

BARBARA SKROBISZ

## TRANSPORT EWG WOBEC NOWYCH ZADAŃ

Wraz ze wzrostem gospodarczym krajów rosną przewozy towarów i wzrasta ruchliwość ludzi. Również stopniowa realizacja postanowień o zniesieniu ceł wewnętrznych, o organizacji wspólnego rynku rolnego i wspólnego rynku pracy przyczynia się w dużej mierze do wzrostu przewozu towarów i osób na terenie wewnętrznym („intra”) ugrupowań integracyjnych. O ile procesy te występują w tym samym obszarze, wzrost zadań przewozowych może być bardzo znaczny i nastrożać wiele trudności.

Podstawowa różnica dotyczy stymulowania szybko rosnącego ruchu towarów i osób głównie na teren wewnętrzny obszaru integrowanego dzięki szeregom wzajemnych ułatwień, charakterystycznych dla procesu integracji, a we wszystkich kierunkach, gdy stymulatorem jest wzrost gospodarczy. Utrzymanie sprawności przewozowej przez właściwe powiązania wszystkich państw członkowskich z równoczesną dbałością o powiązania z krajami trzecimi zwiększa więc skalę trudności i czyni interesującą z jednej strony obserwację narastania popytu na usługi transportowe, z drugiej zaś dokonywanie wielorakich wysiłków w celu zaspokojenia tego popytu w EWG — obszarze integrowanym, wskazującym wzrost gospodarczy. Próba umożliwienia tej obserwacji jest zadaniem niniejszego artykułu.

Dokonanie przewozów w sposób najbardziej racjonalny umożliwi jednolity system transportowy kraju, również ugrupowania integracyjnego. Wykształcenie go byłoby ukoronowaniem postanowień traktatowych odnośnie do transportu w EWG, stanowiącym o wprowadzeniu wspólnej polityki w dziedzinie transportu w art. 3 ust. e i w artykułach 74-83 rozdziału IV. Próba udzielenia odpowiedzi na pytanie, czy wysiłek organizacyjny w tym kierunku, spleciony ze stopniowym podporządkowywaniem interesów narodowych państw członkowskich interesom całej Wspólnoty towarzyszył wysiłkowi zaspokojenia popytu na usługi transportowe, jest drugim zadaniem artykułu.

W okresie przejściowym EWG uderzający jest szybki wzrost przepływu masy towarowej między krajami członkowskimi, który ujęty war-

teściowo wyniósł 6,8 mld dol. w 1958 r., a 24,2 mld dol. w 1967 r. Przebiegły wzrost roczny wymiany „intra” wynosił 15,1% i był prawie 2 razy szybszy niż z resztą świata (7,65% rocznie). Wzrost globalny dla obszaru wewnętrznego wzrósł w 10-leciu 1958 - 1967 o 255,8%, gdy z resztą świata tylko o 94,6%.

Tabela 1

Wymiana handlowa krajów szóstki EWG w wybranych latach na przestrzeni 1953 - 1970 ogółem i z poszczególnymi grupami krajów

		Globalna wartość w mln dolarów	Kraje EWG w %	Pozostałe kraje świata			Razem pozostałe kraje
				wysoko rozwinięte kraje kapitalistyczne, w %	kraje słabo rozwinięte, w %	kraje socjalistyczne, w %	
Import	1953	14 918	29,1	41,5	26,8	2,6	70,9
	1958	22 916	29,6	37,2	29,8	3,4	70,4
	1963	40 350	39,6	35,5	21,9	3,6	61,0
	1970	88 422	48,4	—	—	—	51,6
Eksport	1953	14 095	31,5	36,3	28,8	3,4	68,5
	1958	22 775	30,4	38,4	27,0	4,2	69,6
	1963	37 545	42,8	37,1	17,0	3,3	57,4
	1970	88 499	48,9	—	—	—	51,1

Źródło: 13, s. 68 i 18, s. 8.

Wpływ na wczesne odwracanie strumienia przepływów towarów przemysłowych miały redukcje ceł wewnętrznych i likwidacja szeregu innych utrudnień handlowych, a później rynki branżowe w rolnictwie, obejmujące coraz większą ilość produktów rolno-spożywczych.

Stały wzrost wielkości ogólnej wymiany towarowej i zmianę struktury kierunkowej wywozu i przywozu doskonale obrazuje tab. 1. Wymiana ta stanowiła znaczną część ogólnej wymiany towarowej międzynarodowej<sup>1</sup>

Tabela 2

Udział EWG w światowej wymianie międzynarodowej

	Lata			
	1955	1960	1968	1970
Import w %	20,4	21,9	24,7	30,3
Eksport w %	19,8	23,2	26,8	31,8

Źródło: 17, t. 2, s. 279 oraz 18, s. 2, t. 1.

\* <sup>1</sup> Wymiana obejmująca całą „dziewiątkę” stanowiła jeszcze wyższy odsetek wartości globalnej handlu światowego, bo 40% światowego importu (116 096 mln dol.) i 41% światowego eksportu (112 176 mln dol.).

Przy pewnej dominacji RFN zwiększoną wymianę towarową „intra” wykazały wszystkie kraje członkowskie powodując wzrost przewozów towarów, co odczytać możemy z tab. 3.

Przewozy na terenie „intra” rosły szybko jeszcze przed wprowadzeniem wszystkich później stosowanych ułatwień w ruchu towarów związanych z realizacją unii celnej i wspólnego rynku rolnego. Wykonywane

Tabela 3

Kierunki i wielkość wymiany w obrębie Wspólnoty (w mln dolarów)

Kraj przeznaczenia	RFN		Francja		Włochy		Holandia		Unia ekonomiczna Belgia-Luksemburg		EWG	
	1958	1967	1958	1967	1958	1967	1958	1967	1958	1967	1958	1967
RFN	—	—	653	2495	386	1690	706	2119	583	1318	2284	7821
Francja	562	2087	—	—	155	1045	101	530	364	1062	1182	4724
Włochy	404	1609	132	1074	—	—	64	359	67	323	668	3365
Holandia	595	1812	142	1645	82	367	—	—	493	1081	1311	3906
Unia ekonomiczna Belgia-Luksemburg	335	1359	301	1159	64	288	647	1538	—	—	1347	4344
EWG	1896	6867	1227	5374	687	3390	1518	4543	1462	3984	8790	24161

Źródło: 7, s. 59.

jedynie przez te trzy gałęzie transportu, które według traktatu rzymskiego miały zostać w okresie przejściowym objęte wspólną polityką, tj. przez transport kolejowy, samochodowy i wodny-śródlądowy przedstawiały się jak w tab. 4. Przewozy te stanowiły b. znaczną część całej pracy przewozowej wykonanej przez omawiane trzy gałęzie transportu. Dotyczy to poszczególnych towarów wykazanych w tab. 4, jak i traktowanych łącznie. Dla zsumowanych porównanie podaje tab. 5.

W przewozie towarów malejące przewozy dotyczyły jedynie paliw stałych, co tłumaczy się zastępowaniem tychże przez paliwa płynne i gazowe, bardziej ekonomiczne w użyciu, które transportuje się w dużym już stopniu siecią ropo- i gazociągów zarówno z portów, jak i z własnych złóż. Sieć ta ograniczona w 1945 r. do zaledwie kilku linii wojskowych w 1961 r. liczyła już 1434 km, a w końcu 1963 r. przekroczyła 3500 km, w końcu 1965 r. — 4431 km, wykazując nieskoordynowany układ. W wyniku tych zmian wzrastała systematycznie masa transportowanych paliw płynnych i gazowych. Np. w 1956 r. transport paliw naftociągami wynosił tylko 3941 mn t, a w 1961 r. już 26,342 mln t (1961/1956 = 568,4%) (9, s. 133 i 138). Wzrost roli tych paliw w gospodarce energetycznej EWG przedstawia tab. 6.

