

Leszek Mindur, Alina Lipińska-Słota

Przewozy ładunków w Polsce transportem kolejowym w komunikacji międzynarodowej na kierunkach wschód – zachód – wschód

Transformacja społeczno-gospodarcza w Polsce spowodowała zasadnicze zmiany w handlu zagranicznym. Zmieniła się struktura geograficzna, czego efektem była reorientacja obrotów ze Wschodu na Zachód. Nastąpiło zwiększenie udziału krajów rozwiniętych – zwłaszcza Unii Europejskiej (z 25% w 1989 r. do ok. 70% w 2001 r.) – kosztem krajów Europy Środkowej i Wschodniej. Szczególnie dynamicznie zwiększały się obroty z Niemcami, które stały się pierwszym partnerem handlowym Polski – w 2006 r. ponad 27% eksportu kierowano do Niemiec, a udział importu z tego kraju stanowił 24% całego importu Polski.

Konsekwencją tej reorientacji w handlu zagranicznego była między innymi zmiana wielkości przewozów towarowych na kierunkach wschód – zachód – wschód.

Wielkość i struktura kolejowych przewozów towarowych w latach 2002–2006

Wielkość przewozów ładunków w komunikacji międzynarodowej według gałęzi transportu i rodzajów komunikacji przedstawiono w tabeli 1.

Największe przewozy ładunków w komunikacji międzynarodowej – zarówno w eksporcie, imporcie, jak i w tranzycie – wykonywane są transportem kolejowym (w omawianym okresie stanowiły ponad 55% ogółu przewozów), przy czym w 2006 r. były one o ponad 16% większe niż w 2002 r.

W analizowanym okresie najwyższym tempem wzrostu charakteryzował się 2006 r., kiedy to przewozy kolejowe zwiększyły

się o 14%, podczas gdy tempo wzrostu przewozów wszystkimi gałęziami transportu wynosiło ok. 26%. O takim tempie wzrostu zdecydowało zwiększenie przewozów transportem drogowym – w 2006 r. w porównaniu z 2002 r. były one większe o 56%.

Zdecydowanie zmniejszyło się znaczenie przewozów żegluga śródlądową (około 1,5% w strukturze przewozów w 2006 r. wobec 2,5% w 2002 r.). Przewozy ładunków dokonywane tą gałęzią transportu były mniejsze o 13% w porównaniu z 2002 r.

Wprawdzie z przedstawionych danych wynika, że dominujące wśród przewozów realizowanych środkami poszczególnych gałęzi transportu były przewozy wykonywane środkami transportu kolejowego, jednak ich udział w ogólnej strukturze przewozów się zmniejszał. W 2006 r. przewozy kolejowe stanowiły 58,6% wszystkich przewozów, podczas gdy w 2002 r. wynosiły aż 68,7%. Zwiększył się natomiast udział transportu drogowego – z 32,8% w 2002 r. do 39,9% w 2006 r.

Towarowe przewozy kolejowe na kierunku wschód – zachód – wschód

Przewozy ładunków wykonywane przez spółkę PKP CARGO w latach 2002–2006 stanowiły ponad 96% ogółu przewozów kolejowych i dlatego są reprezentatywne dla wszystkich przewozów transportem kolejowym (ze względu na brak danych od innych przewoźników kolejowych przeprowadzenie analizy międzynarodowych przewozów towarowych było możliwe jedynie w odniesieniu do przewozów wykonanych przez PKP CARGO S.A.).

Wielkości przewozów towarowych wykonanych przez PKP CARGO S.A. w komunikacji międzynarodowej na kierunkach wschód – zachód – wschód w latach 2002–2006 przedstawiono w tabelach 2–6.

Tabela 1

Przewozy ładunków w komunikacji międzynarodowej według gałęzi transportu w latach 2002–2006

Gałąź transportu	Eksport				Import				Tranzyt			
	2002	2004	2005	2006	2002	2004	2005	2006	2002	2004	2005	2006
	[tys. t]											
Kolejowy ogółem	41 379	35 478	39 076	41 222	23 033	31 770	27 599	33 805	5601	4933	4893	6270
w tym PKP CARGO	41 229	35 012	38 495	39 559	22 832	31 492	27 143	25 820	5534	4929	4887	6140
Drogowy	17 608	19 612	21 286	27 730	17 146	17 265	19 531	25 318	641	1148	2019	2268
Żegluga śródlądowa	1 710	1 832	2 086	1 824	208	386	588	300	562	68	27	25
Razem	60 967	56 922	62 448	70 776	40 387	49 421	47 718	59 423	6804	6149	6939	8563

Źródło: Roczniki statystyczne GUS. Transport – wyniki działalności za lata 2002–2007.

