

DOI: 10.19195/1733-5779.19.5

Alternatywne połączenia logistyczne między Polską i państwami Partnerstwa Wschodniego*

JEL classification: R 40, R 42

Słowa kluczowe: Partnerstwo Wschodnie, rynek transportowy, infrastruktura transportowa, logistyka

Keywords: Eastern Partnership, transport market, transport infrastructure, logistics

Abstrakt: Rynek usług transportowych jest jednym z kluczowych elementów gospodarki każdego kraju, dzięki któremu zapewniony jest dostęp do czynników produkcji dla przedsiębiorstw oraz gotowe produkty dla konsumentów. Poprawność funkcjonowania tego rynku determinuje sprawność całego systemu gospodarczego kraju. Dla każdego z państw Partnerstwa Wschodniego UE jest głównym partnerem handlowym. Polska, jako jeden z krajów członkowskich Unii Europejskiej, ściśle współpracuje z państwami Partnerstwa Wschodniego i dla rozwoju tej współpracy kluczowe jest zapewnienie poprawnego funkcjonowania rynku transportowego w tych krajach. Celem artykułu jest przedstawienie połączeń logistycznych między Polską i państwami Partnerstwa Wschodniego oraz wskazanie alternatywnych i mniej kosztownych połączeń.

Alternative logistics connections between Poland and the Eastern Partnership members

Abstract: Transport services market is one of the key elements of the economy of each country. Through the transport market the access to factors of production for enterprises is provided and by its mediation products are delivered to consumers. The correctness of functioning of the market determines the efficiency of the whole economic system of the country. For each Eastern Partnership

* Artykuł współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego.

country the EU is the main trade partner. Poland as one of the member states of the European Union is closely cooperating with the Eastern Partnership countries and the key to the development of this cooperation is the insurance of the proper functioning of the transport market. The aim of the article is to present the current logistics connections between Poland and Eastern Partnership countries and problems of logistics connections and as well as alternative connections that create more favorable conditions for the cooperation.

Wstęp

W warunkach współczesnej gospodarki państwa dążą do zapewnienia zrównoważonego rozwoju gospodarczego oraz wysokiego poziomu życia swoich obywateli. Jednym z najważniejszych warunków zrównoważonego rozwoju kraju jest poprawna działalność przedsiębiorstw. W przypadku wymiany międzynarodowej działalność przedsiębiorstw w dużym stopniu opiera się na logistyce transportowej, która z kolei nie może zapewniać dostaw bez dobrze rozwiniętej infrastruktury transportowej¹. W rozumieniu artykułu pojęcie logistyki wiąże się z logistyką transportu — procesem i trybem dostarczenia towarów od producenta przez pośredników do konsumentów w taki sposób, że przynajmniej jeden z podmiotów znajduje się w Polsce, a inny w jednym z państw Partnerstwa Wschodniego.

Głównym zadaniem rynku transportowego jest zapewnienie dostaw czynników produkcji do przedsiębiorców, a później dostawy gotowej produkcji do konsumentów. Jeśli system logistyczny nie spełnia swojej funkcji, to przedsiębiorstwa nie mogą poprawnie funkcjonować, w wyniku czego straty ponosi cała gospodarka². Jednak jeśli system transportowy rozwija się szybciej niż inne sektory gospodarki, to gospodarka może nie tylko sprawnie funkcjonować, lecz również rozszerzać kierunki współpracy. W przypadku handlu międzynarodowego połączenia logistyczne komplikują się, gdyż wiążą się nie tylko z poprawnym funkcjonowaniem rynku transportowego, lecz są uzależnione od innych czynników, takich jak liczba punktów przejść granicznych, procedur celnych w państwach partnerskich i innych³.

Celem artykułu jest przedstawienie połączeń logistycznych między Polską a państwami Partnerstwa Wschodniego oraz wskazanie alternatywnych i mniej kosztownych połączeń. W niektórych przypadkach najkrótsze pod kątem geograficznym połączenia okazują się bardziej kosztowne i/lub bardziej czasochłonne niż dłuższe. Autor spróbuje wyjaśnić istotę występowania tego zjawiska za pomocą analizy danych statystycznych oraz przedstawienia głównych problemów sektora transportowego w tych państwach. Określenie alternatywnych połączeń

¹ Л. Бичікова, *Тенденції розвитку сфери транспортних послуг*, „Вісник Хмельницького національного університету”, t. 2, 2011, nr 6, s. 33.

² В. Брагинський, *Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України*, <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf> (dostęp: 10.09.2015).

³ Ф. Булакова, *Аналіз транспортної системи в сучасному національному господарстві України*, „Науковий вісник: фінанси, банки, інвестиції” 2013, nr 2, s. 158–159.

