tego kierunku. Został on, rzecz jasna, przestrzennie ograniczony wraz ze zmianami przebiegu wschodniej granicy. Nie straciła jednak nic na znaczeniu relacja południkowa Kraków–Warszawa–Gdańsk. Co więcej, w okresie tym pojawił się jeden z głównych elementów



Rys. 4. Korytarz transportowy Bałtyk–Adriatyk na tle sieci drogowej Polski i Wielkiego Księstwa Litewskiego po wojnie trzynastoletniej

Źródło: opracowanie własne na podstawie: M. Sobczyński (2005) oraz TENtec (2014)

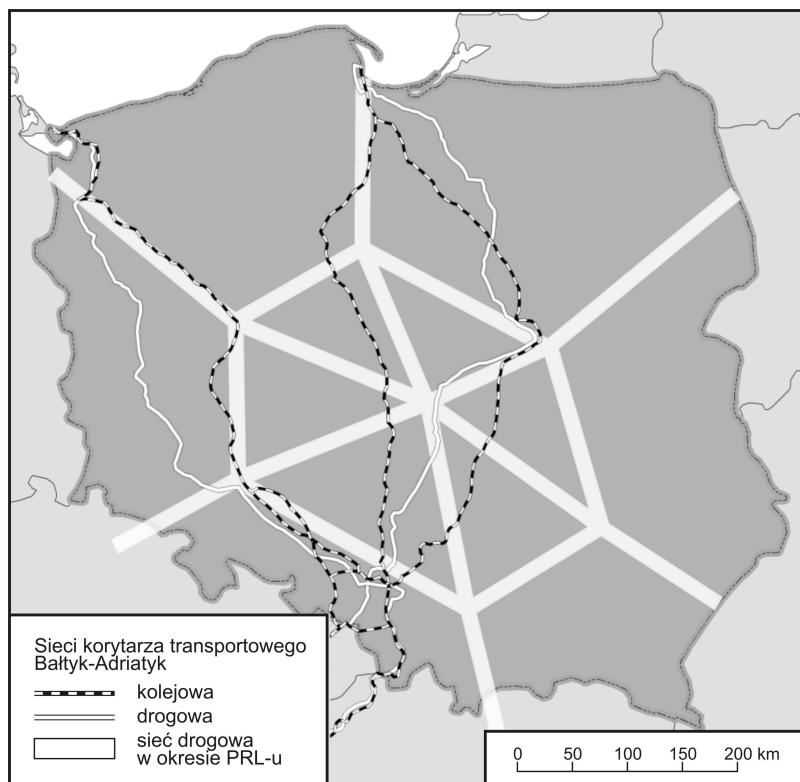
obecnie funkcjonującej sieci kolejowej wchodzący w skład korytarza Bałtyk–Adriatyk. Chodzi mianowicie o budowaną pod kierownictwem Józefa Nowkuńskiego magistralę węglową (linia E65, linia nr 131), która była największą i najnowocześniejszą inwestycją transportową II Rzeczypospolitej. Dzięki niej nastąpiło szybkie zespolenie Górnego Śląska i wnętrza kraju z wybrzeżem Bałtyku (rys. 5). Już w 1920 roku stało się oczywiste, że jednym z najważniejszych zadań będzie powiązanie transportowe budującego się pod kierownictwem Eugeniusza Kwiatkowskiego portu w Gdyni z zapleczem gospodarczym, gdyż nieprzychylnie Polsce stanowisko Wolnego Miasta Gdańska nie dawało nadziei na wykorzystanie połączeń kolejowych istniejących na jego terenie (Taylor 2007). Dla odrodzonej Polski głównym towarem eksportowym był węgiel, którego $\frac{1}{3}$ trafiała do Niemiec. Po wprowadzeniu w Niemczech w 1925 roku restrykcji dla importu polskiego węgla, zaczęto szukać nowych rynków zbytu. W związku ze strajkiem górników brytyjskich otwierały się rynki skandynawskie. Konieczne było dostarczenie węgla na wybrzeże, gdzie od 1921 roku trwała budowa portu morskiego i miasta Gdynia. Należało Gdynię połączyć koleją ze Śląskiem.



