

Jerzy Wronka

Korytarze transportowe w świetle nowych koncepcji Komisji Europejskiej

Ekonomiczne Problemy Usług nr 49, 241-250

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

JERZY WRONKA

Uniwersytet Szczeciński

KORYTARZE TRANSPORTOWE W ŚWIELE NOWYCH KONCEPCJI KOMISJI EUROPEJSKIEJ

Znaczenie korytarzy transportowych dla rozwoju integracji gospodarczej Wspólnoty

Koncepcja korytarzy transportowych została uznana przez Wspólnoty Europejskie za efektywne podejście metodologiczne i jednocześnie praktyczny instrument w planowaniu rozwoju europejskiej sieci i połączeń transportowych łączących poszczególne europejskie regiony.

Korytarz transportowy jest to ciąg infrastruktury transportowej międzynarodowego znaczenia, wzdłuż której przebiegają co najmniej dwie różne drogi transportowe o odpowiednich parametrach techniczno-eksploatacyjnych, z rozmieszczonymi na nich węzłami transportowymi (terminale intermodalne, porty morskie, centra logistyczne).

Do głównych cech korytarza transportowego można zaliczyć¹:

- międzynarodowy charakter połączeń transportowych,
- odpowiedni potencjał społeczno-gospodarczy regionów zlokalizowanych w korytarzu – generujący popyt na usługi transportowe,

¹ Zob. J. Wronka, *Korytarze transportowe północ-południe*, w: *Dwa lata Polski morskiej w Unii Europejskiej*, XXII Sejmik Morski, Szczecin 2007.

- zapewnienie dogodnego połączenia komunikacyjnego regionów, przez które przebiega korytarz, głównie pod względem odległości i czasu pokonywania oraz ceny,
- możliwość obsługi dużych potoków ruchu o trwałym charakterze,
- tworzenie zintegrowanych systemów i łańcuchów transportowych na płaszczyznach: techniczno-technologicznej, organizacyjno-prawnej i ekonomicznej itp.,
- możliwości zastosowania technologii intermodalnych,
- znaczenie pozatransportowe, w tym przede wszystkim oddziaływanie na układ przestrzenno-gospodarczy krajów i regionów oraz ich międzynarodowe powiązania.

Ujęcie sieci transportowej w korytarzach oznacza funkcjonowanie infrastruktury liniowej i punktowej różnych gałęzi i technologii transportowych w sposób zintegrowany i komplementarny. Zasada wielogałęziowej komplementarności stwarza warunki do:

- efektywnego wykorzystania zdolności istniejącej infrastruktury,
- planowania i finansowania rozwoju infrastruktury transportowej,
- efektywnego zaspokajania potrzeb transportowych przez podaż usług transportowych o wysokim poziomie jakościowym,
- ograniczania degradacji środowiska naturalnego przez rozwój przyjaznych dla środowiska gałęzi i technologii transportu,
- spójności krajowej i międzynarodowej sieci transportowej.

Dzięki wykorzystaniu efektu skali korytarze transportowe oferują wyjątkowe możliwości techniczno-eksploatacyjne i ekonomiczne dla optymalnego wykorzystania różnych gałęzi i technologii transportu w międzynarodowych łańcuchach transportowych: lądowych, morsko-lądowych i lotniczych. Istotna jest możliwość łączenia ze sobą różnych form transportu oraz samych korytarzy w ramach kompleksowej usługi przewozu towarowego „od drzwi do drzwi”, z wykorzystaniem dobrze zaprojektowanych terminali intermodalnych.

Usprawnienie efektywności infrastruktury wszystkich gałęzi transportu w ujęciu korytarzowym oznacza tworzenie korzystnych warunków do rozwoju międzynarodowych intermodalnych łańcuchów transportowych: lądowych i morsko-lądowych.