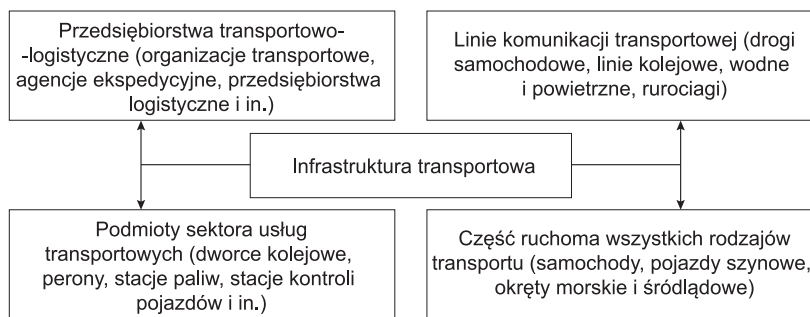
logistycznych pozwoliłoby rozwijać współpracę gospodarczą Polski z państwami Partnerstwa Wschodniego, szczególnie po wejściu w życie umowy stowarzyszeniowej z Ukrainą, Mołdawią i Gruzją, na podstawie której zostaną wyeliminowane bariery w wymianie handlowej między nimi.

Wpływ rynku transportowego na rozwój gospodarki kraju

Rynek transportowy jest systemem, który kształtuje relacje między konsumentami i producentami oraz innymi uczestnikami rynku i organami państwa, dotyczące świadczenia usług transportowych na szczeblu krajowym i międzynarodowym. Integralną częścią rynku transportowego jest infrastruktura transportowa⁴.

Istotność rynku transportowego wynika z jego funkcji — nieustannego zabezpieczenia producentów towarów w czynniki produkcji, a konsumentów w gotową produkcję. W UE usługi transportowe stanowią 10% wartości wszystkich świadczonych usług (bez wliczenia usług finansowych) na obszarze państw członkowskich⁵.

Podstawę funkcjonowania rynku transportowego stanowi infrastruktura transportowa. Infrastruktura transportowa jest organizacyjno-gospodarczym systemem, który jest częścią gospodarki regionalnej i obejmuje całość instytucji, powiązanych między sobą wraz ze środowiskiem instytucjonalnym. Taki system zapewnia zrównoważony rozwój gospodarczy przez regulowanie przepływów czynników produkcji, co wspiera konkurencję i zapewnia sprawne funkcjonowanie gospodarki regionalnej⁶.



Rysunek 1. Infrastruktura transportowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie S. Maksimova, *Формирование и развитие транспортной инфраструктуры региона*, Stawropol 2010, s. 20–21.

⁴ A. Матвеева, *Рынок транспортных услуг: понятия, участники та об'єкти*, „Вісник академії правових наук України” 2011, nr 1 (64), s. 135–143.

⁵ *EU transport in figures*, Statistical Pocketbook, s. 20–21, <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2013/pocketbook2013.pdf> (dostęp: 5.07.2015).

⁶ B. Bartniczak, *Zrównoważony transport na poziomie regionalnym jako przedmiot pomiaru wskaźnikowego*, [w:] *Współczesne uwarunkowania rozwoju transportu w regionie*, Katowice 2013, s. 11–20.

Infrastruktura regionalna powinna obejmować cały system transportowy wszystkich rodzajów transportu oraz wszystkich innych części infrastruktury gospodarki krajowej, które funkcjonują w dziedzinie ruchu towarów od producentów do konsumentów. Zaliczamy do niej przedsiębiorstwa transportowo-logistyczne, linie komunikacji transportowej, podmioty sektora usług transportowych i część ruchomą wszystkich rodzajów transportu, tj. infrastrukturę transportową jako jednolity system⁷.

Transportowa infrastruktura regionu stanowi specyficzny rodzaj kapitału infrastrukturalnego, którego cechuje: (1) zwiększenie swojej wartości, która zapewnia społeczno-gospodarczy efekt zwiększenia wartości dodanej na danym terytorium, powstający w wyniku działalności przedsiębiorstw w danym regionie oraz na skutek przyływu krajowych i zagranicznych inwestycji; (2) tworzenie przesłanek do poprawy jakości życia przez zwiększenie mobilności, dostępności do miejsc odpoczynku, zawodowej i społeczno-kulturowej wiedzy, komunikacji społecznej; (3) kształtowanie długookresowych powiązań gospodarczych, które angażują do działalności gospodarczej finansowe, materiałowe, naturalne i inne rodzaje zasobów oraz siłę roboczą⁸.

Infrastruktura transportowa wpływa na rozwój nie tylko jednego regionu, w którym jest najlepiej rozwinięta, lecz również na sąsiadujące z nim regiony. Bardzo istotne znaczenie posiada transportowa infrastruktura o znaczeniu międzyregionalnym, która stanowi podstawę dla międzyregionalnej współpracy w warunkach gospodarki rynkowej⁹. Dobrze rozwinięty system infrastruktury transportowej tworzy warunki dla przesunięcia efektywności ekonomicznej z jednego regionu do drugiego, co oznacza, że istnienie sąsiadującego dobrze rozwiniętego regionu ma pozytywny wpływ na inne regiony. Efekt pozytywny występuje w tych regionach, w których infrastruktura transportowa jest dobrze rozwinięta¹⁰.

