MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA NAUKOWA
ZINTEGROWANY SYSTEM TRANSPORTOWY I PRZESYŁOWY GÓRNEGO ŚLĄSKA ORAZ PÓŁNOCNYCH MORAW XX I XXI WIEKU

ZESZYTY NAUKOWE POLITECHNIKI ŚLĄSKIEJ 1999
TRANSPORT z. 37, nr kol. 1431

Alina LIPIŃSKA – SŁOTA

CZYNNIKI ZAKŁÓCEŃ W INTEGRACJI REGIONÓW WOBEC PRZEWOZÓW TRANZYTOWYCH

Streszczenie. W artykule przedstawiono podstawowe przesłanki procesów integracyjnych. Wskazano na wzajemne powiązania pomiędzy integracją, globalizacją a regionalizacją. Scharakteryzowano czynniki wpływające na powstawanie regionów centralnych i peryferyjnych. Omówiono także znaczenie infrastruktury transportu w umacnianiu spójności Unii Europejskiej.

FACTORS OF THE DISTURBANCE IN INTEGRATION OF REGIONS TOWARDS TRANSIT TRANSPORT

Summary. In the article was shown the fundamental premises of integration's processes . There was indicated mutually connections between the integration , the globalisation and the regionalization . There was characterizing factors which have an influence on the creation of central and periphery regions. Also there was described an importance of the transport infrastructure in conjunction of European Union .

Koncepcje gospodarczej integracji Europy powstawały już w minionych stuleciach. Jednakże dopiero w wyniku drugiej wojny światowej ukształtowany został nowy układ sił i wytworzyły się warunki sprzyjające rozwojowi procesów integracyjnych.

Podstawowym z nich jest komplementarność, czyli wzajemne dopasowanie struktur gospodarczych. Innym warunkiem jest odpowiednia infrastruktura, w szczególności kolejowa, drogowa, telekomunikacyjna itp. Istotne znaczenie dla rozwoju integracji ma także sprzyjająca polityka ekonomiczna, polegająca na koordynacji polityki gospodarczej, wprowadzaniu swobody przepływu kapitału, pracy, wzajemnym udzielaniu sobie preferencji celnych i pozataryfowych.

Do podstawowych przesłanek międzynarodowej integracji gospodarczej zalicza się [1]:

- przesłanki polityczne, np. zbieżność celów polityki zagranicznej, jednolity ustrój. Należy jednak pamiętać, że różnice polityczne mogą utrudnić integrację, lecz brak różnic wcale nie oznacza, że integracja będzie się rozwijać;
- przesłanki społeczno – ekonomiczne, np. poprawa warunków rozwoju handlu (korzystniejsze ceny, większe możliwości zakupu lub zbytu towarów), w rezultacie przyspieszenie tempa wzrostu dochodu narodowego. Integracja za pośrednictwem poprawy warunków rozwoju produkcji sprzyja także wzrostowi efektywności gospodarowania;
- pozostałe przesłanki, np. potrzeba wspólnego kształtowania infrastruktury (potrzeba standaryzacji urządzeń i unifikacji systemów funkcjonowania).

Cechą charakterystyczną współczesnej gospodarki jest proces globalizacji. Zarysowują się tendencje charakteryzujące się traktowaniem całego świata jako jednego rynku, na którym działa przedsiębiorstwo.

Globalizacja jest więc procesem, w którym wydarzenia, decyzje, działania w jednej części świata mają znaczące konsekwencje dla całych społeczności w odległych częściach globu. Poszczególne państwa przyswajają efektywne społecznie i gospodarczo normy, zwyczaje, cele i sposoby ich realizacji, przyjęte i urzeczywistniane w państwach o wysokiej kulturze i cywilizacji. Prowadzi to do interoperabilności, która polega na tworzeniu spójności i unifikacji, zapewniających wzrost efektywności działań w relacjach międzynarodowych w systemach względnie odosobnionych (między innymi transportowych), tworzących coraz bardziej doskonały społeczno – gospodarczy system makroekonomiczny ugrupowań państw, kontynentów i docelowo całego świata[2].