Efektywny i zrównoważony rozwój transportu towarowego w Europie – nowe inicjatywy Komisji Europejskiej

W ostatniej dekadzie pojawiły się nowe wyzwania dla polityki transportowej oraz zjawiska i problemy w sektorze europejskiego transportu, w tym przede wszystkim:

- w wyniku rozszerzenia UE w latach 2004 i 2007 polityka transportowa zyskała wymiar ogólnoeuropejski, uwzględniając skutki globalizacji stosunków gospodarczych i społecznych;
- wzrost zastosowania innowacyjnych technologii w transporcie;
- wzrost presji na ochronę środowiska przed wpływem transportu, co powoduje konieczność integracji polityki transportowej i polityki ekologicznej;
- stały wzrost zużycia energii przez transport, co powoduje konieczność integrowania celów polityki transportowej i energetycznej.

Wymienione zjawiska i problemy oznaczają konieczność zmiany podejścia europejskiej polityki transportowej, która musi sprostać nowym wyzwaniom o charakterze ogólnoeuropejskim, stojącym obecnie przed transportem.

Już w białej księdze z 2001 roku (*Europejska polityka transportowa do 2010 roku: czas na podjęcie decyzji*) uznano utworzenie kolejowej sieci towarowej w ramach korytarzy transportowych za jeden z istotnych instrumentów ożywienia kolei w Europie i tym samym zrównoważenia europejskiego rynku transportowego.

Aby sprostać nowym wyzwaniom, należy wspierać rozwój kolejowych przewozów towarowych, ponieważ dzięki temu będzie możliwe osiągnięcie podstawowego celu europejskiej polityki transportowej, jakim jest efektywny i zrównoważony europejski system transportowy.

Samochody ciężarówki wykorzystują autostrady, a pociągi towarowe powinny mieć swoje korytarze transportowe – to nowe hasło Komisji Europejskiej oznacza **monogalęzowe** podejście Komisji do koncepcji rozwoju międzynarodowych korytarzy transportowych. Ma ono polegać na promowaniu i rzeczywistym wspieraniu transportu kolejowego, który jest bardziej – niż transport drogowy – przyjazny dla środowiska naturalnego oraz zdrowia i życia człowieka.

W roku 2005 podpisano memorandum między Komisją Europejską a europejskimi towarzystwami kolejowymi w sprawie wdrożenia Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) w ciągu sześciu korytarzy kolejowych istotnych dla kolejowego ruchu towarowego w Europie, a mianowicie: A: Rotterdam–Genua; B: Sztokholm–Neapol; C: Antwerpia–Bazylea–Lyon; D: Walencja–Lyon–Ljubljana–Budapeszt; E: Drezno–Praga–Budapeszt i F: Aachen–Duisburg–Berlin–Warszawa–Terespol. Korytarze te biegną przez 18 krajów i obsługują przewozy towarowe na poziomie 135 mld tkm, to jest 35% łącznych przewozów kolejowych w Europie. Do 2020 roku powinny one obsłużyć do 61% przyrostu przewozów towarowych, co oznacza wzrost przewozów o 3,4% rocznie.

Głównym celem wdrożenia systemu jest stworzenie kompatybilnego systemu kontroli ruchu kolejowego w Europie, i tym samym rozwój bezpiecznego i swobodnego ruchu kolejowego w skali europejskiej.

Proces zgłaszania propozycji korytarzy dla systemu ERTMS zakończył się w 2007 roku – 20 państw członkowskich, w tym Polska, zgłosiło propozycje przebiegu korytarzy przez swoje terytoria. Wdrożenie nowego systemu wymaga podjęcia następujących działań:

- wytyczenie krajowych korytarzy dla przewozów towarowych i szybkich kolei,
- uzgodnienie tych korytarzy z sąsiadami,
- analiza potencjalnych „wąskich gardeł” w wyniku założonego rozwoju przewozów,
- określenie koncepcji ruchu w relacjach międzynarodowych oraz opracowanie ramowych planów terminowych i finansowych,
- analiza kosztów i korzyści dla określenia priorytetów, ustalenie okresu przechodzenia ze starej techniki do systemu ERMS dla optymalnego wykorzystania odcinków korytarza,
- umowy z kolejami sąsiednimi w zakresie zasad prowadzenia ruchu, procedur na przejściach granicznych, planów wprowadzania.

