

Infrastrukturalna współpraca bałtycko- czarnomorska

Piotr Wójcik

31.03.2021



Artykuł w skrócie

- Kooperacja infrastrukturalna między Bałtykiem a Czarnomorzem nie jest tematem zbyt często poruszonym przez media.
- Relacje między państwami pomostu bałtycko-czarnomorskiego (Polską a Ukrainą) omawiane są głównie w kontekście imigracji ukraińskiej do Polski, wojny na Ukrainie trwającej od 2014 roku, a także kwestii historycznych.
- Jednak relacje międzypaństwowe na tym obszarze mają szerszy kontekst oraz istotnie wpływają na partnerstwo gospodarcze między państwami europejskimi i ich relacje z krajami położonymi w innych częściach świata.

Wstęp

Obszar bałtycko-czarnomorski, obejmujący głównie terytoria Polski i Ukrainy, zmaga się z dużymi dysproporcjami rozwojowymi w porównaniu do innych części Europy. Różnice te wynikają między innymi z mniejszej liczby połączeń komunikacyjnych łączących Bałtyk z Morzem Czarnym. Mimo mniej znaczącej roli pomostu bałtycko-czarnomorskiego jako europejskiego łańcucha dostaw (niż w przypadku Europy Zachodniej), obszar między Gdańskiem a Odessą spaja osie handlowe wschód-zachód i północ-południe. **Realizacja połączeń transportowych umożliwi szybszy rozwój gospodarczy obszaru bałtycko-czarnomorskiego oraz szersze oddziaływanie na handel całej Europy z państwami trzecimi (takimi jak Chiny, Turcja, państwa Azji Środkowej i Kaukazu Południowego).**

Infrastrukturalny Korytarz Bałtycko-Czarnomorski

Via Intermare

Ma to być szlak transportowy (drogowo-kolejowy) przebiegający z Gdańska do Odessy. Via Intermare stanowi część Międzynarodowego Szlaku Transportowego Chiny-Turcja-Europa, przebiegającego z Chin (z Lianyungang, przez północną część kraju), przez Azję Środkową, Morze Czarne, Ukrainę aż do Polski (przechodząc przez Sławków i kończąc w Łodzi)¹.

¹ "The Trans-Caspian International Transport Route Starts From Southeast Asia And China, Runs Through Kazakhstan, The Caspian Sea, Azerbaijan, Georgia And Further To European Countries". 2021. Styczeń 9.

W grudniu 1999 roku ministrowie transportu Polski i Ukrainy podpisali memorandum w sprawie działań, które należy podjąć na rzecz rozwoju korytarza transportowego łączącego Morze Bałtyckie z Czarnym. Dokument ten określa trasę ciągu komunikacyjnego², dzielącego się na szlak transportu drogowego GO Highway³ (Gdańsk – Warszawa – Odessa/Czarnomorsk) oraz Kolejowy Korytarz Południowy⁴ (obejmujący dwie trasy: 1) Gdynia/Gdańsk – Warszawa – Lublin – Odessa/Czarnomorsk oraz 2) Gdynia/Gdańsk – Warszawa/Bydgoszcz – Sławków – Hrubieszów/Lwów – Odessa/ Czarnomorsk.

Via Intermare ma przyczynić się do poprawy szybkości przepływu ładunków transportowych oraz stworzenia alternatywnego systemu szlaków komunikacyjnych na liniach: wschód-zachód⁵ i północ-południe⁶.

GO Highway

Droga szybkiego ruchu łącząca porty w Polsce (Gdańsk) i na Ukrainie (Odessa), której długość ma wynosić 1746 km – 658 km po stronie polskiej i 1088 km na terytorium ukraińskim. **Trasa ma skrócić przejazd z Gdańska do Odessy z 23 do 15 godzin. Odcinek drogi przebiegający przez Ukrainę jest częścią Południowego Jedwabnego Szlaku (Southern Silk Road) przebiegającego z Chin do Europy – droga ta ma omijać Rosję i zmniejszyć koszty transportu między Państwem Środka a kontynentem europejskim, jak również poprawić transport z Ukrainy do Europy⁷.** Całkowity koszt projektu infrastrukturalnego ma wynieść

https://depot.ceon.pl/bitstream/handle/123456789/5242/Development_of_the_Gda%20sk_%20Odessa_transport_corridor.pdf?sequence=1.

² Palmowski, Tadeusz. 2003. "Development Of The Gdańsk-Odessa Transport Corridor", 5. 2021. Styczeń 9. https://depot.ceon.pl/bitstream/handle/123456789/5242/Development_of_the_Gda%20sk_%20Odessa_transport_corridor.pdf?sequence=1.