Tabela 4

Ruch podstawowych towarów biorących udział w wymianie „intra” na drogach żelaznych, bitych międzynarodowych i śródlądowych-wodnych Wspólnoty (w mln t)

Produkty przewożone	1962	1963	1964	1965	1966	1962/66
Razem	899,2	916,9	990,7	987,1	989,8	+ 10,1
Rudy i surowce dla metalurgii	117,4	114,1	128,7	126,2	122,1	+ 4,0
Produkty metalurgii	67,9	67,1	79,2	79,4	79,9	+ 17,6
Rudy surowe i przetworzone i materiały do konstrukcji	215,9	220,5	255,3	258,8	265,4	+ 22,9
Paliwa stałe	213,7	217,4	205,7	188,2	179,4	- 16,1
Produkty naftowe	76,1	82,9	90,3	98,7	107,6	+ 41,3
Maszyny, środki transportowe itp.	49,9	54,2	58,2	60,3	57,3	+ 14,9
Nawozy	37,5	38,9	40,8	41,3	41,6	+ 10,8
Produkty chemii	32,4	33,4	36,6	38,0	39,4	+ 21,5
Artykuły żywnościowe i pasze	33,4	33,8	35,8	36,3	37,9	+ 13,6
Produkty rolne i żywe zwierzęta	55,0	54,6	60,1	59,9	59,4	+ 8,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie 7, s. 51 i 52.

Po uwzględnieniu wzrastającego zapotrzebowania przemysłu chemicznego na ropę i gaz, a zmniejszonego na węgiel, spadek przewozu paliw stałych „tradycyjnymi środkami transportu” staje się jeszcze bardziej uzasadniony i oczywisty. Stosunkowo niższe przyrosty przewozów artykułów żywnościowych i pasz oraz produktów rolnych i żywych zwierząt przedstawione w 2 ostatnich wierszach tab. 4 wynikały zarówno z mniejszej dynamiki rozwoju rolnictwa w porównaniu z przemysłem EWG, jak i z niewielkiej jeszcze wówczas ilości produktów spożywczych objętych przez wspólny „zielony rynek”. Rynek ten został silnie rozwinięty dopiero w latach 1967 i 1968, kiedy to powstał rynek zbóż, trzody chlewnej, jaj, drobiu, roślin oleistych, ryżu, owoców i warzyw, mleka i jego przetworów, wołowiny, cielęciny oraz cukru. Te lata obejmuje tab. 7. Ujmując zagadnienie szerzej, pozwala nam zorientować się i w skali przyrostu wymiany artykułami rolno-spożywczymi ograniczonego do obszaru wewnętrznego EWG.

Tabela 5

Przewozy na drogach żelaznych, bitych międzynarodowych i śródlądowych-wodnych (w mln t)

Przewozy produktów	1962	1963	1964	1965	1966	1962/66
Ogółem	958,3	982,9	1048,8	1047,0	1051,9	+ 9,8 %
„Intra”	899,2	916,9	990,7	987,1	989,8	+ 10,1 %

Źródło: 7, s. 51 i 52.

Tabela 6

Udział poszczególnych surowców w wytwarzaniu energii w EWG (w %)

Węgiel kamienny		Węgiel brunatny		Ropa naftowa		Gaz naturalny		Energia pierwotna		Energia ogółem
1958	1967	1958	1967	1958	1967	1958	1967	1958	1967	1958/1967
57,4	30,2	7,7	4,7	24,6	54,1	1,9	4,7	8,4	6,3	100

Źródło: 7, s. 35.

Kierunki wymiany towarów rolno-spożywczych pochodzących z obszarów Wspólnoty były zróżnicowane. Wyznaczała je możliwość zbytu własnych nadwyżek przez państwa członkowskie, np. w latach 1966/1967 znacznych nadwyżek zbóż z Francji (120% samozaopatrzenia) do pozostałych krajów Wspólnoty (od 33% samozaopatrzenia w Holandii do 72% w RFN), mięsa wieprzowego z Holandii (156% samozaopatrzenia) i z Belgii z Luksemburgiem (113%) do trójki pozostałych (od 84% samozaopatrzenia we Włoszech do 94% w RFN), mięsa wołowego z Holandii i Francji (kolejno 105% i 101% samozaopatrzenia) do pozostałej trójki (od 57% samozaopatrzenia we Włoszech do 87% w RFN i Belgii), mięsa drobiowego z Holandii (330%), Belgii z Luksemburgiem (113%) i Francji (103%) do Włoch (98%), a przede wszystkim do RFN (tylko 49% samozaopatrzenia), owoców z Włoch (125% samozaopatrzenia) do pozostałych partnerów ugrupowania (z samozaopatrzeniem od 42% w RFN do 75% we Francji), jarzyn od trójki: Holandii (172%), Włoch (115%) i Belgii z Luksemburgiem (108%) do Francji (99% samozaopatrzenia), a głównie do RFN (tylko 62%) (7, s. 25 - 30).

Tabela 7

Handel zagraniczny krajów EWG artykułami rolno-spożywczymi, napojami i tytoniem (w mln dol.)

Wyszczególnienie	Francja		Belgia-Luksemburg		Holandia		RFN		Włochy	
	EWG	Kraje trzecie	EWG	Kraje trzecie	EWG	Kraje trzecie	EWG	Kraje trzecie	EWG	Kraje trzecie
<b>Import</b>										
1958	92	1321	155	312	80	479	504	1440	79	468
1968	588	1332	520	489	387	862	1613	2099	622	1308
1968/1958 w %	+640	-	+324	+157	+484	+182	+320	+40	+787	+279
<b>Eksport</b>										
1958	122	543	88	65	421	472	65	117	189	321
1968	1127	991	524	115	1295	707	379	279	453	416
1968/1958 w %	+924	+183	+595	+177	+308	+150	+583	+239	+240	+129

Źródło: 11.

Łatwo sobie wyobrazić wzrost natężenia ruchu na odpowiednich szlakach transportowych. Nietrudno zrozumieć konieczność rozbudowy i modernizacji dróg istniejących, zwłaszcza przekraczających granice wewnętrzne EWG oraz budowy brakujących, głównie wiodących z rejonów nadwyżek do rejonów niedoborów, stanowiących często nowe rynki zbytu powstałe w wyniku wdrażania postanowień traktatowych. Jeśli np. RFN, czwarty światowy importer żywności, zwiększyła swój import z krajów Wspólnoty aż o 320%, a import z krajów trzecich tylko o 40% (11, s. 391) to oprócz szlaków tradycyjnych musiały wykazać wzrost natężenia przewozów trasy mało dotąd obciążone tego typu przewozami, a w punktach bramowych, na granicach, musiały pojawić się różnego rodzaju środki transportu załadowane artykułami rolno-spożywczymi zdążające z innych państw członkowskich. A przecież, jak to wykazano, towary rolno-spożywcze swą wielkością i dynamiką przewozów na terenie „intra” ustępowały znacznie innym, ważniejszym. Odpowiedzią na wzrost popytu na usługi transportowe „intra” stała się kontynuacja inwestycji i ewolucji transportu w tym dobrze rozwiniętym dziale życia gospodarczego każdego z państw członkowskich na długo przed powstaniem EWG oraz zwiększona tendencja do lepszego powiązania obszaru Wspólnoty, na którym obumierały granice celne.

