

ROZWÓJ INFRASTRUKTURY EKONOMICZNEJ JAKO CZYNNIK INTEGRACJI KRAJÓW EWG

Utrzymujące się w ramach EWG i często przytaczane w literaturze różnice w poziomie rozwoju gospodarczego krajów członkowskich są wypadkową długiego, zespolonego działania szeregu czynników, wśród których bardzo ważny stanowi infrastruktura¹. Stopień jej rozwoju przyjmowany jest jako jedno z głównych kryteriów, kwalifikujących poszczególne regiony gospodarcze do uprzemysłowionych, półuprzemysłowionych lub rolniczych. Mówiąc o niskim albo o wysokim poziomie infrastruktury bardzo często nie precyzuje się bliżej samego jej pojęcia. Tymczasem infrastruktura ma wielorakie znaczenie. W szeregu wydawnictw encyklopedycznych hasło to różni się bardzo poważnie, zarówno zakresem elementów przez nie obejmowanych, jak również klasyfikacją. Spotkać więc można pojęcie infrastruktury materialnej i personalnej, wojskowej i cywilnej, ciągłej — odnoszącej się do różnych urządzeń sieciowych i „wolnej przestrzeni”, ekonomicznej (zamiennie określanej jako techniczna), społecznej i intelektualnej².

W praktyce gospodarczej, zwłaszcza w polityce przestrzennego zagospodarowania kraju, używa się tego terminu najczęściej w znaczeniu infrastruktury ekonomicznej. Obejmuje ona obiekty i urządzenia niezbęd-

¹ W krajach obecnej „dziewiątki” w 1971 r. syntetyczny wskaźnik stopnia rozwoju i zamożności, określany wysokością produktu społecznego brutto na 1 mieszkańca, wahał się od 1530 dolarów w Irlandii do 3530 dol. w NRF. Z bliższej analizy wynika, że w odniesieniu do 46% ludności Wspólnoty produkt społeczny brutto na 1 mieszkańca kształtował się poniżej poziomu średniego, przy czym połowa z tej liczby nie osiągnęła nawet 80% tego poziomu (por. „West-Ost Journal”, nr 1/1973, s. 4 i „Frankfurter Allgemeine Zeitung” nr 168 z 23 VII 1973).

² Najpełniejsze wyjaśnienie pojęcia „infrastruktura” znaleźć można w *Brockhaus Enzyklopädie* Band. 9, 1970, ss. 115-116. Ponadto por.: Alan Gilpin, *Dictionary of Economic Terms*, Londyn 1966, s. 105; *Der Grosse Duden Lexikon* Band. 4, 1966, s. 4; *Der Neue Herder* Band. 3, 1969, s. 412; *Gablers Wirtschafts-Lexikon* Band. 1, 1967, s. 1871; *Ökonomisches Lexikon* Band. 1, 1967, s. 954; *Polec-Wörterbuch für Politik und Wirtschaft*, Berlin 1964, s. 385; *Wielka Encyklopedia PWN*, t. 5, 1965, s. 54 oraz T. Grabowski, W. Stankiewicz, *Integracja w kapitalizmie*, Warszawa 1969 (cyt.: T. Grabowski, W. Stankiewicz, *Integracja...*), ss. 235-267.

ne do świadczenia usług w zakresie transportu i komunikacji (drogi, linie kolejowe, wodne szlaki śródlądowe, rurociągi, porty morskie i lotniska), łączności (sieć telekomunikacyjna i radiowo-telewizyjna) oraz wytwarzania i przekazywania energii, a ponadto systemy wodociągowe, kanalizacyjne, melioracyjne i irygacyjne. Ograniczając pojęcie infrastruktury ekonomicznej do kilku lub jednego jej elementu, mówi się o infrastrukturze komunikacyjnej czy transportowej albo o energetycznej, które — zawężając dalej — można rozpatrywać jako infrastrukturę kolejową, drogową lub sieć elektrowni ciepłych albo atomowych. Infrastruktura ekonomiczna jest pojęciem otwartym, rozbudowywanym w miarę rozwoju postępu technicznego i rewolucji naukowo-technicznej. Świadczy o tym chociażby objęcie ostatnio jej zakresem również nowych systemów transportu rurociągowego czy łączności satelitarnej³. Słuszne wydaje się również stanowisko tych autorów, którzy do infrastruktury ekonomicznej skłonni są włączyć także obiekty związane z ochroną naturalnego środowiska człowieka⁴. Z pewnością urządzenia te będą w przyszłości warunkowały i oddziaływały na społeczno-produkcyjną działalność ludzi w nie mniejszym stopniu, jak czyniły to i czynią dotąd szlaki komunikacyjne lub systemy wytwarzania i przesyłania energii.

Infrastruktura ekonomiczna stanowi dziedzinę, która w zakresie pewnych urządzeń poddana została stosunkowo wcześniej próbom geograficznej integracji, w formie różnego rodzaju międzynarodowych porozumień koordynacyjnych. Niektóre z nich, zwłaszcza odnoszące się do urządzeń sieciowych (linii kolejowych, dróg wodnych), sięgają jeszcze ubiegłego stulecia. Działalność koordynacyjna w tym kierunku uległa w XX w. dalszemu nasileniu, zwłaszcza po II wojnie światowej. W latach pięćdziesiątych utworzono w Europie liczne, wyspecjalizowane organa międzynarodowe, mające na celu uzgadnianie perspektywicznych planów rozwoju europejskiej sieci komunikacyjnej⁵.

Z chwilą powstania Wspólnoty Europejskiej zagadnienia infrastruktury ekonomicznej znalazły się w centrum uwagi jej programów rozwojowych. Komisja EWG już w czerwcu 1960 r. przedstawiła „zalecenia w celu rozwoju infrastruktury w ramach Wspólnoty”. Następnie Parlament

³ Przed II wojną światową pojęcie „infrastruktura” stosowano tylko we Francji, określając nim trwałe obiekty transportu kolejowego (por. T. Grabowski, W. Stankiewicz, *Integracja...*, s. 235).

⁴ Por. R. Waterkamp, *Raumordnung und Infrastrukturpolitik* (cyt.: R. Waterkamp, *Raumordnung...*). W: *Aus Politik und Zeitgeschichte*. Beilage zur Wochenzeitung das Parlament. Bonn 1971, Band. 16, s. 3.