Przewozy towarowe PKP CARGO S.A. w eksporcie i imporcie

Przewozy	2002		2003		2004		2005		2006		Dynamika		
	[tys. t]	[%]	[tys. t]	[%]	[tys. t]	[%]	[tys. t]	[%]	[tys. t]	[%]	04/02	05/04	06/05
Eksport ogółem	41 229	100	40 953	100	35 015	100	38 495	100,00	39 559	100	0,86	1,10	1,03
w tym na: zachód	9 243	22	12 260	25	10 196	29	9 739	25,00	9 349	24	0,83	0,96	0,96
wschód	16	0	17	0	46	0	42	0,11	39	0	2,71	0,92	0,93
Import ogółem	22 832	100	27 892	100	31 492	100	27 143	100	25 820	100	1,13	0,86	0,95
w tym: z zachodu	2 778	12	2 628	9	2 410	8	3 227	12	4 872	19	0,92	1,34	1,51
ze wschodu	7 044	31	9 593	34	12 800	41	12 677	47	12 695	49	1,33	0,99	1,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP CARGO S.A.; Rocznik Statystyczny GUS. Transport – wyniki działalności za lata 2002–2004.

Tabela 3

Przewozy towarowe PKP CARGO S.A. w eksporcie i imporcie na kierunku wschodnim

Przewozy	Lata					Dynamika			
	2002	2003	2004	2005	2006	03/02	04/03	05/04	06/05
Eksport	15 500	16 848	45 481	42 297	39 337	1,09	2,70	0,93	0,93
w tym intermodalne	2 690	3 095	1 659	1 775	1 899	1,15	0,54	1,07	1,07
Import	7 043 734	9 592 611	12 799 599	12 677 073	12 695 601	1,36	1,33	0,99	1,00
w tym intermodalne	13 171	33 966	79 628	85 202	91 166	2,58	2,34	1,07	1,07
Razem	7 059 234	9 609 459	12 845 380	12 719 371	12 734 938	1,36	1,34	0,99	1,00
w tym intermodalne	15 861	37 061	81 287	86 977	93 065	2,34	2,19	1,07	1,07

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP CARGO S.A.

Tabela 4

Przewozy towarowe PKP CARGO S.A. w eksporcie i imporcie na kierunku zachodnim (przez kolejowe przejścia na zachodniej granicy Polski)

Przewozy	Lata					Dynamika			
	2002	2003	2004	2005	2006	03/02	04/03	05/04	06/05
Eksport	9 243 043	10 260 108	10 195 801	9 739 085	9 349 784	1,11	0,99	0,96	0,96
w tym intermodalne	254 854	291 086	302 451	335 721	372 650	1,14	1,04	1,11	1,11
Import	2 777 876	2 628 094	2 409 832	3 227 283	4 872 826	0,95	0,92	1,34	1,51
w tym intermodalne	530 874	542 409	530 950	849 520	1 359 232	1,02	0,98	1,60	1,60
Razem	12 020 919	12 888 202	12 605 633	12 966 369	14 222 610	1,07	0,98	1,03	1,10
w tym intermodalne	785 728	833 495	833 401	1 185 241	1 731 882	1,06	1,00	1,42	1,46

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP CARGO S.A.

Tabela 5

Przewozy towarowe PKP CARGO S.A. w tranzycie na kierunku zachód-wschód

Przewozy tranzytowe	Lata					Dynamika			
	2002	2003	2004	2005	2006	03/02	04/03	05/04	06/05
Z zachodu	674 484	542 859	687 148	690 584	694 037	0,80	1,27	1,01	1,01
w tym intermodalne	279 689	202 974	213 846	b.d.	b.d.	0,73	1,05	b.d.	b.d.
Ze wschodu	654 219	509 374	646 702	649 936	653 185	0,78	1,27	1,01	1,01
w tym intermodalne	274 367	199 682	208 941	b.d.	b.d.	0,73	1,05	b.d.	b.d.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP CARGO S.A.

Tabela 6

Przewozy towarowe PKP CARGO S.A. w tranzycie na kierunku wschód-zachód

Przewozy tranzytowe	Lata					Dynamika			
	2002	2003	2004	2005	2006	03/02	04/03	05/04	06/05
Ze wschodu	157 856	125 407	151 052	143 499	136 324	0,79	1,20	0,95	0,95
w tym intermodalne	52 347	42 577	37 662	26 363	22 409	0,81	0,88	0,70	0,85
Z zachodu	157 856	125 407	151 052	143 499	136 324	0,79	1,20	0,95	0,95
w tym intermodalne	52 347	42 577	37 662	26 363	22 409	0,81	0,88	0,70	0,85

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP CARGO S.A.

Przewóz ładunków eksportowanych w latach 2002–2004 charakteryzował się tendencją spadkową, natomiast w 2005 r. odnotowano 10% wzrost. Tendencja ta – jednak w mniejszej skali – utrzymywała się również w 2006 r. (3%). Z przeprowadzonej według kierunków geograficznych analizy przewozów towarów eksportowanych wynika, że zdecydowanie więcej ładunków przewożonych było transportem kolejowym na kierunku zachodnim. W badanym okresie stanowiły one 26% ogółu eksportowanych towarów, podczas gdy na kierunku wschodnim – 0,08%. Należy jednak podkreślić, że przewozy towarów eksportowanych na kierunku zachodnim – poczynając od 2004 r. – z roku na rok się zmniejszały, natomiast w kierunku wschodnim w pierwszych trzech latach zwiększały się, natomiast w latach 2005–2006 wykazywały tendencję malejącą (w 2006 r., w porównaniu z 2004 r. były mniejsze o ok. 15%).