Warto zaznaczyć, że znaczenie rynku transportowego zwiększa się wraz ze zwiększaniem się odległości między państwami-partnerami, co jest bardzo istotnym elementem współpracy Polski z państwami Kaukazu Południowego.

Poszczególne sektory gospodarki są w różny sposób uzależnione od sektora transportowego. Dlatego zostały wyodrębnione trzy grupy sektorów, które podobnie reagują na zmiany zachodzące na rynku transportowym. Do pierwszej grupy należą te, dla których zmiany zachodzące w sektorze usług transportowych wywołują zmiany lokacji ośrodków działalności gospodarczej między regionami. Udział kosztów transportowych w ogólnej wartości produktów produkowanych w ramach

⁷ Л. Бичікова, *op. cit.*, s. 35–36.

⁸ А. Кудрявцева, Л. Руднева, *Транспортная инфраструктура региона: понятие и факторы формирования*, „Российское предпринимательство” 2014, nr 24 (246), s. 140–142.

⁹ Ю. Щербанин, *Транспорт и экономический рост*, „Евразийская экономическая интеграция” 2012, nr 3 (12), s. 65–68.

¹⁰ А. Исаев, *Транспортная инфраструктура и экономический рост: пространственные эффекты*, „Пространственная Экономика” 2014, nr 3, s. 59–61.

sektorów należących do tej grupy stanowi minimum 10% ich wartości. Do drugiej grupy należą te sektory gospodarki, których produkcja jest zorientowana na eksport lub substytucję importu. Przedsiębiorstwa tych sektorów produkują towary, które są wysyłane do innych regionów lub państw. Trzecia grupa wiąże się z przedsiębiorstwami, których produkcja ukierunkowana jest na rynki regionalne i nie wymaga dużych nakładów transportowych. Do tej grupy należy sprzedaż detaliczna, lokalne usługi biznesowe, usługi świadczone przez małe firmy budowlane, przedsiębiorstwa sektora samorządowego i niektóre przedsiębiorstwa produkcyjne¹¹.

Wpływ rynku transportowego w państwach Partnerstwa Wschodniego na wymianę handlową z Polską

Współpraca handlowa Polski z państwami Partnerstwa Wschodniego odgrywa bardzo ważną rolę dla tych państw, jednak nie jest tak istotna dla Polski. Polska jest jednym z głównych partnerów handlowych państw Partnerstwa Wschodniego wśród państw członkowskich UE (np. obrót handlowy Ukrainy z Polską stanowi 10% handlu zagranicznego kraju), jednak obroty handlowe Polski z państwami Partnerstwa Wschodniego stanowią około 2% ogólnej wymiany międzynarodowej Polski.

Tabela 1. Handel zagraniczny Polski z państwami Partnerstwa Wschodniego w 2014 r.

	Ekspert (mln USD)	Import (mln USD)
Armenia	47,2	3,6
Azerbejdżan	62,4	17,6
Gruzja	93,9	10,1
Mołdawia	143,7	85,3
Ukraina	3067,5	2645,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://stat.gov.pl/>; <http://www.ukrstat.gov.ua/>; <http://www.armstat.am/ru/>; <http://www.geostat.ge/>; [http://www.statistica.md/index.php?l=ru](http://www.statistica.md/index.php?l=ru;); <http://www.stat.gov.az/indexen.php> (dostęp: 5.07.2015).

Do głównych grup towarowych, które Polska importuje z Ukrainy, należą: metale żelazne (610,6 mln USD — 23,08%), kruszce, żuźle i popioły (363,6 mln USD — 13,75%), maszyny elektryczne i sprzęt (315,8 mln USD — 11,94%), drewno (168,5 mln USD — 6,4%) i produkty pochodzenia roślinnego, karma dla zwierząt (127,8 mln USD — 4,83%), a eksportuje do Ukrainy paliwa mineralne i ropę naftową (510,8 mln USD — 16,65%), maszyny elektryczne i sprzęt (315,9 mln USD — 10,3%), plastik i wyroby z niego (298,9 mln USD — 9,74%),

¹¹ T. Kwarciński, *Uwarunkowania rozwoju dostępności usług transportowych w regionie*, „Zeszyty naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego” 2012, nr 16 (713), s. 103–111.

reaktory jądrowe, kotły i urządzenia mechaniczne (252,0 mln USD — 8,22%) i wyroby końcowe (131, 8 mln USD — 4,3%)¹².