⁵ Por. T. Grabowski, W. Stankiewicz, *Integracja...*, s. 238; szczegółowo: H. Heeckt, *Der Verkehr als Integrationsfaktor der Europawirtschaft*, Kilonia 1956 (cyt.: H. Heeckt, *Der Verkehr...*), oraz J. Stohler, *Die Integration des Verkehrs*, Tübingen 1963 (cyt.: J. Stohler, *Die Integration...*).

Europejski w raporcie Müllera-Hermanna *O problemach infrastruktury europejskiej* ustosunkował się do tych zaleceń, wnosząc równocześnie szereg zastrzeżeń. Wyrażały one przede wszystkim konieczność uwzględnienia w szerszym niż dotąd zakresie regionalnych potrzeb transportowych w ramach EWG. W sierpniu 1960 r. Komisja uzupełniła swoje zalecenia, uwzględniając postulaty Parlamentu⁶. W rezultacie, konieczność rozwoju różnych urządzeń infrastruktury ekonomicznej na obszarze Wspólnego Rynku została uznana przez jego najwyższe władze za niezbędny warunek wyrównania różnic w rozwoju poszczególnych krajów członkowskich, a zwłaszcza ich gospodarczo słabiej rozwiniętych regionów. W celu racjonalnej rozbudowy urządzeń infrastrukturalnych konieczna była na szczeblu Wspólnoty ścisła, wzajemna koordynacja narodowych programów rozwojowych. Sporadyczna początkowo działalność EWG w tej dziedzinie uległa znacznemu ożywieniu, odkąd w lutym 1966 r. wprowadzono zasadę obowiązkowego i wyczerpującego informowania Komisji o podejmowanych inwestycjach we wszystkich rodzajach transportu, mających znaczenie dla Wspólnego Rynku. Projekty te były następnie przedmiotem dyskusji w ramach specjalnego organu doradczego, reprezentowanego przez rzeczoznawców z poszczególnych państw⁷. Decyzje jakie Komisja na ich podstawie podejmowała miały jednak ograniczone znaczenie. Nie posiadały one bowiem sankcji wykonawczej, lecz nosiły jedynie formę zaleceń doradczych, które stawały się wytycznymi działania dopiero po ich przyjęciu przez parlamenty państw członkowskich (art. 183 traktatu rzymskiego).

Komisja ze swej strony inspirowała również szereg projektów rozbudowy sieci komunikacyjnej o znaczeniu międzynarodowym, szczególnie ważnych dla konsolidacji Wspólnego Rynku.

W celu wyboru najlepszych rozwiązań inwestycyjnych Komisja EWG zlecała przeprowadzanie, na jej rachunek, specjalnych studiów badawczych. Prace te zapoczątkowała w 1964 r. seria badań związanych z programem budowy nowych połączeń komunikacyjnych w newralgicznych rejonach NRF, Francji i Beneluksu oraz w łańcuchu Alp⁸. W później-

⁶ Por. L. Ciamaga, *Polityka przestrzennego zagospodarowania krajów Europy Zachodniej*, Warszawa 1972 (cyt.: L. Ciamaga *Polityka...*), s. 234.

⁷ Entscheidung des Rates Nr 66/161/EWG v. 28 II 1966 über die Einführung eines Beratungsverfahrens auf dem Gebiet der Infrastruktur-Investitionen für den Verkehr.

⁸ Por. T. Grabowski, W. Stankiewicz, *Integracja...*, s. 239. Sprawy koordynacji projektów państw członkowskich dotyczących różnych wariantów połączeń przez Alpy były niejednokrotnie przedmiotem obrad na szczeblu Komisji EWG (*Gesamtbericht über die Tätigkeit der Gemeinschaften*, cyt.: *Gesamtbericht...*, 1969, s. 294; „Bulletin der Europäischen Gemeinschaften”, cyt.: Bull. EG, 5/1972, s. 90).

¹¹ Przegląd Zachodni 5-6

szych latach z inicjatywy Komisji EWG przeprowadzono, w ramach realizacji założeń polityki regionalnej w poszczególnych krajach członkowskich, specjalne studia dotyczące perspektyw rozwoju określonych regionów z uwzględnieniem koniecznej rozbudowy infrastruktury. Opracowano je między innymi dla: Szlezwiku-Holsztynu i Bawarii (w NRF), Flandrii (w Belgii), terenu granicznego Liège—Limburgia Belgijska, Maastricht—Akvizgran, Pays de la Loire, Akwitanii i Bretanii (we Francji), Valle d'Aosta, regionu Friuli—Wenecja Julijska i Kalabrii (we Włoszech). Ponadto ze strony holendersko-zachodniemieckiej, przedłożono Komisji do rozpatrzenia studium, dotyczące perspektyw rozwojowych okręgów przygranicznych Westmünsterland—Graafschap oraz Bentheim—Twente—Oost Gelderland⁹.

Działalność EWG w zakresie rozbudowy infrastruktury ekonomicznej skupiała się przede wszystkim na obiektach i urządzeniach transportu lądowego (głównie na budowie autostrad i elektryfikacji linii kolejowych) i systemu telekomunikacyjnego, w mniejszym natomiast stopniu na śródlądowych szlakach wodnych. W odniesieniu do tych ostatnich reprezentowano w ramach EWG generalnie opinię podkreślającą wielkie znaczenie żeglugi śródlądowej w procesie integracji Wspólnego Rynku. W związku z tym uznano jako bardzo pożądaną sukcesywną realizację projektów rozbudowy i unowocześnienia zachodnioeuropejskich szlaków wodnych i przystosowania ich do żeglugi większych jednostek. Projekty rozbudowy dróg wodnych o europejskim znaczeniu zostały ogólnie narysowane w październiku 1953 r. na posiedzeniu ministrów komunikacji w Brukseli¹⁰. Dotyczyły one budowy nowych połączeń kanałowych,

⁹ Por. Bull. EG 2/1971, ss. 58 - 59; 7/1972, s. 53; 11/1972, ss. 97 - 98 oraz *Gesamtbericht* ..., 1968, s. 304.