W przypadku przewozów towarów importowanych w całym analizowanym okresie zdecydowanie przeważał import z kierunku wschodniego (52% ogółu przewozów). Jego wielkość do 2004 r. wykazywała tendencję wzrostową (82%), natomiast w kolejnych latach wielkość przewozów ustabilizowała się na zbliżonym poziomie. Wielkość przewozów towarów importowanych z Zachodu – po spadku w 2003 i 2004 r. – zwiększała się w kolejnych latach i w 2006 r. była o 100% większa niż w 2004 r.

Wielkość i struktura kolejowych przewozów w eksporcie z Polski na kierunku zachodnim

Wielkość i strukturę towarową przewozów kolejowych, realizowanych przez PKP CARGO S.A., w eksporcie z Polski na kierunku zachodnim przez przejścia graniczne przedstawiono w tabelach 7 i 8.

Dominującą rolę w realizacji przewozów kolejowych w eksporcie na kierunku zachodnim w badanym okresie miały trzy przejścia graniczne:

- Bielawa Dolna – Horka,
- Gubin – Guben (28,3% przewozów),
- Rzepin – Frankfurt Oder (16,5% przewozów).

W 2006 r. przez te przejścia przemieszczono 94,8% ogólnej wielkości ładunków na kierunku zachodnim, przy czym przez przejście Bielawa Dolna – Horka wykonano 50% przewozów, przez przejście Gubin – Guben 28,3%, a przez Rzepin – Frankfurt Oder 16,5%.

Na pozostałych przejściach granicznych w eksporcie na kierunku zachodnim w latach 2002–2006 została wykonana minimalna ilość przewozów (poniżej 5%).

Do podstawowych towarów przewożonych transportem kolejowym w eksporcie do krajów Europy Zachodniej należą: węgiel kamienny i brunatny, kamień wszelki (przede wszystkim kruszywa budowlane) oraz stal i wyroby ze stali. Są to tradycyjne nieprzetworzone produkty masowe, które ze względu na skalę przewozów nie są szczególnie podatne zarówno na technologie intermodalne, jak i na przejęcie przez transport drogowy.

Ważną pozycją w przewozach są również towary z grupy „pozostałe ładunki” (tab. 8, grupa 17), w których występują wyroby typowe dla polskiego przemysłu, takie jak: meble i artykuły wyposażenia wnętrz, sprzęt gospodarstwa domowego oraz inne dobra konsumpcyjne, przeznaczone na rynek detaliczny.

Wielkość kolejowych przewozów w eksporcie z Polski na kierunku wschodnim

Wielkość i strukturę towarową przewozów kolejowych realizowanych przez PKP CARGO S.A. w eksporcie z Polski na kierunku wschodnim przez przejścia graniczne przedstawiono w tabelach 9–10.

Ze względu na specyfikę rynku wschodniego – rynek ten nie jest importerem surowców naturalnych, jak w przypadku krajów zachodnich, a eksport wykonywany transportem kolejowym przez główne przejścia graniczne: Trakiszki – Mockawa, Terespol – Brześć oraz Medyka – Mościska nie stanowi dużej masy przewozowej (patrz tab. 9). Dominują tutaj ładunki pozostałe, czyli tzw. dobra konsumpcyjne (meble, artykuły wyposażenia wnętrz), koks oraz węgiel brunatny i kamienny.

Tabela 7

Towarowe przewozy kolejowe w eksporcie na kierunku zachodnim przez poszczególne przejścia graniczne ogółem

Przejście graniczne	Rok				
	2002	2003	2004	2005	2006
	[t]				
Szczecin Gumieńce – Grambow	165 759	199 728	137 753	134 998	132 298
Szczecin Gumieńce – Tantow	33 623	6 387	2 760	2 705	2 651
Kostrzyn – Kietz	138 151	108 635	209 693	205 499	201 389
Rzepin – Frankfurt Oder	1 467 442	1 559 223	1 712 510	1 609 759	1 513 174
Gubin – Guben	1 824 153	2 199 516	2 552 494	2 578 019	2 603 799
Zasieki – Forst	81 159	250 414	147 276	144 330	141 444
Bielawa Dolna – Horka	4 802 324	5 936 205	5 433 315	4 998 650	4 598 758
Razem	9 243 043	10 260 108	10 195 801	9 673 961	9 193 512
w tym intermodalne	254 854	291 086	302 451	332 696	365 966

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP CARGO S.A.

Tabela 8

Przewozy kolejowe w eksporcie na kierunku zachodnim według grup towarów przez wszystkie przejścia graniczne ogółem

Grupa towarowa	Rok				
	2002	2003	2004	2005	2006
	[t]				
1 – węgiel kamienny	1 950 337	2 329 005	3 042 830	2 799 404	2 575 451
2 – koks, węgiel brunatny	2 392 705	2 871 326	1 861 780	1 871 089	1 880 444
3 – rudy i piryty	9 972	11 630	28 490	27 350	26 530
4 – kamień wszelki	1 559 668	1 573 025	1 547 021	1 485 140	1 440 586
5 – piasek	0	0	0	0	0
6 – ropa i przetwory	9 565	13 426	9 553	9 171	8 896
7 – metale i wyroby	1 599 197	1 744 390	1 872 247	1 741 190	1 619 306
8 – cegła wszelka	13 550	330	0	0	0
9 – cement	136 216	33 687	48 307	46 375	44 983
10 – nawozy sztuczne	67 910	144 280	61 264	58 813	57 049
11 – inne artykuły chemiczne	480 952	386 838	466 594	447 930	434 492
12 – zboża	49 810	4 503	0	0	0
13 – ziemniaki	0	0	0	0	0
14 – buraki cukrowe	1 040	1 571	837	804	779
15 – inne płody rolne	5 432	7 322	23 483	22 544	21 867
16 – drewno i wyroby	182 535	258 906	310 324	297 911	288 974
17 – pozostałe ładunki	529 300	588 783	620 463	595 644	577 775
18 – przewozy intermodalne	254 854	291 086	302 451	335 721	372 650
Razem	9 243 043	10 260 108	10 195 801	9 739 085	9 349 784

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP CARGO S.A.