Nie oznacza ona jednak, że świat jest bardziej zjednoczony politycznie, czy współzależny ekonomicznie lub jednorodny kulturowo. Globalizacja jest bowiem procesem, który rozprzestrzenia się nierównomiernie, a jego konsekwencje są zróżnicowane.

Globalizacja jako tendencja do kształtowania procesów w skali międzynarodowej i światowej wynika więc z następujących zjawisk[3]:

- negatywnych (związanych ze wzrostem wspólnych zagrożeń ekologicznych i militarnych, z wyczerpywaniem się zasobów naturalnych, z narastającą nierównością i dysproporcją społeczno – ekonomiczną itp.), grożących załamaniem się porządku światowego, które należy wspólnie ograniczać;
- pozytywnych (będących efektem globalnego rozwoju edukacji, cywilizacji i humanizacji oraz postępu naukowo – technicznego, w tym w dziedzinie globalnej komunikacji i informatyzacji), które należy wspólnie rozpowszechniać.

---

[1] *Międzynarodowe stosunki gospodarcze.* Praca pod red. A. Budnikowskiego i E. Kaweckiej – Wyrzykowskiej. PWE, Warszawa 1996, s. 270. Do przesłanek integracji gospodarczej zalicza się także bliskość geograficzną integrujących się krajów, wzajemnie duże obroty gospodarcze danej grupy krajów w stosunku do ich globalnej wielkości produkcji i mechanizm konkurencji będący głównym instrumentem realizacji procesów integracyjnych. Zob. Synowiec E.: *Przyczyny i przesłanki współczesnych procesów integracyjnych* .Biuletyn Informacyjny Wspólnoty Europejskie, IkiCHz, Warszawa 1996, nr 11, s.4 oraz Klawe A.J., Makać A.: *Zarys międzynarodowych stosunków ekonomicznych.* Warszawa 1977.

[2] Grzywacz W.: *Niezbędność alternatywnego programu rozwoju transportu.* Przegląd Komunikacyjny 1997, nr 1, s. 5 oraz Jastrzębska J.: *Wspólnotowa koncepcja promocji tras o wolnym dostępie do infrastruktury kolejowej.* Biuletyn Informacyjny Wspólnoty Europejskie. IkiCHz, Warszawa 1997, nr 10, s. 60.

[3] Grzywacz W.: *Niezbędność alternatywnego programu* ...op. cit., s. 5.

Procesy integracyjne ściśle powiązane są z regionalizacją. Polityka regionalna rozwijała się stopniowo i pozostawała pod wpływem postępujących procesów integracyjnych.

Analiza aktywności gospodarczej poszczególnych regionów świata pokazuje, że bardzo często granice polityczne pomiędzy krajami nie pokrywają się z naturalnymi szlakami handlowymi. Daje się zauważyć znaczne zróżnicowanie w rozwoju sektora produkcyjnego, infrastruktury, kwalifikacji siły roboczej itp., co stanowi czynnik zakłócający w procesach integracyjnych.

Na istnienie różnic w rozwoju gospodarczym regionów zwraca się uwagę już w preambule Traktatu Rzymskiego. Zgodnie z nią kraje członkowskie mają się troszczyć o regiony zacofane i mniej uprzywilejowane oraz zredukować różnice występujące pomiędzy poszczególnymi regionami[4]. Większy nacisk na realizację tych zadań położono jednak dopiero po zakończeniu procesu tworzenia wspólnego rynku i rozszerzeniu Unii o kraje mniej rozwinięte gospodarczo[5].

Jednym z ważniejszych czynników, który umożliwił intensyfikację globalizacji gospodarki, była wspomniana wcześniej liberalizacja. Otwarcie rynków narodowych na wolny handel i przepływ dóbr, usług, ludzi i kapitałów, usunięcie taryfowych i nietaryfowych barier handlu międzynarodowego, wszystko to pozwala na pomyślny rozwój światowej gospodarki. Następuje przemieszczenie inwestycji bezpośrednich z krajów bogatych do krajów biednych, zakłady wytwórcze przemieszczają się z centralnych do peryferyjnych obszarów krajów członkowskich, coraz większa jest migracja pracowników. Powstają regiony, które cechuje większa specjalizacja niż kraj, w ramach którego ten region występuje. Swoboda przemieszczania czynników produkcji i koncentracja samej produkcji w poszczególnych regionach powodują, że przejawiają one tendencje do specjalizowania się w określonej lub kilku kluczowych gałęziach przemysłu i zaopatrywania swymi produktami zarówno lokalnych, jak i globalnych rynków[6].