Rys. 5. Korytarz transportowy Bałtyk–Adriatyk na tle sieci drogowej II Rzeczpospolitej

Źródło: opracowanie własne na podstawie: M. Sobczyński (2005) oraz TENtec (2014)

Układ głównych dróg w okresie 1944/45–1988/89 nawiązywał w ewidentny sposób do przedstawionego wcześniej systemu piastowskiego z różnicą w postaci przedłużenia głównych osi do Szczecina, Gdańska i Białegostoku oraz w kierunku ZSRR i Czechosłowacji (rys. 6). W tym okresie szczególnie uwidacznia się korelacja pomiędzy wprowadzonym w 2013 roku odcinkiem BAC a PRL-owskim układem Kraków–Wrocław–Poznań–Szczecin.



Rys. 6. Korytarz transportowy Bałtyk–Adriatyk na tle sieci drogowej PRL

Źródło: opracowanie własne na podstawie: M. Sobczyński (2005)
oraz TENtec (2014)

Powyższe analizy dają wyraźne potwierdzenie wielowiekowej historii południkowych relacji transportowych na terytorium Polski. Tym samym można stwierdzić, iż idea funkcjonującego obecnie Korytarza Transportowego Bałtyk–Adriatyk nie jest wyłącznie wynikiem polityki transportowej Unii Europejskiej, ale przede wszystkim wykorzystaniem potencjału tego korytarza dzięki obecnym możliwościom technologicznym i organizacyjnym w zakresie transportu.

3. Przepływy międzynarodowe poprzez południkowy szlak transportowy Polski

O znaczeniu korytarza transportowego, poza występowaniem infrastruktury o odpowiednio wysokich parametrach technicznych, decyduje również charakter realizowanych za jego pośrednictwem przepływów. A te w przypadku korytarza transportowego Bałtyk–Adriatyk miały zmienną naturę.

Członkostwo państwa w danym ugrupowaniu polityczno-gospodarczym połączone z rozwijającą się kooperacją i spójnością gospodarczą jest elementem stymulującym bilateralne relacje transportowe oraz system usług tranzytowych. Polityka transportowa jest bardzo wyraźnie zależna od międzynarodowych i wewnętrznych stosunków politycznych. Ustabilizowana sytuacja na arenie międzynarodowej jest katalizatorem dla stosunków transportowych, zaś atmosfera konfliktów może skutkować zmianą przebiegu funkcjonujących połączeń lub całkowitym ich zaniknięciem (Wendt 1999).

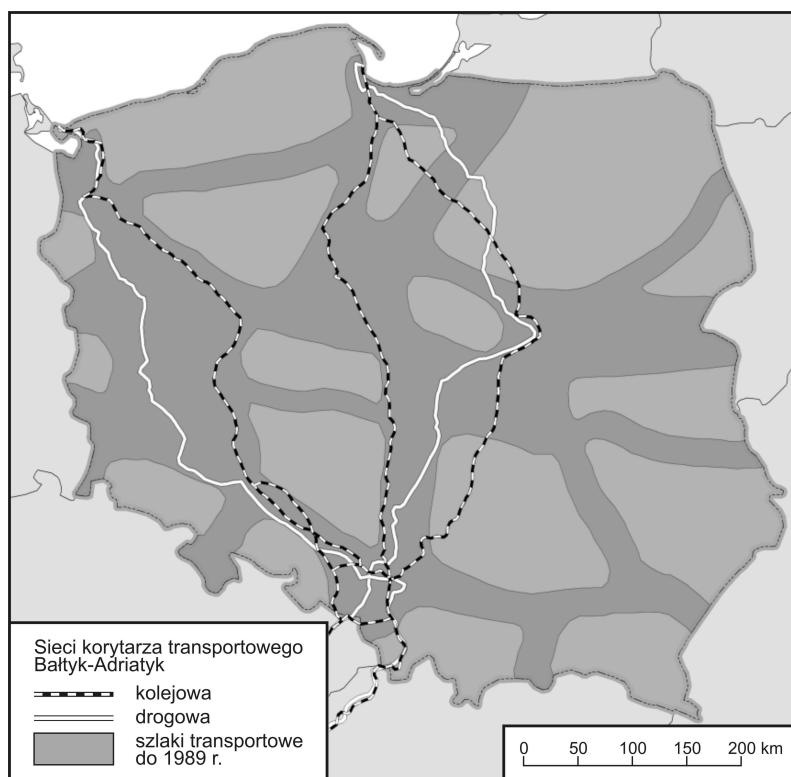
Wcześniej przedstawione analizy wskazują, że już od okresu II Rzeczypospolitej system komunikacyjny obszaru składał się, poza korytarzami o relacji wschód–zachód, również z dwóch szlaków o przebiegu południkowym do Gdańska i Szczecina (funkcjonujących również obecnie w strukturze korytarza Bałtyk–Adriatyk).

Po traktacie wersalskim (1919), traktacie ryskim (1921), III powstaniu śląskim (1921) i zgodzie Komisji Międzysojusznicy na zajęcie części Śląska (1922), Polska posiadała już ustabilizowany przebieg granic. Również Czesłowacja i Węgry na dwa dziesięciolecia ustabilizowały przebieg swoich granic. Nie mniej jednak właśnie Polska odznaczała się najbardziej dogodnym położeniem tranzytowym ze wszystkich państw regionu. Przewaga wynikała z występującego na jego terytorium skrzyżowania szlaku południkowego i równoleżnikowego, połączonego z dostępnością do morza oraz inwestycjami portowymi w Gdańsku. Chcąc nadać ładunek w portach Bałtyku czy Adriatyku, ale również Morza Północnego i Czarnego konieczne było ich wcześniejsze przetransportowanie przez polskie terytorium stanowiące obszar węzłowy dla stosunków transportowych regionu.

W związku z tym, że Polska do czasu rozpoczęcia strategicznych inwestycji w Gdyni nie posiadała pełnomorskiego portu (Gdańsk był bowiem Wolnym Miastem), decyzje dotyczące przepływu towarów w relacji północ–południe Europy były znacząco ograniczone. W związku z tym potoki ruchu tranzytowego Europy Środkowej omijały polskie wybrzeże i mogły przepływać jedynie przez Szczecin, Królewiec lub właśnie Gdańsk.

Po II wojnie światowej przebiegi szlaków tranzytowych w Europie Środkowej uległy znaczącym przeformatowaniom. Szczególnie uwidocznili się to na obszarze Polski, której ziemie odzyskane miały ogromne znaczenie dla stosunków transportowych (rys. 7). Włączenie w polski system transportowy Pomorza Zachodniego ze Szczecinem oraz Prus Wschodnich i Gdańska potencjalnie otworzyło krajowy system na połączenia ze Skandynawią i przywróciło Polsce jej miejsce w korytarzu z północy na południe Europy.

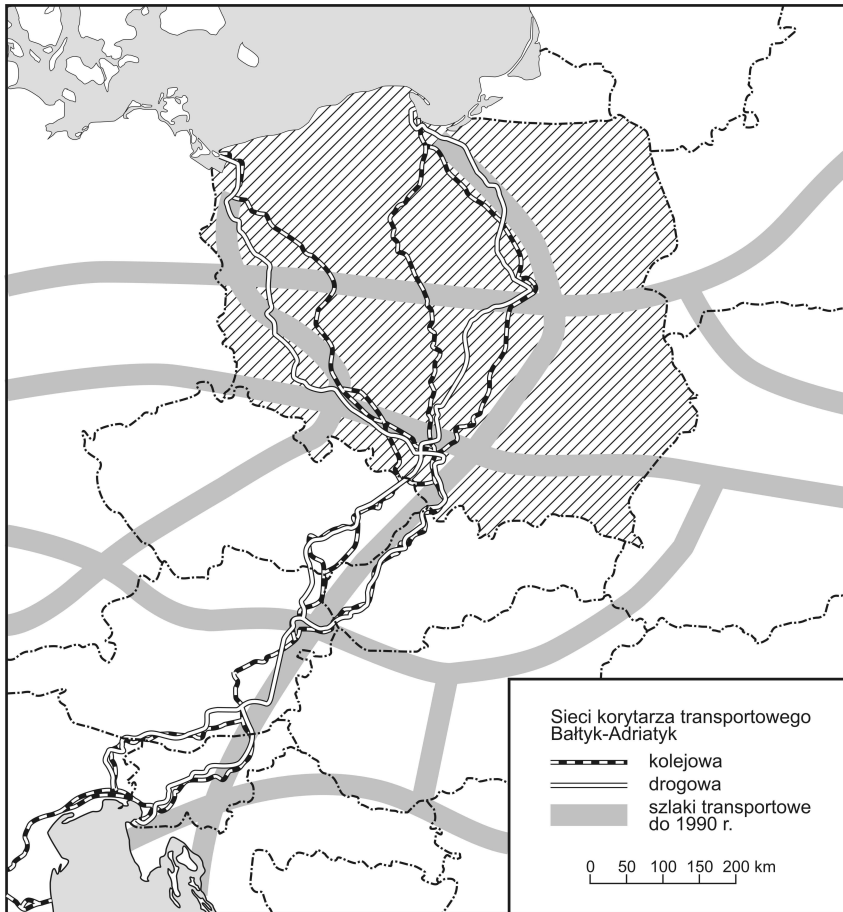
W wyniku występującej w owym czasie sytuacji geopolitycznej (zniszczenia portu w Rostocku i okupacji radzieckiej) połączonych z przebiegiem sieci transportowych o odpowiednich parametrach przez Polskę zaczął przebiegać m.in. tranzyt z Niemieckiej Republiki Demokratycznej.