Tabela 9

Przewozy kolejowe w eksporcie na kierunku wschodnim przez poszczególne przejścia graniczne

Przejście graniczne	Rok				
	2002	2003	2004	2005	2006
	[t]				
Trakiszki – Mockawa	11 008	11 340	14 222	13 511	12 835
Kuźnica Białostocka – Łosośna	2 065	556	239	227	216
Terespol – Brześć	2 327	3 685	4 325	4 109	3 903
Dorohusk – Jagodzin	45	150	1 826	1 735	1 648
Medyka – Mościska	55	1 117	24 869	23 626	22 444
Razem	15 500	16 848	45 481	43 207	41 047
w tym intermodalne	2 690	3 095	1 659	1 742	1 829

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP CARGO S.A.

Tabela 10

Przewozy kolejowe w eksporcie na kierunku wschodnim według grup towarów przez wszystkie przejścia graniczne

Grupa towarowa	Rok				
	2002	2003	2004	2005	2006
	[t]				
1 – węgiel kamienny	7 212	9 495	4 068	3 946	3 709
2 – koks, węgiel brunatny	1 928	1 702	1 627	10 575	9 834
3 – rudy i piryty	0	0	0	0	0
4 – kamień wszelki	0	0	368	357	336
5 – piasek	0	0	0	0	0
6 – ropa i przetwory	0	0	0	0	0
7 – metale i wyroby	1 562	324	2 028	1 967	1 849
8 – cegła wszelka	0	100	0	0	0
9 – cement	0	0	0	0	0
10 – nawozy sztuczne	0	40	1 826	1 771	1 700
11 – inne artykuły chemiczne	52	482	5 316	6 345	5 892
12 – zboża	0	0	0	0	0
13 – ziemniaki	0	0	0	0	0
14 – buraki cukrowe	0	0	0	0	0
15 – inne płody rolne	45	250	251	244	237
16 – drewno i wyroby	0	149	2 797	2 629	2 471
17 – pozostałe ładunki	2 011	1 211	2 541	12 689	11 407
18 – przewozy intermodalne	2 690	3 095	1 659	1 775	1 899
Razem	15 500	16 848	45 481	42 298	39 336

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP CARGO S.A.

Przewozy płodów rolnych i artykułów spożywczych są wykonywane prawie wyłącznie przez przewoźników drogowych.

Wielkość przewozów towarowych w imporcie do Polski z kierunku zachodniego

Wielkość importu towarów z Europy Zachodniej transportem kolejowym kształtowała się na dużo niższym poziomie niż eksport do wymienionej grupy krajów. Import z tego kierunku stanowi zaledwie 1/5 eksportu i przede wszystkim są to towary wysoko przetworzone. Wielkość i rodzaje towarów przewożonych w imporcie do Polski z kierunku zachodniego przedstawiono w tabelach 11–12.

Wielkość przewozów towarowych w imporcie do Polski z kierunku wschodniego

W imporcie towarów ze Wschodu do Polski występuje analogiczna sytuacja jak w przypadku polskiego eksportu na Zachód. Naj-

Tabela 11

Przewozy kolejowe w imporcie z kierunku zachodniego przez poszczególne przejścia graniczne

Przejście graniczne	Rok				
	2002	2003	2004	2005	2006
	[t]				
Szczecin Gumieńce – Grambow	320 277	272 618	208 373	233 378	261 383
Szczecin Gumieńce – Tantow	399 006	299 184	178 306	199 703	223 667
Kostrzyn – Kietz	88 537	73 792	69 555	77 902	87 250
Rzepin – Frankfurt Oder	1 248 728	1 291 080	1 296 451	1 452 025	1 626 268
Gubin – Guben	22 821	35 479	35 740	40 029	44 832
Zasieki – Forst	24 411	11 728	21 328	23 887	26 754
Bielawa Dolna – Horka	674 096	644 213	600 079	672 088	752 739
Razem	2 777 876	2 628 094	2 409 832	2 699 012	3 022 893
w tym: przewozy intermodalne	530 874	542 409	530 950	594 664	666 024

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP CARGO S.A.

