

Znaczenie korytarzy transportowych północ–południe dla rozwoju usług logistycznych w Polsce^{1,2}

HENRYK ZIELASKIEWICZ

mgr inż., PKP S.A., Biuro Logistyki, Al. Jerozolimskie 142A, 02-305 Warszawa, Przewodniczący Krajowej Sekcji Przewozów intermodalnych SITK RP, e-mail: henryk.zielaskiewicz@pkk.pl

AGNIESZKA GNIADK

mgr, PKP S.A., Wydział Analiz Rynku TSL, Al. Jerozolimskie 142A, 02-305 Warszawa, Krajowa Sekcja Przewozów Intermodalnych SITK RP, e-mail: agnieszka.gniadek@pkk.pl

Streszczenie: W artykule scharakteryzowano rolę europejskich korytarzy transportowych w rozwoju usług logistycznych w Polsce. Zwrócono szczególną uwagę na korytarz transportowy Bałtyk – Adriatyk pozwalający na przyspieszenie rozwoju transportu intermodalnego. Dla regionów nadmorskich w okolicach Trójmiasta oraz Szczecina i Świnoujścia jest to szansa na dynamiczny rozwój przeladunków portowych, usług logistycznych i całej gospodarki morskiej, która ma duże znaczenie dla tych regionów. Dla Polski stanowi on szansę na rozwój licznych terminali, centrów logistycznych i parków magazynowych oraz usług logistycznych.

Słowa kluczowe: korytarze transportowe, transport intermodalny, logistyka.

Wprowadzenie

Rozwinięta infrastruktura transportowa stanowi podstawę rozwoju gospodarczego oraz swobodnego przepływu ludności i produktów. Bariery infrastrukturalne hamują możliwość kreowania wzrostu gospodarczego. Z tego powodu inwestycje infrastrukturalne powinny wyprzedzać potrzeby, co wpływa na wymogi planowania założeń rozbudowy i modernizacji infrastruktury na poziomie aglomeracyjnym, regionalnym i lokalnym. Brak dalekowzroczności w planowaniu rozwoju ciągów transportowych warunkuje powstanie w przyszłości barier wzrostu gospodarczego oraz jakości życia ludności. System transportowy jest złożonym układem podsystemów technicznych (gałęziowych, funkcjonalnych), organizacyjnych, finansowych i regulacyjnych. Główny jego szkielet stanowi układ infrastruktury wyznaczający dostępność transportową obszaru. O efektach użytkowych tego systemu decyduje dostępność i jakość oferowanych usług transportowych. Transport w swej istocie jest sferą działalności gospodarczej o sieciowym charakterze. Użyteczność transportu jest tym większa, im silniejsze i bardziej systemowe są powiązania między jego poszczególnymi formami, a więc pomiędzy systemem transportowym aglomeracji miejskiej oraz międzyregionalnym, co ma wpływ na prawidłowe funkcjonowanie całej sieci. Miejska infrastruktura transportowa składa się z infrastruktury różnych gałęzi transportowych, która powinna być dostosowana do specyfiki danego obszaru określonego terytorialnie,

a zarazem powiązana z sieciami transportowymi regionu i kraju.

Dominującym kierunkiem rozwoju zgodnie z polityką transportową UE jest kreowanie w aglomeracjach miejskich transportu zintegrowanego, mało emisyjnego, skupiającego w sobie sieć linii poszczególnych środków transportu i posiadającego wspólny system taryfikacji za korzystanie z opłat. Miejski system transportowy w zakresie jego organizacji, łącznie z rozkładem jazdy, powinien być dostosowany do systemu międzyregionalnego. W naszym kraju w przypadku transportu kolejowego, przewozy, poza aglomeracją warszawską i gdańską, odbywają się po tej samej infrastrukturze. Można stwierdzić, że jednym z determinantów rozwoju aglomeracji jest jej dobrze rozwinięta infrastruktura miejska, która powinna być połączona z sieciami transeuropejskimi. Ważne jest, aby miasta i aglomeracje pełniły w zakresie infrastruktury transportowej rolę punktów węzłowych, a nie wąskich gardeł transeuropejskiego systemu transportowego. Z tego punktu widzenia istotnym elementem jest rozwój korytarzy transportowych i zaliczanej do nich infrastruktury transportowej. Brak obwodnic, zarówno dla transportu kolejowego, jak i samochodowego, przyczynia się do problemów komunikacyjnych miast.