Jednakże likwidacja barier ograniczających przepływ dóbr, usług, ludzi i kapitałów powoduje, że powstają regiony silniejsze i słabsze, czyli peryferyjne. Silnie rozwijające się międzynarodowe korporacje często prowadzą do bankructwa lokalnych producentów i zwiększenia bezrobocia zarówno w krajach bogatych, jak i biednych. Ich celem jest maksymalizacja zysku, między innymi przez przenoszenie produkcji na tańsze rynki pracy. W rezultacie prowadzi to do wyłączenia obszarów, które nie są konkurencyjne. Tak więc globalizacja w takiej postaci może burzyć procesy integracyjne. By tak się nie stało, globalizacja musi polegać na łączeniu ludzi, przedsiębiorstw i poszczególnych państw[7].

Podział na regiony słabsze i silniejsze jest także wynikiem nierównego rozwoju gospodarczego. Wystarczy zwrócić uwagę na kształtowanie się wielkości produktu krajowego brutto (PKB) oraz PKB, przypadającego na jednego mieszkańca. Widoczne jest znaczne zróżnicowanie pomiędzy krajami takimi jak Portugalia, Hiszpania czy Grecja, gdzie PKB na jednego mieszkańca wynosił w 1996 roku odpowiednio: 9053, 12651 i 9947 ECU, a Danią

---

[4] Molle W.: *Ekonomika integracji europejskiej. Teoria, praktyka, polityka.* Fundacja Gospodarcza NSZZ Solidarność. Gdańsk, 1995, s.436.

[5] By poprawić spójność rozszerzonej UE podwojono zasoby przeznaczone na redystrybucję i znowelizowano procedury przyznawania pomocy. Zob. Molle W.: *Ekonomika integracji europejskiej*...op. cit., s.437.

[6] Przykładem może być koncentracja produkcji samochodowej w regionie Detroid i rozproszenie tej produkcji w Europie. Zob. Ładyka S.: *Problemy współczesnej integracji gospodarczej.* Biuletyn Informacyjny Wspólnoty Europejskie. IkiCHz, Warszawa 1997, nr5, s. 6, oraz Ładyka S.: *Pojęcie i zakres współczesnej integracji gospodarczej. Integracja czynników produkcji.* Biuletyn Informacyjny Wspólnoty Europejskie. IkiCHz, Warszawa 1997, nr 4.

[7] Szewczuk A.: *Globalizacja jako wyzwanie konkurencyjne dla polskich przedsiębiorstw transportu samochodowego i spedycji.* Materiały Ogólnopolskiej Konferencji Naukowej EKTRA'97. Szczecin 1997, s. 238.

(28145 ECU), Luksemburgiem (28884 ECU), czy Niemcami (24425 ECU)[8]. Zróżnicowanie poziomu dochodu w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych regionach Europy jest uznawane za istotny wskaźnik spójności. Bierze się także pod uwagę wydajność w przeliczeniu na osobę pracującą oraz wskaźniki charakteryzujące stan środowiska naturalnego, infrastruktury i stopę bezrobocia. Dane statystyczne wskazują, że jest ono silnie skoncentrowane w regionach, w których PKB na jednego mieszkańca jest niski oraz w niektórych regionach Wielkiej Brytanii i wschodnich landach Niemiec.

Analiza danych statystycznych dotyczących infrastruktury transportu, a w szczególności długości linii kolejowych i dróg kołowych oraz ich gęstości pozwala stwierdzić, że w ostatnich dwudziestu latach w krajach UE nastąpiło skrócenie linii kolejowych o 9,5% przy jednoczesnym wydłużeniu się linii zelektryfikowanych o 47%. Zwiększyła się także długość głównych dróg kołowych o 7,9% i autostrad o 249,6%.[9] Dane dotyczące gęstości dróg kolejowych i samochodowych wskazują na peryferyjność niektórych państw UE[10]. Peryferyjność położenia komunikacyjnego danego kraju może być zmniejszona poprzez skrócenie czasu i obniżenie kosztów dotarcia do tego kraju z centralnego punktu ugrupowania. Cel ten można osiągnąć poprawiając parametry techniczne infrastruktury i zwiększając jej gęstość.