Tabela 12

Przewozy kolejowe w eksporcie na kierunku wschodnim według grup towarów

Grupa towarowa	Rok				
	2002	2003	2004	2005	2006
	[t]				
1 – węgiel kamienny	139	531	2 478	2 726	2 998
2 – koks, węgiel brunatny	1 163	259	2 265	2 492	2 741
3 – rudy i piryty	0	251	0	0	0
4 – kamień wszelki	95 857	168 221	189 064	472 660	1 417 980
5 – piasek	0	669	110	121	133
6 – ropa i przetwory	347 660	267 596	65 662	72 228	79 451
7 – metale i wyroby	307 335	368 439	463 036	555 643	611 208
8 – cegła wszelka	0	0	0	0	0
9 – cement	17 664	1 156	0	0	0
10 – nawozy sztuczne	186 123	173 339	189 660	208 626	229 489
11 – inne artykuły chemiczne	544 799	512 417	376 064	413 670	455 037
12 – zboża	143 282	4 400	18 490	20 339	22 373
13 – ziemniaki	0	0	0	0	0
14 – buraki cukrowe	0	0	0	0	0
15 – inne płody rolne	81 510	55 630	43 179	47 497	52 247
16 – drewno i wyroby	106 495	83 703	102 607	112 868	124 154
17 – pozostałe ładunki	414 975	449 074	426 267	468 894	515 783
18 – przewozy intermodalne	530 874	542 409	530 950	849 520	1 359 232
Razem	2 777 876	2 628 094	2 409 832	3 227 283	4 872 826

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP CARGO S.A.

większą pozycję stanowią surowce – rudy i piryty, węgiel, ropa oraz inne surowce naturalne oraz artykuły chemiczne dla naszego przemysłu.

Wielkość i rodzaje towarów przewożonych transportem kolejowym w imporcie do Polski z kierunku wschodniego przez wszystkie przejścia graniczne przedstawiono w tabelach 13–14.

Kolejowe przewozy tranzytem na kierunku zachód – wschód przez stacje wejścia na sieć PKP na zachodniej granicy Polski

Ze względu na specyfikę przewozów, nie jest możliwe podanie wejścia i wyjścia każdej przesyłki przewożonej tranzytem przez sieć PKP, w tzw. systemie „parowym”, czyli w pełni zbilansowanych.

Tabela 13

Przewozy kolejowe w imporcie z kierunku wschodniego przez poszczególne przejścia graniczne

Przejście graniczne	Rok				
	2002	2003	2004	2005	2006
	[t]				
Trakiszki – Mockawa	137 468	166 108	208 857	240 186	276 213
Siemianówka – Świstocz	682 221	1 040 190	1 039 463	1 091 436	1 146 008
Kuźnica Białostocka – Łosośna	641 160	1 022 164	1 185 051	1 540 566	2 002 736
Czeremcha – Brześć	269	0	0	0	0
Terespol – Brześć	2 060 710	2 777 547	3 682 510	3 535 210	3 393 801
Dorohusk – Jagodin	619 605	852 646	1 132 197	1 188 807	1 248 247
Hrubieszów – Izow	107 126	225	0	0	0
Medyka – Mościska	2 659 715	3 606 143	5 447 917	4 903 125	4 412 813
Werchrata – Rawa Ruska	135 460	127 588	103 604	186 487	335 677
Razem	7 043 734	9 592 611	12 733 533	12 685 817	12 815 496
w tym przewozy intermodalne	13 171	33 966	79 628	b.d.	b.d.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP CARGO S.A.

Tabela 14

Przewozy kolejowe w imporcie z kierunku wschodniego przez wszystkie przejścia graniczne według grup towarów

Grupa towarowa	Rok				
	2002	2003	2004	2005	2006
	[t]				
1 – węgiel kamienny	678 329	1 130 678	1 004 689	1 507 034	1 959 144
2 – koks, węgiel brunatny	2 859	0	74 198	66 778	60 100
3 – rudy i piryty	1 884 630	2 459 783	3 976 003	3 657 923	3 292 130
4 – kamień wszelki	312 835	582 512	739 630	665 667	599 100
5 – piasek	3 436	4 242	4 423	3 981	3 583
6 – ropa i przetwory	759 030	1 442 159	2 178 405	1 851 644	1 573 898
7 – metale i wyroby	471 279	443 918	643 433	965 150	1 447 724
8 – cegła wszelka	0	0	0	0	0
9 – cement	388 194	541 433	420 974	378 877	340 989
10 – nawozy sztuczne	503 994	434 607	547 622	520 241	494 229
11 – inne art. chemiczne	1 173 101	1 559 926	1 926 720	1 811 117	1 702 450
12 – zboża	22 209	84 717	44 321	39 889	35 900
13 – ziemniaki	0	0	0	0	0
14 – buraki cukrowe	0	0	0	0	0
15 – inne płody rolne	87 519	178 684	227 362	204 626	184 163
16 – drewno i wyroby	383 533	399 534	533 163	559 821	587 812
17 – pozostałe ładunki	359 615	299 752	399 028	359 125	323 213
18 – przewozy intermodalne	13 171	33 966	79 628	85 202	91 166
Razem	7 043 734	9 592 611	12 799 599	12 677 073	12 695 601

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP CARGO S.A.

Praktycznie należałoby pokazać każdy wagon przechodzący przez sieć PKP. Dlatego przedstawiono przewozy według stacji wejścia przesyłek na sieć PKP.

Dane o wielkości i strukturze towarowej przewozów kolejowych ogółem w tranzycie zachód – wschód przez zachodnie przejścia graniczne (jako stacje wejścia na sieć PKP) przedstawiono w tabelach 15–16.

