

SCANDRIA vs CETC

Europejski korytarz transportowy – to część międzynarodowego systemu transportowego, która zapewnia przenoszenie znaczących potoków ruchu pasażerskiego i towarowego między oddzielnymi regionami geograficznymi, mieści w sobie obiekty infrastrukturalne (ruchome środki transportu oraz urządzenia stacjonarne) wszystkich gałęzi transportu, występujących w danym korytarzu, a także całokształt warunków technologicznych, organizacyjnych i prawnych realizacji tych przewozów. To ciąg infrastruktury transportowej międzynarodowego znaczenia, wzdłuż którego przebiegają drogi transportowe (drogowe, kolejowe i śródlądowe) o odpowiednich parametrach technicznych z rozmieszczonymi na nich węzłami transportowymi. I pod tym względem korytarz transportowy, który miałby łączyć Skandynawię z Adriatykiem (Scandria) wypełnia już w pełni wymogi UE. Scandria wykazuje międzynarodowy charakter powiązań, możliwość stosowania technologii multimodalnych, przenoszenie znaczących ruchów transportowych o trwałym charakterze i zapewnia dogodne połączenia regionów, uwzględniając odległość, czas potrzebny na jej pokonanie oraz cenę. W obszarze tego korytarza widać rozbudowany potencjał gospodarczo-produkcyjny regionów zlokalizowanych wokół niego. Niemiecka wspólnota interesów – grupa lobbująca – wspierająca pomysł budowy korytarza Skandynawia – Adriatyk skutecznie oddziałuje na stosunki gospodarczo – społeczne, rozwój przestrzenny i wymianę międzynarodową. Wpływa na procesy integracji wewnętrznych systemów transportowych i systemów transportowych w układzie międzynarodowym. Aktualnie to Scandria, jak widać ma przewagę nad Środkowoeuropejskim Korytarzem Transportowym wpisując się w konwencje sieci przemysłu obejmując swym zasięgiem zarówno transport drogowy, kolejowy i kombinowany. Już teraz widać, że korytarze gdyby oba powstały raczej stanowiłyby dla siebie konkurencję, niż się uzupełniały. Kto okaże się skuteczniejszy? Włączenie konkretnego korytarza do paneuropejskiego układu jest uwarunkowane pozytywnym rachunkiem ekonomicznym i realną perspektywą uzyskania środków unijnych na sfinansowanie niezbędnych inwestycji. Należy zdać sobie sprawę z tego, że w tym rejonie Europy jest miejsce tylko dla jednego korytarza transportowego.

/-/Krzysztof Lewanowicz – MEA Szczecin