¹⁰ Projekty te dotyczyły (w porządku geograficznym):

1. polepszenia połączenia Dunkierka—Skalda i jej dalszego międzynarodowego przedłużenia (Lille—Tournai),
2. polepszenia połączenia Skalda—Ren,
3. polepszenia warunków żeglugi na Mozie i jej międzynarodowych połączeniach,
4. połączenia Moza—Ren z włączeniem rejonu Akvizgranu,
5. kanalizacji Mozeli,
6. pogłębienia koryta Renu pomiędzy Moguncją i Sankt Goar,
7. połączenia Rodan—Ren (3 warianty),
8. dostosowania górnego Renu dla wielkiej żeglugi,
9. połączenia Ren—Men—Dunaj,
10. poszerzenia Łaby,
11. połączenia Odra—Dunaj,
12. połączenia pomiędzy Lago—Maggiore i Wenecja

(por. H. Heeckt, *Der Verkehr* ..., s. 40; J. Stohler, *Die Integration* ..., aneks, mapa 3).

zwiększenia przepustowości starych kanałów, (niektóre kanały w Holandii i Francji zbudowane zostały już w XVII w.) oraz regulacji i pogłębienia koryta rzek. Komisja EWG dała bezpośredni wyraz swemu stanowisku w kwestii dróg wodnych m. in. w kwietniu 1968 r. w czasie obrad nad projektami rozbudowy dróg śródlądowych w północnej Francji i Belgii oraz rozbudowy połączenia Bałtyk—Morze Śródziemne. Komisja wypowiedziała się wówczas za budową kanału Północ-Południe, który połączyłby największy port NRF — Hamburg z siecią dróg wodnych Europy zachodniej. Również Parlament Europejski uznał tę budowę za inwestycję o podstawowym znaczeniu zarówno dla Hamburga, jak i całej EWG¹¹.

W zakresie swojej działalności koordynacyjnej Komisja EWG zleciła również w 1972 r. opracowanie „polityki strukturalnej w dziedzinie komunikacji drogowej i śródlądowej” oraz studium dotyczącego rozwoju portu w Verdun n. Mozą¹². W marcu tegoż roku, na sesji ministrów transportu w Brukseli rozpatrywano również możliwości rozszerzenia postępowania doradczego, tak aby stało się ono bardziej funkcjonalnym instrumentem faktycznej koordynacji inwestycji infrastrukturalnych.

Stosownie do postanowień traktatu rzymskiego (art. 84), ze wspólnej polityki transportowej EWG wyłączone były żegluga morska i lotnictwo¹³. W związku z tym problemy związane z rozbudową portów morskich i lotniczych w poszczególnych krajach członkowskich nie były koordynowane na szczeblu Wspólnoty. Jednakże w kwietniu 1972 r. Wydział Komunikacji EWG postulował na forum Parlamentu Europejskiego objęcie wspólną polityką również portów morskich. Uzasadniając ten postulat podkreślano nie tylko potrzebę, ale bezwzględną konieczność takiego rozwiązania. Wskazywano przy tym, jak ujemnie odbijał się dotychczasowy brak wspólnej polityki dotyczącej portów morskich na technicznej koordynacji i ekonomicznej integracji transportu lądowego. Ze względu na ściśle, mniej lub bardziej bezpośrednie, zespolenie wszystkich rodzajów transportu z problemami portów morskich, szereg propozycji dotyczących wspólnej polityki transportowej nie został przez kraje członkowskie EWG zaaprobowany, gdyż obawiały się one naruszenia konkurencyjnej pozycji własnych portów morskich¹⁴. Poza tym bezsprzecz-

¹¹ *Gesamtbericht...*, 1968, ss. 290-291; L. Ciamaga, *Polityka...*, s. 235.

W roku 1970 oddano do użytku we Francji 160-cio kilometrowy śródlądowy kanał głębokowodny Dunkierka—Denain, a w Belgii — okrężny kanał żeglowny w Gandawie (por. „Poznaj Świat”, R. XVIII, 1970, nr 3, s. 2; nr 4, s. 2).

¹² Por. Bull. EG 2/1972, s. 59; 3/1972, s. 101.

¹³ Por. P. Bożyk, W. Grabska, M. Łytko, *Integracja a współpraca gospodarcza w Europie*, Warszawa 1972 (cyt.: P. Bożyk, W. Grabska, M. Łytko, *Integracja...*), s. 115.

¹⁴ Por. Bull. EG 6/1972, s. 108.

nym argumentem, opracowanie wspólnej polityki portów morskich stało się palącą potrzebą również wskutek pojawienia się nowych czynników, takich jak: rozwój nowoczesnej techniki przewozów (transport pojemnikowy), rozszerzenie EWG o kraje typowo morskie oraz problemy ochrony środowiska. Po dyskusji Parlament uznał konieczność wspólnej polityki dotyczącej portów morskich i wezwał Komisję EWG do przedłożenia Radzie odnośnego projektu, określając równocześnie szereg zasad, które powinny być przestrzegane przy jego opracowaniu. Zasady te regulowały m. in.: sprawę niedopuszczenia do dyskryminacji poszczególnych portów, współzawodnictwo między portami, kwestie wystarczającej zdolności przeładunkowej dla wzrastającej podaży ładunków, współpracy między portami w zakresie inwestycji, popierania rozbudowy portów w ramach polityki regionalnej oraz uporządkowania zaplecza portów i rozbudowy dróg komunikacyjnych¹⁵.

Na paryskiej konferencji „na szczycie” w październiku 1972 r. w odniesieniu do polityki komunikacyjnej raz jeszcze stwierdzono, że program jej zostanie uzupełniony nowymi projektami, które w szczególności dotyczyć będą komunikacji powietrznej i morskiej oraz miejskiej i podmiejskiej. Ponadto, zapowiedziano współpracę pomiędzy krajami członkowskimi lub poszczególnymi przedsiębiorstwami tych krajów w zakresie rozwoju nowych technik transportu. Wyrażono również przekonanie, że dalszy harmonijny rozwój EWG i jej przejście do wyższego stadium integracji uwarunkowane są lepszą koordynacją różnych infrastruktur¹⁶.

Dziedziną infrastruktury ekonomicznej EWG, której koordynacja przebiegała z jeszcze większymi trudnościami aniżeli w transporcie i w zakresie której osiągnięto daleko mniejsze efekty, stanowiła energetyka. Było to bezpośrednim rezultatem impasu w jakim przez szereg lat znajdował się Euratom, oraz skutkiem licznych rozbieżności interesów energetycznych państw członkowskich, uniemożliwiających uzgodnienie wspólnej polityki w tej dziedzinie. Mimo że projekt Komisji formułujący zarysy takiej polityki był już gotowy pod koniec 1968 r., pozostawał on ciągle w stadium dyskusji Rady Ministerialnej. Proces wcielania w życie zgłoszonych postulatów praktycznie się nie rozpoczął¹⁷.

Pewien wyjątek w tym zakresie stanowiło zarządzenie Komisji EWG ze stycznia 1973 r. zobowiązujące kraje członkowskie do przedkładania Komisji do 15 lutego każdego roku planów inwestycji przewidzianych do realizacji na ich terenie, a związanych z produkcją, transportem, przetwarzaniem i magazynowaniem ropy naftowej, gazu ziemnego i energii

¹⁵ Por. jw.

¹⁶ *Gesamtbericht* 1972, s. XIV.

¹⁷ Por. P. Bożyk, W. Grabska, M. Łytko, *Integracja...*, s. 117.

elektrycznej¹⁸. Tymczasem problem pokrycia stale wzrastającego zapotrzebowania krajów Wspólnoty na energię coraz bardziej nabrzmiewał, grożąc nieuniknienie poważnym kryzysem energetycznym. Podkreślano to niejednokrotnie w czasie obrad poszczególnych organów EWG, podejmując próby uzgodnienia nowych założeń wspólnej polityki energetycznej. W lipcu 1972 r. sprawy te rozpatrywał Wydział do Spraw Energii, Badań i Atomistyki, łącznie z Komisją Problemową. Do czasu konferencji paryskiej „na szczycie” nie odnotowano jednak w tej dziedzinie żadnych poważniejszych rezultatów. Dlatego też na konferencji tej raz jeszcze za jeden z głównych celów, warunkujących harmonijny rozwój EWG, uznano konieczność ostatecznego opracowania i wprowadzenia w życie kompleksowej polityki energetycznej, stwierdzając przy tym, że problemów energetycznych nie da się już rozwiązać na szczeblu narodowym. Jednakże w przeciwieństwie do innych dziedzin, paryski „szczyt” nie ustalił w tym wypadku ścisłego terminu realizacji wytyczonego celu¹⁹.

W raporcie za rok 1972 Komisja stwierdziła, że krajom Wspólnoty grozi niebawem sytuacja, w której zaledwie 1/3 zapotrzebowania na energię będzie można pokryć z własnych źródeł, a resztę, głównie na ropę naftową (około 1 mld ton rocznie), w drodze dostaw spoza EWG. Zdaniem Komisji, na dłuższą metę tylko budowa elektrowni atomowych zdoła rozwiązać ten trudny problem i złagodzić nadmierną zależność od zewnętrznych źródeł zaopatrzenia. Komisja wysunęła postulat, aby do 1985 r. moc elektrowni atomowych na obszarze Wspólnoty wynosiła co najmniej 100 000 megawatów (w stosunku do czynnej na początku 1973 r. mocy 5 500 MW). Ponieważ w tej dziedzinie „dziewiątka” uzależniona jest od amerykańskich dostaw uranu, Komisja EWG w końcu marca 1973 r., w nocy do Rady Ministerialnej, ponownie podkreśliła konieczność wybudowania w ramach Wspólnoty własnych urządzeń wzbogacania uranu. Miałyby one zostać uruchomione od 1980 r., umożliwiając EWG pokrycie znacznej części coraz większego zapotrzebowania na wzbogacony uran we własnym zakresie²⁰. W maju 1973 r. odbyło się kolejne posiedzenie Rady Ministerialnej dotyczące przyszłej polityki energetycznej w Europie. Powzięte wówczas uchwały stały się następnie

¹⁸ Bull. EG 3/1972, s. 98; *Europäische Gemeinschaft* 3/1972, s. 1. Odnosnie do rurociągów, Parlament Europejski już w 1963 r. wyraził opinię, że byłoby pożyteczne, aby instytucje europejskie mogły interweniować w drodze konsultacji przy ustalaniu przyszłych tras rurociągów. Wskazał przy tym na poważne reperkusje, jakie budowa rurociągu pociąga za sobą, zwłaszcza w gospodarce energetycznej i strukturze regionalnej EWG (L. Ciamağa, *Polityka...*, s. 235).

¹⁹ *Gesamtbericht* 1972, s. XXV; *Europäische Gemeinschaft* 8-9/1972, s. 5.

²⁰ „Deutsche Presse” z 20 II 1973; *Europäische Gemeinschaft* 5/1973: *Aus der Arbeit der Gemeinschaft*, s. III.

przedmiotem debaty Parlamentu Europejskiego (3 lipca 1973), w wyniku której określono szczegółowe założenia programu działania, mające stać się podstawą ostatecznego opracowania wspólnej polityki energetycznej²¹.

Ostatnie wydarzenia na Bliskim Wschodzie przyspieszyły wybuch kryzysu energetycznego w ramach EWG, czyniąc jego przebieg bardziej dotkliwym niż przewidywano. Władze Wspólnoty stanęły przed koniecznością energiczniejszego niż dotąd zajęcia się problemami perspektywicznej polityki energetycznej oraz doceniły bezwzględna potrzebę jej konsekwentnego i szybkiego wprowadzenia w życie.

Również łączność stanowiła dziedzinę, której dotychczasowy rozwój w ramach EWG dokonywał się w sposób nieskoordynowany. Na urządzenia telekomunikacyjne łożono wprawdzie poważne sumy, zwłaszcza w regionach, w których dotychczasowa gęstość sieci nie zaspokajała istniejących w tym zakresie potrzeb, każdy kraj jednak rozwijał własną technologię, własny przemysł i własny system. Prowadziło to w rezultacie do często nieracjonalnego wykorzystania środków i niskiej efektywności urządzeń, mających istotne znaczenie dla właściwego funkcjonowania rynku EWG i jego roli we współzawodnictwie rozgrywającym się w skali ogólnoswiatowej. W związku z tym pod adresem władz Wspólnot zgłaszano postulat utworzenia organu, który zająłby się opracowaniem długofalowego planu rozwoju europejskiego systemu telekomunikacyjnego, uwzględniającego potrzebę ujednoczenia tego systemu z zastosowaniem nowej technologii — czyli przejścia na system telekomunikacji elektronicznej²².