³ Żurawski vel Grajewski, Przemysław, and Andreana Baeva Motusic. 2021. "Adriatic-Baltic-Black. Sea Visions Of Cooperation", 15. Styczeń 9. http://www.forum-ekonomiczne.pl/wp-content/uploads/2017/08/Adriatyk-Ba%C5%82tyk-Morze-Czarne16x24_2017en_PDF.pdf.

⁴ Żurawski vel Grajewski, Przemysław, and Andreana Baeva Motusic. 2021. "Adriatic-Baltic-Black. Sea Visions Of Cooperation", 15. Styczeń 9. http://www.forum-ekonomiczne.pl/wp-content/uploads/2017/08/Adriatyk-Ba%C5%82tyk-Morze-Czarne16x24_2017en_PDF.pdf.

⁵ "Go Highway. Connecting Odesa Regions'S Seaports Cargo Flows To EU". 2017, 4. 2021. Styczeń 17. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-03-17-ua-go-highway.pdf>.

⁶ van Leijen, Majorie. 2020. "One Step Closer To Multimodal Route Turkey-Ukraine-Poland". 2021. Styczeń 17. <https://intermodalnews.pl/2020/10/14/go-highway-nowy-korytarz-miedzy-polska-a-ukraina/>.

⁷ "Go Highway. Connecting Odesa Regions'S Seaports Cargo Flows To EU". 2017, 3. 2021. Luty 18. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-03-17-ua-go-highway.pdf>.

około 2 mld euro. Środki te miałyby być przeznaczone głównie na inwestycje na terytorium Ukrainy; budowę nowych odcinków i obwodnic ukraińskich miast oraz poprawę stanu istniejących dróg. Na terenie Polski natomiast istnieje już odpowiednia sieć autostrad odpowiadających międzynarodowej trasie GO Highway⁸ – A1 na odcinku Gdańsk-Łódź, A2 na trasie Łódź-Warszawa i odcinek S17 Warszawa-Lublin. Na dzień dzisiejszy została jedynie do wybudowania trasa Piaski-Hrebenne o długości 120 km (która ma być realizowana w latach 2021-2026)⁹. Na Ukrainie natomiast trzeba wybudować 48,5 km, poprawić stan 504 km dróg i dokonać kompletnej naprawy 337 km odcinków planowanej trasy¹⁰. W latach 2017-2020 na realizację GO Highway po stronie ukraińskiej wydano 14 mld hrywien (1,9 mld zł)¹¹.

Kolejowy Korytarz Południowy (Southern Railway Corridor)

Szlak ten jest częścią realizowanego Transkaspijskiego Międzynarodowego Szlaku Transportowego (*Trans-Caspian International Transport Route, TCITR*), który ma przebiegać przez Chiny, Azję Środkową, Kaukaz Południowy, Ukrainę i Polskę. Całkowita długość TCITR ma wynieść 7 654 km¹². **Szlak ten ma przyczynić się do zwiększenia przewozów kolejowych między Chinami a Europą oraz ma być alternatywą dla transsyberyjskiego korytarza kolejowego¹³**. Kolejowy transport towarów z Państwa Środka do Polski był do tej pory realizowany tylko na trasie Chiny-Kazachstan-Rosja-Białoruś i przejście graniczne Brześć-Małaszewicze.

Jednakże od 7 stycznia 2020 roku towary z Państwa Środka na kontynent europejski przez Polskę dostarczane są przez trasę Kazachstan-Rosja-Ukraina (pierwszy pociąg na tym szlaku uruchomiono 24 grudnia 2019 roku na trasie Xi'an-Sławków)¹⁴. **Uruchomienie tego połączenia transportowego umożliwi przyjmowanie większej liczby ładunków do Portu Gdańsk, który będzie pełnić bardziej znaczącą rolę jako baza przeladunkowa do obsługi**

⁸ Zasiadko, Mykola. 2020. "GO Highway: nowy Korytarz Między Polską A Ukrainą?". 2021. Luty 18. <https://intermodalnews.pl/2020/10/14/go-highway-nowy-korytarz-miedzy-polska-a-ukraina/>.

⁹ Mapa Stanu Budowy Dróg – Lubelskie". 2021. Styczeń 18. https://www.gddkia.gov.pl/mapa-stanu-budowy-drog_lubelskie.

¹⁰ "GO HIGHWAY Project". 2021. Luty 18. <https://mtu.gov.ua/files/GO%20Highway.pdf>.

¹¹ Zasiadko, Mykola. 2020. "GO Highway: nowy Korytarz Między Polską A Ukrainą?". 2021. Luty 18. <https://intermodalnews.pl/2020/10/14/go-highway-nowy-korytarz-miedzy-polska-a-ukraina/>.