Do głównych grup towarowych, które Polska eksportuje do Mołdawii, należą: reaktory jądrowe, kotły i urządzenia mechaniczne (24,4 mln USD — 15,7%), plastik i wyroby z niego (13,7 mln USD — 8,82%), wyroby papiernicze (13,1 mln USD — 8,43%), drewno i wyroby pochodne (8,4 mln USD — 5,4%) oraz maszyny i urządzenia elektryczne (8,1 mln USD — 5,24%), a importuje tekstylia i odzież (13,6 mln USD — 21,17%), meble (9,9 mln USD — 15,44%), alkohole (9,0 mln USD — 13,9%) i produkty przetworzenia warzyw, owoców i innych roślin (8,0 mln USD — 12,56%)¹³.

Do głównych grup towarowych, które Polska eksportuje do Gruzji należą olejki eteryczne i perfumy (15,3 mln USD — 16,26%), farmaceutyki (9,8 mln USD — 10,5%), reaktory jądrowe, kotły i urządzenia mechaniczne (9,3 mln USD — 9,96%), środki transportu (6,4 mln USD — 6,77%) i meble (4,0 mln USD — 4,3%), a importuje z Gruzji — alkohole (4,6 mln USD — 45,2%), jadalne owoce i orzechy (2,3 mln USD — 23,18%), wyroby z metali żelaznych (0,9 mln USD — 8,8%)¹⁴.

Do głównych grup towarowych eksportowanych z Armenii do Polski należą wyroby gotowe (6,1 mln USD — 12,85%), maszyny elektryczne i sprzęt (4,8 mln USD — 10,24%), reaktory jądrowe, kotły i urządzenia mechaniczne (4,1 mln USD — 8,78%), olejki eteryczne i perfumy (3,7 mln USD — 7,84%), farmaceutyki (3,0 mln USD — 6,4%) i kakao (2,9 mln USD — 6,1%), a importowane są wyroby z aluminium (1,9 mln USD — 53,37%), tekstylia (0,6 mln USD — 16,22%), futrzane wyroby (0,4 mln USD — 12,2%) i alkohole (0,4 mln USD — 12,0%)¹⁵.

Do głównych grup towarowych eksportowanych z Polski do Azerbejdżanu należą: maszyny i sprzęt (10,19 mln USD — 16,33%), reaktory jądrowe, kotły, sprzęt i urządzenia mechaniczne (9, 7 mln USD — 15,55%), wyroby gotowe (7,3 mln USD — 11,71%), farmaceutyki (4,8 mln USD — 7,64%) i cukier oraz wyroby z cukru (2,7 mln USD — 4,36%), a importowanych z Azerbejdżanu do Polski — chemikalia organiczne (15,6 mln USD — 88,63%), produkty przetworzenia warzyw, owoców i innych roślin (1,1 mln USD — 6,26%) i aluminium i wyroby aluminiowe (0,46 mln USD — 2,63%)¹⁶.

¹² Portal internetowy Państwowego Służby Statystyki Ukrainy, <http://www.ukrstat.gov.ua/> (dostęp: 5.07.2015).

¹³ Portal internetowy Narodowego Biura Statystyki Mołdawii, <http://www.statistica.md/index.php?l=ru> (dostęp: 5.07.2015).

¹⁴ Portal internetowy Państwowego Biura Statystyki Gruzji, <http://www.geostat.ge/> (dostęp: 5.07.2015).

¹⁵ Portal internetowy Narodowej Służby Statystycznej Armenii, <http://www.armstat.am/ru/> (dostęp: 5.07.2015).

¹⁶ Portal internetowy Państwowego Komitetu Statystyki Republiki Azerbejdżan, <http://www.stat.gov.az/indexen.php> (dostęp: 5.07.2015).

Dane statystyczne zawarte w tabeli 1. wskazują, że dla Polski najważniejszym partnerem handlowym wśród wszystkich państw Partnerstwa Wschodniego jest Ukraina, która jako jedyne państwo wśród państw Partnerstwa Wschodniego posiada wspólną granicę lądową z Polską oraz jest największym państwem wśród państw Partnerstwa. Ze względu na to, że towary z pozostałych państw Partnerstwa Wschodniego, które są sprowadzane drogą lądową do Polski, są transportowane przez terytorium Ukrainy, takie położenie geograficzne zwiększa znaczenie rynku transportowego Ukrainy w kształtowaniu relacji Polski z państwami Partnerstwa Wschodniego.

Towary eksportowane i importowane z państw Partnerstwa Wschodniego mają podobną strukturę. W większości do Polski są sprowadzane surowce i półprodukty, a z Polski do państw Partnerstwa Wschodniego są eksportowane towary przeznaczone dla końcowej konsumpcji. To oznacza, że wartość dodana produkcji jest tworzona w Polsce. Taka struktura wymiany handlowej ma swoje odzwierciedlenie we wpływie transportu na wartość produkcji.