Po określeniu znaczenia infrastruktury ekonomicznej w procesie integracji Europy zachodniej oraz zapoznaniu się z trudnościami jej skoordynowanego rozwoju w ramach Wspólnoty, celowe wydaje się przedstawienie wyników jakie w tym zakresie osiągnięto. Odzwierciedla je w poważnym zakresie działalność Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI). Bank ten, jako szczególnego rodzaju instytucja kredytowa, utworzony został równocześnie z Europejską Wspólnotą Gospodarczą. Motywy, które stanowiły podstawę założenia Banku, określiły zarazem najpełniej cele jego działania. EBI — przez dodatkowe włączenie się w ramy aparatu bankowego krajów członkowskich i oddanie do ich dyspozycji swoich środków — miał się przyczynić do sukcesywnego rozwiązania zadań polityki strukturalnej EWG. Zadaniem EBI było w szczególności zabezpieczenie odpowiedniej pomocy finansowej niezbędnej do realizacji inwestycji, związanych z usunięciem regionalnych różnic gospodarczych, konieczną w warunkach wspólnego rynku modernizacją szeregu przedsię-

²¹ „Europa Union” 8/1973, s. 3. *Europäische Gemeinschaft* 5/1973, s. 1.

²² „Handelsblatt” nr 131, z 11 VII 1973.

biorstw i przestawieniem ich profilu produkcji, oraz z zespoleniem gospodarek poszczególnych państw. Stosownie do statutu, Bank finansował tylko te projekty, które ze względu na swój zasięg, charakter i koszt nie znajdowały pełnego pokrycia w środkach dostępnych dla każdego z państw członkowskich²³.

Kapitał zakładowy EBI, wynoszący pierwotnie 1 mld jednostek rachunkowych, subskrybowały państwa założycielskie w następującej wysokości: NRF — 30%, Francja — 30%, Włochy — 8,65%, Holandia — 7,15%, oraz Luksemburg 0,2%. Stosownie do ustalonego klucza, 1/4 subskrybowanego kapitału rządy poszczególnych krajów zobowiązane były wpłacić w gotówce. Pozostała część, 750 mln eurów, stanowiła gwarancję zabezpieczenia pożyczek zaciąganych przez EBI. Do jej wniesienia mogli być wezwani założyciele banku, jeżeli wymagałyby tego interesy wierzycieli. Główne środki dla prowadzenia czynnych operacji czerpał EBI na rynku kapitałowym krajów członkowskich EWG, lokując na nim emitowane przez siebie obligacje (sporadycznie również na giełdach USA). W kwietniu 1971 r., w związku z przewidywaniem znacznego poszerzenia działalności EBI, ministrowie finansów „szóstki” podjęli decyzję o podwyższeniu kapitału banku z 1 do 1,5 mld eurów z zachowaniem obowiązujących dotychczas zasad wpłaty²⁴. Możliwości finansowe banku uległy także polepszeniu w wyniku zawarcia w 1972 r. umowy ze Szwajcarią o dopuszczenie skryptów dłużnych EBI na szwajcarski rynek kapitałowy²⁵. Podobny rezultat przynieść miało również poszerzenie EWG o nowe kraje członkowskie²⁶.

W pierwszym dziesięcioleciu swojej działalności, w latach 1958 - 1967, Europejski Bank Inwestycyjny udzielił krajom członkowskim pożyczek długoterminowych na ogólną sumę 764,5 mln jednostek rachunkowych, z czego 68% przypadło Włochom, 18% Francji, 10% NRF, 3,5% Belgii i 0,2% Luksemburgowi. W latach tych Holandia nie skorzystała w ogóle z pomocy finansowej EBI. Z ogólnej sumy przyznanych kredytów, większość — około 60% dotyczyła projektów infrastrukturalnych w sektorze transportu, łączności, energetyki i rolnictwa. Stosownie do postanowień statutu, EBI udzielił pożyczek przede wszystkim

²³ „Europäische Dokumentation für die Hand des Lehrers” nr 4/1969: *Die Europäische Investitionsbank* (cyt.: Europ. Dokum. EIB), wkładka, ss. 1-2; L. Ciągła, *Polityka...*, ss. 239-240.

²⁴ Bull. EG 6/1971, s. 127; 1 eur — jednostka rachunkowa w ramach EWG wartości 0,88867008 g czystego złota, równa partytetowi 1\$ USA sprzed jego pierwszej dewaluacji w grudniu 1971 r.

²⁵ Bull. EG 5/1972, s. 145.

²⁶ Na początku 1972 r. prowadzone były odnośne pertraktacje pomiędzy przedstawicielami EBI i rządami W. Brytanii, Danii i Irlandii. Niestety nie dysponuje się danymi o ich wynikach.

regionom słabiej zaawansowanym w rozwoju, głównie południowym regionom półwyspu Apenińskiego oraz obydwu wyspom włoskim, w których przeciętny dochód na 1 mieszkańca kształtował się poniżej średniej EWG.

W celu poprawy infrastruktury we Włoszech, EBI w latach 1958 - 1967 finansował: rozbudowę potencjału energetycznego (7 elektrowni), połączenie kolejowe Południa z Północą (2 pożyczki), budowę autostrady Mes-syna-Katania, rozbudowę systemów telekomunikacyjnych w Kalabrii oraz na Sardynii i Sycylii, a ponadto również budowę systemów nawadniających w Basylikacie i na Sycylii.

Większość pożyczek udzielonych Francji dotyczyła rozbudowy sieci telekomunikacyjnej oraz systemów irygacyjno-melioracyjnych i elektryfikacji wsi. Z pożyczek tych skorzystały przede wszystkim następujące regiony: Rhône-Alpes, Prowansja, Langwedocja, Bretania, Dolna Normandia oraz Południowy Zachód, w których produkt społeczny brutto na 1 mieszkańca nie osiągał również poziomu przeciętnego dla EWG.

Niemieckiej Republice Federalnej, w ramach popierania regionów mniej zaawansowanych w rozwoju, EBI przyznał pożyczkę na sfinansowanie projektu infrastrukturalnego w północnym rejonie Dolnej Saksonii²⁷.