Przewiduje się, że w przypadku każdego korytarza będzie istniała osobna struktura odpowiedzialna za jego zarządzanie oraz inwestowanie i sterowanie ruchem. Struktury te przyczynią się do optymalnego zagospodarowania zasobów finansowych przeznaczonych na inwestycje, uproszczenia procedur administracyjnych i technicznych stosowanych na granicach, zapewnienia większej ciągłości przewozów wykorzystujących infrastrukturę przebiegającą przez różne państwa członkowskie oraz do zapewnienia łatwego dostępu operatorom międzynarodowych, kolejowych przewozów towarowych.

Komisja będzie wymagała od struktur zarządzających korytarzami opracowania planu inwestycji służących eliminacji „wąskich gardeł”, a także harmonizacji i poprawie zdolności przepustowych infrastruktury, oraz zbada możliwość finansowania tych inwestycji ze środków dostępnych w ramach istniejących programów. Będzie także zachęcać struktury zarządzające korytarzami oraz podmioty zarządzające infrastrukturą do utworzenia, we współpracy z zainteresowanymi stronami, wydajnej i właściwie dostosowanej sieci terminali intermodalnych i stacji rozrządowych.

Prace nad wprowadzaniem ERTMS w europejskich korytarzach kolejowych nadających pierwszeństwo przewozom towarowym będą prowadzone pod kierownictwem europejskiego koordynatora.

Dla wdrożenia i eksploatacji systemu ERTMS przyznano na lata 2007–2013 budżet unijny w wysokości 500 mln EUR, w tym 250 mln na wyposażenie lokomotyw

oraz 250 mln na instalację urządzeń na istniejących liniach. Środki będą przyznawane na podstawie biznesplanów dla każdego korytarza.

Polska zgłosiła „swój” korytarz na bazie linii kolejowej E20: Rzepin–Warszawa–Terespól, na podstawie przyjętego przez Radę Ministrów projektu *Narodowego planu wdrażania systemu ERTMS w Polsce*, który będzie realizowany w ramach programu operacyjnego *Infrastruktura i środowisko*. Dodatkowo, do 2013 roku, system ERTMS będzie stopniowo wdrażany na innych liniach kolejowych w Polsce, w tym między innymi na następujących: E-30, E-65, E-59, C-E59 i E-75.

W roku 2006 opublikowano komunikat Komisji pt. *Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności*, w którym podkreślono konieczność podjęcia działań dla utworzenia sieci kolejowej ukierunkowanej na przewozy towarowe w ramach międzynarodowych towarowych korytarzy kolejowych.

W roku 2007 z kolei opublikowano komunikat Komisji pt. *W kierunku sieci kolejowej dającej pierwszeństwo przewozom towarowym*², w którym stwierdzono, że sieć ta ma powstać na bazie istniejącej transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T oraz na bazie sześciu kolejowych korytarzy towarowych określonych jako priorytetowe we wdrażaniu systemu ERTMS. Proponowane w komunikacji instrumenty mają być wdrażane przede wszystkim w sześciu kolejowych korytarzach dla ERTMS, traktowanych jako modelowe rozwiązanie, i mają się one stać głównym trzonem kolejowej sieci towarowej w Europie.

W grudniu 2008 roku Komisja przyjęła propozycję rozporządzenia w sprawie tworzenia europejskiej sieci kolejowej dla ruchu towarowego³. Została ona poprzedzona szerokimi konsultacjami ze wszystkimi zainteresowanymi stronami oraz poparta przez Radę Ministrów WE i Parlament Europejski. W rozporządzeniu określono zasady tworzenia oraz organizacji europejskiej sieci kolejowej dla ruchu towarowego w ramach międzynarodowych korytarzy kolejowych oraz zawarto szczegółowe wytyczne i wskazano środki do stworzenia i funkcjonowania tej sieci. Między innymi przewidziano procedurę i kryteria selekcji korytarzy, powołanie koordynatorów, środki prawne, techniczne i finansowe, ramowy zakres inwestycji w zakresie sieci i terminali intermodalnych, harmonogram wdrażania proponowanych środków. Rozporządzenie zawiera również wytyczne dla definiowania sieci strategicznych intermodalnych terminali lądowych i wodnych (głównie w portach morskich) o odpowiedniej zdolności obsługowej dla każdego korytarza.

² *W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym*, Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego. KOM (2007) 608 wersja ostateczna. Bruksela, 18.10.2007.

³ Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council concerning a European rail network for competitive freight. CEC, COM (2008)852 final. Brussels, 11.12.2008.

Rozporządzenie, po wejściu w życie, będzie obligowało państwa członkowskie i zarządców infrastruktury kolejowej do podjęcia stosownych działań na podstawie przedłożonego Komisji planu tworzenia i wdrażania korytarzy kolejowych. Każdy korytarz ma być eksploatowany na terytorium co najmniej dwóch państw członkowskich i spełniać następujące warunki:

- musi być częścią sieci TEN-T,
- powinien charakteryzować się znaczącymi potokami ruchu (aktualnie i potencjalnie),
- ma umożliwiać efektywny rozwój ruchu towarowego,
- powinien być zasadny na bazie społeczno-ekonomicznej analizy,
- musi mieć biznesplan i harmonogram wdrażania,
- ma być zgodny z istniejącymi sieciami kolejowymi, w tym zwłaszcza z korytarzami ERTMS.

Rozporządzenie zawiera harmonogram tworzenia kolejowych korytarzy:

- w ciągu roku po wejściu w życie rozporządzenia każdy kraj musi zgłosić co najmniej jedną propozycję korytarza z dokładną lokalizacją/przebiegiem,
- w ciągu trzech lat po wejściu w życie rozporządzenia mają być między innymi powołane instytucje odpowiedzialne za zarządzanie korytarzami; opracowany budżet; opracowane średnio- i długoterminowe plany inwestycyjne (spójne z inwestycjami dla wdrażania systemu ERTMS); przydzielone trasy dla pociągów towarowych i ujednolicone, na poziomie międzynarodowym, stawki dostępu do infrastruktury kolejowej w tych korytarzach.

Przewidziane w rozporządzeniu środki prawne i finansowe mają być wdrożone we wszystkich korytarzach do stycznia 2015 roku, a Komisja będzie monitorowała proces tworzenia i funkcjonowania korytarzy co trzy lata.

Oprócz ujęcia monogałęziowego, polegającego na promowaniu rozwoju „kolejowych korytarzy transportowych”, Komisja Europejska podjęła działania mające na celu utworzenie międzynarodowych intermodalnych korytarzy transportowych. Otóż, w 2007 roku Komisja przyjęła tak zwany pakiet logistyczny mający na celu uczynienie transportu towarowego w UE bardziej efektywnym i zrównoważonym⁴, obejmujący następujące dokumenty: *Plan działania w zakresie logistyki towarowej*⁵; komunikat

⁴ *Agenda UE w sprawie transportu towarowego: Poprawa wydajności, integracyjności i zrównoważenia transportu towarowego w Europie*, Komunikat Komisji, KOM (2007) 606 wersja ostateczna, Bruksela 18.10.2007.

⁵ *Plan działania na rzecz logistyki transportu towarowego*, Komunikat Komisji. KWE. KOM (2007) 607 wersja ostateczna. Bruksela, 18.10.2007.

Komisji o sieci kolejowej zorientowanej na przewozy towarowe; komunikat o europejskiej polityce portowej; dokument roboczy ekspertów Komisji *W kierunku europejskiej przestrzeni transportu morskiego bez barier* oraz dokument roboczy ekspertów Komisji o autostradach morskich.

Wspólnym celem tych inicjatyw jest promowanie innowacyjnych technologii infrastrukturalnych, rozwój nowoczesnych środków i technologii transportu, usprawnienie zarządzania przewozami towarowymi, ułatwienie tworzenia intermodalnych łańcuchów transportowych, uproszczenie procedur administracyjnych i podniesienie jakości usług transportowych przez wdrażanie łańcuchów logistycznych.

Każda z tych inicjatyw poświęcona jest osobnym zagadnieniom, jednak we wszystkich przyjęto wspólne podejście charakteryzujące się skoncentrowaniem na korytarzach transportowych, promowaniem nowatorskich rozwiązań technicznych i organizacyjnych w dziedzinach infrastruktury i środków transportu oraz uproszczeniem i ułatwieniem funkcjonowania łańcuchów transportu towarowego.

