

Streszczenie rozprawy doktorskiej

Via Carpatia w polityce transportowej Unii Europejskiej

Każde państwo, region czy gmina musi dbać o rozwój i utrzymanie odpowiednich systemów transportowych co na wielu płaszczyznach sprzyja ich rozwojowi społeczno-gospodarczemu. W 2006 r. powstał multilateralny projekt drogi Via Carpatia, szlaku biegnącego na osi północ-południe przez Litwę, Polskę, Słowację i Węgry. Wola jego budowy została wyrażona w „Deklaracji Łańcuckiej” przez ministrów transportu zainteresowanych stron. Dzięki dołączaniu do niego kolejnych państw ma docelowo połączyć Morze Bałtyckie i Egejskie. Wpisuje się w ten sposób w proces zwiększania spójności terytorialnej Unii Europejskiej ale na osi północ-południe wzdłuż jej wschodnich granic. Ma też przyczynić się do rozwoju społeczno-gospodarczego Europy Środkowej, a w szczególności najsłabiej rozwiniętych gospodarczo wschodnich regionów Polski, Słowacji i Węgier. Celem opracowania jest analiza realizacji postulatów zawartych w Deklaracji dotyczących wzmocnienia współpracy pomiędzy zainteresowanymi państwami, w tym włączenia szlaku Via Carpatia do planów rozwoju polityki transportowej Unii Europejskiej poprzez uznanie za część transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

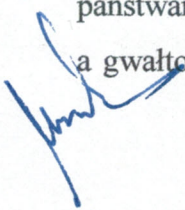
Aby zrealizować tak postawiony cel należało przeprowadzić proces badawczy, na który składały się następujące etapy:

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

Powyższym etapom odpowiada struktura przedstawionej pracy doktorskiej. Pierwszy rozdział poświęcony jest analizie polityki transportowej Unii Europejskiej z uwzględnieniem jej genezy, przemian oraz stanu obecnego. Wstępnym elementem tego rozdziału jest przedstawienie powiązań pomiędzy polityką transportową a rozwojem społeczno-

gospodarczym by pokazać jej znaczenie dla funkcjonowania państw oraz ich ugrupowań. Zwieńczeniem rozdziału jest wskazanie jej współczesnych uwarunkowań, a także celów, priorytetów i form oddziaływania. Drugi rozdział poświęcony jest analizie jednego z elementów prowadzenia polityki transportowej Unii Europejskiej jakim jest budowa transeuropejskiej sieci transportowej. Przedstawiono zasady i priorytety jej rozwoju oraz narzędzia służące jej finansowaniu. Dla unaocznienia tych uwarunkowań wskazano również szlaki transportowe uznawane przez państwa członkowskie za priorytetowe i w związku z tym włączone do sieci bazowej, a więc posiadające najkrótszy planowany termin realizacji i objęte specjalnym nadzorem ze strony wyspecjalizowanych organów wspólnotowych. Trzeci rozdział przedstawia uwarunkowania, które wydają się najważniejsze dla tworzenia korytarzy transportowych, a w odniesieniu do przedmiotu pracy wpłynęły na powstanie i realizację projektu drogi Via Carpatia. Ujęto je na trzech poziomach: lokalnym, regionalnym i euroazjatyckim. Na poziomie lokalnym zwrócono uwagę przede wszystkim na znaczenie projektu dla rozwoju społeczno-gospodarczego wschodnich, słabiej rozwiniętych regionów Polski, Słowacji i Węgier. Na poziomie regionalnym wskazano przede wszystkim na jej znaczenie dla rozwoju współpracy międzynarodowej państw i regionów Europy Środkowej. Na poziomie euroazjatyckim wskazano potencjalne znaczenie Via Carpatii dla rozwoju transportu i handlu dalekosiężnego, w tym przede wszystkim wymiany towarowej z Chinami przy wykorzystaniu dróg i kolei. W czwartym rozdziale skupiono się na przedstawieniu współdziałania państw, które doprowadziło do faktycznej realizacji drogi oraz rzeczywistego stanu jej realizacji na dzień 31 grudnia 2021 roku. Zwrócono przy tym uwagę na dwie najważniejsze instytucjonalne formy tejże współpracy, to jest na Inicjatywę Trójmorza oraz na Unię Europejską i procesy przebiegające wewnątrz nich, które zaowocowały faktycznym włączeniem Via Carpatii do planów budowy transeuropejskich sieci transportowych. Na zakończenie przedstawiony został obecny stan realizacji omawianego szlaku komunikacyjnego i planowane ramy czasowe ukończenia kolejnych etapów jego rozbudowy.

Przeprowadzone badania pozwoliły zrealizować cel badawczy i stwierdzić, że państwa zainteresowane projektem budowy drogi Via Carpatia współpracowały dla jej realizacji, a omawiany szlak został włączony do transeuropejskiej sieci transportowej i w ten sposób stała się częścią polityki transportowej Unii Europejskiej. Trzeba jednak zwrócić uwagę na dwie kwestie. Po pierwsze, że skala współpracy pomiędzy zainteresowanymi państwami przez pierwszą dekadę od przedstawienia propozycji rosła bardzo wolno, a gwałtowne przyspieszenie nastąpiło w połowie ubiegłej dekady i odpowiadało wzrostowi



poczucia zagrożenia ze strony Rosji po jej agresji na Ukrainę w 2014 roku. Po drugie, że droga nie jest odrębnym korytarzem sieci bazowej lecz częścią sieci kompleksowej. Tylko we fragmentach weszła w skład sieci bazowej z terminem realizacji do 2030 roku. Stało się tak tam, gdzie jej przebieg pokrywa się z przebiegiem wyznaczonych wcześniej korytarzy transeuropejskich.

Mirosław Czech

.....
/Mirosław Czech/