Rys. 7. Korytarz transportowy Bałtyk–Adriatyk na tle sieci korytarzy w 1989 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie: J. Wendt (1999) oraz TENtec (2014)

W przeciwieństwie do szlaków równoleżnikowych przechodzących przez terytorium Polski, które systematycznie nabierały większego znaczenia i odznaczały się dynamicznym wzrostem ruchu samochodowego, szlaki południkowe na początku lat 90. XX wieku traciły na znaczeniu (rys. 8). W założeniu miały stanowić pomost pomiędzy krajami skandynawskimi a państwami południowo-wschodniej i południowej Europy. Natomiast w związku m.in. z wojnami w byłej Jugosławii czy kryzysem gospodarczym w Rumunii i Bułgarii ich znaczenie wyraźnie zmalało. Ograniczenie przepływów transgranicznych przez terytorium Polski wynikało ponadto z wysokiej konkurencyjności połączeń promowych świadczonych przez Niemcy połączonych z intensywną przebudową infrastruktury transportowej na obszarze byłej NRD (Rościszewski 2003) oraz otwarcia w 2000 roku mostu łączącego Kopenhagę z Malmö (Danię ze Szwecją), za pośrednictwem którego realizowano część przepływów z państw skandynawskich (Lijewski 2003). Wszystko to powodowało przenoszenie ciężenia komunikacyjnego oraz regularnego i sprawnego ruchu promowego ze Skandynawii na zachód od polskich granic.



Rys. 8. Korytarz transportowy Bałtyk–Adriatyk na tle sieci korytarzy do 1990 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie: J. Wendt (1999) oraz TENtec (2014)

Poza uwarunkowaniami geograficznymi i geopolitycznymi tranzyt przez terytorium Polski był, co podkreśla J. Wendt (1999) w dużym stopniu uzależniony od stanu i rozwoju sieci transportowej. Główne odcinki sieci połączeń kolejowych budowane były przez zaborców zgodnie z ich strategią gospodarczą powiązaną w owym czasie ściśle z kwestiami militarnymi (Taylor 2007). Do rozpoczęcia pierwszej wojny światowej powstało prawie 80% długości linii kolejowych funkcjonujących w trzech niespójnych systemach stanowiąc poważną barierę w realizacji transportu. Z infrastrukturą transportową Polski ściśle powiązana jest również podkreślana w artykule bariera dotycząca dostępu do morza.

Natomiast po drugiej wojnie światowej, kiedy to zniszczeniom lub rozbiórce uległo około 40% długości linii kolejowych, szansą dla realizacji przewozów północ–południe stała się przejęta przez Polskę dobrze rozwinięta sieć kolejowa dawnego terytorium Niemiec. Również w tym przypadku konieczne było włączenie „nowej” sieci w funkcjonujący dotychczas system.

Najbardziej wyraźnie idea infrastrukturalnego połączenia Europy bałtyckiej z krajami śródziemnomorskimi zaakcentowana została w planach rozwoju sieci drogowej po drugiej wojnie światowej. Opracowano wówczas projekt autostrady Północ–Południe mającej połączyć te dwa od wieków współpracujące obszary (Wendt 1999).