¹² "The Trans-Caspian International Transport Route. 2021. Luty 19. <https://middlecorridor.com/en>.

¹³ "Nowe Międzynarodowe Szlaki Transportowe". 2018. Ministerstwo Infrastruktury. 2021. Luty 19. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/nowe-miedzynarodowe-szlaki-transportowe>.

¹⁴ Zasiadko, Mykola. 2019. "New Container Train From China To Poland". 2021. Luty 19. <https://www.railfreight.com/beltandroad/2019/12/26/new-container-train-from-china-to-poland/>.

kontenerów, transportowanych dalej do Skandynawii i Wielkiej Brytanii¹⁵. Polsce zależy na rozwoju nowych ciągów transportowych, bowiem umożliwi to stworzenie alternatywy dla transsyberyjskiego korytarza kolejowego i wzrost wymiany handlowej na trasie Południe-Zachód (która jest krótsza o ponad 1 tys. km od szlaku transportowego przebiegającego przez Rosję i Białoruś)¹⁶. **Chiny są również zainteresowane zwiększeniem transportu swoich towarów przez terytorium polskie, gdyż Polska postrzegana jest przez stronę chińską jako atrakcyjne miejsce logistycznej obsługi handlu pociągowego z Europą Środkową, jak również po części ze Skandynawią oraz wschodnimi i południowymi regionami Niemiec¹⁷.**

Istotną rolę w przewozie towarów do Europy odgrywa obecnie port w Małaszewiczach (o rocznej przepustowości wynoszącej około 5,5 mln jednostek kontenerowych, TEU¹⁸), który jest strategicznym portem przeładunkowym w Europie Środkowej i pełni znaczącą rolę w Nowym Jedwabnym Szlaku (jeden z najkrótszych szlaków kolejowych do Europy). 90% przewozów kontenerowych z Chin do Europy przechodzi przez przejście Małaszewicze¹⁹. **Z drugiej strony, inne państwa Europy Środkowo-Wschodniej (EŚW) ubiegają się o uzyskanie pozycji hubu w tym regionie – w szczególności Węgry – które stają się coraz bardziej atrakcyjnym miejscem tranzytu towarów w EŚW dla Państwa Środka.** Na Węgrzech obecnie modernizowany jest port przeładunkowy Záhony, który ma stanowić konkurencyjne centrum logistyczne wobec polskich Małaszewicz. Zmodernizowany obiekt zwiększy swoją przepustowość z obecnych 3-5 tys. jednostek TEU w 2020 roku do około 200 tys. TEU na rok²⁰. W związku z ograniczoną przepustowością terminalu w Małaszewiczach,

¹⁵ Zasiadko, Mykola. 2019. "From China To Gdańsk Port In 12 Days By Rail". 2021. Luty 19. <https://www.railfreight.com/beltandroad/2019/11/22/from-china-to-gdansk-port-in-12-days-by-rail/>.

¹⁶ "Nowe Międzynarodowe Szlaki Transportowe". 2018. Ministerstwo Infrastruktury. 2021. Luty 19. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/nowe-miedzynarodowe-szlaki-transportowe>.

¹⁷ Jakóbowski, Jakub, Konrad Popławski, i Marcin Kaczmarek. 2018. "Kolejowy Jedwabny Szlak. Połączenia Kolejowe UE-Chiny: Uwarunkowania, Aktorzy, Interesy", 85. 2021. Luty 20. https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/prace_72_kolejowy_szlak_net.pdf.

¹⁸ Madrjas, Jakub. 2020. "Tłok Na Kolejowym Jedwabnym Szlaku". 2021. Luty. 23. <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/tlok-na-jedwabnym-szlaku-99794.html>.

¹⁹ Madrjas, Jakub. 2020. "Tłok Na Kolejowym Jedwabnym Szlaku". 2021. Luty. 23. <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/tlok-na-jedwabnym-szlaku-99794.html>.

²⁰ Jakóbowski, Jakub, Krzysztof Nieczypor, i Franciszek Tyszka. 2021. "Modernizacja Suchego Portu Záhony: Węgierska Próba Przejścia Przewozów Kolejowych Z Chin". 2021. Luty 23. <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/analizy/2021-01-28/modernizacja-suchego-portu-zahony-wegierska-proba-przejecia-przewozow>.

część operatorów logistycznych z Chin może skłonić do poszukiwania innych tras transportu towarów²¹, między innymi przez Záhony²².