W obliczu dokonujących się zmian, każde z państw członkowskich na swój sposób dokonywało na własnym terenie budowy i modernizacji dróg i środków transportu oraz zmian w przepisach dotyczących krajowych organizacji transportu. Zmiany te dyktowane były przede wszystkim interesami własnymi. Te zaś, które miały stanowić główne znaczenie dla korzyści całej Wspólnoty z pominięciem korzyści własnych, dokonywane były znacznie wolniej lub nie podjęte wcale, mimo istnienia konkretnych projektów.

Bardzo ważne znaczenie wobec wzrostu zadań przewozowych wyrażonych ilością tonażu i znacznie zwiększoną średnią odległością przewozu miało zastane przez EWG zagospodarowanie transportowe obszaru, które bez szczególnego wzmoczonego wysiłku inwestycyjnego w tym względzie umożliwiło wykonanie zadań ilościowych.

W odniesieniu do trzech omawianych gałęzi transportu już dane z 1950 r. świadczą korzystnie o zagospodarowaniu transportowym krajów późniejszej „szóstki”, a dane z 1968 r. o ich dalszym rozwoju, zresztą bardzo nierównomiernym w poszczególnych gałęziach.

W 1950 r. średnia gęstość kolei wahała się od 5,4 (km/100 km<sup>2</sup> we Włoszech do 16,5 km/100 km<sup>2</sup> w Belgii, a na 1000 mieszkańców wyrażała się wartością: od 3,2 km w Holandii do 9,9 km we Francji.

Do 1968 r. średnia gęstość kolei w stosunku do powierzchni pozostawała na nie zmienionym poziomie tylko we Włoszech, a we wszystkich pozostałych państwach członkowskich malała i wynosiła już tylko od

5,4 km/100 km<sup>2</sup> we Włoszech do 14,0 km/100 km<sup>2</sup> w Belgii. Gęstość ta zmalała też w stosunku do liczby ludności i wynosiła od 2,5 km/1000 mieszkańców w Holandii do 7,4/1000 we Francji (17, s. 255-257).

Rozwój transportu kolejowego wyraził się zmniejszeniem parowozów na korzyść lokomotyw elektrycznych i dieslowskich (na 30 087 wszystkich lokomotyw już w 1963 r. było 13 382, tj. 44,4% parowozów, a 7 031 lokomotyw elektrycznych i 9 674 dieslowskich) oraz elektryfikacją znacznej ilości szlaków. Pogłębiła się nieco zarysowana wcześniej tendencja do wprowadzania wagonów o większej ładowności, do ich częściowej standaryzacji, później do wprowadzania wagonów przystosowanych do przewozu kontenerów, do zwiększania szybkości ruchu. Modernizacja ta umożliwiła redukcję liczby kolejarzy (w większości krajów o 25 - 36% zatrudnienia w 1931 r.) i wpłynęła na znaczne przyspieszenie rotacji całych składów pociągów. Modernizowano najbardziej szlaki kolejowe stanowiące główne arterie ruchu. Na przykład elektryfikacja linii Paryż—Lyon pozwoliła zdwoić ilość wagonów w ich biegu, zwiększyć o 150% tonaż towarów i o 30% zmniejszyć ciężar własny konwoju. Elektryfikacja szlaków głównych objęła (w 1963 r.) około 25% całej sieci EWG i objęła szybkim i ekonomicznym transportem 50% przewozów ogólnych i więcej jak 50% podróży (9, s. 62, 84, 85).

Wśród wielu ważnych zelektryfikowanych szlaków znalazło się kilka inwestycji wiążących kraje członkowskie ze sobą. Przed 1962 r. została ukończona budowa kolei elektrycznej na trasie Paryż—Strasburg, w rok później zelektryfikowano linię Paryż—Bruksela, następnego roku uzupełniono brakujące ogniwa w sieci między Paryżem, Sarą i Renem, Przed 1966 r. zelektryfikowano linię Oberhausen—Emmerich—Arnhem, a w tymże roku po długim okresie wahań zelektryfikowano linię Strasburg—Kahl. W latach 1964 -1966 zelektryfikowano linię Bremerhaven—Gmunden oraz linię Hamburg—Hanau—Gmunden. Projekty na okres do 1968 r. dotyczyły elektryfikacji linii Paryż—Namur—Liège—Aachen—Kolonja, Wiesbaden—Kolonja, Kaldenkirchen—Venkochamm, Hannover—Braunschweig, Chambéry—Turyn i Marsylia—Genua. Nie jest to wystarczające. W strefie przygranicznej, obecnie wewnętrznej EWG, biegną bardzo często szlaki kolejowe w kierunku równoległym do granic politycznych. Wiele linii kolejowych utoyka w pobliżu granicy. Zwłaszcza linii kolejowych drugorzędnych. Na długich przestrzeniach nadal brak potrzebnych przejść granicznych — np. między Zagłębiem Saary a Luksemburgiem mimo ich znacznych związków gospodarczych, np. między Francją a Niemcami przez belgijskie i francuskie Ardeny (brak linii między Miluzą a Fryburgiem).

Znane są fakty, że mieszkańcy przygranicznych obszarów zdążający do pracy lub w odwiedziny do znajomych narażeni są często na uciążliwe objazdy i wydłużenie czasu podróży.

W takiej sytuacji powstaje wiele przewozów nieracjonalnych, które można usunąć po okresie czasu niezbędnym na budowę i uporządkowanie sieci transportowej w rejonach przygranicznych. Wymaga to nie tylko kapitałów i czasu na realizowanie nowych inwestycji, ale wielu wzajemnych ustępstw. Nadal kłopotliwą kwestię stanowi występowanie na terenie Wspólnoty czterech różnych rodzajów trakcji elektrycznej, czyli wszystkie, jakie w ogóle można spotkać w Europie. Jeżeli nawet można znaleźć dwa kraje o tym samym systemie, to nie graniczą one ze sobą (Włochy, Belgia). Francuska sieć ma prąd zmienny o częstotliwości 50Hz i o napięciu 25 000 V, niemiecka — prąd zmienny o częstotliwości 16 2/3Hz, 15 000 V, Włochy i Belgia używają prądu stałego o napięciu 3000 V, Holandia również prądu stałego, lecz o napięciu 15 000 V (12, s. 201, 202). Holenderski system występuje jeszcze w niektórych rejonach Francji, gdzie nie przeprowadzono modernizacji, lecz nie są to rejony bliskie Holandii, a leżące na zachodzie i południu od Paryża. Swobodny przejazd pociągów elektrycznych można obserwować na granicy francusko-luksemburskiej i belgijsko-luksemburskiej, gdyż Luksemburg wprowadził u siebie dwa systemy energetyczne: francuski i belgijski. Węzłem ich jest Luksemburg, w którym zainstalowano skomplikowane i sprawne urządzenia przełącznikowe.