Transport jest niezwykle ważnym czynnikiem rozwoju gospodarczego i organizacji przestrzeni. Prawidłowe jego funkcjonowanie może oddziaływać stymulująco na procesy integracyjne i rozwój społeczno-gospodarczy regionów i krajów. Błędnie prowadzona polityka transportowa może być czynnikiem spowalniającym rozwój gospodarczy, nie sprzyja powstawaniu więzi, dezorganizuje układy przestrzenne. Takie negatywne uwarunkowania są często wynikiem zakłóceń w układzie przepływów ładunków i pasażerów, pełniące określone funkcje w organizacji układów regionalnych i więzi produkcyjno-przestrzennych (Dziadek 1999). Uznanie fundamentalnej roli infrastruktury transportowej dla procesów kohezji gospodarczej zostało podkreślone już w Traktacie Rzymskim (Koziarski 1999). Zakładając, że jedną z głównych wspomnianych już zasad funkcjonowania Wspólnego Rynku jest swoboda poruszania się i przemieszczania osób, towarów i usług oraz kapitału na wolnym rynku, stwierdzono konieczność kształtowania wspólnej, międzynarodowej polityki transportowej, której wynikiem są funkcjonujące aktualnie korytarze transportowe, w tym ten łączący wybrzeża Bałtyku i Adriatyku.

4. Zakończenie

Funkcjonowanie korytarza transportowego Bałtyk–Adriatyk w jego obecnym kształcie, przez wzgląd na historię stosunków transportowych na tej relacji, wydaje się być absolutnie naturalne i stanowi potwierdzenie w oficjalnej polityce Unii Europejskiej struktury, która praktycznie w niezmiennym kształcie funkcjonowała od początków osadnictwa na tym terenie. Konieczne jest jednak przemyślane zarządzanie rozwojem korytarza, aby możliwe efektywnie wykorzystać jego historyczny potencjał.

Korytarz Bałtyk–Adriatyk, oznakowany w systemie sieci transeuropejskich numerem VI, po ukończeniu kluczowych inwestycji w postaci autostrady A-1 i modernizacji linii kolejowych E-65 i CE-65, będzie mógł prowadzić ładunki w głąb łądu do Polski, a także w relacji tranzytowej w kierunku państw Regionu Morza Śródziemnego i Morza Czarnego. Niemniej jednak, aby przepływy te odznaczały się pożądanym poziomem efektywności czasowej i kosztowej ko-

nieczne jest uruchamianie kolejowych połączeń intermodalnych wyposażonych w punkty węzłowe w postaci obiektów logistycznych. Skupiają się one generalnie na wzroście efektywności, spójności terytorialnej i kompatybilności poszczególnych systemów transportowych ze szczególnym naciskiem na sieć kolejową oraz nowoczesne systemy zarządzania infrastrukturą transportową. Dzięki nim poszczególne systemy transportowe będą mogły podlegać integracji. Obiektami, dzięki którym takie procesy mogą zachodzić są przede wszystkim centra logistyczne, szczególnie w przypadku, gdy mają multimodalny charakter.

Bieżąca sytuacja Korytarza Transportowego Bałtyk–Adriatyk jest w dużej mierze wynikiem światowego kryzysu gospodarczego, który wymusił oszczędności budżetowe. Przesunęło to w czasie realizację części inwestycji infrastrukturalnych. Kondycja korytarza odbija się również na sytuacji gospodarczej obszarów, przez które biegną jego sieci. Dla przykładu podać można ścisłą zależność pomiędzy kondycją korytarza a koniunkturą na rynku usług TSL (transport–spedycja–logistyka).

Zarządcy korytarza upatrują szans jego rozwoju poprzez otwarcie Regionu Morza Bałtyckiego w kierunku szlaków transportowych prowadzących do portów Dalekiego Wschodu. Niemniej jednak wizja ta wiąże się z rozległymi inwestycjami. Bowiem aktualna sytuacja sprawia, że większość ładunków przeładowywanych w pomorskich portach nie jest wożonych drogą lądową z północy na południe, lecz rozwożona do innych portów bałtyckich (Helsinki, Petersburg, Kotka) w ramach tzw. trans-shipmentów (*Raport o stanie zaawansowania prac nad...* 2012).