Dla surowców i półproduktów sprowadzanych z państw Partnerstwa Wschodniego wydatki transportowe stanowią istotny udział w ich wartości — od 20% (np. w przypadku eksportu drewna z zachodnich regionów Ukrainy) do 150% (eksport chemikaliów organicznych z Azerbejdżanu, wartość których jest w tym kraju relatywnie niska w porównaniu do rynku europejskiego) wartości rynkowej towarów. Te towary są produkowane w ramach tych sektorów gospodarki, które należą do grupy, dla których koszty transportowe stanowią istotny udział w ich wartości. Obniżenie tych kosztów ma duży wpływ na rynek — zwiększa podaż towarów, co powoduje obniżenie ich ceny na rynku.

Tabela 2. Udział poszczególnych rodzajów transportu w imporcie towarów i usług Polski z państw Partnerstwa Wschodniego (bez wliczenia rurociągów)

	Transport drogowy (%)	Transport kolejowy (%)	Transport morski (%)	Transport wodny śródlądowy (%)	Transport powietrzny (%)
Armenia	27	54	19	–	–
Azerbejdżan	33	17	40	–	–
Gruzja	47	24	29	–	–
Mołdawia	39	50	–	11	–
Ukraina	16	73	6	4	0,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://stat.gov.pl/>; <http://www.ukrstat.gov.ua/>; <http://www.armstat.am/ru/>; <http://www.geostat.ge/>; <http://www.statistica.md/index.php?l=ru>; <http://www.stat.gov.az/indexen.php>. (dostęp: 7.07.2015).

Jak wynika z danych przedstawionych w tabeli 2. największą rolę w wymianie handlowej między Ukrainą a Polską oraz Mołdawią a Polską odgrywa transport

drogowy i kolejowy. Z kolei w wymianie handlowej państw Kaukazu Południowego z Polską istotne znaczenie ma również transport morski. Jednak często są wykorzystywane mieszane środki przewozów towarowych (np. z portów Gruzji towary są drogą morską sprowadzane do Ukrainy, a potem drogą lądową (kolejową lub drogową) do Polski)¹⁷. To wzmacnia rolę infrastruktury transportowej Ukrainy w zwiększaniu wymiany handlowej Polski z państwami Kaukazu Południowego.

Z Polski do państw Partnerstwa Wschodniego eksportowane są towary końcowe oraz surowce i półprodukty. W przypadku eksportu surowców i półproduktów rynek transportowy jest równie istotny, jak przy imporcie tych towarów. Jednak przy eksporcie towarów przeznaczonych dla konsumpcji udział kosztów transportowych jest mało istotny dla wartości tych towarów. Są to towary luksusowe lub sprzęt wysokotechnologiczny o dużej wartości.

Tabela 3. Udział poszczególnych rodzajów transportu w eksporcie towarów i usług z Polski do państw Partnerstwa Wschodniego (bez wliczenia rurociągów)

	Transport drogowy (%)	Transport kolejowy (%)	Transport morski (%)	Transport wodny śródlądowy (%)	Transport powietrzny (%)
Armenia	36	50	14	–	–
Azerbejdżan	41	23	35	–	1
Gruzja	63	25	10	–	2
Mołdawia	54	42	–	4	–
Ukraina	40	43	8	6	3

Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://stat.gov.pl/>; <http://www.ukrstat.gov.ua/>; <http://www.armstat.am/ru/>; <http://www.geostat.ge/>; <http://www.statistica.md/index.php?l=ru>; <http://www.stat.gov.az/indexen.php> (dostęp: 5.07.2015).

Z danych przedstawionych w tabeli 3. wynika, że struktura udziału poszczególnych rodzajów transportu przy eksporcie towarów i usług z Polski do państw Partnerstwa Wschodniego jest podobna do struktury udziału transportu przy ich imporcie. W przypadku handlu z Ukrainą i Mołdawią kluczowe znaczenie ma transport drogowy i kolejowy, natomiast w przypadku handlu z państwami Kaukazu Południowego również transport morski. Jednak wolumen eksportu towarów z Polski do państw Partnerstwa Wschodniego jest o 0,5 mld USD większy od importu, co oznacza, że składy ruchowe wracają puste do Polski. To świadczy o tym, że transport jest wykorzystywany nieracjonalnie, a koszty transportowe zwiększają się. Badania wskazują, że koszty transportowe zwiększają się o 40% (transport kolejowy) i 60% (transport drogowy), jeśli skład ruchomy wraca pusty¹⁸.

¹⁷ Л. Вардомский, А. Пылин, Т. Соколова, *Страны Южного Кавказа: Особенности развития и регионального взаимодействия*, Moskwa 2014, s. 23–34.

¹⁸ А. Матвеева, *op. cit.*, s. 135–143.

Istotny wpływ na przewozy transportowe posiada również sama struktura wymiany handlowej. Ze względu na rodzaje produkcji, które są eksportowane i importowane z Polski do państw Partnerstwa Wschodniego, niektóre środki transportu stają się nieprzydatne dla powrotnego przywozu niektórych rodzajów produkcji (np. w wymianie handlowej z Ukrainą środki transportu stosowane dla przewozu produktów żywnościowych do Polski nie mogą być stosowane dla przewozu olejów mineralnych i surowców mineralnych). W takim przypadku liczba składu ruchomego, która wraca do kraju pusta, zwiększa się — i odpowiednio zwiększają się koszty transportowe.

