

Maciej LISOWSKI

ŚRODKOWOEUROPEJSKI KORYTARZ TRANSPORTOWY SZANSĄ NA OŻYWIENIE GOSPODARCZE ZACHODNIEJ POLSKI

Streszczenie

W artykule przedstawiono podstawowe wiadomości dotyczące korytarzy transportowych. Podano warunki jakie powinien spełniać korytarz transportowy oraz porozumienia międzynarodowe normujące powstawanie korytarzy. Wymieniono korytarze przebiegające przez teren Polski, ze szczególnym uwzględnieniem korytarza CETC-ROUTE65. Podkreślono znaczenie gospodarcze tego korytarza dla regionów, przez które przebiega. Przedstawiono również niezbędne przedsięwzięcia, jakie należy podjąć w celu pełnego wykorzystania tego kierunku przepływu strumienia ładunków.

WSTĘP

Korytarz transportowy to ciąg komunikacyjny o znaczeniu międzynarodowym. W ciągu tym znajdują się co najmniej dwie drogi różnych gałęzi transportu o odpowiednich parametrach technicznych z rozmieszczonymi na nich węzłami. We współczesnym rozumieniu jest nim szeroka, nawet na kilkaset kilometrów, wiązka równoległych do siebie szlaków. Zatem korytarzem nie musi być autostrada i sąsiadująca z nią linia kolejowa lub rzeka. Najściślej korytarzem transportowym nazywa się wytyczony szlak kolejowy, drogowy lub łączony, ułatwiający przewóz towarów poprzez eliminację ograniczeń, wąskich gardeł, takich jak przejścia graniczne, jednopoziomowe skrzyżowania, przejazdy przez miasta oraz wszelkie czynniki mogące spowolnić proces transportowy. W związku z tą ostatnią definicją, z korytarzem transportowym związane są takie pojęcia jak transport intermodalny, multimodalny i bimodalny.

Transport intermodalny jest to przewóz ładunków wykorzystujący więcej niż jedną gałąź transportu. Najważniejszą regułą jest wykorzystanie tylko jednej jednostki ładunkowej, np. kontenera lub nadwozia wymiennego, na całej trasie przewozów [7].

Transport multimodalny jest przewozem towarów przez więcej niż jeden środek różnych gałęzi transportu (np. samochodowy i kolejowy lub morski, kolejowy i samochodowy) na podstawie jednej umowy o przewóz [9].

Transport bimodalny polega na wykorzystaniu dwóch środków transportu (drogowego i kolejowego) bez stosowania przeładunku ładunku [8].

Na podstawie danych statystycznych, największy udział w przewozie ładunków ma transport samochodowy (82%) a po nim znacznie mniejszy, kolejowy (16%). Po jednym procencie przypada na transport śródlądowy i morski. Jak zatem widać należałoby zintensyfikować działania na rzecz rozwoju transportu kolejowego, a w szczególności żeglugi śródlądowej. Powstanie korytarza transportowego w odpowiednim miejscu może spowodować doinwesto-

wanie infrastruktury zaniedbanych gałęzi transportu oraz rozwój gospodarczy terenów, przez które przebiega.

1. CEL TWORZENIA KORYTARZY TRANSPORTOWYCH

Transport jest jednym z najważniejszych sektorów gospodarki państw Unii Europejskiej. Jego sprawne funkcjonowanie decyduje w dużej mierze o efektywności gospodarowania. Nakłady inwestycyjne na transport i infrastrukturę transportową w UE stanowią około 1% unijnego PKB. Ponadto w sektorze transportowym UE zatrudnienie znajduje około 6% ludności zawodowo czynnej. Wspólna polityka transportowa Unii europejskiej opiera się m.in. na zasadach dotyczących [1]:

- międzynarodowego tranzytu towarów,
- warunków formalno-prawnych dotyczących wykonywania usług transportowych przez przewoźników na terytorium państwa członkowskiego, w którym nie mają siedziby,
- technologii zwiększających bezpieczeństwo transportu.

Odpowiednie akty prawne i uregulowania legislacyjne pozwoliły na swobodny przepływ towarów. Jediną przeszkodą stały się elementy liniowe (szlaki komunikacyjne) i elementy punktowe (porty drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie i śródlądowe) dostępnej infrastruktury komunikacyjnej [2].