Z kolei dla Kijowa realizacja TCITR jest znacząca dla zachowania i zwiększenia potencjału tranzytowego Ukrainy. Transport towarów przez terytorium ukraińskie obecnie jest utrudniony ze względu na nałożenie 1 stycznia 2016 roku przez Rosję embarga żywnościowego na Ukrainę oraz zablokowanie przewozu towarów ukraińskich do Azji Środkowej i Państwa Środka. Na podstawie tych przepisów, produkty z Ukrainy mogą być przewożone przez Rosję tylko wtedy, gdy towary ukraińskie będą transportowane do Federacji Rosyjskiej przez Białoruś. W związku z tymi okolicznościami, Ukrainie zależy na szukaniu alternatywnych i omijających Rosję, szlaków tranzytowych²³. **Udział Ukrainy w planowanym szlaku jest o tyle istotny, iż inicjatywa ta może wzmocnić pozycję Kijowa jako hubu transportowego.** TCITR przyczyni się do jeszcze większego zacieśnienia relacji ukraińsko-chińskich, które już są bardzo intensywne. Od 2019 roku Chiny są największym partnerem handlowym Ukrainy. Pomimo pandemii, obustronna wymiana handlowa wzrosła w 2020 roku o 3 mld dol. do 15,4 mld dol., w porównaniu do roku 2019²⁴.

Jednakże TCITR niesie również pewne bariery dla Kijowa. Koszty przewozu towarów koleją transsyberyjską przez Białoruś i Rosję sięgają 4110 dol. za TEU, przez Ukrainę natomiast wynoszą one 7 927 dol. za TEU. Koszty transportu przez państwo ukraińskie mogą wzrosnąć do 12600 dol. w przypadku konieczności przewozu ładunków z granicy kazachsko-chińskiej do Szanghaju lub Lianyungang. Planowana trasa kolejowa byłaby opłacalna, gdyby koszty transportu nie przekroczyły 5000 dol. za TEU²⁵. **Rozwój transkaspijskiego szlaku**

²¹ Jakóbski, Jakub, Konrad Popławski, i Marcin Kaczmarski. 2018. "Kolejowy Jedwabny Szlak. Połączenia Kolejowe UE-Chiny: Uwarunkowania, Aktorzy, Interesy", 85. 2021. Luty 23.

https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/prace_72_kolejowy_szlak_net.pdf.

²² Jakóbski, Jakub, Krzysztof Nleczypor, i Franciszek Tyszka. 2021. "Modernizacja Suchego Portu Záhony: Węgierska Próba Przejścia Przewozów Kolejowych Z Chin". 2021. Luty 23. <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/analizy/2021-01-28/modernizacja-suchego-portu-zahony-wegierska-proba-przejecia-przewozow>.

²³ Parkhomchik, Lidiya. 2021. "Does The Trans-Caspian International Transport Route Bring New Opportunities For Ukraine?". 2021. Luty 20. <https://eurasian-research.org/publication/does-the-trans-caspian-international-transport-route-bring-new-opportunities-for-ukraine/>.

²⁴ Antoniuk, Daryna. 2021. "Ukraine-China Trade Grows By \$3 Billion Despite Pandemic". *Kyiv Post*. 2021. Luty 20. <https://www.kyivpost.com/business/ukraine-china-trade-grows-by-3-billion-despite-pandemic.html?cn-reloaded=1>.

²⁵ Parkhomchik, Lidiya. 2021. "Does The Trans-Caspian International Transport Route Bring New Opportunities For Ukraine?". 2021. Luty 20. <https://eurasian-research.org/publication/does-the-trans-caspian-international-transport-route-bring-new-opportunities-for-ukraine/>.

kolejowego na terytorium Ukrainy utrudnia również postrzeganie państwa ukraińskiego przez Chiny jako kraj niestabilny, który stanowi nieprzyjazne otoczenie dla biznesu²⁶.

13 października 2020 roku został podpisany list intencyjny odnośnie kooperacji między Zarządem Morskiego Portu Gdańsk SA a Administracją Morskich Portów Ukrainy. Współpraca ta ma przyczynić się do powstania nowego korytarza transportowego łączącego Bałtyk z Morzem Czarnym, jak również do zwiększenia konkurencyjności i planowania infrastruktury obu portów, wprowadzania innowacji odnośnie technologii obsługi ładunków i statków oraz wymiany wzajemnych doświadczeń. Pogłębione partnerstwo infrastrukturalne ma obejmować poszukiwanie i przyciąganie ładunków tranzytowych z innych kierunków, między innymi Skandynawii, Turcji, Kaukazu Południowego i Azji Środkowej²⁷.