Z analizy danych zamieszczonych w tabeli 15 wynika, że stacjami mającymi największe znaczenie w przewozach tranzytowych są: Rzepin (linia E20) – ponad 53% przewozów tranzytowych w 2006 r. oraz Bielawa Dolna (linia E30) – ponad 3% ogółu przewozów tranzytowych na wejściu na sieć PKP.

Tabela 15

Przewozy kolejowe w tranzycie zachód – wschód przez stacje wejścia PKP na zachodniej granicy Polski

Przejście graniczne	Rok				
	2002	2003	2004	2005	2006
	[t]				
Szczecin Gumieńce – Grambow	6 016	10 494	1 920	1 930	1 939
Szczecin Gumieńce – Tantow	15 746	3 194	3 692	3 710	3 729
Rzepin – Frankfurt Oder	617 137	487 861	619 773	663 157	666 473
Zasieki – Forst	6 338	1 555	30	31	31
Bielawa Dolna – Horka	8 982	6 270	21 287	21 755	21 864
Razem	674 484	542 859	687 148	690 584	694 037
w tym przewozy intermodalne	279 689	202 974	213 846	b.d.	b.d.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP CARGO S.A.

Tabela 16

Przewozy kolejowe w tranzycie zachód – wschód przez stacje wejścia na sieć PKP na zachodniej granicy Polski według grup towarów

Grupa towarowa	Rok				
	2002	2003	2004	2005	2006
	[t]				
1 – węgiel kamienny	0	0	0	0	0
2 – koks, węgiel brunatny	0	0	0	0	0
3 – rudy i piryty	0	0	642	674	708
4 – kamień wszelki	2 027	1 767	3 345	3 512	3 688
5 – piasek	217	161	349	366	385
6 – ropa i przetwory	110	123	405	425	447
7 – metale i wyroby	198 517	146 038	231 265	219 702	210 914
8 – cegła wszelka	227	630	439	461	484
9 – cement	0	41	8 991	9 441	9 913
10 – nawozy sztuczne	126	372	441	463	486
11 – inne artykuły chemiczne	63 445	84 401	99 073	108 980	119 878
12 – zboża	858	71	254	241	229
13 – ziemniaki	0	505	0	0	0
14 – buraki cukrowe	0	0	0	0	0
15 – inne płody rolne	6 157	4 750	4 125	3 919	3 723
16 – drewno i wyroby	4 167	4 578	4 880	5 124	5 380
17 – pozostałe ładunki	113 622	96 448	119 093	112 737	102 037
18 – przewozy intermodalne	279 689	202 974	213 846	224 538	235 765
Razem	674 484	542 859	687 148	690 584	694 037

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP CARGO S.A.

W wielkościach między wejściami na sieć PKP i wyjściami z sieci PKP istnieje różnica, która wynika z faktu, że część przewozów tranzytowych jest kierowana do portów morskich Trójmiasta i tam przeładowywana na transport morski, a część przewozów jest przekazywana na linię szerokotorową LHS.

W sumie przez linie kolejowe E20 i E30 realizowanych jest ponad 94% przewozów na kierunku zachód – wschód. Wynika z tego w sposób jednoznaczny, że rozwój tych korytarzy transportowych jest priorytetem dla właściciela infrastruktury, a także dla przewoźników kolejowych, szczególnie linii E20 obsługującej ponad 90% przewozów.

Mając jednak na uwadze przepustowość linii należy także brać pod uwagę inne linie będące alternatywą dla tych przewozów. Wielkość przewozów tranzytowych na kierunku zachód – wschód również jest wielkością, która może być zwiększona. Przewozy na poziomie niecałych 700 tys. t są jednak przewozami

Tabela 17

małymi i wymiana towarowa zachód – wschód w głównej mierze wykorzystuje albo inne środki transportu albo korytarze transportowe omijające Polskę.

Wielkość i struktura kolejowych przewozów towarowych w tranzycie wschód – zachód

Dane o wielkości i strukturze towarowej przewozów kolejowych realizowanych przez PKP CARGO S.A. w tranzycie Wschód – Zachód przez wschodnie przejścia graniczne (jako stacje wejścia na sieć PKP) ogółem przedstawiono w tabelach 17–18.

Najważniejszymi stacjami wejścia są: Terespol – Brześć – ponad 53% przewozów w 2006 r., Medyka – 29% oraz Dorohusk – ponad 13% ogółu przewozów w tym kierunku.

W przypadku przewozów tranzytowych na kierunku wschód – zachód masa przewozowa na wejściu pokrywa się całkowicie z wielkościami wyjścia przez zachodnie przejścia graniczne.

Niski poziom wielkości przewozów na tym kierunku wynika z:

- niestabilności gospodarki w krajach wschodnich i wpływ polityki na gospodarkę wciąż nie sprzyja rozwojowi wymiany gospodarczej na tym kierunku i w konsekwencji zwiększeniu przewozów kolejowych w obsłudze tej wymiany;

- tego, że PKP będąc tylko przewoźnikiem kolejowym przez sieć PKP nie ma wpływu na wybór środków transportu przez nadawców i odbiorców poza granicami kraju;
- braku długoterminowej polityki handlowej PKP;
- zbyt powolnego odnawiania taboru oraz infrastruktury kolejowej;
- wyższej konkurencyjności cenowej transportu drogowego.