Samo funkcjonowanie infrastruktury transportowej i przepływów nie pozwala jednak na pełne wykorzystanie potencjału korytarza. Z tego powodu w marcu 2012 roku powstało Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk–Adriatyk nastawione na kreowanie oraz promocję w kraju i za granicą strefy rozwojowej korytarza transportowego Bałtyk–Adriatyk. Stowarzyszenie stara się również zapewnić spójność planowania strategicznego i przestrzennego w strefie korytarza w Polsce. Dbą ono również o ciągłą kontrolę realizowanych i planowanych inwestycji infrastrukturalnych. Pamiętać należy również o inicjowaniu działań na rzecz zwiększenia rangi transportu intermodalnego w strefie oddziaływania korytarza z wykorzystaniem drogi wodnej rzeki Wisły, przewozów kolejowych i nowoczesnych technologii intermodalnych.

LITERATURA

- Dziadek S., 1999, *Transport kolejowy a organizacja przestrzeni państwa Europy Środkowo-Wschodniej*, [w:] Kitowski J. (red.), *Problematyka geopolityczna Europy Środkowej i Wschodniej*, Rzeszów, s. 345–354.
- Kmieciński J., 1989, *Pradzieje ziem polskich*, t. 1, *Od paleolitu do środkowego okresu lateńskiego*, t. 2, *Epoka brązu i początek epoki żelaza*, PWN, Warszawa–Łódź.
- Koziarski S., 1999, *Panuropejskie układy komunikacyjne*, [w:] Kitowski J. (red.), *Problematyka geopolityczna Europy Środkowej i Wschodniej*, Rzeszów, s. 355–387.
- Lijewski T., 1986, *Geografia transportu Polski*, PWE, Warszawa.
- Lijewski T., 2003, *Szlaki tranzytowe przez Polskę*, [w:] Stasiak A. (red.), *Księga poświęcona pamięci profesora Marcina Marii Rościszewskiego*, „Geopolitical Studies”, 10, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 61–68.
- Łowmiański H., 1957, *Historia Polski do roku 1764*, t. 1, PWN, Warszawa.
- Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, <http://www.mbpr.pl/bac.html>.
- Moczulski L., 1999, *Geopolityka. Potęga w czasie i przestrzeni*, Bellona, Warszawa.
- Piskozub A., 1987, *Dziedzictwo polskiej przestrzeni. Geograficzno-historyczne podstawy struktur przestrzennych ziem polskich*, Ossolineum, Wrocław.
- Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk–Adriatyk w Polsce na rok 2012*, Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk–Adriatyk, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Rosen-Przeworska J., 1979, *Spadek po Celtach*, Wrocław.
- Rościszewski M., 2003, *Polska granica wschodnia*, [w:] Stasiak A. (red.), *Księga poświęcona pamięci profesora Marcina Marii Rościszewskiego*, „Geopolitical Studies”, 10, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 196–263.
- Sobczyński M., 2005, *Europejskie uzasadnienie przebiegu autostrady A-1*, [w:] *Konferencja: Autostrada A-1 i łódzki węzeł komunikacyjny – drogi integrujące Polskę*, 17 listopada 2004, Łódź, Materiały Konferencyjne, Wydział Strategii i Analiz Urzędu Miasta Łodzi, Stowarzyszenie Miast Autostrady Bursztynowej, Łódź.
- Szymański J., 2004, *Nauki pomocnicze historii*, wyd. VI, PWN, Warszawa.
- Taylor Z., 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, IGiPZ PAN, Monografie, 7, Warszawa.
- TENtec Information System, http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/tentec/index_en.htm.
- Tyszkiewicz J., 2013, *Geografia historyczna. Zarys problematyki*, Instytut Historii PAN, Wydawnictwo DIG, Warszawa.
- Wendt J., 1999, *Geopolityczne aspekty tranzytu w Europie Środkowej*, „Geopolitical Studies”, 6, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Wersje skonsolidowane Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej Nr C 326 z 26 października 2012 r.

CONDITIONS OF HISTORICAL DEVELOPMENT OF TRANSPORT CORRIDOR BALTIC–ADRIATIC IN THE AREA OF POLAND

Abstract

This article presents the stages of development of transport relations connecting the Baltic Sea with the Adriatic Sea with particular emphasis on Polish lands. Reference is made to both the evolution of transport systems and changes in the flow of goods in different periods of the development of Poland and changes in country borders, through which passes the Trans-European Transport corridor No. VI.

Key words: *transport corridor Baltic–Adriatic, transport network, freight flows, boundary changes Poland*

Dr Szymon Wiśniewski
Katedra Zagospodarowania Środowiska i Polityki Przestrzennej
Wydział Nauk Geograficznych, Uniwersytet Łódzki