Międzynarodowa droga wodna (E40)

Planowana droga rzeczna o długości 2000 km, łącząca Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym, poprzez Wisłę (Polska), Narew (Polska), Bug (Polska, Białoruś), Prypeć (Białoruś, Ukraina) i Dniepr (Ukraina). **Trasa ta ma docelowo przebiegać z Gdańska, przez Bydgoszcz, Warszawę, Brześć, i Kijów do Odessy²⁸.** Plany rozwoju międzynarodowej drogi wodnej (MDW) obejmują budowę kanału obwodowego w Polsce, jak również prace pogłębiające na całej długości szlaku, aby mogły z niego korzystać statki rzeczno-morskie o dużej pojemności. Inwestycja ma być realizowana poprzez połączenie ze sobą rzek i kanałów, głównie poprzez pogłębienie istniejących dróg wodnych i budowę nowych, oraz inne prace remontowe²⁹.

Celem realizacji drogi wodnej jest odtworzenie istniejącej wcześniej drogi wodnej – starożytnego ciągu komunikacyjnego, poprzez który Wikingowie udawali się do

²⁶ Jakóbowski, Jakub, Konrad Popławski, i Marcin Kaczmarek. 2018. "Kolejowy Jedwabny Szlak. Połączenia Kolejowe UE-Chiny: Uwarunkowania, Aktorzy, Interesy", 52. 2021. Luty 20. https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/prace_72_kolejowy_szlak_net.pdf.

²⁷ "Port Gdańsk Zacieśnia Współpracę Z Portami Na Ukrainie". 2020. 2021. Luty 18. <https://www.portalmorski.pl/m-porty-logistyka/46570-list-intencyjny-miedzy-administracja-portow-morskich-ukrainy-a-zarzadem-portu-gdansk>.

²⁸ "Uchwała Nr. 79 Rady Ministrów Z Dnia 14 Czerwca 2016 Roku W Sprawie Przyjęcia „Założeń Do Planów Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych W Polsce Na Lata 2016–2020 Z Perspektywą Do Roku 2030". 2021, 5. Styczeń 9. <https://mgm.gov.pl/wp-content/uploads/2017/11/zalozenia-do-planow-rozwoju-srodladowych-drog-wodnych-w-polsce-na-lata-2016%E2%80%932020-z-perspektywa-do-roku-2030.pdf>.

²⁹ Shevchenko, Oleksandr. 2021. "Ukraina Przyjęła Ustawę Istotną Dla Odbudowy Drogi Wodnej E40". 2021. Styczeń 10. <https://www.ecpp.org.pl/ukraina-przyjela-ustawe-istotna-dla-odbudowy-drogi-wodnej-e40/?fbclid=IwAR2Q0CU1IE0616g2f758jbyYJZFWuH85gnjrQXsU1Fhp7ZabQ3BqtFUXyIRc>.

Konstantynopola i część starego Jedwabnego Szlaku³⁰. Zapewnienie żeglowności między Morzem Bałtyckim a Czarnym może stać się bodźcem do większego rozwoju społeczno-gospodarczego dla regionów położonych w obszarze oddziaływania szlaku E40³¹. Ponadto, odtworzony ciąg śródlądowy mógłby zostać połączony z europejską drogą wodną E70 (łąącząc Morze Czarne z Europą Zachodnią) i zintegrowany z Transkaspijskim Międzynarodowym Szlakiem Komunikacyjnym (Trans-Caspian International Transport Route)³².

Na obecny moment droga wodna E40 jest eksploatowana tylko na odcinku Brześć-Chersoń (białorusko-ukraińskim). Aby dokończyć budowę tego szlaku wodnego stworzony został projekt *Restoration of the E40 Waterway on the Dnieper – Vistula Section: From Strategy to Planning* współfinansowany przez Unię Europejską w ramach programu współpracy transgranicznej między Polską, Ukrainą a Białorusią na lata 2007-2013³³. W zakresie tej inicjatywy powołano Transgraniczną Komisję Rozwoju Drogi Wodnej Dniepr-Wisła i przygotowano studium wykonalności odbudowy połączenia śródlądowego (oraz promocji odnowienia tego szlaku i zwiększenia świadomości społecznej odnośnie konieczności i korzyści wynikających z odtworzenia tego połączenia)³⁴.

Według ministra infrastruktury Ukrainy, Władysława Kryklij, **realizacja tej inicjatywy ma się przyczynić do wdrożenia szeregu dyrektyw umowy stowarzyszeniowej pomiędzy stroną ukraińską a UE³⁵**. We wrześniu 2019 roku Ukraina i Białoruś zdecydowały ukończyć

³⁰ Murphy, Alexandra. 2020. "From The Baltic To The Black Sea: How The E40 Waterway Could Bolster The Eastern European Region". 2021. Luty 10. <https://minskdialogue.by/en/research/memorable-notes/from-the-baltic-to-the-black-sea-how-the-e40-waterway-could-bolster-the-eastern-european-region>.