Czynniki kształtujące popyt na usługi transportowe

Do najważniejszych czynników wewnętrznych (zarówno makro-, jak i mikroekonomicznych), kształtujących popyt na usługi transportowe należy zaliczyć [2]:

- wielkość Produktu Krajowego Brutto (aktualny poziom oraz prognozy wzrostu),
- zmiany w strukturze gospodarki,
- wielkość, strukturę i wartość obrotów handlu zagranicznego (eksport i import),
- poziom i struktura inwestycji,
- liczba mieszkańców kraju,
- poziom konsumpcji (obecny i przyszły),
- struktura wydatków gospodarstw domowych,
- zmiany w lokalizacji produkcji i osadnictwa w Polsce,
- stan infrastruktury transportowej,
- racjonalizacja wskaźników eksploatacyjnych poszczególnych gałęzi transportu,
- poziom wdrażania innowacyjnych technologii informacyjnych, przewozowych i przeładunkowych w sektorze transportu,
- budowa centrów logistycznych oraz nowoczesnych terminali intermodalnych,
- radykalna poprawa sytuacji finansowej sektora transportu kolejowego w Polsce oraz jego prywatyzacja,
- polityka transportowa państwa (instrumenty, narzędzia) i programy rozwoju infrastruktury transportowej.

Wskaźniki dynamiki popytu na międzynarodowe przewozy ładunków poszczególnymi gałęziami transportu są pochodną następujących czynników:

- intensywności wymiany handlowej w stosunku do PKB,

Przewozy kolejowe w tranzycie wschód – zachód przez poszczególne stacje wejścia na sieć PKP na wschodniej granicy Polski

Stacja wejścia	Rok				
	2002	2003	2004	2005	2006
	[t]				
Trakiszki – Mockawa	1 400	870	0	0	0
Siemianówka – Świsłocz	6 097	12 881	7 196	5 757	4 605
Kuźnica Białostocka – Łosośna	6 109	206	407	387	367
Zubki Białostocki – Berestowica	0	2 916	0	0	0
Terespol – Brześć	73 547	67 381	82 631	81 794	72 252
Dorohusk – Jagodzin	44 207	34 168	51 739	25 870	18 109
Hrubieszów – Izow	13 338	1 841	309	992	1 457
Medyka – Mościska	25 158	5 144	8 770	28 700	39 534
Razem	157 856	125 407	151 052	143 499	136 324
w tym przewozy intermodalne	52 347	42 577	37 662	b.d.	b.d.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP CARGO S.A.

Tabela 18

Przewozy kolejowe według grup towarowych w tranzycie wschód – zachód przez wszystkie stacje wejścia na sieć PKP na wschodniej granicy Polski

Grupa towarowa	Rok				
	2002	2003	2004	2005	2006
	[t]				
1 – węgiel kamienny	0	39	0	0	0
2 – koks, węgiel brunatny	3 348	1 610	2 840	2 414	2 100
3 – rudy i piryty	0	0	1 984	1 686	1 467
4 – kamień wszelki	0	0	0	0	0
5 – piasek	0	0	0	0	0
6 – ropa i przetwory	2 578	0	0	0	0
7 – metale i wyroby	26 249	23 243	42 093	78 925	81 795
8 – cegła wszelka	0	0	0	0	0
9 – cement	0	0	0	0	0
10 – nawozy sztuczne	1 474	1 926	422	359	403
11 – inne artykuły chemiczne	64 475	53 900	64 735	32 368	26 865
12 – zboża	175	0	0	0	0
13 – ziemniaki	0	0	0	0	0
14 – buraki cukrowe	0	0	0	0	0
15 – inne płody rolne	180	100	355	302	256
16 – drewno i wyroby	2 139	1 257	221	188	178
17 – pozostałe ładunki	4 891	755	740	895	850
18 – przewozy intermodalne	52 347	42 577	37 662	26 363	22 409
Razem	157 856	125 407	151 052	143 499	136 324

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP CARGO S.A.

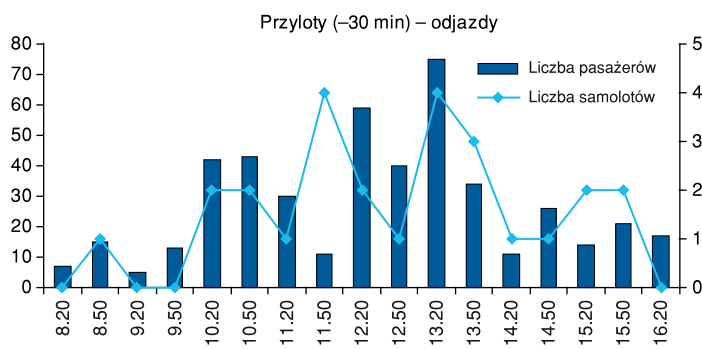
- kierunków geograficznych wymiany polskiego handlu zagranicznego,
- struktury towarowej wymiany przedsiębiorstw handlu zagranicznego (PHZ) na poszczególnych kierunkach,
- ewolucji średniej wartości 1 t towarów w obrotach PHZ,
- ekonomicznej atrakcyjności ofert handlowych przewoźników drogowych i kolejowych w obsłudze międzynarodowych przewozów,
- aktywności zagranicznych przewoźników w zakresie wykorzystywania gestii transportowej w ramach kontraktów PHZ.