Problemy rynku transportowego w państwach Partnerstwa Wschodniego

Przedstawione środki transportowe stosowane dla przewozu towarów i usług z państw Partnerstwa Wschodniego wzbudzają kontrowersje z punktu widzenia teorii logistyki. Przede wszystkim wynika to ze struktury wymiany handlowej — towary i usługi, które są eksportowane i importowane z państw Partnerstwa Wschodniego, należą do takich, dla których istotne znaczenie mają koszty transportu, a czas transportowania odgrywa mniejszą rolę.

Kluczową rolę odgrywa sektor transportowy Ukrainy jako najważniejszego partnera handlowego Polski wśród państw Wschodniego Partnerstwa. Dla minimalizacji wydatków na transportowanie towarów z i do Ukrainy trzeba określić optymalne środki transportu dla przewozu poszczególnych grup towarów. Dla eksportu i importu Ukrainy takich towarów, jak metale, kruszce, żuźle i popioły, paliwa mineralne i maszyny optymalnym środkiem transportu jest transport kolejowy. Ze względu na różną szerokość torów w Polsce i na Ukrainie na granicy odbywa się zmiana składu ruchomego lub kół wagonów, co obecnie jest bardzo czasochłonne. Przewozy kolejowe na Ukrainie są zmonopolizowane przez państwo, co bardzo komplikuje dostawę towarów i usług tym środkiem transportu oraz obniża innowacyjność i zwiększa biurokrację przy wykorzystaniu transportu kolejowego przez przedsiębiorców¹⁹.

Gęstość kolei na Ukrainie stanowi 38 km na 1 tys. km (prawie dwa razy mniej niż w Polsce). Przepustowość kolei również jest niska, co jest spowodowane nieoddzieleniem przewozów pasażerskich od towarowych. Niska jakość kolei i przestarzałe składy ruchome sprawiają, że średnia prędkość pociągów towarowych wynosi 48 km/godz.²⁰

¹⁹ Д. Прейгер, О. Собкевич, О. Ємельянова, *Стратегічні напрямки розвитку транспортної галузі України у післякризовий період*, Кіїв 2012, s. 22–24.

²⁰ Перспективні шляхи та механізми інтеграції ринку транспортних послуг України до країн ЄС. Аналітична записка <http://www.niss.gov.ua/articles/475/>, (dostęp 5.06.2015).

Warto zaznaczyć, że alternatywnym środkiem transportowania ropy naftowej oraz niektórych innych paliw mineralnych mógłby być rurociąg, jednak jego budowa jest bardzo kosztowna. Bez odpowiedniego wsparcia ze strony UE budowa tego środka transportu nie będzie możliwa. Jednak jego stworzenie umożliwi połączenie Morza Czarnego z Bałtykiem.

Taki stan transportu i infrastruktury kolejowej powodują, że towary, które teoretycznie powinny być przewożone tym środkiem, są transportowane za pomocą transportu drogowego jako alternatywnym środkiem. Za pomocą transportu drogowego najczęściej są przewożone towary w relatywnie niewielkich ilościach lub towary o niskiej wartości, które się łatwo lub szybko psują (produkty żywnościowe). Ten środek transportu w wymianie handlowej między Ukrainą i Polską służy do transportu drewna, produktów rolnych, plastiku i maszyn.

Rynek transportu drogowego na Ukrainie znajduje się w katastroficznej sytuacji. Przede wszystkim 95% dróg Ukrainy wymaga remontu lub renowacji. Na Ukrainie brakuje dróg szybkiego ruchu oraz autostrad, które mogłyby rozwiązać problem przepustowości dróg. Ze względu na to niektórzy przewoźnicy preferują dłuższe przejazdy przez obszar celny Białorusi, który dzięki o wiele lepszej infrastrukturze drogowej jest szybszy niż przejazd krótszą kilometrową trasą na Ukrainie.

Dla przyszłego rozwoju infrastruktury drogowej bardzo ważne znaczenie ma to, że przez Ukrainę i Polskę przechodzi jedna z Transeuropejskich Sieci Transportowych „Berlin–Kijów”, która posiada strategiczne znaczenie nie tylko dla Polski i Ukrainy, lecz dla całej Europy.

Problemy przewozów transportowych w ramach wymiany handlowej między Polską i Mołdawią w wielu aspektach są podobne do problemów Ukrainy. Związane jest to przede wszystkim z podobną strukturą eksportu i importu oraz tym, że transport towarów i usług między Mołdawią i Polską odbywa się przez terytorium Ukrainy.

Wspólnym dla Ukrainy i Mołdawii jest korzystanie z transportu wodnego śródlądowego w wymianie handlowej z Polską. Jednak znaczenie tego środka transportu w całej UE maleje ze względu na nadwyżkę jego podaży na rynku transportowym. Dlatego transport śródlądowy nie stanowi alternatywy dla innych połączeń.

Państwa Kaukazu Południowego, ze względu na podobieństwo gospodarek, mają podobną strukturę infrastruktury transportowej. W odróżnieniu od Mołdawii i Ukrainy transport morski jest bardzo istotny dla wymiany handlowej państw Kaukazu Południowego z Polską. Głównym problemem tych krajów w przewozach morskich jest to, że Armenia i Azerbejdżan nie posiadają dostępu do otwartego morza. Dlatego przewozy za pośrednictwem transportu morskiego są wykonywane przez terytorium Gruzji. Jednak jest to najkrótszy sposób dostawy towarów i usług z Kaukazu Południowego do Polski i odwrotnie.

Przewozy kolejowe i drogowe wykonywane z państw Kaukazu Południowego do Polski są utrudnione przez dużą odległość między krajami. Dlatego

wymiana handlowa z tymi krajami jest relatywnie mała w ogólnym obrocie handlowym z Polską. Z tych krajów są sprowadzane tylko towary luksusowe i rzadkie²¹.

Transport powietrzny we wszystkich krajach partnerstwa Wschodniego służy przeważnie przewozom pasażerskim. Transportem powietrznym przewożona jest poczta z Polski do państw Kaukazu Południowego; nie jest on używany do przewozów innych towarów i usług. Rozwinięcie tego rodzaju transportu mogłoby dobrze wpłynąć na przewóz towarów luksusowych lub towarów o małych rozmiarach, które szybko się psują. Jednak stanowią one bardzo mały udział w wymianie handlowej państw Partnerstwa Wschodniego i Polski.

Głównym zadaniem państw Partnerstwa Wschodniego jest stworzenie współczesnej infrastruktury transportowej, przede wszystkim w transporcie drogowym i kolejowym, oraz zakup nowych środków transportu. W takim przypadku zostaną stworzone warunki dla rozwoju współpracy nie tylko z Polską, ale z innymi państwami członkowskimi UE. Zrealizowanie tego zadania może być wykonane ze wspólnych środków UE i państw Partnerstwa Wschodniego po wejściu w życie umowy stowarzyszeniowej z każdym z tych państw, w której jest przewidziany rozwój połączeń transportowo-logistycznych.

Zakończenie

Pośród wszystkich państw Partnerstwa Wschodniego największe znaczenie dla Polski ma wymiana handlowa z Ukrainą. Ze względu zarówno na strukturę importu, jak i eksportu towarów i usług z tego państwa do Polski, usługi transportowe odgrywają znaczącą rolę w kształtowaniu ceny rynkowej towarów. Wolumeny wymiany handlowej innych państw Partnerstwa Wschodniego z Polską są o wiele mniejsze niż z Ukrainą. Jednak eksport i import towarów i usług do tych krajów odbywa się przez terytorium Ukrainy, co zwiększa znaczenie rynku transportowego w tym kraju.

Chociaż państwa Partnerstwa Wschodniego nie znajdują się w czołówce partnerów handlowych Polski, wymiana z tymi krajami posiada wielkie perspektywy rozwoju. Przede wszystkim chodzi o rozwój współpracy handlowej z Ukrainą jako bezpośrednim sąsiadem Polski.

Kluczowe znaczenie dla zapewnienia obecnego poziomu współpracy handlowej oraz stworzenia warunków dla dalszej współpracy między Polską i państwami Partnerstwa Wschodniego ma transport kolejowy i drogowy. Rozwój infrastruktury niezbędnej dla funkcjonowania tych dwóch rodzajów transportu, ze względu na strukturę handlu, posiada kluczowe znaczenie zarówno dla Polski, jak i państw Partnerstwa Wschodniego.

Słaby rozwój infrastruktury transportu powietrznego powoduje, że nie ma on żadnego wpływu na handel między Polską a państwami Partnerstwa Wschodniego,

²¹ Л. Вардомский, А. Пылин, Т. Соколова, *op. cit.*, s. 23.

podczas gdy jego rola na świecie nieustannie się zwiększa. W przypadku państw Kaukazu Południowego i Ukrainy ważny jest rozwój infrastruktury transportu morskiego. Dla państw Kaukazu Południowego może on zostać głównym środkiem transportu w wymianie handlowej z Polską ze względu na strukturę handlu zagranicznego. Jednak obecnie słaby rozwój infrastruktury transportu wodnego oraz floty nie skutkuje rozwojem handlu między tymi państwami.