³¹ Świerczewska-Pietras, Katarzyna. 2018. "From The Baltic To The Black Sea: How The E40 Waterway Could Bolster The Eastern European Region", 12. 2021. Luty 16. <http://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-e1d86db5-3c44-47e7-920a-1fcc12cc7fb3>.

³² Hurska, Alla. 2020. "The E40 Waterway: Economic And Geopolitical Implications For Ukraine And The Wider Region". <https://jamestown.org/program/the-e40-waterway-economic-and-geopolitical-implications-for-ukraine-and-the-wider-region/>.

³³ Świerczewska-Pietras, Katarzyna. 2018. "From The Baltic To The Black Sea: How The E40 Waterway Could Bolster The Eastern European Region", 12. 2021. Luty 16. <http://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-e1d86db5-3c44-47e7-920a-1fcc12cc7fb3>.

³⁴ Hurska, Alla. 2020. "Restoration Of The E40 Waterway On The Dnieper-Vistula Section: From Strategy To Planning". <https://keep.eu/projects/15822/Restoration-of-the-E40-wate-EN/>.

³⁵ Shevchenko, Oleksandr. 2021. "Ukraina Przyjęła Ustawę Istotną Dla Odbudowy Drogi Wodnej E40". 2021. Luty 16. <https://www.ecpp.org.pl/ukraina-przyjela-ustawe-istotna-dla-odbudowy-drogi-wodnej-e40/?fbclid=IwAR2Q0CU1IE0616g2f758jbYJZFWuH85gnjrQXsU1Fhp7ZabQ3BqtFUXyIRc>.

szlak E40. W kwietniu 2020 roku strona ukraińska podała, iż w okresie styczeń-marzec 2020 wielkość wykonanych prac pogłębiarskich była ponad cztery razy większa niż w analogicznym okresie 2019 roku. Prace te obejmują pogłębianie kanałów morskich w Chersoniu³⁶.

Stronie polskiej również zależy na ukończeniu realizacji MDW E40. W 2016 roku została przyjęta uchwała nr. 79 Rady Ministrów dotycząca „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”. **Jednym z priorytetów tego dokumentu jest przygotowanie do budowy polskiego odcinka szlaku wodnego E40 Warszawa-Brześć³⁷.** 6 marca 2017 roku Polska ratyfikowała Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN) z 1966 roku, które ma na celu rozwój międzynarodowej komunikacji śródlądowej w Europie. Na mocy tego dokumentu Polska jest zobowiązana do dostosowania swoich dróg wodnych do przynajmniej IV klasy żeglowności. W porozumieniu wskazuje się na dziesięć polskich portów śródlądowych, które mają znaczenie międzynarodowe (między innymi Gdańsk i Warszawa, przez które ma przebiegać droga E40). **Dzięki ratyfikacji tego dokumentu, Polska ma możliwość ubiegania się o fundusze unijne TEN-T, skierowane na rzecz rozwoju sieci transeuropejskich** (transportowej, energetycznej i telekomunikacyjnej)³⁸. W grudniu 2017 roku podpisane zostało memorandum dotyczące regulacji Wisły i zwiększenia jej udziału w towarowych przewozach do 10%³⁹.

Jednakże realizacja drogi wodnej E40 napotyka pewne bariery, głównie środowiskowe. Rzeka Bug, przez którą ma przebiegać szlak śródlądowy, jest obecnie jedyną nieuregulowaną i dziką rzeką w Europie. Oprócz tego, **na nieżeglownej trasie między Warszawą a Brześciem znajdują się cenne obszary chronione należące do sieci „Natura 2000”.** Aby odtworzyć drogę wodną E40 **należy również zmodernizować Wisłę na innych odcinkach trasy śródlądowej** (Biała Góra-Włocławek, Płock-Warszawa, Żerań-Zalew Zegrzyński, Zalew

³⁶ Shevchenko, Oleksandr. 2021. "Ukraina Przyjęła Ustawę Istotną Dla Odbudowy Drogi Wodnej E40". 2021. Styczeń 10. <https://www.ecpp.org.pl/ukraina-przyjela-ustawe-istotna-dla-odbudowy-drogi-wodnej-e40/?fbclid=IwAR2Q0CU1IE0616g2f758jbYJZFWuH85gnjrQXsU1Fhp7ZabQ3BqtFUXyIRc>.