Głównym celem tworzenia wspólnych sieci transportowych są:

- poprawa przepustowości infrastruktury transportowej,
- stworzenie zintegrowanej sieci transportowej,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu,
- rozwój infrastruktury usługowej,
- dostosowanie sieci komunikacyjnej do standardów Unii Europejskiej.

Aby zrealizować powyższe cele, ratyfikowane zostały liczne umowy sukcesywnie wprowadzane przez kolejne kraje Europy. W szczególności są to [3]:

- Europejska umowa o głównych międzynarodowych arteriach drogowych (1975) – AGR (European Agreement on Main International Traffic Arteries) dotycząca obowiązku uwzględniania w narodowych planach rozbudowy infrastruktury drogowej oraz nakazująca przestrzegać zalecenia i strategię w zakresie uzgodnionych kierunków przebiegu dróg kołowych międzynarodowego znaczenia oraz uzgodnione parametry techniczne;
- Umowa europejska o głównych europejskich liniach kolejowych (1985) – AGC (European Agreement on Main International Railway Lines) mówiąca o obowiązku modernizacji i budowy swoich linii kolejowych o znaczeniu międzynarodowym zgodnie z ogólnymi zaleceniami i standardami;
- Umowa europejska o ważniejszych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (1991) – AGTC (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Instalations) określająca główne linie transportu kombinowanego wykorzystywane do przewozu kontenerów i naczep samochodowych; w umowie tej zaznaczone jest również, że państwa, które ją podpisały zobowiązują się do ochrony środowiska naturalnego przed szkodliwym oddziaływaniem, głównie transportu samochodowego;
- Umowa europejska o głównych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia – AGN (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) nakazująca koordynację działań zmierzających do stworzenia europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu transportowym.

W zakresie europejskiej sieci, na konferencji CEMT (Conference European des Ministres Transports) na Krecie w 1994 r. przyjęto następujące założenia [4]:

- przez każdy kraj Europy Środkowej i Wschodniej musi przebiegać przynajmniej jeden paneuropejski korytarz transportowy,
- włączenie projektowanego korytarza do paneuropejskiej sieci TEN jest uwarunkowane rachunkiem ekonomicznym i realną perspektywą jego budowy,
- oprócz krajowego i regionalnego znaczenia korytarz powinien harmonijnie komponować się w strukturze całej sieci TEN,
- każdy korytarz powinien obsługiwać przede wszystkim multimodalne strumienie transportowe oparte na transporcie drogowym, kolejowym, lotniczym i wodnym.

2. KORYTARZE TRANSPORTOWE W POLSCE

Transeuropejski układ sieci TEN stworzono tak, aby był on spójny z głównymi ciągami sieci transportowej obecnych i przyszłych krajów członkowskich Unii Europejskiej, a jednocześnie stymulował rozwój gospodarczy poszczególnych państw, przygranicznych euroregionów i całej Unii [5].

Przez Polskę przebiegają cztery multimodalne korytarze paneuropejskie, które zostały utworzone w oparciu o zdublowane szlaki drogowo-kolejowe i znajdują się w osi istniejących, modernizowanych lub projektowanych odcinków tras autostradowych oraz magistrali kolejowych. Trasy korytarzy o numerach I, II, III i VI przedstawiono w tabeli 1.

Tab. 1. Zestawienie korytarzy przebiegających przez Polskę

Numer korytarza	Punkt początkowy	Miasta etapowe	Punkt końcowy
I	Helsinki	Tallin – Ryga – Kanas	Warszawa
IA	Ryga	Królewiec	Warszawa
II	Berlin	Warszawa – Mińsk – Moskwa	Niżnyj Nowogorod
III	Berlin	Drezno – Wrocław – Katowice – Lwów	Kijów
VI	Gdańsk	Grudziądz – Toruń – Łódź – Katowice	Żylina
VIA	Katowice	-	Ostrawa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [5, s. 12].

Jak widać z przedstawionych korytarzy transportowych, żaden nie przebiega przez województwo zachodniopomorskie i wzdłuż zachodniej granicy naszego kraju. Jest to wynik wieloletniej dyskryminacji tego regionu. Regiony położone wzdłuż zachodniej granicy Polski są doskonałym miejscem na usytuowanie tam korytarza transportowego. Przemawiają za tym następujące czynniki:

- istniejąca droga E65,
- istniejąca linia kolejowa,
- jeszcze do niedawna, w pełni żeglowny szlak żeglugi śródlądowej,
- powiązanie kanałem Odra – Sprewa z rzekami w prawie całej Europie,
- połączenie promowe Świnoujścia ze Szwecją i Danią,
- doskonała sieć autostrad w Niemczech.