Łatwiej kierować przy pomocy trakcji elektrycznej towary z RFN do Austrii i Szwajcarii, które mają ten sam system trakcji niż do Francji czy Holandii. W 1970 r. koleje elektryczne miały objąć 30% sieci i 70% przewozów EWG. Sprawność ruchu miały zwiększyć lokomotywy wyposażone w silniki na prąd o zmiennej częstotliwości i o zmiennym napięciu tak, by w swobodny sposób przezwyciężać różnicowanie parametrów sieci i omijać istniejące przeszkody na granicach państw członkowskich (1, s. 18, 79). Kiedy ten względnie nowy projekt Komisji zostanie zrealizowany, nie wiadomo. Koleje dieslowskie w przewadze krajów EWG krążą — w zasadzie — po drogach drugorzędnych, regionalnych. Dzięki inicjatywie holenderskiej od 1957 r. pełnią szczególną rolę w szybkich i bardzo sprawnych przewozach systemu TEE (Trans-Europ-Express), uzupełniając braki w nieciągłości trakcji elektrycznej, o czym będzie jeszcze mowa w dalszej części pracy. W sytuacji zróżnicowanej sieci kolei elektrycznych EWG — o czym już pisano — projekt należy uznać za trafny.

Największą dynamikę rozwojową wykazał transport samochodowy. Po erze „szyny” nastąpiła „era drogi bitej”. Studiowanie zmian jest bardzo utrudnione wobec znacznego ruchu indywidualnego i przewozów pozostających w rękach licznych przedsiębiorców prywatnych oraz wobec różnic dotyczących danych na temat długości dróg bitych. Są one (drogi) bardzo zróżnicowane i być może dlatego opracowania statystyczne nie są zgodne. Według danych ONU i CEMT cytowanych za A. Fischerem (9, s. 48) cała EWG w 1961 r. liczyła 1504,8 tys. km dróg bitych, a ich

gęstość wynosiła 120 km/100 km<sup>2</sup> oraz 81 km/10 000 mieszkańców. Wyposażenie państw członkowskich było odmienne i wynosiło od 4,7 tys. km w Luksemburgu do 720 tys. km we Francji.

Średnia gęstość ich wahała się od 70 km/100 km<sup>2</sup> w Luksemburgu i we Włoszech do 311 km/100 km<sup>2</sup> w Belgii. Średnia długość na 10 000 mieszkańców wahała się od 4,1 km w Luksemburgu do 15,5 km we Francji. Brak danych nowszych z tego samego źródła nie pozwala na uchwycenie przemian. Nieco łatwiej uwypuklić rozwój dróg najlepszych, jakimi są autostrady.

Tabela 8

Autostrady w EWG i w poszczególnych krajach członkowskich

Obszar	Długość		Km autostrad/1000 km <sup>2</sup> w 1965 r.
	1958	1966	
EWG	5155**	7326	—
Belgia	114	316	9,7
Holandia	445**	615	15,6
Francja	96	774	0,9
Luksemburg	.	.	.
RFN	2420	3508	11,5
Włochy	1169*	2113	5,5

\* 1961 z braku wcześniejszych danych; \*\* 1962 z braku wcześniejszych danych.

Źródło: (7, s. 49) oraz (9, s. 87).

Obok autostrad coraz ważniejszą rolę pełnią drogi E spełniające tendencje i wymagania Deklaracji Genewskiej. Nadejście ery drogi bitej i dynamikę przemian ilustruje doskonale wzrost ilości samochodów oraz wzrost przewozów w tono- i pasażerokilometrach.

Istotne znaczenie dla rozwoju transportu drogowego miała budowa nowoczesnych dróg o utwardzonej powierzchni, głównie wielopasmowych oraz autostrad umożliwiających znaczną przelotowość. Charakterystyczne były one dla Holandii, również dla RFN i dla Włoch. Natomiast wielka ilość dróg bitych starych pochodzących z epoki transportu wozami konnymi, wąskich, krętych i biegnących przez szeregi osiedli stanowiących nawet nieekonomiczne trasy charakterystyczne głównie dla Francji i dla Belgii miała wpływ jedynie na wyższość statystyczną widoczną w wykazie dróg bitych tych krajów — jak to określił O. de Ferron (8, s. 116). Nowoczesność w transporcie drogowym dla przewozu towarów wyznaczały wielkie wozy ciężarowe o dużej ładowności — powyżej 7000 kg, a zwłaszcza powyżej 10 000 kg oraz olbrzymie przyczepy i półprzyczepy, zwłaszcza przystosowane do przewozów kontenerowych. Podobnie jak w transporcie kolejowym większość inwestycji służyła korzyściom poszczególnych państw, drobna ich część korzyściom całej Wspólnoty. Te ostat-

Park samochodowy, przewozy towarów i osób w EWG w latach 1958 i 1967

Obszar	Park samochodowy w tys.		Stopa wzrostu		Przewozy towarów w mln t-km		Przewozy pasażerów w mln osób	
	1958	1967	ogółem	średnia roczna	1960	1965	1960	1965
EWG	12 786	36 640	179	12,1	—	—	—	—
Belgia	794	1 882	137	10,1	8 181	11 623*	3 383	8 258
Holandia	564	1 985	252	15,0	4 170	8 905	.	10 100
Francja	6 011	12 405	106	8,4	30 586	46 857	.	.
Luksemburg	39	85	118	9,1	.	.	.	.
RFN	3 608	11 161	209	13,4	35 000	57 000	31 252	39 363
Włochy	1 770	8 122	359	18,4	37 234	45 788	23 596	27 871

\* 1969.

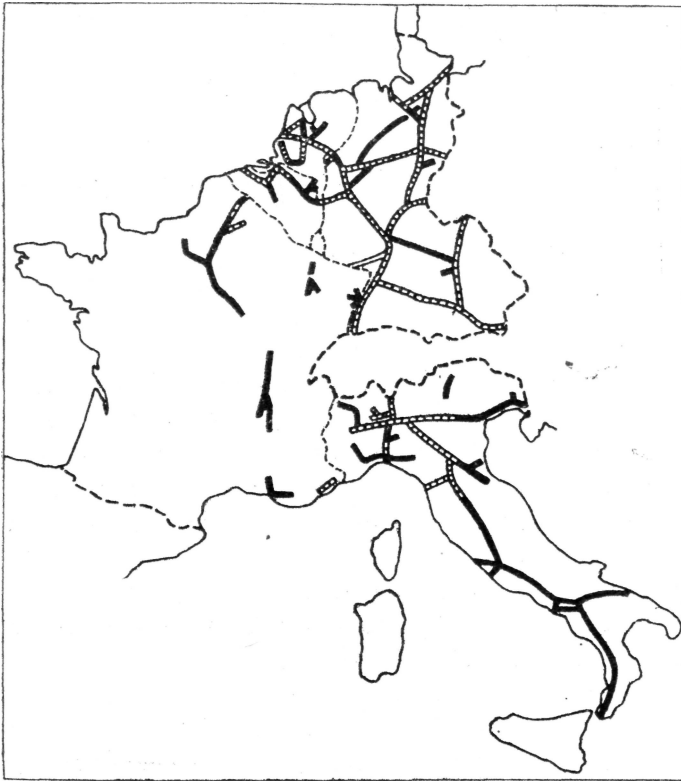
Źródło: (7, s. 93) oraz (16, s. 699).

nie wyrażały się głównie w zwiększaniu połączeń dróg krajowych sąsiednich krajów członkowskich, zwłaszcza dróg szybkiego ruchu z autostradami włącznie. Prace te stanowiły kontynuację wcześniej podejmowanych tu przez CEMT (Conseil Européenne des Ministres de Transport) dążeń przedstawionych uprzednio w Genewie (projekt budowy 16 odcinków). Zwiększenie ilości tych połączeń drogowych między państwami członkowskimi jest absolutną koniecznością w obszarze EWG, który steruje ku wytworzeniu jednolitego organizmu ekonomicznego, zwłaszcza że przewozy samochodowe prawie powszechnie w krajach członkowskich równoważą się z kolejowymi, a nawet wykazują pozycję dominującą. Daleko jednak do rozwiązania kardynalnych zadań, jakimi w tym zakresie muszą być jednolite połączenia między wszystkimi rejonami EWG, szczególnie między wielkimi ośrodkami przemysłu jak również miastami portowymi oraz dobre, wystarczająco gęste drogi w sferach przygranicznych „wewnętrznych”.