Dokończenie na s. 61 >

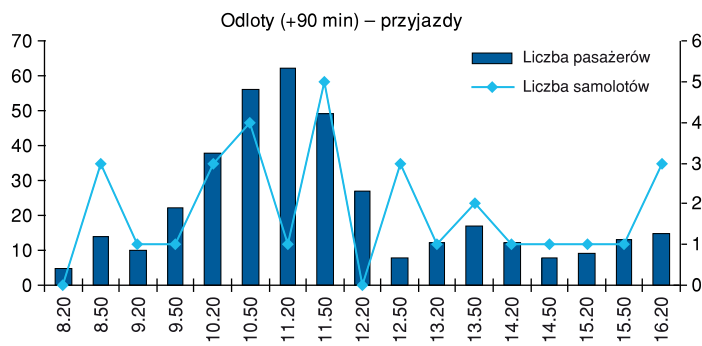
- [2] Studium wykonalności *Wykorzystanie linii kolejowych w układzie komunikacyjnym miasta*. Politechnika Krakowska 1999.
- [3] Suder P.: *Badanie opinii pasażerów do projektowanego kolejowego połączenia Międzynarodowego Portu Lotniczego w Balicach z centrum Krakowa*. Praca dyplomowa, Politechnika Krakowska 2004.
- [4] Wacławski I., Piwowar B.: *Poprawa dostępności lotnisk z wykorzystaniem transportu kolejowego*. Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP Oddział w Krakowie nr 136, Kraków 2007.
- [5] www.komunikacja.krakow.pl
- [6] www.krakow-balice.com.pl
- [7] www.krakownews.pl
- [8] www.malopolskie.pl
- [9] www.pasazer.com
- [10] www.transportszynowy.pl
- [11] www.ttg.com.pl
- [12] www.tur-info.pl
- [13] www.wikipedia.org

Autorka

dr inż. Jolanta Żurowska
Politechnika Krakowska
Zakład Organizacji i Ekonomiki Transportu



Rys. 7. Zależność liczby pasażerów odjeżdżających od liczby przylatujących samolotów



Rys. 8. Zależność liczby pasażerów przyjeżdżających od liczby odlatujących samolotów

➤ Dokończenie ze s. 51

Do najważniejszych czynników zewnętrznych mających wpływ na kształtowanie popytu na usługi transportowe należy zaliczyć:

- warunki funkcjonowania polskiej gospodarki w UE,
- zakończenie procesu liberalizacji międzynarodowych i kabotażowych rynków transportowych,
- tendencje rozwoju przewozów tranzytowych przez terytorium Polski,
- ewolucja cen paliw,
- wdrażanie instrumentów europejskiej polityki zrównoważonego rozwoju transportu.

Należy podkreślić, że popyt na międzynarodowe przewozy ładunków obcych (w tranzycie przez terytorium Polski) zależy w głównej mierze od zewnętrznych czynników makroekonomicznych, a jedynie dodatkowo od aktywności polskich przewoźników i ich atrakcyjności na międzynarodowych rynkach transportowych.

Podsumowanie – najważniejsze zjawiska i trendy w polskim transporcie

Do najważniejszych zjawisk i trendów w polskim transporcie w ostatnich latach należy zaliczyć:

- kontynuację tendencji wzrostu udziału transportu drogowego w przewozach towarowych;
- zmniejszenie udziału kolei w przewozach towarowych i pasażerskich, głównie na korzyść transportu drogowego;
- stabilizację przewozów kombinowanych/intermodalnych, przy bardzo niskim udziale tego podsystemu transportowego na rynku transportowym;
- stabilizację wielkości przewozów morskich (choć w 2006 r. odnotowano drastyczne zmniejszenie przewozów ładunków że-

glugą morską w stosunku do 2005 r., tj. z 22,5 do 9,3 mln t, czyli o blisko 58%);

- w ostatnich latach odnotowano stałe zwiększenie przewozów ładunków w żegludzie morskiej bliskiego zasięgu (zwłaszcza w przewozach promowych);
- kontynuacja trendu znacznego zwiększenia motoryzacji;
- skokowe zwiększenie przewozów pasażerskich w transporcie lotniczym;
- rosnące wymagania użytkowników pod adresem poszczególnych podsystemów transportowych (niezawodność, bezpieczeństwo, czas dostawy, pewność, częstotliwość, niskie koszty itp.).



Literatura

- [1] Przewozy multimodalne ładunków zjednostkowanych w Polsce, w relacji Zachód-Wschód i Wschód-Zachód, Projekt Badawczy Komitetu Badań Naukowych nr 1587/T12/2005/28 wykonany przez zespół pracowników naukowych ILiM oraz innych ośrodków naukowych w kraju od 1.06.2005 do 31.05.2007 r. pod kier. L. Mindura
- [2] Europa – Azja. Gospodarka, transport (pod red. L. Mindura). ILiM, Poznań 2007.

Autorzy

prof. zw. dr hab. Leszek Mindur – pracownik wyższych uczelni, wiceprzewodniczący Komitetu Transportu PAN
prof. dr hab. inż. Alina Lipińska-Słota – Katedra Transportu Akademii Ekonomicznej w Katowicach