Zalety tego kierunku zostały dostrzeżone i zaowocowały pomysłem stworzenia dodatkowego korytarza transportowego.

3. KORYTARZ CETC – ROUTE 65

W wyniku trwałej i wciąż zacieśniającej się współpracy regionu Skania (Szwecja) oraz Województwa Zachodniopomorskiego (Polska), na początku XXI wieku rozpoczęto działania mające na celu wzmocnienie rozwoju tego obszaru. Europa Północna potrzebowała zarówno wtedy jak i dziś rozbudowy i usprawnienia infrastruktury transportowej zorientowanej w kie-

runku północ – południe, która w świetle poszerzania granic Unii Europejskiej miała być kluczem do rozwoju regionalnego i zrównoważenia rozwoju obu regionów.

Początkowo współpraca miała na celu promocję międzynarodowej trasy E65, jako korytarza transportowego północ – południe i służyć miała ożywieniu gospodarczemu tego obszaru. Planowano, że korytarz transportowy E65 będzie zawierał różne środki transportu: drogi, koleje i transport morski. Korytarz połączyć miał Skanię oraz całą południową Skandynawię z północnymi i zachodnimi regionami Polski, ułatwić ruch tranzytowy między Europą Wschodnią i Środkową, a północną częścią Europy, a także poprawić jego bezpieczeństwo. Porozumienie, które początkowo dotyczyło tylko dwóch regionów, ewoluowało i z czasem stało się wspólną inicjatywą nie dwóch, a sześciu regionów.

W wyniku rozmów, które trwały od 2001 r., przedstawiciele regionów i samorządów lokalnych ze Szwecji, Polski, Czech i Słowacji zdecydowali o podjęciu działań lobbingsowych, mających na celu promowanie rozwoju korytarza transportowego. Pod koniec 2001 r. przedstawiciele 6 regionów: Skania (Szwecja), województw zachodniopomorskiego, lubuskiego i dolnośląskiego (Polska), Hradec Kralove (Czechy) i Bratysławy (Słowacja) zadeklarowali chęć zawiązania porozumienia na rzecz utworzenia korytarza transportowego, który od tego momentu nosił będzie nazwę Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy (Central European Transport Corridor). Obecnie porozumienie liczy 17 partnerów z pięciu państw Unii Europejskiej i jednego państwa kandydującego do Unii.

Trasa CETC-ROUTE65 ma około 1600 km długości i przebiega od Szwecji, poprzez Polskę (województwa zachodniopomorskie, lubuskie i dolnośląskie), Słowację, Czechy, Węgry, aż po Chorwację (rys. 1.). W skład polskiej części Korytarza wchodzi powstająca droga ekspresowa S-3, która stanowi część europejskiej trasy E65, istniejące linie kolejowe, zespół portów Szczecin – Świnoujście oraz rzeka Odra.



Rys. 1. Przebieg trasy korytarza CETC - ROUTE65

Źródło: [6].

Cechą wyróżniającą Korytarz CETC-ROUTE65 od innych europejskich osi transportowych jest płynąca wzdłuż jego trasy rzeka Odra. Fakt ten stwarza dodatkowe możliwości komunikacyjne, a transport wodny jest rozwiązaniem najbardziej ekonomicznym i ekologicznym. Udrożnienie i przywrócenie żeglowności Odrze oraz rozwój infrastruktury portów rzecznych to istotne cele na najbliższych kilka lat. Z kolei dla transportu morskiego ważną będzie modernizacja portów w Świnoujściu, Szczecinie i Policach.

W ramach CETC-ROUTE65 planuje się również kompleksową modernizację linii kolejowych, m.in. poprzez przystosowanie ich do podwyższonej prędkości: do 120 km/h dla pociągów towarowych i do 200 km/h dla pasażerskich. Przykładowo, dzięki tym zmianom, czas przejazdu na trasie Poznań-Wrocław ulegnie skróceniu z 2 godzin do około 75 minut. Istotne będzie też zlikwidowanie trudnych i niebezpiecznych przejazdów kolejowych.

Na terenie naszego kraju najważniejszym przedsięwzięciem jest budowa polskiego odcinka drogi S-3, który ma zostać ukończony do 2013 roku. Będzie to 469 km drogi ekspresowej, od Świnoujścia poprzez m.in. Szczecin, Gorzów Wielkopolski i Legnicę, aż do Lubawki na granicy polsko-czeskiej. Poruszając się po ukończonej S-3, należy liczyć na znaczne oszczędności w zużyciu paliwa.