Rola europejskich korytarzy transportowych

Różne formy transportu w łańcuchach logistycznych zajmują około 80% wszystkich czynności, dlatego ma on bardzo istotny wpływ na koszty i jakość obsługi logistycznej. W przyjętej polityce transportowej Unia Europejska zmierza do połączenia głównych gałęzi transportu, tj. transportu kolejowego, samochodowego, żegluga morskiej i śródlądowej oraz transportu lotniczego, w jedną elastyczną sieć transportową, wykorzystującą w sposób najbardziej efektywny ich najlepsze cechy, zwłaszcza poprzez transport towaru w jednej jednostce ładunkowej. Transport wodny i kolejowy zaliczany jest do gałęzi, które w najmniejszym stopniu oddziałują na środowisko naturalne. Zużywają znacznie mniej energii w przeliczeniu na jedną tonę przewiezionego ładunku niż transport samochodowy. W łańcuchach dostaw, tam gdzie jest to możliwe, wskazane byłoby wykorzystywanie potencjału gałęzi transportu w sposób umożliwiający uzyskanie jak najlepszych wyników. Swobodny przepływ towarów i usług jest fundamentem jednolitego rynku europejskiego. Jego stworzenie nie byłoby i nie jest możliwe

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2018. Wkład autorów w publikację H. Ziela-skiewicz 50%, A. Gniadek 50%.

² Artykuł przygotowany na XIII Konferencję „Zintegrowany transport publiczny w obsłudze miast i regionów”, Zakopane 24–26.10.2018 r.

bez odpowiedniego, a zarazem systemowego wsparcia logistycznego. Jednym z istotnych warunków funkcjonowania rynku jest wymóg interoperacyjności systemu transportowego (spójności systemów). Zniesienie barier w transporcie wielogałęziowym jest istotnym czynnikiem wpływającym na czas i cenę przewozu ładunku. Niwelowanie barier na styku dwóch systemów możemy osiągnąć poprzez stosowanie odpowiednich technologii transportu, a więc również przewozów intermodalnych.

Budowa infrastruktury transportowej łączącej kraje europejskie ma znaczenie strategiczne dla rozwoju gospodarki zarówno w skali kontynentalnej, jak i globalnej. Zniesienie ograniczeń w przepływie towarów państw będących członkami Unii Europejskiej jest jednym z kluczowych elementów, który wpłynął pozytywnie na wymianę gospodarczą. Ponadto na postęp gospodarczy oraz idące z nim w parze nasilenie przepływu towarów, ma wpływ rozwój oraz stosowne modernizacje infrastruktury liniowej i punktowej.

Rozwój usług logistycznych

Ostatnie kilkanaście lat w gospodarce światowej to dynamiczny postęp nowych technologii. Rozwój międzynarodowych stosunków gospodarczych i społecznych, postęp techniczny i technologiczny oraz szybka urbanizacja generują wiele globalnych problemów cywilizacyjnych. Duże koncerny bardzo często, przenoszą część swojej produkcji w regiony, gdzie koszty produkcji są niskie. To z kolei powoduje wzrost zapotrzebowania na transport. Powstają też nowe potoki ładunków, a w miarę ich rozwoju zapotrzebowanie na nową infrastrukturę transportową i logistyczną. Poważny wpływ na kształtowanie się potoków ładunków, a tym samym na rynki przewozów towarowych, miała i będzie mieć dostępność do infrastruktury transportowej, jej gęstość i stan techniczny. W celu wykorzystania potencjału tkwiącego w strategicznym położeniu geograficznym Polski na głównych korytarzach kolejowych trzeba zapewnić odpowiedniej jakości wysoce przepustową infrastrukturę logistyczną. Wymaga to nie tylko olbrzymich inwestycji w modernizację polskiej transportowej infrastruktury liniowej, lecz także w podwyższanie jakości i przepustowości oraz tworzenie nowych obiektów logistycznej infrastruktury usługowej, w tym zwłaszcza intermodalnych terminali przeładunkowych i centrów logistycznych. Przewozy intermodalne w Polsce od kilku lat rozwijają się dobrze. Jednak, aby tempo wzrostu nie zostało zahamowane, potrzebna jest nowoczesna infrastruktura liniowa i punktowa w postaci terminali intermodalnych i centrów logistycznych. Sieć terminali ogólnodostępnych jako zaplecze portów morskich powinna stanowić element systemu tzw. rozszerzonej przestrzeni portowej (ang. *Extended Port Gateway*), co pozwoliłoby na wprowadzenie zmian organizacyjnych w zakresie dostarczania lub odbioru jednostek ładunkowych w terminalach lądowych zrównujących formalno-prawne wykonywane tam operacje z analogicznymi w portach morskich.

System transportowy jest sprawny, jeżeli wszystkie jego elementy funkcjonują prawidłowo i zachodzi pomiędzy nimi pełna synergia. Dla sprawności systemu potrzebna jest nie tylko dobrej jakości infrastruktura liniowa i punktowa, ale także środki transportu i odpowiednia organizacja. Ważnym elementem w organizacji procesów transportowych jest utworzenie ciągów transportowych umownych kanałów, w których przemieszczane będą duże potoki ładunków. Uporządkowane, a zarazem skanalizowane potoki ładunków w sposób istotny wpływają na prawidłowe planowanie rozwoju infrastruktury transportowej zarówno dla transportu towarowego, jak i pasażerskiego w układzie sieciowym i przestrzennym tak aglomeracyjnym, jak i międzyregionalnym. Rozwój infrastruktury transportowej ma znaczący wpływ na gospodarkę oraz jakość życia społeczeństw. Spełnia on rolę:

- usługową – od sprawności układu komunikacyjnego zależy w podstawowym zakresie realizacja celów publicznych;
- stymulującą rozwój obszaru – poprzez udostępnianie terenu oraz na rozwijaniu podaży usług transportowych wyprzedzających aktualne potrzeby;
- hamującą rozwój obszaru – tam gdzie jest to wymagane poprzez tworzenie bariery transportowej, np. obszary chronione;
- architektury przestrzennej – elementy systemu transportu, z uwagi na rozległy zasięg ich wpływu, stawia się na równi z przestrzennymi rozwiązaniami architektoniczno-urbanistycznymi, a więc planami zagospodarowania przestrzennego.

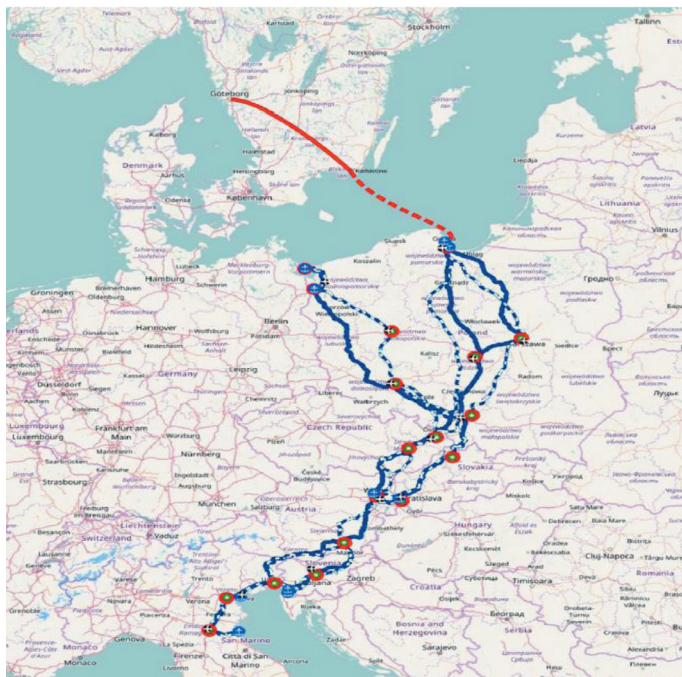
Rozwój logistyki w Polsce w oparciu o korytarze północ-południe

Od kilku lat bardzo mocno w mediach i w prasie nagłaśniania jest sprawa przewozów kontenerów z wykorzystaniem tzw. jedwabnego szlaku. Z nowymi potokami ładunków jednostek intermodalnych wiąże swoje plany rozwojowe większość firm rynku TSL, zajmujących się przewozami i spedycją zunifikowanymi jednostkami. Jednak w chwili obecnej kilkakrotnie większy potok ładunków jednostek intermodalnych przechodzi przez nasze porty morskie. Dla porównania skali przewozów w roku 2017 z wykorzystaniem lądowych korytarzy transportowych w ramach jedwabnego szlaku przetransportowano 317 tysięcy TEU, a w transporcie morskim przetransportowano 2 385 tysięcy TEU. Potencjał przeładunkowy naszych portów to 5 100 tysięcy TEU, które zamierzają go jeszcze rozwijać. Port Szczecin-Świnoujście w swoich planach rozwojowych zamierza wybudować nowy kontenerowy terminal głębokowodny obok terminalu gazoportu. Port Gdynia planuje pogłębienie toru wodnego oraz budowę obrotnicy dla statków o długości 450 metrów. W dalszej perspektywie ma również wykonanie portu zewnętrznego. Polskie porty wraz z tak zwanymi autostradami morskimi stanowią ważny element infrastruktury punktowej korytarzy transportowej północ-południe. Z uwagi na znacznie lepszą infrastrukturę transportową w tym układzie,

przechodzącą przez Niemcy, kraje skandynawskie kierują większość potoków ładunku z pominięciem naszego kraju. Korytarz towarowy Bałtyk–Adriatyk (rys. 1) jest jednym z wiodących przedsięwzięć gospodarczych w zakresie rozwoju systemów transportowych Polski. Rolę korytarza można rozpatrywać zarówno z punktu widzenia naszego kraju, jak i całej Europy Środkowo-Wschodniej. Dla regionów nadmorskich w okolicach Trójmiasta oraz Szczecina i Świnoujścia jest to szansa na dynamiczny rozwój przeladunków portowych, usług logistycznych i całej gospodarki morskiej, która ma duże znaczenie dla tych regionów. Dla Polski stanowi on szansę na rozwój licznych terminali, centrów logistycznych i parków magazynowych oraz usług logistycznych. Dla Europy Środkowo-Wschodniej korytarz towarowy Bałtyk–Adriatyk tworzy warunki na dywersyfikację potoków ładunków na osi północ–południe. Posiadający długość 2 400 km korytarz transportowy umożliwia transport towarów z polskich portów w głąb lądu oraz w tranzycie do Czech, Węgier Austrii, aż do portów Włoch i Słowenii. Połączenia z wykorzystaniem tego korytarza łączą też Skandynawię z Morzem Śródziemnym. Trasy i sposób realizacji transeuropejskiej sieci transportowej określa Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady UE Nr 1315/2013 w sprawie wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. W grudniu 2013 roku w Gdyni podpisano porozumienie na rzecz rozwoju korytarza nazwanego Bursztynowym, które łączy siedem samorządów wojewódzkich oraz 131 samorządów powiatowych i lokalnych. Dla Chin jednym z priorytetów wydaje się połączenie morskie z Europą Południowo-Wschodnią (porty w Pireusie, Barze, Koprze, Trieście), ponieważ trasa ta jest o kilka dni żeglugi i około 8 tysięcy km krótsza niż do portów Europy Północnej. Z portów Europy Południowej może być prowadzona dystrybucja do państw obszaru 16+1, Europy Środkowej, Zachodniej oraz Skandynawii. Polskim priorytetem w tych przewozach powinien być udział polskich przewoźników kolejowych z wykorzystaniem infrastruktury terminalowej. W to zadanie wpisuje się także korytarz drogowy Via Carpatia w strefie oddziaływania przebiegu przez nasz kraj korytarzy łączących Bałtyk i Adriatyk, gdzie mieszka 25 milionów ludzi. Korytarz transportowy to nie tylko infrastruktura liniowa. Przez nasz kraj przebiegają cztery paneuropejskie oraz dwa kolejowe korytarze transportowe (rys. 2). Szczególne znaczenie dla rozwoju przewozów na kierunku północ–południe ma korytarz nr IV prowadzący z Gdyni i Gdańska poprzez Katowice do Brna i Żyliny. Stanowi on multimodalne połączenie Morza Bałtyckiego i Morza Śródziemnego. Na mocy Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego nr 913/2010 utworzonych zostało 9 korytarzy towarowych, z których dwa przebiegają przez Polskę, są to korytarze nr 8 i nr 5. Polska zabiegała o utworzenie nowego kolejowego korytarza transportowego nr 11. Do tej propozycji Komisja Europejska ustosunkowała się przychylnie. Korytarze towarowe to europejskie przedsięwzięcie, którego celem