Współdziałając w celu zbliżenia gospodarek narodowych krajów członkowskich oraz realizacji zadań polityki komunikacyjnej Wspólnoty, EBI finansował budowę wielu autostrad i linii kolejowych, co prowadziło do uzyskania korzystniejszych połączeń międzynarodowych. Wymienić tu należy m. in. autostrady: d'Aosta, dei Fiori, Roquebrune—Menton, Brenner — kierunek na Weronę i Bruksela—Paryż; linie kolejowe: Genua—Turyn — granica włoska — Modane, Modane—Chambéry i Bolzano—Brenner oraz elektryfikację magistrali kolejowej Północ—Południe w NRF na trasie Hamburg—Hanower—Gemünden²⁸. Budowa autostrad w rejonie Alp pozostawała w ścisłym związku z uprzednio wybudowanymi lub projektowanymi przejściami alpejskimi oraz z dalszą rozbudową sieci autostrad po stronie francuskiej i włoskiej²⁹. EBI udzielił również pożyczek dwóm towarzystwom: francuskiemu i zachodnionie-

²⁷ Europ. Dokum. EIB, wkładka ss. 3-4; L. Ciamağa, *Polityka...*, s. 242 i 244.

²⁸ Europ. Dokum. EIB, wkładka s. 4; T. Grabowski, W. Stankiewicz, *Integracja...*, s. 238.

²⁹ Np. w 1965 r. został uruchomiony tunel drogowy pod Mont Blanc, a w 1972 r. Francja i Włochy podpisały porozumienie dotyczące budowy 12,5 km tunelu pod przełęczą Frejus, który od 1978 r. ma zabezpieczyć całoroczną, niezależną od warunków atmosferycznych, komunikację pomiędzy Lyonem i Turynem (por. „Poznaj Świat” R. XV: 1967, nr 6, s. 2, R. XX: 1972, nr 10, s. 2).

mieckiemu na budowę gazociągów, oraz Luksemburgowi na pokrycie kosztów budowy elektrowni przepompowej w Vianden. Inwestycja ta miała poważne znaczenie międzynarodowe, służyła bowiem lepszemu wykorzystaniu istniejącego potencjału energetycznego, ułatwiając wymianę energii pomiędzy Luksemburgiem, NRF i Francją.

Od 1968 r. datuje się znaczne ożywienie działalności finansowej EBI wobec krajów członkowskich EWG. Świadczy o tym zarówno wysokość, jak i dynamika przyznanych kredytów. Jeżeli w latach 1958 - 1967 ich roczna transza wynosiła średnio 76,5 mln eurów, to w 1968 r. wzrosła już do 126,5 mln, w 1969 r. do 250,1 mln, a w 1970 r. do 338,5 mln. Oznacza to, iż od początku swego istnienia do końca 1970 r. państwa EWG skorzystały z pomocy kredytowej EBI w łącznej kwocie 1 480,5 mln jednostek rachunkowych, w czego 61,2⁰/₀ przypadło na sfinansowanie inwestycji infrastrukturalnych³⁰. Dokładną strukturę przyznanych kredytów przedstawia załączona poniżej tabela.

W następnych dwóch latach kwoty kredytów bezpośrednich udzielonych przez EBI krajom członkowskim EWG wzrosły do 432,4 mln eurów w 1971 r. i 488,8 mln w 1972 r. łącznie, w czasie piętnastoletniej działalności banku (1958 - 1972) wyniosły one 2 401,7 mln jednostek rachunkowych³¹. Źródło tych kredytów stanowiły w przeszło 3/4 pożyczki zaciągnięte przez EBI na dostępnym mu rynku kapitałowym, w pozostałej części — środki własne banku³².

Wśród korzystających z kredytu w latach 1971 - 1972 w dalszym ciągu pierwsze miejsce zajmowały Włochy (454,2 mln), przed Francją (269,4 mln) i NRF (175,2 mln eurów)³³. Szybszy jednakże w tym czasie wzrost kredytów przyznanych Francji i Niemieckiej Republice Federalnej spowodował relatywny spadek udziału Włoch w ogólnej sumie kredytów udzielonych przez EBI krajom EWG, w porównaniu do stanów na koniec 1967 i 1970 r. Strukturalny podział kredytów EBI udzielonych poszczególnym krajom Wspólnego Rynku, w ciągu piętnastoletniego okresu działalności banku charakteryzują według stanu na koniec 1972 r.

³⁰ Europ. Dokum. EIB, wkładka s. 4. *Office Statistique des Communautés Européennes Statistique régionale* (cyt.: *Statist. régional.*) 1972, s. 201; L. Ciamağa, *Polityka...*, s. 243.

³¹ *Gesamtbericht...*, 1971, s. 470; 1972, s. 432; *Statist. régional.* 1972, s. 201. Poza kredytami bezpośrednimi EBI udzielał również gwarancji (rękojmi) kredytom przyznanym na sfinansowanie inwestycji przez inne instytucje bankowe, np. w 1971 r. — Włochom w wysokości 26,9 mln eurów, a w 1972 r. NRF — w wysokości 17,1 mln jednostek rachunkowych.

³² Pierwszą pożyczkę na pokrycie swojej działalności kredytowej zaciągnął EBI w 1961 r. Do roku 1967 suma ich wyniosła 553,7 mln eurów, a w pięcioleciu 1968 - 1972 wzrosła o dalsze 1402,7 mln (por. Bull. EG 7/1968, s. 54 oraz *Gesamtbericht...*, 1972, s. 473).

³³ *Gesamtbericht...*, 1971, s. 470, 1972, s. 432.

następujące wskaźniki: Włochy — 57,2⁰%, Francja — 23,8⁰%, NRF — 14⁰%, Belgia 2,8⁰%, Holandia — 1,8⁰% i Luksemburg — 0,4⁰%. W ogólnej strukturze rzeczowej utrzymywały się stałe proporcje: 3/5 środków finansowych uzyskanych z EBI przeznaczano na inwestycje infrastrukturalne, a 2/5 na inwestycje przemysłowe. Wśród kredytów udzielonych w pierwszych ośmiu miesiącach 1973 r., zdecydowana większość dotyczyła rozbudowy potencjału energetycznego (około 160 mln eurów).

Główne inwestycje infrastrukturalne w krajach EWG współfinansowane przez Europejski Bank Inwestycyjny w latach 1968 - 1973 ukazuje poniższe zestawienie³⁴.