Należy przy tym przypomnieć, że jednym z podstawowych celów polityki transportowej WE jest zmiana struktury gałęziowej na europejskim rynku transportowym, oznaczająca przesunięcie części przewozów towarowych z drogi na transport kolejowy i wodny, w ramach „intermodalnych korytarzy transportowych nadających pierwszeństwo przewozom towarowym”.

W przywoływanym *Planie działań na rzecz logistyki transportowej* wprowadzono pojęcie „zielone korytarze”. Rozumie się przez nie korytarze transportu towarowego charakteryzujące się niskim wpływem na ludzkie i naturalne środowisko, których zasadniczymi komponentami mają być dwie gałęzie transportu: kolejowy i wodny. Koncepcja „zielonych korytarzy” jest wkładem do integrowania zagadnień środowiskowych, energetycznych i bezpieczeństwa w planowaniu (rozwoju i modernizacji) i eksploatacji infrastruktury sieci TEN-T.

Zielone korytarze transportowe będą odzwierciedlały koncepcję transportu zintegrowanego, która zakłada wzajemne uzupełnianie się żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, kolei, żeglugi śródlądowej i transportu drogowego, aby umożliwić wybór transportu przyjaznego środowisku naturalnemu. Na trasie tych korytarzy będą znajdowały się odpowiednie obiekty przeładunkowe zlokalizowane w strategicznych miejscach (takich jak porty morskie, porty śródlądowe, stacje rozrządowe i inne właściwe terminale i urządzenia logistyczne). Mogą one także służyć do testowania innowacyjnych, przyjaznych środowisku jednostek transportowych oraz zaawansowanych rozwiązań ITS.

W planie przyjęto następujący harmonogram:

- Zdefiniowanie i lokalizacja zielonych korytarzy transportowych oraz organizacja współpracy między władzami a przedsiębiorstwami logistyki transportu towarowego, pozwalająca na rozpoznanie możliwych udoskonaleń, w celu zapewnienia właściwej infrastruktury dla transportu zgodnego z zasadą zrównoważonego rozwoju – lata 2008–2009.
- Wzmocnienie koncepcji zielonych korytarzy w priorytetach sieci TEN-T i w programie pomocowym Marco Polo – do 2010 roku.
- Stworzenie europejskiej towarowej sieci kolejowej, w tym między innymi zdefiniowanie struktury korytarzy, powołanie struktur organizacyjnych i zarządczych oraz opracowanie biznesplanów dla każdego korytarza – do 2012 roku.
- Wdrożenie programu NAIADES na rzecz transportu śródlądowymi drogami wodnymi – pełna realizacja do 2013 roku.

Implikacje inicjatyw Komisji dla promowania rozwoju środkowoeuropejskiego korytarza transportowego (CETC)

Polityczna inicjatywa utworzenia środkowoeuropejskiego korytarza transportowego (CETC) została poparta przez sześć regionów, które w kwietniu 2005 roku w Szczecinie podpisały porozumienie: Skania (Szwecja), polskie województwa (zachodniopomorskie, lubuskie i dolnośląskie), Hradec Kralove (Czechy) i Bratysława (Słowacja).

Na 14 ministerialnej konferencji ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne i regionalne, poświęconej między innymi tematowi *Sieci dla zrównoważonego rozwoju przestrzennego kontynentu europejskiego. Mosty ponad Europą*, uznano, że korytarz CETC doskonale wpisuje się w planowaną sieć współpracy regionalnej w Europie (Lizbona 2006).

Ministrowie podkreślili, że korytarz CETC przyczyni się do lepszego zaspokojenia potrzeb krajów skandynawskich poszukujących rynków zbytu, zrównoważy układ transportowy północ–południe i przyczyni się do szybszego rozwoju regionów w korytarzu.

Obecnie jednym z priorytetowych zadań sygnatariuszy porozumienia CETC jest włączenie do współpracy regionów w Chorwacji i Słowenii oraz regionu Wenecja (Wenecja) w północnych Włoszech, aby w ten sposób połączyć porty Świnoujście-Szczecin z regionem włoskim i portem Triest, a następnie z portami morskimi Turcji.

Infrastruktura korytarza CETC na obszarze Polski stanowi pomost morsko-lądowy między krajami skandynawskim a krajami środkowej i południowej Europy oraz ma, w szerszym ujęciu, decydujące znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego wszystkich regionów, w tym i zachodniej Polski, zlokalizowanych w obszarze korytarza.