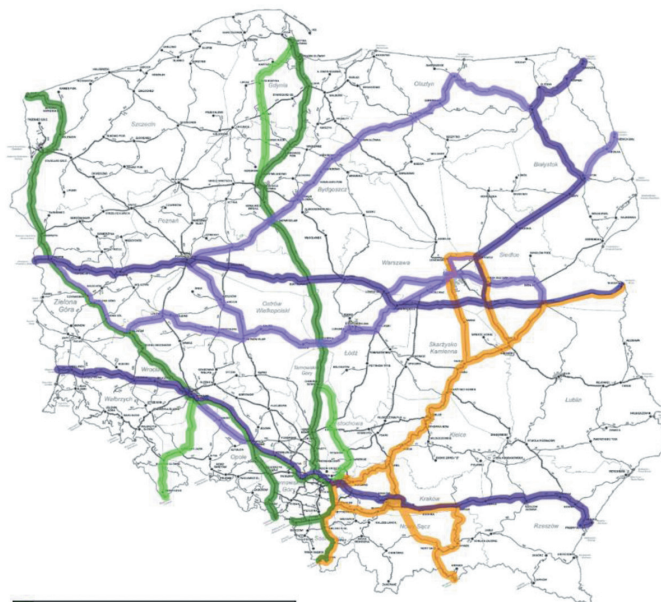
jest zwiększenie atrakcyjności kolejowego transportu kolejowego względem innych rodzajów transportu.

Korytarze towarowe stały się przedmiotem zmian związanych z przyjęciem Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 roku. Dla korytarza nr 5 Rozporządzenie nr 1316/2013 wprowadziło nowe odgałęzienie korytarza i wydłużenie go do Szczecina i Świnoujścia. Nadrzędnym celem Rozporzą-



Rys. 1. Korytarz transportowy Adriatyk–Bałtyk

Źródło: Lighthouse Gdynia-Karskrona – Newsletter No. 19 – August, 2018



-	Korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie trasa główna
-	Korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie trasa objazdowa
-	Korytarz Morze Północne – Morze Bałtyckie trasa główna
-	Korytarz Morze Północne – Morze Bałtyckie trasa objazdowa
-	Bursztynowy Korytarz Towarowy

Źródło: PKP PLK S.A.

Rys. 2. Przebieg kolejowych korytarzy transportowych przez Polskę

Źródło: Lighthouse Gdynia-Karskrona – Newsletter No. 19 – August, 2018

dzenia 913/2010 jest poprawa konkurencyjności kolejowego transportu towarowego. Dlatego państwa członkowskie i zarządcy infrastruktury podejmują działania operacyjne, które powinny zmierzać do zagwarantowania poprawy stanu technicznego infrastruktury liniowej i punktowej. Celem utworzenia proponowanego przez nasz kraj korytarza towarowego nr 11 jest promowanie kolei jako środka transportu w międzynarodowych przewozach towarowych, poprawa konkurencyjności transportu kolejowego oraz lepsze wykorzystanie istniejącej przepustowości dla towarowych przewozów międzynarodowych. Bliska współpraca ministerstw właściwych ds. transportu, zarządców infrastruktury z Węgier, Polski, Słowacji i Słowenii powinna zapewnić skuteczne osiągnięcie celu, jakim jest nowy korytarz. Spotkanie zorganizowane 23 marca 2016 roku z inicjatywy PKP Polskich Linii Kolejowych SA zapoczątkowało współpracę zarządców infrastruktury i organu alokującego z tych czterech krajów. Współdziałanie umożliwi utworzenie struktury zarządzającej korytarza, opracowanie niezbędnych dokumentów i wypracowanie wspólnej oferty w zakresie alokowania przepustowości infrastruktury do obsługi międzynarodowego ruchu towarowego, w łańcuchach logistyczno–transportowych, na szlakach łączących nasz kraj z basenami Morza Egejskiego i Morza Czarnego bądź z hubami pośrednimi. Na terenie polski trwają obecnie intensywne prace modernizacyjne na liniach C-E 59 oraz C-E 65.

Najważniejsze szlaki kolejowe i drogowe tworzą kręgosłup systemu transportowego kraju. Punktami integrującymi poszczególne fragmenty łańcucha transportowego są terminale kontenerowe i centra logistyczne. Jednak obszary, na których one funkcjonują, to najczęściej już nie tylko sama infrastruktura logistyczna, ale także miejsca występowania tzw. specjalnych stref ekonomicznych, parków przemysłowych i technologicznych czy wolnych obszarów celnych, które dzięki szeregom udogodnień (podatkowym, ekonomicznym, technologicznym czy komunikacyjnym) mogą i przyciągają przedsiębiorców, aktywizując gospodarczo obszary. W planowaniu przestrzennym obszarów przemysłowych należy przewidywać przyszłą obsługę transportową, zgodną z zaleceniami polityki transportowej UE. Niestety w procesie planowania zapomina się, aby w przyszłości obszary te miały zapewnioną obsługę także poprzez transport kolejowy. Należy zaznaczyć, że rynek przewozów intermodalnych to rynek transportowy o ogromnych możliwościach. Wzrastające potrzeby transportowe wraz z postępem gospodarczym wpływają na dynamiczny wzrost popytu na przewozy intermodalne. Szansą na zwiększenie dynamiki i przyspieszenie rozwój transportu intermodalnego może być modernizacja już istniejących oraz budowa nowych terminali kontenerowych i centrów logistycznych. Usytuowane poza terenami aglomeracji miejskich pozwolą na prawidłową obsługę transportową i zarazem na usystematyzowanie przepływów potoków ładunków.

Terminal jest podstawowym elementem infrastruktury logistycznej umożliwiającym rozpoczęcie procesu przewozowego ładunków w kontenerach. Bez tego typu obiektów nie ma mowy o rozwoju przewozów intermodalnych. Istotnym elementem strategii budowania sieci terminali kontenerowych jest właściwe uwidocznienie ich oferty na rynku w przemyśle, firmach transportowych, a przede wszystkim u spedytatorów. Wsparcie lokalnych administracji i właściwa promocja umożliwiają stosunkowo sprawne rozpoczęcie działalności. Przy nowo oddanych do eksploatacji obiektach najczęściej problemem jest długotrwałe zbieranie wolumenu umożliwiającego ich rentowne funkcjonowanie, również w przypadku rozbudowywanych obiektów, często z dużymi, niewykorzystanymi zdolnościami przeładunkowymi w początkowych latach od ukończenia inwestycji. Dla zapewnienia stosownego wzrostu potoków ładunków konieczne jest właściwe umiejscowienie terminali. Szczególnie istotne jest realizowanie obiektów w miejscach o znacznym uprzemysłowieniu (strefy ekonomiczne i przemysłowe, duże aglomeracje miejskie), jak również w pobliżu ważnych ciągów komunikacyjnych (międzynarodowe korytarze transportowe, linie kolejowe o znaczeniu międzynarodowym, autostrady bądź drogi międzynarodowe). Takimi punktami generującymi duże potoki są przede wszystkim porty morskie. Budowa terminali w takich miejscach daje możliwość pełniejszego włączenia się Polski w europejską sieć przewozów intermodalnych, zarówno w relacjach importowo–eksportowych, jak i tranzytowych, co w efekcie procentuje wzrostem przewozów intermodalnych wewnątrz kraju.

Posumowanie

Ważnym aspektem związanym z budową lub modernizacją terminali intermodalnych jest zapewnienie wzrostu jakości obsługi, możliwości składowania jednostek intermodalnych oraz rozszerzanie zakresu usług logistycznych. Są to elementy mogące decydować o wyborze transportu kontenerów z udziałem kolei. Polityka Unii Europejskiej w zakresie transportu zmierza do równomiernego rozwoju gospodarczego poszczególnych gałęzi transportu oraz wzmocnienia udziału jego ekologicznych form, liberalizacji rynku przewozów kolejowych, jak również zniesienia barier technicznych utrudniających płynny ruch kolejowy przez granice państw członkowskich. Kierunki te są uznawane jako priorytety we wspólnej polityce transportowej. Swobodny przepływ towarów i usług jest fundamentem jednolitego rynku europejskiego. Jego stworzenie nie jest możliwe bez odpowiedniego, systemowego wsparcia logistycznego. Jednym z istotnych warunków funkcjonowania rynku jest wymóg interoperacyjności systemu transportowego (spójności systemów). Zniesienie barier w transporcie wielogałęziowym jest istotnym czynnikiem wpływającym na czas i cenę przewozu ładunku. Niwelowanie barier na styku dwóch systemów możemy osiągnąć poprzez stosowanie odpowiednich technologii transportu, a więc również przewozów intermodalnych.