A. INFRASTRUKTURA TRANSPORTU

I. Autostrady

Włochy	dei Fiori (od granicy francuskiej do Savony), Savona-Genua, Sestri Levante-Livorno, Caserta-Salerno, objazdowa koło Neapolu, Brenner-Werona, Adria, Jońska
Francja	A ₂ — stanowiąca część autostrady Paryż-Bruksela, A ₃₂ — odcinek Metz-Saarbrücken
Holandia	Maastricht-Heerlen-Limburgia Holenderska

II. Koleje

NRF	elektryfikacja magistrali Koblenca-Völkingen oraz linii bocznych Ehrang-Igel i Kasthaus-Perl
-----	--

III. Drogi wodne

Francja	rozbudowa Dolnego Rodanu
NRF	Kanał Ren-Men-Dunaj

IV. Rurociągi

Belgia/Holandia/NRF	główny gazociąg Marl-Antwerpia z przewodami bocznymi
Holandia	rozbudowa sieci gazociągowej w Południowej Holandii i jej połączenie z NRF
Francja	gazociąg (i inne urządzenia niezbędne do przewodzenia gazu z algierskiego portu Skikda) przez Dolinę Rodanu do Tersanne — Grenoble i Chambéry, gazociągi w Alzacji i Bretanii
Francja/Włochy	transaustriacki gazociąg (TAG) w celu jego późniejszego podłączenia do sieci gazociągowej Włoch i Francji

³⁴ Bull. EG za lata 1968 - 1972 oraz *Europäische Gemeinschaft* nr 1 - 10 z 1973.

N R F rozbudowa sieci gazociągowej w pł.-zach. okręgu
Dolnej Saksonii

B. URZĄDZENIA TELEKOMUNIKACYJNE

Francja rozbudowa sieci telefonicznej w: Akwitanii, Ower-
nii, Bretanii, Limousin, Midi Pyrénées, Pays de la
Loire i Pł.-Zach. Francji

Włochy rozbudowa sieci telefonicznej w: Abruzji, Apulii,
Molisie, Kalabrii i na Sycylii, w Trydencie - Górnej
Adydze oraz w Veneto

C. ROZWÓJ POTENCJAŁU ENERGETYCZNEGO

Belgia elektrownia atomowa w Tihange (k. Liège)

Berlin Zach. bloki energetyczne w miejscowych elektrowniach

Francja elektrownia atomowa w Fessenheim (Departament
Haut Rhin), elektrownie wodne na Renie w Gamb-
sheim (Departament Bas Rhin) oraz na Durance
i Verdon, 2 zbiorniki wodne, siłownia oraz elektrow-
nia przepompowa w Ardenach

N R F elektrownie atomowe w: Biblis (Hesja). Brunsbüttel
(Szlezwik-Holsztyn), Neckarwestheim/Gemrnigs-
heim k. Stuttgartu, Obrigheim (Badenia-Wirtember-
gia), Phillipsburg (Badenia-Wirtembergia), Uentrop
(Pł. Nadrenia — Westfalia), rozbudowa sieci ener-
getycznej w pł.-zach. okręgu Dolnej Saksonii

D. INNE

Francja rozbudowa zaplecza lotniska Orly pod Paryżem,
budowa stopnia wodnego na Kanale Prowansalskim,
rozbudowa i modernizacja systemu wodociągowego
w Bretanii.

Charakterystyczną właściwością rozbudowy infrastruktury ekono-
micznej w ramach EWG w latach 1968 - 1973 była przewaga inwestycji
o znaczeniu ponadregionalnym, a w poważnej liczbie również ponadna-
rodowym. Ich realizację podjęto uwzględniając konieczne potrzeby ko-
munikacyjne lub energetyczne kilku, lub wszystkich krajów członkow-
skich EWG.

Niektóre, mniejsze inwestycje infrastrukturalne o bardziej lokalnym
znaczeniu finansowane były dotąd w krajach Wspólnego Rynku, poza
EBI, również z funduszków Europejskiej Wspólnoty Węgla i Stali (EWWS)
oraz z sekcji „orientacji” Europejskiego Funduszu Ukierunkowania
i Gwarancji Rolnych (FEOGA). W porównaniu z pomocą świadczoną
przez EBI były to jednak sumy znacznie mniejsze. I tak do końca 1970 r.

TABELA
Udział Europejskiego Banku Inwestycyjnego w finansowaniu inwestycji krajów EWG
 (według stanu na 31 XII 1970 r.)

Kraj	Kredyt udzielony przez EBI ogółem		W tym na inwestycje								
	mln eurów	%	przemysłowe		infrastrukturalne		z inwestycji infrastrukturalnych przypada na				
			mln eur.	%	mln eur.	%	energetykę	rolnictwo	transport	łącznie	inne
NRF	161,3	10,9	79,9	49,5	81,4	50,5	27,4	—	54,0	—	—
Francja	301,1	20,3	64,5	21,4	236,6	78,6	67,9	75,1	85,5	8,1	—
Włochy	921,5	62,2	406,2	44,1	515,3	55,9	57,0	72,0	258,1	111,4	16,8
Holandia	34,8	2,4	12,7	36,5	22,1	63,5	—	—	22,1	—	—
Belgia	52,8	3,6	10,8	20,5	42,0	79,5	16,0	—	26,0	—	—
Luksemburg	9,0	0,6	—	—	9,0	100,0	4,0	—	—	—	5,0
Razem	1 480,5	100,0	574,1	38,8	906,4	61,2	172,3	147,1	445,7	119,5	21,8
Ogólna wartość współfinansowanych inwestycji	6 534,0	×	2 383,4	×	4 150,6	×	1 099,9	582,5	1 976,0	414,0	78,2
Stopecień pokrycia wartości inwestycji przez kredyt EBI (w %)	22,7	×	24,1	×	21,8	×	15,7	25,2	22,6	28,9	27,9

Źródło: *Statistique régionale 1972*, Office Statistique des Communautés Européennes, ss. 198 - 201.

Uwaga: inwestycje energetyczne, wykazane w źródle jako przemysłowe, ujęto w tabeli w ramach inwestycji infrastrukturalnych.

wydatkowano z FEOGA na rozbudowę infrastruktury w rolnictwie (melioracje i iryguacje) we wszystkich państwach EWG ogółem 79,2 mln eurów, a z funduszy EWWS, głównie na budowę dróg komunalnych w osiedlach górniczo-hutniczych, 58,9 mln jednostek rozrachunkowych³⁵.