W rzeczywistości gospodarczej pozytywne efekty rozwoju infrastruktury transportowej w państwach Partnerstwa Wschodniego będą o wiele większe od przedstawionych w artykule. W badaniach autor wykorzystuje tylko dane statystyczne dotyczące wymiany handlowej Polski z państwami Partnerstwa Wschodniego, nie uwzględniając wymiany handlowej z innymi państwami członkowskimi UE oraz Rosją, której transport w większości jest realizowany przez terytorium Polski oraz Ukrainy. Ukraina i Polska służą jako pewnego rodzaju „most” między UE i Wschodnią Europą. Rozwój infrastruktury transportowej na Ukrainie przyczyni się nie tylko do zwiększenia obrotów handlowych z Polską, lecz także z całą UE i odwrotnie.

Bibliografia

- Бичікова Л., *Тенденції розвитку сфери транспортних послуг*, „Вісник Хмельницького національного університету”, t. 2, 2011, nr 6.
- Булгакова Ф., *Аналіз транспортної системи в сучасному національному господарстві України*, „Науковий вісник: фінанси, банки, інвестиції” 2013, nr 2.
- Вардомский Л., Пылин А., Соколова Т., *Страны Южного Кавказа: Особенности развития и регионального взаимодействия*, Moskwa 2014.
- Исаев А., *Транспортная инфраструктура и экономический рост: пространственные эффекты*, „Пространственная Экономика” 2014, nr 3.
- Кудрявцева А., Руднева Л., *Транспортная инфраструктура региона: понятие и факторы формирования*, „Российское предпринимательство” 2014, nr 24 (246).
- Матвеева А., *Рынок транспортных услуг: понятия, участники та об'єкти*, „Вісник академії правових наук України” 2011, nr 1 (64).
- Прейгер Д., Собкевич О., Смелянова О., *Стратегічні напрямки розвитку транспортної галузі України у післякризовий період*, Кіїв 2012.
- Щербанин Ю., *Транспорт и экономический рост*, „Евразийская экономическая интеграция” 2012, nr 3 (12).
- Вартницзак В., *Zrównoważony transport na poziomie regionalnym jako przedmiot pomiaru wskaźnikowego*, [w:] *Współczesne uwarunkowania rozwoju transportu w regionie*, Katowice 2013.
- Кварциński Т., *Уварункованія розвитку доступності услуг транспортowych в regionie*, „Zeszyty naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego” 2012, nr 16(713).

Źródła internetowe

- Portal internetowy Narodowego Biura Statystyki Mołdawii, <http://www.statistica.md/index.php?l=ru>.
- Portal internetowy Narodowej Służby Statystycznej Armenii, <http://www.armstat.am/ru/>.

Брагинський В., *Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України*, <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf>.

Перспективні шляхи та механізми інтеграції ринку транспортних послуг України до країн ЄС. Аналітична записка <http://www.niss.gov.ua/articles/475/>.

EU transport in figures, Statistical Pocketbook, s. 20–21, <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2013/pocketbook2013.pdf>.

Portal internetowy Państwowego Biura Statystyki Gruzji, <http://www.geostat.ge/>.

Portal internetowy Państwowego Komitetu Statystyki Republiki Azerbejdżan, <http://www.stat.gov.az/indexen.php>.

Portal internetowy Państwowego Służby Statystyki Ukrainy, <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

Alternative logistics connections between Poland and the Eastern Partnership members

Summary

Among all Eastern Partnership countries the most important role plays trade between Poland and Ukraine. Due to the structure of import and export of goods and services from Ukraine to Poland, transport services have a significant impact on the market price of the goods. Volumes of trade of other Eastern Partnership countries with Poland are much lower than with Ukraine. However, the export and import of goods and services of these countries flows through the territory of Ukraine. This fact increases the importance of the transport market in Ukraine.

Although Poland's trade with the countries of the Eastern Partnership is not in the forefront of Polish trade partners, it has great prospects for development. It's all about the development of trade cooperation between Poland and Ukraine, which is the only direct neighbor of Poland among the Eastern Partnership members.

Rail and road transport has the major importance in ensuring the current level of trade cooperation and creates conditions for further cooperation between Poland and the Eastern Partnership countries. The development of infrastructure, which is necessary for the functioning of these two types of transport, is crucial due for both sides, due to the structure of bilateral trade between Poland Eastern Partnership countries

Weak development of air transport infrastructure means that now it has no influence on trade between Poland and the Eastern Partnership countries, although its role in the world is constantly increasing. South Caucasus countries and Ukraine is important to the development of maritime transport infrastructure. For the South Caucasus countries it may be the main mean of transport in trade with the Poland due to the structure of its foreign trade. But now the poor development of infrastructure and fleet does not result in the development of bilateral trade.

In fact, the positive effects of the economic development of transport infrastructure in the Eastern Partnership countries will be much higher than presented in the article. In a study author uses only statistical data of Poland trade with the Eastern Partnership countries, without taking into account trade with other EU Member States and Russia, which is realized through Poland and Ukraine territory. Ukraine and Poland are a kind of „bridge” between the EU and Eastern Europe and Asia. Development of transport infrastructure in Ukraine will contribute in not only increase of trade with Poland, but with the whole EU and *vice versa*.