³⁷ Christowa, Czesława. 2018. "Transport Rzeczny W Polityce Transportowej Polski I Unii Europejskiej", 13. 2021. Luty 16. <https://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-fa40eec5-f2a7-42f6-80cb-5bb6911c408d>.

³⁸ Christowa, Czesława. 2021. "Prezydent RP Ratyfikuje Porozumienie AGN". 2021. Luty 18. <https://www.gov.pl/web/gospodarkamorska/prezydent-rp-ratyfikuje-porozumienie-agn>.

³⁹ St John Murphy, Alexandra. 2021. "Prezydent RP Ratyfikuje Porozumienie AGN". 2021. Luty 18. <https://jamestown.org/program/the-e40-waterway-the-polish-dimension/>.

Zegrzyński-Brześć)⁴⁰. Inną przeszkodą w realizacji tej inwestycji po stronie polskiej jest jej znaczący koszt (od 8,1 do 25,5 mld zł na odcinku Warszawa-Brześć). Wśród barier rozwoju transportu śródlądowego po stronie polskiej, podkreśla się również zbyt małą pojemność zbiorników retencyjnych, co uniemożliwia zapewnienie wymaganej głębokości rzeki⁴¹. Z kolei po stronie białoruskiej również pojawiają się krytyczne opinie dotyczące realizacji szlaku E40 – między innymi to, **iż ukończenie drogi wodnej jest w interesie korporacji międzynarodowych, a strona białoruska chce bronić przyrody i zabiegać o bezpieczeństwo ekologiczne**⁴².

Podsumowanie

Polska i Ukraina coraz bardziej zacieśniają współpracę gospodarczą na pomoście bałtycko-czarnomorskim. Pogłębienie tej formy kooperacji przejawia się poprzez realizację trasy szybkiego ruchu GO Highway, Kolejowego Korytarza Południowego i Międzynarodowej drogi wodnej E40. Partnerstwo infrastrukturalne między Bałtykiem a Morzem Czarnym sprzyja rozwojowi gospodarczemu Polski i Ukrainy. Jest ono korzystne dla regionów, które znajdują się w bezpośrednim otoczeniu realizowanych inwestycji.

Jednakże realizacja połączeń infrastrukturalnych łączących Gdańsk z Odessą napotyka na pewne przeszkody. Ze strony polskiej są to głównie bariery środowiskowe (usytuowanie trasy wodnej E40 na terytorium Polski w pobliżu obszarów „Natura 2000”). W przypadku Ukrainy, trudności w rozwoju połączeń komunikacyjnych między Morzem Bałtyckim a Czarnym wynikają przeważnie z barier prawnych i instytucjonalnych. Zrealizowanie w całości trasy szybkiego ruchu GO Highway wymaga licznych inwestycji drogowych na Ukrainie. Wysoki poziom korupcji na Ukrainie zniechęca potencjalnych

⁴⁰ Świerczewska-Pietras, Katarzyna. 2018. "From The Baltic To The Black Sea: How The E40 Waterway Could Bolster The Eastern European Region", 12. 2021. Luty 18. <http://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-e1d86db5-3c44-47e7-920a-1fcc12cc7fb3>.

⁴¹ "NIK O Działaniach Na Rzecz Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych". 2020. 2021. Luty. 18. <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/rozwoj-srodladowych-drog-wodnych.html>.

⁴² Shevchenko, Oleksandr. 2021. "Ukraina Przyjęła Ustawę Istotną Dla Odbudowy Drogi Wodnej E40". 2021. Luty 18. <https://www.ecpp.org.pl/ukraina-przyjela-ustawe-istotna-dla-odbudowy-drogi-wodnej-e40/?fbclid=IwAR2Q0CU1IE0616g2f758jbYJZFWuH85gnjrQXsU1Fhp7ZabQ3BqtFUXyIRc>.

partnerów biznesowych w inwestowaniu w to przedsięwzięcie infrastrukturalne, a także w rozbudowę ukraińskiego odcinka korytarza kolejowego TCITR.

Mimo tych przeszkód współpraca bałtycko-czarnomorska w rozwoju połączeń komunikacyjnych wydaje się perspektywiczna. Świadczą o tym między innymi podpisane umowy multilateralne i bilateralne odnośnie tej formy kooperacji – między innymi umowa o partnerstwie między portami w Gdańsku i Odessie z 2020 roku, czy wstąpienie Polski do porozumienia AGN w 2017 roku.