Według aktualnych propozycji, związanych z przewidywanym uruchomieniem z dniem 1 stycznia 1974 r. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, ma być on w poważnym stopniu przeznaczony również na dotowanie rozwoju infrastruktury. W obecnym stadium rozważań nad formami gospodarowania tym funduszem przewiduje się finansowanie inwestycji infrastrukturalnych do 30% ich wartości³⁶.

Zmian, jakie nastąpiły dotąd w poziomie infrastruktury EWG, nie można w żadnym razie wiązać jedynie z tymi inwestycjami, w których finansowaniu współuczestniczył EBI, lub inne organa na szczeblu wspólnot europejskich. Jak już wyżej podkreślono, ich pomoc ograniczała się do współfinansowania jedynie tych inwestycji, na których realizację nie uzyskano dostatecznych środków z innych źródeł. Tymczasem znaczna większość projektów związanych zarówno z ilościową rozbudową, jak i modernizacją infrastruktury ekonomicznej zrealizowana została we własnym zakresie, w ramach programów rozwojowych poszczególnych państw członkowskich. Niestety, brak bliższych danych nie pozwala przedstawić struktury tych inwestycji, ani określić w jakiej proporcji pozostawała ich wartość do wartości inwestycji kredytowanych przez Europejski Bank Inwestycyjny. Dla przykładu warto chociażby podać, że w latach 1962 - 1972 długość sieci drogowej w sześciu państwach członkowskich EWG zwiększyła się średnio o 5%. Postęp w budowie dróg wyraził się jednak nie tyle w zwiększeniu ogólnego kilometrażu sieci drogowej, lecz w jej jakościowym rozwoju. Łączna długość autostrad w krajach Wspólnego Rynku wzrosła w tym dziesięcioleciu przeszło dwukrotnie: z 5 559 km w 1962 r. do 12 528 km w 1972 r. Najwyższą stopę wzrostu w tym zakresie osiągnęła Francja (492%), w której sieć autostrad zwiększyła się w tym czasie z 348 km do 1 713 km. Finansując te inwestycje Francja tylko w niewielkim zakresie skorzystała z pomocy kredytowej EBI³⁷. Podobnie przedstawiało się w ramach Wspólnoty również finansowanie innych projektów komunikacyjnych: elektryfikacji kolei i rozbudowy sieci dróg śródlądowych, oraz budowy elektrowni atomowych³⁸.

³⁵ *Statist. régional.* 1972, ss. 190 - 197.

³⁶ „Europa Union” nr 10/1973, s. 7; „Frankfurter Allgemeine Zeitung” z 27 VII 1973.

³⁷ „Europa Union” nr 10/1973, s. 7.

³⁸ Np. w 1973 r. czynne były w NRF 2 wielkie elektrownie atomowe: w Stade n. Labą i w Würgasen n. Wezerą, a 20 dalszych pozostawało w budowie (Por. „Der Spiegel” z 19 XI 1973), z których tylko na 5 pobrano kredyt z EBI.

Niewątpliwie szereg inwestycji związanych z rozwojem infrastruktury ekonomicznej w poszczególnych krajach EWG zostało, lub zostałyby zrealizowane — prędzej czy później — pod naporem potrzeb i postępu techniki, niezależnie od istnienia Wspólnego Rynku. Wiele jednak projektów inwestycyjnych dojrzało do wykonania po utworzeniu EWG. Do takich projektów, spośród już realizowanych, zaliczyć można m. in. rozbudowę dróg wodnych — głównie we Francji i NRF, a także w innych krajach EWG, w celu uzyskania korzystnego połączenia Morza Śródziemnego z Morzem Północnym, oraz budowę Kanału Ren—Men—Dunaj o wielkim europejskim znaczeniu.

Również dopiero po przystąpieniu W. Brytanii do EWG podjęto ostateczną decyzję w sprawie budowy, diskutowanego od dwustu bez mała lat, tunelu kolejowego pod Kanałem La Manche. W realizacji tego projektu dostrzega się konieczny warunek ekonomicznego zintegrowania wyspiarskiej Anglii z kontynentalnymi krajami Wspólnego Rynku i ich przyszłej unii politycznej³⁹.

Podobny problem wiąże się również z dojrzewaniem gigantycznego projektu budowy 20 km mostu ponad zachodnim Bałtykiem, który łączyłby zachodnioniemiecką wyspę Fehmarn z duńską wyspą Lolland, mającą w perspektywie kilkunastu lat uzyskać połączenie ze Szwecją. Gdyby w sprawie tych budowli zapadła wiążąca decyzja, doszłoby do urzeczywistnienia pomysłu datującego się jeszcze z czasów Wikingów, a później kupców hanzeatyckich — przerzucenia trwałego pomostu handlowego pomiędzy Hamburgiem, Bremą i Lubeką oraz krajami skandynawskimi. Przygotowaniem do ściślejszego zespolenia z Danią jest budowa w NRF tzw. autostrady północnej: wyspa Fehmarn—Lubeka—Lüneburg—Uelzen—Wolfsburg, która łącznie z trasą hanzeatycką: Lubeka—Hamburg—Brema—Ren oraz z autostradą: Hamburg—Hanower—Frankfurt n. Menem, ma stanowić w przyszłości główną arterię komunikacyjną pomiędzy centrum EWG i jej północnym obrzeżem⁴⁰.

Zrealizowane i projektowane inwestycje infrastrukturalne w krajach EWG odegrają niewątpliwie poważną rolę w procesie dalszego pogłębienia integracji w Europie zachodniej. Niezależnie od licznych trudności, jakie towarzyszyły dotąd i towarzyszyć będą nadal rozwojowi infrastruktury ekonomicznej, uzyskane w tym zakresie efekty zaliczyć zapewne można do najbardziej trwałych osiągnięć integracyjnych Wspólnego Rynku, mimo że w wielu przypadkach ich pozytywne skutki gospodarcze ujawnić się mogą dopiero w przyszłości.

³⁹ „The Economist” z 15 - 21 IX 1973, s. 98; „Frankfurter Allgemeine Zeitung” nr 214; „Życie Warszawy” z 14 IX 1973.

⁴⁰ „Europa Union”, nr 1/1973, s. 7.