Dla krajów położonych peryferyjnie większe znaczenie ma tworzenie dróg o dużej przepustowości niż zwiększenie gęstości infrastruktury. Natomiast dla krajów położonych centralnie, które są obciążone dużym ruchem tranzytowym, większe znaczenie ma zwiększenie gęstości sieci o wysokich parametrach technicznych[11].

W praktyce stworzenie jednolitej infrastruktury transportowej może powodować wiele konfliktów o zasięgu międzynarodowym. Wiążą się one najczęściej z[12]:

- finansowaniem rozwoju infrastruktury o istotnym znaczeniu dla kraju, na terenie którego nie jest ona realizowana;
- rozbieżnością interesów alokacyjnych kraju, na terenie którego inwestycja infrastrukturalna jest realizowana i innych krajów zainteresowanych tą inwestycją;
- odmiennymi preferencjami w zakresie struktury gałęziowej systemów transportowych;
- odmiennymi preferencjami krajów peryferyjnych i tranzytowych w zakresie układu dróg transportowych o znaczeniu tranzytowym; kraje peryferyjne zainteresowane są stworzeniem możliwie najkrótszego połączenia, natomiast w interesie krajów tranzytowych leży włączenie takich dróg do systemu krajowego;
- uzgadnianiem norm technicznych, jakim odpowiadać ma infrastruktura - przyjęcie określonych norm jako obowiązujących w skali międzynarodowej może oznaczać konieczność dostosowania sieci krajowej niektórych krajów do nowych wymagań, np. dotyczy to szerokości torów w transporcie kolejowym i rodzajów trakcji elektrycznej;
- trudnościami w obliczaniu efektywności inwestycji, gdy zarówno koszty, jak i zyski są podzielone pomiędzy wiele krajów;

---

[8] *Rocznik statystyczny 1997.* GUS, Warszawa 1998.

[9] Ibidem.

[10] Peryferyjność związana jest z dostępnością danych ośrodków działalności gospodarczej. Bąk M.: *Transport jako przedmiot i czynnik integracji europejskiej.* Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego. Sopot 1997, s. 87.

[11] Ibidem., s. 89.

[12] Burnewicz J., Wojewódzka - Król K.: *Europejska polityka transportowa.* Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1993,, s. 58, a także Ratajczyk M.: *Międzynarodowe konflikty na tle rozwoju infrastruktury komunikacyjnej.* Przegląd Komunikacyjny 1989, nr8; Teichmann E.: *Polityka transportowa EWG a interesy narodowe.* Przegląd Komunikacyjny 1989, nr 9.

- odpłatnością za użytkowanie infrastruktury; problemem jest ujednolicenie zasad nie tylko w skali międzynarodowej ale i międzygałęziowej;
- zasadami użytkowania międzynarodowej infrastruktury, zwłaszcza przejść granicznych.

Unia stawia sobie za cel stworzenie sieci infrastruktury o znaczeniu międzynarodowym, która będzie mogła zapewnić swobodny przepływ osób i towarów, a także odpowiadać wysokim wymogom technicznym, technologicznym i ekologicznym oraz wymaganiom gospodarki przestrzennej. Taka infrastruktura przyczyni się do umacniania spójności Unii [13].

Zjawisko, jakim jest globalizacja, nieodłącznie wiąże się także z eliminacją odległości[14]. Przez to pojęcie należy rozumieć nie tylko prędkość poszczególnych środków transportu, ale także dostępność do nich. Dostępność tę umożliwia odpowiednia infrastruktura transportu. To ona pozwala dotrzeć pasażerom i ładunkom w najodleglejsze miejsca świata. To właśnie infrastruktura transportu umożliwia tworzenie rozległych sieci zaopatrzenia i zbytu, w ramach których wyroby mogą być przemieszczane na odległość zarówno kilku, jak i kilku tysięcy kilometrów[15]. Tak więc jej stan techniczny nie może być czynnikiem hamującym procesy integracyjne.