Jednocześnie rozwijaniem infrastrukturalnej współpracy bałtycko-czarnomorskiej zainteresowane są pozostałe państwa EŚW, między innymi Białoruś, której zależy na intensyfikacji handlu śródlądowego z innymi krajami regionu. Poza tym, w omawianą kooperację bałtycko-czarnomorską angażują się podmioty trzecie. Organizacją aktywną w realizację przedsięwzięć infrastrukturalnych na obszarze bałtycko-czarnomorskim jest Unia Europejska. UE inwestowała w projekt kooperacji transgranicznej między Polską, Ukrainą i Białorusią, który ma wspierać dokończenie budowy drogi wodnej E40. Zaangażowanie w zacieśnianie współpracy infrastrukturalnej między Bałtykiem a Morzem Czarnym wykazują również Chiny. Państwo Środka rozwija sieć alternatywnych połączeń kolejowych, które służą zwiększeniu przewozów chińskich towarów do Europy. **Powstanie nowych połączeń pociągowych między Chinami a Europą stwarza szanse na szybszy rozwój gospodarczy dla Polski i Ukrainy. Rola tych dwóch państw, jako regionalnych hubów transportowych, może ulec wzrostowi ze względu na realizację transeuropejskich połączeń kolejowych (między Dalekim Wschodem, Azją Środkową, Kaukazem Południowym, Europą Środkową, Skandynawią i Europą Zachodnią).**

Rekomendacje dla Polski

Zarówno dla Polski, jak i Ukrainy, istotne jest zwiększenie alternatywnych połączeń infrastrukturalnych łączących Europę z Azją oraz rozwijanie tras komunikacyjnych na linii Północ-Południe i Wschód-Zachód. Polska powinna w dalszym ciągu rozwijać współpracę transgraniczną z Białorusią i Ukrainą. Niezbędna jest rozbudowa infrastruktury łączącej te państwa. W tym celu, ze strony polskiej, konieczne jest zwiększenie przepustowości suchego portu w Małaszewiczach, rozbudowa polskich portów

morskich (Gdańsk) oraz przystosowanie infrastruktury kolejowej do przyjmowania zwiększonej liczby ładunków (między innymi terminale intermodalne w Sławkowie i Łodzi).

Warto również, aby Polska dokończyła na swym terytorium w całości drogę wodną E40, tak aby nie przechodziła ona przez obszary chronione „Natura 2000”. Jednocześnie, trasa ta powinna symultanicznie funkcjonować z szlakiem śródlądowym E70. Równoczesne funkcjonowanie dróg wodnych E40 i E70 umożliwi stworzenie wydajnego śródlądowego szlaku transportowego. Efektywność przewozu towarów na tym szlaku zwiększyłoby stworzenie centrum logistycznego na Bugu. Infrastruktura ta pozwoliłaby na wzrost znaczenia wschodniej części w europejskim transporcie towarów (na osi Wschód-Zachód i Północ-Południe). Odtworzenie drogi wodnej E40 umożliwi zwiększenie znaczenia ekologicznego (nieemisyjnego) transportu w Polsce. W celu przyspieszenia rozwoju komunikacji śródlądowej należy efektywnie wykorzystać środki unijne na najbliższą perspektywę finansową (lata 2021-2027).

W celu budowy pozycji „hubu transportowego” Polski w Europie, strona polska powinna zsynchronizować infrastrukturalne projekty łączące Bałtyk z Morzem Czarnym, z przedsięwzięciami komunikacyjnymi realizowanymi w ramach Inicjatywy Trójmorza (takimi jak Via Carpatia czy Via Baltica). Zharmonizowanie i rozwój połączeń trójmorskich ze szlakami komunikacyjnymi obszaru bałtycko-czarnomorskiego, wzmocni znaczenie Polski w stosunkach z innymi państwami europejskimi (między innymi z Ukrainą, Białorusią, Niemcami czy Szwecją), jak również z krajami spoza Europy (takimi jak Chiny, Turcja i Azerbejdżan).

O AUTORZE



Piotr Wójcik. Absolwent studiów licencjackich na kierunku polityka społeczna na Uniwersytecie Warszawskim, obecnie student stosunków międzynarodowych na UW. Brał udział w licznych projektach, również dotyczących tematyki ponadnarodowej. Zainteresowania badawcze to stosunki międzynarodowe w Europie Środkowo-Wschodniej i Kaukazu Południowego.

JEŻELI DOCENIASZ NASZĄ PRACĘ, DOŁĄCZ DO GRONA NASZYCH DARCZYŃCÓW!

Z otrzymanych funduszy sfinansujemy powstanie kolejnych publikacji.

Możliwość wsparcia to bezpośrednia wpłata na konto Instytutu Nowej Europy: 95 2530 0008
2090 1053 7214 0001 tytułem: „darowizna na cele statutowe”.