Rzut oka na drogi w rejonach wewnętrznych stref przygranicznych EWG pozwala stwierdzić, że do 1968 r. nie było wystarczająco licznych połączeń między szosami głównymi, „dalekobieżnymi”, a drogi regionalne były szczególnie zaniedbane. Było ich mało, były w złym stanie i utykały w pobliżu granic. Drogi o znaczeniu ogólnokrajowym biegną często równoległe i blisko granicy, dają mało możliwości ich przekraczania, za mało w stosunku do narosłych już potrzeb Wspólnoty. Komplectowanie sieci dróg bitych w latach 1958 - 1966 przedstawia znakomicie ryc. 1.

Gęstość sieci waha się od 0,8 km/100 km<sup>2</sup> oraz 0,4 km/10 000 mieszkańców we Włoszech do 15 km/100 km<sup>2</sup> w Belgii i Holandii oraz 5,6 km/10 000 mieszkańców w tym ostatnim kraju. Podobnie korzystnie świad-

czą o stopniu rozwoju transportu śródlądowego wodnego dane, które wobec trudności w ich pozyskaniu za 1950 r., pochodzą z 1958 r. Długość dróg tego transportu na terenie Belgii wynosiła 1618 km (minimum), by na terytorium niewiele tylko większej Holandii wynieść 6768 km, a we Francji 7854 km (maksimum). Pozwalała ona na przewóz towarów wy-



Ryc. 1.

- drogi ukończone w 1961 r.
- dodatkowe drogi ukończone i w budowie w 1966 r.
- · · granice

Źródło: 15, s. 24.

noszący od 4,5 mln tkm w Belgii do 17,2 w Holandii i 33,9 w RFN (3, t. 18). Znaczne różnice w gęstości sieci dróg spowodowane są odmiennymi warunkami naturalnymi oraz inwestycjami dokonanyymi przez człowieka. Z ogólnej sieci dróg wodnych EWG stanowiących w 1963 r. 27 489 km — wykorzystano efektywnie 22 566 km, z czego tylko 3750 km było dostępnych dla barek większych od 3 tys. (13% >). Różnice między krajami członkowskimi były bardzo duże. Podczas, gdy we Włoszech ponad połowa niezbyt długiej sieci dróg wodnych dostępna była dla stat-

ków do 400 ton, 1/3 dla statków o wyporności 400-1000 t, a tylko niecała 1/6 (162 km) dla barek większych, lecz nie przekraczających 1500 t, to w Holandii o znacznie dłuższej sieci, więcej niż 1/4 dostępna była dla statków większych od 1500 t, Francja — kraj najdłuższej sieci dróg wodnych (7854 km) cechuje się i tu „wyższością statystyczną”. Gdy z opisu ilościowego przechodzi się do oceny jakości jej dróg wodnych, okazuje się, że (1963 r.) aż 79% ich długości stanowią nienowoczesne i mało ekonomiczne szlaki, dostępne dla barek mniejszych od 400 t, a tylko 6% dróg dostępnych jest dla barek o wyporności większej jak 1500 t.

Wyrazem troski o jakość dróg wodnych wyrażonej w postaci inwestycji są również kanały rzeczne. Kanały stanowiły w 1963 r. 48% ogólnej długości sieci EWG: w poszczególnych krajach od 20,9% długości ogólnej sieci w RFN do 76% w Holandii. Jakość ich jest zróżnicowana podobnie jak jakość rzek (9, s. 96 - 101).

Przekształcanie i modernizację transportu wodnego śródlądowego rozpoczęto w krajach „szóstki” już w pierwszych latach powojennych. Pewne przyspieszenie datuje się w okresie istnienia EWG. W zakresie poprawy jakości dążono do regulacji rzek i przebudowy kanałów tak, by stanowiły one trasy wodne dla statków 1350-tonowych i większych. Wykonano również nowe połączenia kanałowe. Mimo wysokich kosztów powstał szereg nowych inwestycji, w tym sporo takich, które są korzystne dla całej Wspólnoty. Z ważniejszych dla całej EWG można przytoczyć następujące:

— na granicy belgijsko-holenderskiej uregulowano Mozę i dzięki temu Antwerpia uzyskała dostęp do Mozy holenderskiej (przez ulepszany w tym czasie kanał Alberta);

— przez granicę belgijsko-holenderską poprowadzono kanał Gandawa-Terneuzen, dzięki czemu Gandawa uzyskała bardzo cenne połączenie;

— w 1964 r. ukończono kanalizację Mozeli, która wywołała reorientację transportu z Lotaryngii ku Renowi i w konsekwencji ku Rotterdamowi, udostępniła Ren Luksemburgowi i zbliżyła silnie przemysłowe regiony państw mimo istnienia granic politycznych;

— zmodernizowano Ren — wspólną drogę wodną Francji i Niemiec Federalnych od Bazylei do Strasburga i zdecydowano o wprowadzeniu w życie projektu francusko-niemieckiego dotyczącego zagospodarowania obu brzegów Renu.

Mówiąc o nowych inwestycjach wodnych o dużym znaczeniu dla całej EWG lub przynajmniej dla kilku jej członków nie można pominąć szlaku żeglugi wielkiej Ren—Men—Dunaj. (R-M-D). Projekt budowy tego szlaku zaczęto realizować w RFN już w 1959 r., w 1962 r. skanalizowano Men do Bambergu. W 1969 r. prace ogniskowały się na budowie 69-kilometrowego kanału — Bamberg—Norymberga. Wielka ta droga ma być dostępna dla barek 1500-tonowych, a Norymberga ma stać się w naj-

bliższym czasie wielkim portem śródlądowym<sup>2</sup>. Do 1981 r. ma być wykonany odcinek Norymberga—Dunaj, a do 1989 r. ma być zakończona kanalizacja Dunaju do Ratzbony (od Ratzbony w dół rzeki Dunaj jest dostępny dla barek 1350-tonowych).

Jeszcze większe znaczenie dla EWG może mieć szlak wodny Morze Północne — Morze Śródziemne przez Ren i Rodan. Według uzyskanych informacji prace na terytorium Francji toczą się jednak bardzo wolno. Rząd francuski, który ze względu na spodziewane zyski a możliwość ożywienia mniej aktywnych regionów powinien przejawiać jak najwyższe zainteresowanie, mało łoży funduszy na jego realizację. Wiadomo, że prace na tzw. drodze alzackiej zostały rozpoczęte, zwłaszcza wokół Boulogne, który ma stać się wielkim portem żeglugi śródlądowej na trasie dla barek 1350-tonowych, a nie dla mniejszych od 300 t, jak to jest obecnie. Nowoczesny, według planów, kanał Ren-Rodan miałby stanowić fragment najważniejszej osi transportu wodnego EWG północ-południe z włączeniem regionów szwajcarskich. Miarą zainteresowania Szwajcarii jest fakt zakupu terenów portowych przez kanton Berno. Powolność prac można tłumaczyć rzeczywistymi trudnościami technicznymi, gdyż w tej części Francji istnieją bardzo liczne przestarzałe urządzenia w trudnym terenie o dużej ilości deniwelacji terenowych oraz olbrzymimi kosztami, jakie będzie trzeba ponieść. Powolność tę można tłumaczyć też trudnością dokonania wyboru jednej z trzech zaproponowanych tras: projektu drogi Mozy, drogi lotaryńskiej i alzackiej (9, s. 130), których przebieg zostaje przedstawiony poniżej:

Droga Mozy	Droga lotaryńska	Droga alzacka
Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam
Antwerpia	Ren	Ren
Kanał Alberta	Mozela	Kanał Ren-Rodan
Moza belgijska i francuska	Kanał de l'Est	Saona
Kanał de l'Est	Saona	
Saona	Rodan	
Rodan		
Długość	1577 km	1634 km
		1601 km

Rozwój floty rzecznej polegał nie tyle na przyroście ilości statków, lecz na wprowadzeniu większej specjalizacji, na zwiększeniu pojemności nowo budowanych jednostek floty, na wprowadzaniu jednostek samobieżnych i na wprowadzaniu techniki pchania. Wprowadzenie pchaczy wiązało się

<sup>2</sup> Port w Norymberdze — po wykonaniu odpowiedniego odcinka kanału oddano do użytku jesienią 1972 r. Dalsze prace wykonuje się na odcinku Norymberga—Dunaj a jednocześnie na Dunaju w okolicy Ratzbony.

szczególnie z pogłębieniem rzek i kanałów oraz z budową nowoczesnych, sprawnych urządzeń za- i wyładunkowych w portach, bowiem stają się one (pachacze) ekonomiczne gdy wykazują dużą rotację.

We wszystkich omówionych gałęziach transportu realizowano starą zasadę, by podaż usług transportowych była większa od popytu na nią (12).

Realizacja tej zasady w obrębie każdego kraju członkowskiego, a zatem istnienie wolnych przewoźników posiadających środki transportu wywoływała stałe tendencje do przejmowania przez nich nowych zadań transportowych. Było to charakterystyczne nie tylko dla przewoźników prywatnych, ale i dla postaw władz publicznych poszczególnych krajów członkowskich walczących o interesy partykularne.

Wspomniano już o powolnej realizacji inwestycji, które nie utożsamiały się z korzyściami dla własnego kraju.

Można przytoczyć szereg projektów cennych z punktu widzenia powiązania obszaru Wspólnoty, służących scalaniu sieci regionalnych (państwowych) w jedną sieć EWG, których budowę albo długo odwlekano, albo których w ogóle nie podjęto.

Po obu stronach nowo zbudowanego mostu w odcinku granicznym w przedłużeniu trasy Strasburg-Kehl wbrew projektom Komisji, która uznała ten punkt bramowy za ważny, nie wybudowano trzypasmowej szosy, nie zmodernizowano po stronie francuskiej dróg bitych, nie elektryfikowano długo kolei, mimo że nowa, bo w roku 1962, zelektryfikowana linia kolejowa biegnie ze Strasburga do serca aglomeracji — do Paryża (12, s. 202). Po obu stronach nadal prowadzą stare szlaki mało sprawnego ruchu obfitujące w utrudnienia w transporcie.

Drogi wodne Belgii — dzięki rezygnacji Holandii z kontynuowania swych historycznych zasad w odniesieniu do żeglugi śródlądowej, mają już trwałe powiązania z północą, a Moza na odcinku belgijskim i holenderskim stała się wielką drożną rzeką. Na granicy jednak belgijsko-francuskiej rola tej drogi wodnej gwałtownie się zmniejsza, a łączność niemal zamiera. Mozela skanalizowana jest na odcinku liczącym jeszcze tylko kilkaset metrów w obszarze Francji, od Givet w górę rzeki płynąć może tylko mała część towarów na 300-tonowych barkach, a większość towarów zostaje przeładowywana z belgijskich dużych barek na francuskie koleje. Również po Sambrze pływać mogą po obu stronach granic tylko barki 300-tonowe. Holenderski Kanał Twente ze swym odgałęzieniem do Endschede dostępny dla 1000-tonowych statków osiąga niemal granice z RFN i kończy się w odległości około 50 km od Kanału Dortmund-Ems i Kanału Śródlądowego dostępnego również dla statków 1200-tonowych.

Trwa nadal „wojna szlaków” i bitwa o portowe zaplecze w obrębie Wspólnoty głównie między portami północnego wybrzeża. Zaplecza ich krzyżują się na atrakcyjnych gospodarczo terenach Wspólnoty, sięgają na tereny poza nią leżące. Klasyczny jest przykład współcześnie toczonej

walki o zaplecze Dunkierki. Jej postać przyjęła postać dwóch odrębnych planów dotyczących regulacji Saldy. Rzeka ta po pełnej regulacji i udostępnieniu jej dla statków 1350-tonowych dzięki istniejącym połączeniom kanałowym mogłaby utracić swe znaczenie na rzecz Gandawy i Antwerpii. Według planów belgijskich regulacja „po europejsku” — jak to określiła J. P. Kapteyn (tzn. z udostępnieniem dróg wodnych dla statków 1350-tonowych), zostanie dokonana, uregulowana rzeka uzyska połączenie z kanałem Nimy-Blaton jednocześnie rozbudowanym w celu udostępnienia go tak samo wielkim statkom, natomiast plany francuskie obejmują wprawdzie regulację Skaldy, lecz nie całej. Trzydziestokilometrowy jej odcinek ma pozostać w stanie naturalnym, by uniemożliwić ciążenie ku portom belgijskim obszarów obsługiwanych przez Dunkierkę dzięki istniejącym już od dawna kanałom na trasie Dunkierka-Skalda (12, s. 190 - 193, 201).

Walka konkurencyjna o zaplecze między Dunkierką a Antwerpią wyrażona kolejnymi wysiłkami, nie tylko o korzystne połączenia drogowe tych portów z uprzemysłowionymi i dobrze rozwiniętymi regionami własnych i sąsiednich krajów, lecz również modernizację samych portów, znana jest od dawna (2, s. 325, 328). Także fakt, iż zwycięsko z tej walki wychodziła zazwyczaj Antwerpia — dziś wielki port kontenerowy z pięknymi połączeniami z całym własnym małym krajem, z Holandią, a przez nią z RFN (dzięki połączeniom z Renem) górujący nad wolniej rozwijającą się Dunkierką. Kiedyś walka ta była zrozumiała. Dziś stanowi jeden z bardzo wielu przykładów dominacji interesów partykularnych krajów członkowskich, mimo upływu wielu już lat od podjęcia przez nie postanowienia o wprowadzeniu wspólnej polityki transportowej wyrażonego w traktacie rzymskim.

Dążenie do stworzenia jednolitego systemu transportowego obejmować musi również unifikację odrębnych systemów prawnych, fiskalnych i taryfowych. Te, ukształtowane historycznie, chronione są przez władze publiczne krajów członkowskich i tu przejawiających interesy partykularne przede wszystkim. Długotrwałe wysiłki Komisji EWG o ich zmiany, zgodne z postanowieniami traktatu rzymskiego inspirowane wprowadzenie wspólnej polityki transportowej przed zakończeniem okresu przejściowego, są wyjątkowo niewielkie. W okresie pierwszych lat EWG skupiono wysiłki na ujednoczeniu przepisów taryfowych, dokonano modyfikacji wielu z nich (154), wyeliminowano 124, głównie taryfy o charakterze dyskryminacyjnym. W ramach polityki regionalnej zezwolono kolejom włoskim na wprowadzenie taryfy specjalnej przy dokonywaniu przewozów owoców i warzyw z zacofanego regionu, jakim jest Mezzogiorno. W dniu ogłoszenia EWG unią celną — 1 VII 1968 r. wprowadzono w transporcie samochodowym taryfę widełkową dla samochodów o ładowności większej niż 3,5 t oraz autobusów z ilością miejsc większą od dziewięciu.

Ustalono też kontyngenty na liczbę koncesjonowanych przedsiębiorstw

transportu drogowego ogółem i dla poszczególnych państw członkowskich. W okresie lat 1969 - 1970 koncesję miało otrzymać 283 firm niemieckich i tyleż francuskich, 240 holenderskich, 194 włoskich, 161 belgijskich i 33 luksemburskich. Łącznie 1200 firm, które w ten sposób uzyskały możliwość dokonywania przewozów na całym terenie Wspólnoty (6, s. 49) oraz (4 nr 9/10 s. 42 i 43).

Przyjęto też zasadę, że od 1 I 1969 r. można będzie bez opłat przewozić przez granicę któregośkolwiek państwa członkowskiego w baku ciężarówki lub autobusu 50 l benzyny.

V. Bodson, członek Komisji EWG od spraw transportu oświadczył, że w lipcu 1968 r. zapalone zostało zielone światło dla spraw transportu (4, nr 9/10, s. 5 - 9).

Jest to właściwe określenie. Uzyskane rezultaty są w istocie niewielkie z punktu widzenia potrzeby przekształcania narodowych systemów transportowych w system jednolity. Wszystkie dadzą się streścić jako przyjęte przez Radę Ministrów EWG nieliczne zasady dotyczące harmonizacji warunków konkurencji, spraw socjalnych i początków organizacji transportu, głównie samochodowego.

W tym stanie rzeczy wyjątkowego znaczenia nabrały międzynarodowe organizacje, konwencje i porozumienia, których uczestnikiem obok wielu innych krajów Europy są i państwa członkowskie EWG. Ich wielkie znaczenie dla EWG polega na sprawnym łączeniu jej z innymi państwami Europy, trzecimi, a bardziej jeszcze na łączeniu obszarów „intra”.

Cenna z tego punktu widzenia jest przynależność państw EWG do HIV powstałej w 1922 r. (Międzynarodowa Unia Wagonów), gdyż jej członkowie ujednoliciли niektóre z parametrów technicznych wagonów towarowych. Tak samo cenna jest przynależność ich do RIC (1923 r. — Międzynarodowa Unia Wagonów Osobowych), która wiązała się z obowiązkiem ujednolicenia wielu parametrów technicznych wagonów osobowych. Nawet udział w tak dawnym porozumieniu, jak porozumienie techniczne (VT) z 1887 r. ma kapitalne znaczenie, gdyż już wówczas przyjęto jednolity rozstaw torów (1,44 m) na wielkiej przestrzeni obejmującej i dzisiejszą EWG.

Dla uczestników CIM (1890 r. — Międzynarodowa Konwencja o Przewozie Towarów Kolejami) istnieją poważne uproszczenia, gdyż na międzynarodowych trasach przebiegających przez terytoria tych uczestników obowiązuje użycie tylko jednego listu przewozowego. Podobne ułatwienia w przewozach osób uzyskali uczestnicy CIV (1923 r. — Międzynarodowa Konwencja o Przewozie Osób i Bagażu Kolejami).

Wiele ułatwień typu koordynacyjnego wprowadziła UIC (1922 r. — Międzynarodowa Unia Kolejowa), w zakresie koordynacji rozkładów jazdy pociągów pasażerskich CEH (1921 r. — Konferencja Europejska Rozkładu Jazdy Pociągów Pasażerskich), a pociągów towarowych LIM (1930 r. — Konferencja Europejska Rozkładu Jazdy Pociągów Towarowych).

Dla przeciwdziałania pustym przebiegom utworzono EUROP (1953 r.), który dysponując 250 000 taborem oszczędza ca 300 000 wagonokilometrów na dobę.

Przynależność krajów EWG do międzynarodowej organizacji INTERFRIGO (1949 r. — Międzynarodowe Towarzystwo Towarów Łatwo Psujących się) zobowiązuje do przyspieszenia przewozów wagonów-chłodni i do szybkiego zwrotu wagonów. Przynależność do międzynarodowej organizacji EUROFIMA (1955 r.) ułatwia koordynację inwestycji w transporcie kolejowym głównie w zakresie nowoczesnego taboru.

Przystąpienie do porozumienia EUROPABUS (1955 r.) ułatwia organizację przewozów łamanych kolej — samochód. Nowoczesny transport kontenerowy na liniach międzynarodowych ułatwia INTERCONTAINER (1933 r. — Międzynarodowe Towarzystwo dla Przewozów Kontenerów Tranzytowych), a Europejski Park Paletowy pozwala na koordynację ruchu transportu na paletach.

Nieco inny charakter uzyskał powstały w 1957 r. system szybkich powiązań pod nazwą Trans-Europ-Express (TEE). Ponad 70 wielkich centrów EWG jest powiązanych tym systemem ze sobą. Specjalne pociągi dieslowskie o średniej szybkości 100 km/godz. krążą według specjalnie opracowanego rozkładu pociągów w ten sposób, by między ranem a popołudniem przedstawiciele firm handlowych mogli przebyć 500 - 600 km. Obecnie istnieje 12 wielkich codziennych międzynarodowych powiązań tego typu. Centrum systemu TEE stanowi Paryż, drugie centrum to Mediolan. Pociągi te nie omijają Szwajcarii i Austrii.

W transporcie samochodowym wypracowano również szereg elementów koordynujących tę gałąź transportu na terenie Europy, z których państwa członkowskie EWG czerpią ułatwienia na obecnie „wewnętrznym” terenie. Należą one od 1926 r. do grupy 40 uczestników, które podpisały konwencję określającą główne zasady ruchu drogowego (nowelizowana w 1939 i 1949 r.), od 1939 r. do APCR (Stworzyszenie Współpracy Technicznej przy Rozbudowie Dróg), które inicjowało współpracę techniczną — jak ujmuje to pełna nazwa.

Kontynuację tego typu prac bardzo rozszerzoną prowadzi IRF (1948) skupiająca przedsiębiorstwa i zrzeszenia drogowe oraz IRU (1947 r. — Międzynarodowej Unii Drogowej). Cenne wyniki współpracy tych organizacji znane są w postaci konwencji z zakresu transportu samochodowego i dróg publicznych. Owocne dla transportu europejskiego, w tym transportu EWG jest to porozumienie genewskie z 1947 r. i Konwencja Genewska z 1949 r. Przyniosły one min. tzw. „5 wolności”: towarów w tranzycie, towarów nie objętych tranzytem, ruchu turystycznego, liberalizacji procedury przy międzynarodowym przewozie towarów i w ruchu turystycznym oraz bardzo ważną umowę zwaną „Notesem TIR”, która pozwala zaplombowanym samochodom ciężarowym ze znakiem TIR przekraczać granice państw-uczestników konwencji z pominięciem wszel-

kich formalności celnych. Przynależności do spółki TRANSFIGOURANTE-EUROP (1955 r.) pozwala na usprawnienie przewozów ładunków chłodzonych.

Dla EWG pewne znaczenie, w zakresie transportu śródlądowego — wodnego mają różnorodne porozumienia żeglugowe na Renie wprowadzone od 1792 r., roku proklamowania wolności żeglugi na Renie. Większość dawnych jak i nowszych porozumień dotyczy spraw eksploatacyjnych oraz technicznych, nad których przebiegiem czuwa od 1815 r. specjalny organ CCNR (Centralna Komisja Żeglugi na Renie). Akty Mannheimskie (1868 r.) mają już ponad 100 lat i państwowo przylegającym do rzeki zapewniły wolność taryfową i wolność od opłat drogowych. Wolne frachty poddane są prawu podaży i popytu. Nie dotyczą one jednak ruchu na kanałach. W okresie powojennym wprowadzono wolność kabotażu (1955 r.) oraz międzynarodowe porozumienie pulowe i kartelowe między przewoźnikami (1951 i 1954 r.).

EWG jest spadkobiercą innowacji transportowych wprowadzonych na szerszym obszarze przez Organizację Gospodarczą Współpracy i Rozwoju (Organization for Economic Cooperation and Development — OECD), a od 1953 r. przez CEMT (Europejska Konferencja Ministrów Transportu). Wiele na rzecz ułatwień w transporcie w pierwszym okresie dokonał Komitet do spraw Turyzmu. CEMT realizując dwa swoje cele, by 1) wszystkimi środkami dążyć do racjonalnego rozwoju transportu europejskiego, 2) ożywiać i koordynować prace organizacji międzynarodowych w zakresie transportu wewnątrz europejskiego (m.in. śródlądowego, a więc kolejowego, samochodowego i żeglugi śródlądowej wodnej), przyczynia się do postępu przez koordynację prac typu organizacyjnego i inwestycyjnego w transporcie. Wiele z wymienionych uprzednio nowych połączeń żeglugowych i modernizacji dawnych pochodzi z „listy CEMT”, wiele prac np. w EUROPIE czy EUROFIMIE inicjowała właśnie CEMT.

W tym miejscu należy podkreślić, że łączenie terenu wewnętrznego wspólnoty przez „umiędzynarodowiony” transport jest identyczne jak\* z każdym innym państwem — uczestnikiem tych organizacji, konwencji czy porozumień.

Nieco odmienny sposób wiązania krajów członkowskich szóstki wynika<sup>^</sup> z umów EWWiS obejmujących przecież te same kraje. Znaczna część — szacowana na około 40% ogólnej ilości towarów — przewożona jest na terenie EWG zgodnie z przepisami transportowymi obowiązującymi w EWWiS. Ograniczona do węgla i środków hutnictwa masa towarowa wynosiła w 1956 r. do 400 mln t i najbardziej obciążała transport kolejowy (50 - 55% przewożonej koleją masy), mniej żeglugę śródlądową (20%) i transport samochodowy (10%) (19). Zasadniczym zadaniem transportu EWWiS jest ułatwienie utworzenia wspólnego rynku węgla i stali i bezwzględne podporządkowanie się temu celowi. Usunięto więc np. stopniowo dyskryminacje taryfowe, zniesiono skutki przerwy regresji odległo-

ściowej powstającej przy przekraczaniu granic przez ustalenie jednolitej stawki na odległość (do 200 pierwszych km) dla produktów metalowych, węgla, opału, rud i żelaza, uproszczono formalności celne. Zawarto specjalne umowy ze Szwajcarią i Austrią w sprawie taryf kolejowych na wyroby EWWiS.

W świetle wszystkich przedstawionych faktów daje się ustalić bezspornie, iż wcześniejsze zainwestowanie transportowe i uczestnictwa państw europejskich EWG w organizacjach międzynarodowych w transporcie, przy stałej dbałości o inwestycje głównie wzbogacające i modernizujące to zagospodarowanie oraz w mniejszym stopniu wiążące obszar w jedną całość — pozwoliły sprostać wzrostowi zadań przewozowych na terenie wewnętrznym oraz wykonać przewozy kierowane do i z krajów spoza Wspólnoty. Natomiast przekształcanie transportu w jednolity system jest dopiero u swych początków zarówno pod względem technicznym, jak (bardziej jeszcze) pod względem organizacyjnym.

Wyraźnie hamują ten proces zasady organizacyjne przystosowane do funkcjonowania transportu w odrębnych gospodarstwach narodowych utrwalone na długo przed powstaniem EWG i dążność do ochrony tych zasad oraz własnych form organizacyjnych ze względu na korzyści własnego kraju.

Zastąpienie narodowego punktu widzenia na rozleglejszy, uwzględniający korzyści całego ugrupowania, a zgodny z duchem traktatu, jest konieczne. Nie jest to jednak łatwe w transporcie — dziedzinie, która przenika do wszystkich innych dziedzin życia gospodarczego każdego kraju.

#### WYKAZ LITERATURY

1. Agazio M. de, *Infrastructure des transports*. W: *Les chemins de fer et l'Europe*, College d'Europe, t. 1, Bruges 1969.
2. Berezowski S., *Podstawy metodologii geografii transportu*. Warszawa 1961.
3. *Bulletin annuel de statistique des transports européennes*, Nations Unies, New York 1970.
4. *Bulletin des Communautés Européennes*. Paris 1968, 1969, 1970, 1971.
5. Ciamaga L., *Podział pracy w przemyśle krajów Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej*. Warszawa 1969. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, t. XXX.
6. Deniau J. F., *Le Marché Commun*. Presses Universitaires de France, Paris 1969.
7. *Dix ans de Marché Commun*. Office Statistique des Communautés Européennes. Bruxelles—Luxemburg 1968.
8. Ferren O. de, *Le problème des transports et le Marché Commun*. Librairie Drez, Genève 1965.
9. Fischer A., *L'organisation des transports dans le cadre de l'Europe des Six*. A. W. Sijthoff, Leyde 1968.
10. Forment R., Gay F. J., *L'Europe occidentale d'économie libérale*. Collection de Géographie Economique. Sirey, Paris 1970.

11. Harasim E., *Wspólny rynek rolny w fazie końcowej Traktatu Rzymskiego*, Handel Zagraniczny 1969, nr 11.
12. Kapetyn F. J., *Europa suiht eine gemeinsame Verkehrspolitik*. De Tempel. Tempelhof — Brugge 1968.
13. Leśniak Cz. *Interwencjonizm w transporcie na tle procesów integracyjnych w krajach Malej Europy*. Zeszyty Naukowe WSE w Sopocie, nr 36, Seria B. Sopot 1966.
14. Michelet P., *Les transports au sol*. Payot, Paris 1962.
15. Parker G., *The Logic of Unity*. Longmans Geographic Paperbacks — London — Harlow 1968.
16. Rocznik Statystyczny 1973. GUS Warszawa.
17. Rocznik Statystyki Międzynarodowej. GUS. Warszawa 1970.
18. Rozszerzona EWG w świetle liczb i porównań. Materiały CİNTE. Warszawa 1973.
19. Tatarski I., *Koordinacja transportu*. Warszawa 1968.
20. Tatarski I., Teichmanowa E., Patryn E., *Transport i spedycja w handlu zagranicznym*. Warszawa 1968.

## THE EUROPEAN COMMON MARKET TRANSPORT FACING NEW TASKS

### Summary

Since 1958 the European Common Market has become the ground for the initiation and development of the integration process. Some of the Rome Treaty resolutions have created new tasks for the European transport particularly as far as the quantitative tasks are concerned. Most of those tasks had to be done within the intra-territory of the Common Market and the new situation required more intensive co-operation and division of labour between the Common Market territories and the other countries having commercial contacts with the European Common Market.

According to the Treaty of Rome three branches of transport were decided to be covered by a common policy. Though not consequently carried out, those branches proved to be able to fulfil the quickly increasing tasks. The European transport, however, has not been transformed into a unified transportation system, the process has been nearly initiated.