LITERATURA

1. Ash T.G.: *Co nam uczynił XX wiek?* Gazeta wyborcza z 21 –22 lutego 1998.
2. Bąk M.: *Transport jako przedmiot i czynnik integracji europejskiej.* Wydawnictwo Uniwersytetu gdańskiego, Sopot 1997.
3. Burnewicz J., Wojewódzka - Król K.: *Europejska polityka transportowa.* Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1993.
4. ECIS study on the bottlenecks in European transport infrastructure 1996. European Centre of Infrastructure Studies newsletter, no 9, July 1996.
5. Grzywacz W.: *Niezbędność alternatywnego programu rozwoju transportu.* Przegląd Komunikacyjny 1997, nr 1.
6. Jastrzębska J.: *Wspólnotowa koncepcja promocji tras o wolnym dostępie do infrastruktury kolejowej.* Biuletyn Informacyjny Wspólnoty Europejskie. IkiCHz, Warszawa 1997, nr 10.
7. Kławe A.J., Makać A.: *Zarys międzynarodowych stosunków ekonomicznych.* Warszawa 1977.
8. Ładyka S.: *Pojęcie i zakres współczesnej integracji gospodarczej. Integracja czynników produkcji.* Biuletyn Informacyjny Wspólnoty Europejskie. IkiCHz, Warszawa 1997, nr 4.
9. Ładyka S.: *Problemy współczesnej integracji gospodarczej.* Biuletyn Informacyjny Wspólnoty Europejskie. IkiCHz, Warszawa 1997, nr5.
10. *Międzynarodowe stosunki gospodarcze.* Praca pod red. A. Budnikowskiego i E. Kaweckiej – Wyrzykowskiej. PWE, Warszawa 1996.

---

[13] ECIS study on the bottlenecks in European transport infrastructure 1996. European Centre of Infrastructure Studies newsletter, no 9, July 1996.

[14] Ash T.G.: *Co nam uczynił XX wiek?* Gazeta wyborcza z 21 –22 lutego 1998 oraz Neider J.: *Udział transportu w globalizacji światowej gospodarki.* Spedycja i Transport 1998, nr 4, s. 7.

[15] Ibidem.

11. Molle W.: *Ekonomika integracji europejskiej. Teoria, praktyka, polityka.* Fundacja Gospodarcza NSZZ Solidarność. Gdańsk, 1995.
12. Neider J.: *Udział transportu w globalizacji światowej gospodarki.* Spedycja i Transport 1998, nr 4.
13. Ratajczyk M.: *Międzynarodowe konflikty na tle rozwoju infrastruktury komunikacyjnej.* Przegląd Komunikacyjny 1989, nr 8.
14. *Rocznik statystyczny 1997.* GUS, Warszawa 1998.
15. Synowiec E.: *Przyczyny i przesłanki współczesnych procesów integracyjnych.* Biuletyn Informacyjny Wspólnoty Europejskie, IkiCHz, Warszawa 1996, nr 11.
16. Szewczuk A.: *Globalizacja jako wyzwanie konkurencyjne dla polskich przedsiębiorstw transportu samochodowego i spedycji.* Materiały Ogólnopolskiej Konferencji Naukowej EKTRA'97. Szczecin 1997.
17. Teichmann E.: *Polityka transportowa EWG a interesy narodowe.* Przegląd Komunikacyjny 1989, nr 9.

Recenzent: Dr hab. inż. Marek Sitarz,
Profesor Politechniki Śląskiej

Abstract

In the article was characterizing political, social-economic and other premises of processes of integration .There was indicated mutually connections between the integration, the globalisation and the regionalization. There was discussed positive and negative events which lead to globalization of economy. The analysis of economics activity particular regions let us find central and periphery regions. We can see between them considerable diversification in development of the manufacture sector, the infrastructure, the qualification of working forces and others, factor of the disturbance of integration's processes .
There was shown the basic aim of the transport politic of European Union – creation of the international important infrastructure network, which can provide free flow of passengers and goods, and also which can answering high technical, technological and ecological demands. Such infrastructure will contribute to consolidation of Union integration's.