Potencjalnych szans rozwoju korytarza transportowego CETC należy upatrywać w prognozach rozwoju gospodarczego Polski i krajów skandynawskich; modernizacji i rozbudowie polskiej sieci transportowej na kierunku północ-południe; realizacji planowanych przedsięwzięć inwestycyjnych w portach morskich Szczecin-Świnoujście; polityce transportowej UE i Polski promującej rozwój intermodalnych rozwiązań transportowych oraz wzrastających wymogach ochrony środowiska w regionie Morza Bałtyckiego.

Uwzględniając ostatnie inicjatywy Komisji Europejskiej, celowe jest dążenie do wpisania sieci infrastruktury liniowej i punktowej zlokalizowanych w korytarzu CETC do zielonych międzynarodowych korytarzy transportowych. W korytarzach tych mają być wdrażane zintegrowane intermodalne łańcuchy transportowe, obejmujące przede wszystkim: transport wodny (żegluga morska bliskiego zasięgu i żegluga śródlądowa) i transport kolejowy kolei oraz uzupełniająco transport drogowy, tak aby tworzyć korzystne warunki do zrównoważonego rozwoju transportu towarowego w ujęciu korytarzowym.

Jest to realna możliwość promowania rozwoju korytarza CETC, ponieważ obejmuje on wszystkie podstawowe komponenty zielonych korytarzy transportowych, a mianowicie: sieć infrastruktury wszystkich gałęzi transportu łącznie z portami wodnymi, terminalami intermodalnymi i centrum logistycznym,

- wpisuje się w inicjatywę autostrady morskiej,
- umożliwi wdrożenie programu NAIADES na rzecz rozwoju transportu wodnego śródlądowego w ramach przedsięwzięcia *Program dla Odry 2006*,
- zawiera komponent sieci kolejowej ukierunkowanej na transport towarów – w przyjętym przez Radę Ministrów RP *Planie wdrażania systemu ERTMS w Polsce* są dwie linie kolejowe zlokalizowane w korytarzu CETC.

Zdaniem autora, jest to jedyna i realna szansa dla rzeczywistego promowania rozwoju korytarza CETC w świetle ostatnich inicjatyw i działań podejmowanych przez Komisję Europejską.

TRANSPORT CORRIDORS IN THE LIGHT OF NEW CONCEPT OF EUROPEAN COMMISSION

Summary

The concept of transport corridors is considered by European Commission as a effective methodological approach and practical instrument, to be used in planning the European transport network development, which connects and integrates the European regions.

Transport corridor consists of international infrastructure of two, at least, transport modes with high technical standards and parameters, covering transport routes and nodes. By exploiting economies of scale, corridors offer unique technical and economic opportunities that make it attractive to optimally use the various modes of transport in a seamless door to door services, making use of well designed terminals.

The last policy initiatives of European Commission are focused on effective and sustainable freight transport development over Europe and include i.a.: Freight Logistics Action Plan and Communication on a freight-oriented rail network. A freight-oriented rail network will be created on the base of existing Trans-European Transport Network (TEN-T) and 6 railway corridors for implementation of the European Railway Transport Management System (ERTMS). "The lorries use the motorways and the freight trains should have theirs transport corridors" – the new idea of European Commission. In December 2008 Commission adopted the proposal for a Regulation concerning a European rail network for competitive freight, which establishes the framework for creation of international railway corridors. The Logistics Action Plan introduces the notion of "green corridors", i.e. freight transport corridors that are characterised by low impacts on the human and environment. Rail and waterborne transport modes are the essential components of these green corridors.

Taking into account the expected economic and foreign trade growth between Scandinavian and Central-East European countries there is promising potential for development of transport connections on the international transport corridors connecting Baltic and Adriatic regions. Development of transport infrastructure is precondition for taking favour of growing potential demand for transport services offered by Central European Transport Corridor (CETC) and growth its competitiveness against "German" Baltic-Adriatic transport corridor. Therefore there is and urgent need to include the CETC corridor into the European Green Transport Corridors followed by Polish government proposal submitted to European Commission.

Translated by Jerzy Wronka