W ramach CETC-ROUTE65 należy dążyć do uruchomienia tzw. międzynarodowych multimodalnych, intermodalnych i bimodalnych połączeń w relacji Skandynawia – południe Europy. Miałyby one polegać na wykorzystaniu różnych środków transportu, czyli przewożeniu towarów promami i statkami ze Szwecji do Terminalu Promowego Świnoujście, a następnie pociągami do Triestu lub Wenecji i transportem drogowym do odbiorcy.

PODSUMOWANIE

Szybki dojazd do pracy, łatwe i bezpieczne podróżowanie, rozwój centrów logistycznych, ekologiczny transport rzeczny po Odrze to realne korzyści Inicjatywy CETC-ROUTE65. Korytarz ten ma rzeczywisty potencjał rozwojowy. Poprawi się też komfort i bezpieczeństwo jazdy. O CETC-ROUTE65 mówi się jak o osi rozwoju. W dalszej perspektywie można się spodziewać realnego ożywienia gospodarczego regionów i miast, których Inicjatywa korytarza dotyczy. Prawdopodobnie dojdzie do powstania nowych stref ekonomicznych, centrów logistycznych i firm. Pojawią się dodatkowe miejsca pracy. Dzięki położeniu na trasie korytarza, przedsiębiorstwa zyskają łatwiejszy dostęp do kredytów międzynarodowych instytucji finansowych.

Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE65 może stać się osią rozwoju dla zachodniej części Polski. Podstawowym warunkiem, a jednocześnie głównym zadaniem uczestników porozumienia, jest doprowadzenie do tego, aby CETC został projektem priorytetowym Unii Europejskiej. W 2010 roku ma nastąpić rewizja priorytetowych projektów TEN-T, a korytarz CETC nie jest jedyną osią komunikacyjną w tej części Europy. Wzdłuż wschodniej, niemieckiej granicy przebiega bowiem SCANDRIA, a przez środkową Polskę VI Paneuropejski Korytarz Transportowy. Członkowie Inicjatywy intensyfikują zatem swoje działania i organizują konferencję w Brukseli, międzynarodowe spotkanie ministrów transportu w Szczecinie oraz międzyregionalną sztafetę od Świnoujścia do Lubawki. Sztafeta organizowana jest w celu przybliżenia Polakom idei Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65 oraz przedstawienia im realnych szans na poprawę infrastruktury transportowej w kraju, np. modernizację portów w Świnoujściu i Szczecinie, modernizację linii kolejowych, likwidację niebezpiecznych przejazdów kolejowych, modernizację portów lotniczych w Babimoście, Goleniowie i Strachowicach.

Trasa o długości 500 km pokonana zostanie w trzy dni różnymi środkami transportu – wodolotem, junakami, smoczymi łodziami, hybrydowym samochodem czy syreną. W sztafecie weźmie udział osiem polskich miast.

BIBLIOGRAFIA

1. Gołębska E., Kempy D., Witkowski J.: *Eurologistyka w zarządzaniu międzynarodowym*, PWN, Warszawa, 2005.
2. Grzywacz W., Wojewódzka-Król., Rydykowski W.: *Polityka transportowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 2008.
3. Koźlak A.: *Ekonomika transportu: teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 2008.
4. Michałowska M.: *Procesy integracyjne wybranych systemów transportowych*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice, 2007.
5. Przegląd Logistyczny 2010, nr 6.
6. <http://inforail.pl/text.php?id=27391>
7. http://pl.wikipedia.org/wiki/Transport_intermodalny
8. http://pl.wikipedia.org/wiki/Transport_bimodalny
9. http://pl.wikipedia.org/wiki/Transport_multimodalny

CENTRAL EUROPEAN TRANSPORT CORRIDOR CHANCE FOR POLISH WESTERN ECONOMIC RECOVERY

Abstract

The article presents basic information on the transport corridors. Given the conditions to be met by transport corridor and international agreements regulating the formation of corridors. Mentioned corridors running through the Polish territory, with particular emphasis on CETC-ROUTE65. It highlighted the economic importance of this corridor for the regions through which the. Also presented the project needed to be taken in order to fully exploit the direction of flow of cargo.

Autor: dr inż. **Maciej Lisowski** – Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie