

Henryk Zielaskiewicz

## Kolejowo – morskie mosty transportowe

Z punktu widzenia specjalistów ds. transportu, Unia Europejska charakteryzuje się brakiem równowagi pomiędzy poszczególnymi środkami transportu. Udział kolei w przewozach lądowych ogółem przez szereg ostatnich lat sukcesywnie spadał. Wraz z postępującym procesem globalizacji i rozszerzania się UE, coraz bardziej wyraźną potrzebą staje się utworzenie globalnej sieci transportowej i integracji węzłów logistycznych. Tworzenie alternatywnych połączeń, szczególnie dla morsko – drogowych (jak również w stosunku do transportu morskiego – szczególnie tak zwanego przybrzeżnego), na zasadach mostów lądowych zyskuje na znaczeniu w kontekście zwiększenia integracji systemów transportowych i zapewnienia równowagi międzygałęziowej.

Współzawodnictwo aktualnie działających w Europie państwowych przewoźników kolejowych, jak również wejście na rynek w niektórych krajach stosunkowo dużej liczby nowych prywatnych firm transportowych, przyczyniło się do wzrostu konkurencyjności tych przedsiębiorstw nie tylko wewnątrz gałęziowego, ale i międzygałęziowego. Jednak elementem niezbędnym do rozwoju transportu kolejowego jest poprawa stanu infrastruktury liniowej i punktowej oraz jej zdolności do łączenia w jednolitą sieć, a także rozwój struktur zewnętrznych. W tym celu potrzebna jest między innymi zmiana podejścia w wielu państwach instytucji odpowiedzialnych za kształt sieci transportowej w zakresie przyznawa-

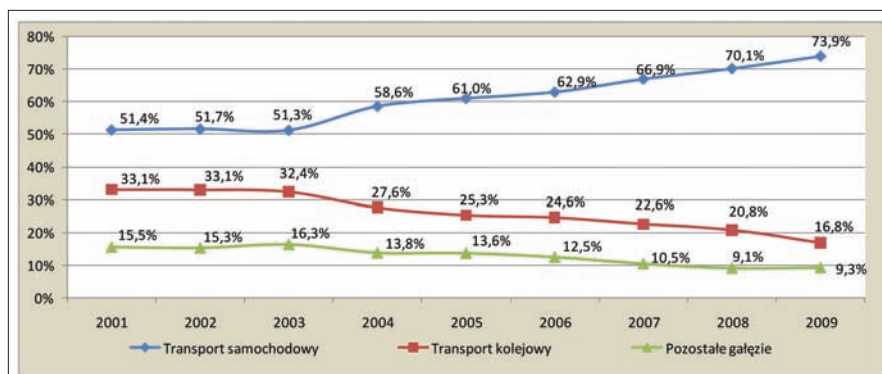
nia środków publicznych na utrzymanie, modernizację oraz rozwój infrastruktury kolejowej. W naszym kraju infrastruktura transportowa, zarówno drogowa jak i kolejowa, wymaga znacznych nakładów finansowych. Ta pierwsza – z uwagi na fakt dynamicznego rozwoju transportu drogowego po transformacji gospodarczej; ta druga – z uwagi na brak właściwego podejścia instytucji państwowych przez wiele ostatnich lat do ich roli w zakresie utrzymania linii kolejowych, co jest uwidocznione głębokim niedoinwestowaniem i spadkiem znaczenia ekologicznego transportu kolejaj.

Odpowiedni stan infrastruktury, zapewniający płyną wymianę towarów, jest miarodajnym wskaźnikiem rozwoju gospodarczego. Wymaga to jednak konsekwentnych działań i długofalowych programów, a wszelkie próby doraźnego przerzucania i tak niskich środków – w stosunku do potrzeb – z zaniedbanej infrastruktury kolejowej, mogą przyczynić się tylko do jeszcze mniejszego udziału w rynku tej gałęzi.

Wprowadzenie pełnej interoperacyjności, a więc połączenie sieci szynowych w zintegrowany obszar kolejowy, będzie zależało od efektywności jego elementów. Duże znaczenie dla tego procesu ma dalszy rozwój usług intermodalnych i rozwój coraz bardziej zaawansowanych form logistyki z udziałem transportu kolejowego. Dla osiągnięcia celu długotrwałego przesunięcia punktu ciężkości z transportu drogowego na transport ko-

lejowy konieczne jest, aby pomiędzy poszczególnymi państwami UE następowała współpraca oraz uzgadnianie nowych przedsięwzięć w zakresie rozwoju technicznego i organizacyjnego, i co ważne, dotrzymanie tych uzgodnień. Efektywna sieć kolejowa, działająca w układzie międzyoperacyjnych systemów transportowych, a zarazem pozwalająca na łączenie poszczególnych gałęzi transportowych (gwarantująca zdolności łączenia w globalną sieć transportową), wymaga wysokich nakładów inwestycyjnych. Sieci z wykorzystaniem różnych gałęzi transportowych działają skutecznie dla dużych potoków ładunków, gdy przy tworzeniu mostów logistycznych istnieje wysoka skuteczność systemu transportu kolejowego. Przy wykorzystaniu lądowych korytarzy transportowych towary z Dalekiego i Bliskiego Wschodu mogą płynąć poprzez Kanał Sueski na przykład do portu Koper, a następnie drogą kolejową dowożone powinny być do Świnoujścia i – poprzez połączenia promowo-kolejowe – dostarczane do krajów skandynawskich. Również towary z rejonu Morza Śródziemnego nie muszą być transportowane drogą morską poprzez cieśninę Gibraltarską do portów Północnej Europy i Skandynawii. Przy tworzeniu tego rodzaju połączeń z pewnością wystąpi szereg utrudnień, nie zawsze zależnych od organizatora przewozów, do których możemy zaliczyć:

- przywiązanie klientów do obecnie stosowanych rozwiązań logistycznych,
- niekonkurencyjne stawki frachtu przewozów kolejowych w stosunku do morskich, wynikające z stosunkowo wysokich stawek dostępu do infrastruktury,
- zbyt mała jakość świadczenia usług w stosunku do oczekiwań klientów w zakresie skracania czasu dostawy z wykorzystaniem mostu lądowego, co wynika z braku pełnej interoperacyjności oraz złego stanu infrastruktury transportowej w szeregu krajach UE,
- różnicowanie oddziaływania potencjałów gospodarczych na utworzony ciąg transportowy



Rys. 1. Udział w Polskim rynku przewozów lądowych poszczególnych gałęzi transportu.  
Źródło: opracowano na podstawie danych UTK.

- duża konkurencyjność transportu samochodowego, który korzysta z nieuzasadnionych przywilejów w zakresie dostępu do infrastruktury transportowej

Wszelkie inicjatywy zmierzające do stworzenia zintegrowanych, europejskich obszarów transportowych, powinny znajdować poparcie wśród władz administracyjnych poszczególnych szczebli. Wiodące europejskie przedsiębiorstwa kolejowe, jak również współpracujące z nimi przedsiębiorstwa spedycyjne czy operatorzy logistyczni (którzy często są spółkami córkami), nastawione powinny być na intensywną współpracę w tym zakresie. Takie podejście do zrozumienia roli transportu kolejowego jest jednym z elementów jego lepszego wykorzystania w budowaniu łańcuchów dostaw. Innowacyjne technologie oraz nowoczesne rozwiązania organizacyjne mogą pomóc w przezwyciężeniu takich przeszkód jak:

- brak międzygałęziowej operacyjności,
- brak harmonizacji w przepisach organizacyjnych oraz normach technicznych środków transportu,
- istniejące bariery w zakresie kompatybilności technicznych systemów – brak interoperacyjności,
- różnice w zakresie dostępu do sieci transportowych,
- elementów rywalizacji międzygałęziowej na kierunkach i relacjach, w których najbardziej efektywnym jest budowanie wspólnych łańcuchów dostaw.

Tworzenie mostów lądowych pozwoli na skupienie dużych potoków ładunków, co z kolei będzie miało przełożenie i wymierne korzyści dla rozwoju i efektywnego wykorzystania infrastruktury transportowej. Nasz kraj ma bardzo dobre warunki geograficzne do tego, by nowe ciągi transportowe przebiegały przez jego terytorium. Potencjał polskich portów morskich nie jest w pełni wykorzystany. Możliwości terminala promowego w Świnoujściu znacznie przekraczają jego obecne wykorzystanie. Ciągły rozwój infrastruktury polskich terminali intermodalnych w portach powoduje, iż średnie wykorzystanie ich zdolności przeładunkowych wciąż jest niewielkie i obecnie szacowane jest średnio dla wszystkich na 56%,

Integrowane we wspólne łańcuchy transportowe transport morski i kolejowy

Tab. 1. Wykorzystanie zdolności przeładunkowych terminali kontenerowych w polskich portach w 2010 r. (w TEU).

Terminal	Przeładunki	Zdolność	Wykorzystanie
Bałtycki Terminal Kontenerowy - Gdynia	281 142	750 000	37,5%
Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia	4 971	25 000	19,9%
DB Port Szczecin	56 398	120 000	47,0%
Deepwater Container Terminal Gdańsk	451 730	600 000	75,3%
Gdański Terminal Kontenerowy	62 309	100 000	62,3%
Gdynia Container Terminal	199 101	275 000	72,4%
<b>Razem:</b>	<b>1 055 651</b>	<b>1 870 000</b>	<b>56,5%</b>

Źródło: dane wg deklaracji terminali: BCT, BTDG, DB Port Szczecin, DCT, GCT, GTK.

wy w sposób naturalny predysponowane są do przemieszczania dużych partii ładunków. Powoduje to jednocześnie efekt synergii tych gałęzi transportowych, co jest istotnym atutem przy konkurencji z łańcuchami dostaw wykorzystujących transport samochodowy. W ostatnich dziesięcioleciach coraz wyraźniejszy jest rozwój przewozów kontenerowych, a w żegludze bliskiego zasięgu również przewozów promowych – niestety zasadniczo przy przewozach zestawów drogowych. Do istotnych czynników mających wpływ na atrakcyjność korzystania z infrastruktury portowej obsługującej linie promowe z pewnością możemy zaliczyć<sup>1</sup>:

- wyposażenie w specjalistyczne urządzenia załadunkowe oraz urządzenia umożliwiające obsługę ładunku na samym terminalu, na przykład nabrzeża z ruchomymi rampami do obsługi promów, samojezdne urządzenia przeładunkowe do przeładunku kontenerów, rampy ro-ro, wózki widłowe, suwnice itp.

- liczba połączeń promowych oraz częstotliwość kursowania na danej linii
- krótki czas obsługi jednostek transportu morskiego
- standard obsługi transportu samochodowego i kolejowego
- kompleksowość obsługi logistycznej związanej ze składowaniem, magazynowaniem i przeładunkiem
- kompleksowe usługi specjalistyczne (graniczne, celne, spedycyjne)
- towarzyszące (usługi jak bankowe, hotelarskie, gastronomiczne).

Do czynników zewnętrznych, wpływających na jakość obsługi, możemy zaliczyć:

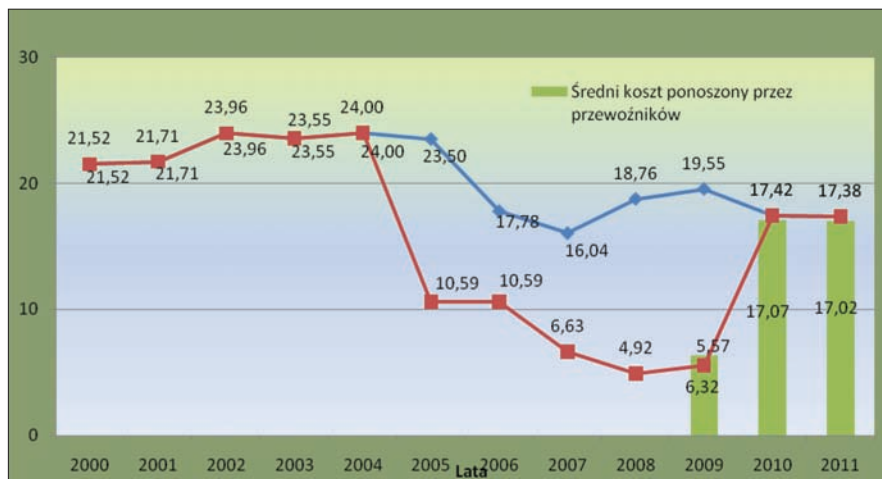
- jakość infrastruktury liniowej i punktowej służącej do obsługi portów
- dostępność do sieci linii kolejowych
- dostępność do sieci dróg
- połączenia z innymi nabrzeżami
- połączenia z żeglugą śródlądową
- połączenia z portami lotniczymi
- odległość od dużych aglomeracji.

Polskie przewozy promowe realizowane są w dwóch obszarach: obszar morza



Rys. 2. Uzupełnienie sieci TEN-T z udziałem portów morskich w rejonie Bałtyku.  
Źródło: www.balticgateway.se

<sup>1</sup> A. Galor, M. Szyszko, Czynniki wpływające na konkurencyjność polskich przewozów promowych w Regionie Morza Bałtyckiego, WWW/portalmorski.pl referaty/2003/08.



Rys. 3. Wysokość stawek dostępu do infrastruktury kolejowej.  
Źródło: opracowano na podstawie danych UTK.

zachodniego – Świnoujście oraz obszar morza środkowego – Gdańsk, Gdynia. W tych przewozach najbardziej rozwinięte są przewozy do Szwecji. W krajach skandynawskich transport morski bliskiego zasięgu odgrywa bardzo istotne znaczenie. Linia brzegowa z jej ukształtowaniem w naturalny sposób sprzyja powstawaniu i rozwijaniu się portów. Dlatego wzdłuż linii brzegowej ulokowanych jest około 1 000 różnej wielkości przystani i portów.

Podobnie, jak w każdej dziedzinie gospodarki, pomiędzy portami wytworzyła się rywalizacja o pozyskanie klientów (armatorów, przewoźników oraz firmy logistyczne). Polskie porty, aby sprostać konkurencji, powinny dążyć do wykorzystania w większym stopniu (niż jest to obecnie) swojego zaplecza w postaci dobrze rozwiniętej sieci linii kolejowych, łączących je z najważniejszymi aglomeracjami oraz ośrodkami przemysłowymi naszego kraju i nie tylko. Usytuowanie

dwóch z nich w I i VI paneuropejskim korytarzu transportowym stwarza dogodną sytuację transportową. Budowanie kolejowo – morskich łańcuchów transportowych szczególnie w przewozach promowych oraz kontenerowych powinno stworzyć szanse rozwoju obu gałęzi transportowych. Jest rzeczą naturalną, iż w przewozach towarów masowych obie gałęzie transportowe generują najmniejsze koszty zewnętrzne i są transportem ekologicznym. Sytuacja, w której do portów ze Śląska transportem drogowym dowożone są towary masowe, jest wytworzona na skutek zachwiania równego traktowania poszczególnych gałęzi transportowych. Jest swoistym paradoksem, iż pomimo różnych haseł polityków, przewoźnicy transportu kolejowego ponoszą bardzo wysokie opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej. Natomiast towarowy transport drogowy za dostęp do infrastruktury transportowej ponosi tylko symboliczne opłaty, które nie limitują ilości przeje-

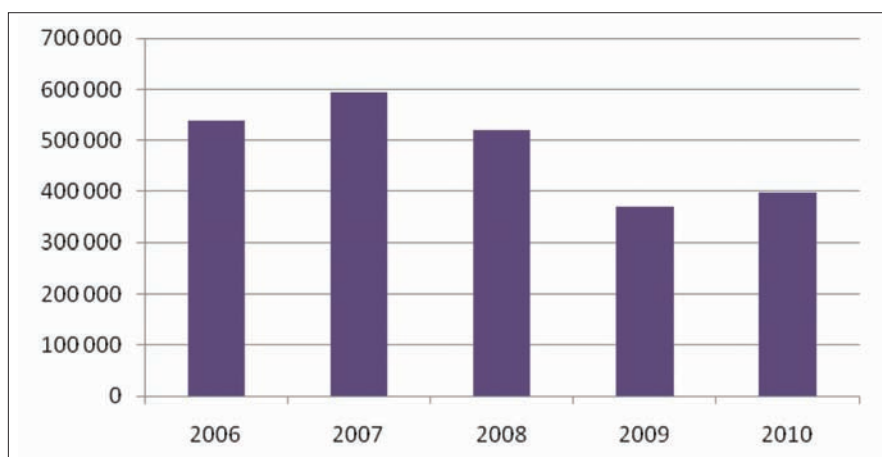
chanych kilometrów. Sytuacja ta powoli, z dużymi oporami, ulega jednak zmianie.

Polskie porty posiadają dobrze rozwiniętą infrastrukturę kolejową, jednak jej stan techniczny nie jest na najwyższym poziomie. Pomimo, iż do portu gdańskiego i szczecińskiego dochodzi dwutorowa linia kolejowa, a na zapleczu są duże stacje rozrządowe i manewrowe, to elementami krytycznymi są połączenia z całą siecią. Takim punktem krytycznym w przypadku portu szczecińskiego jest most na rzece Parnica, a w przypadku portu Gdańskiego – most na Martwej Wiśle. Przez oba mosty prowadzi tylko jeden tor czynny. Rozwijające się nabrzeża Gdańskiego Portu Północnego mogą w każdej chwili zostać odcięte od dostępu do linii E-65. Sieć kolejowa w Polsce, mimo kolejnych ograniczeń jej długości, jest jeszcze dobrze rozwinięta. Dzięki środkom pomocowym przez ostatnie 3 lata jest ona intensywnie modernizowana na zasadniczych ciągach komunikacyjnych. Lecz zaniechania inwestycyjne są kilkuletnie i oddawanie kolejno wyremontowanych odcinków nie równoważy corocznie pogarszającego się stanu pozostałych. Konsekwencjami tego są liczne ograniczenia prędkości, co skutkuje zmniejszeniem przepustowości szlaków i odcinków linii.

Przewozy kolejowe linią promową Świnoujście – Ystad realizowane są od 1974 roku, od momentu wprowadzenia przez armatora promu kolejowo – samochodowego „Mikołaj Kopernik”. Obecnie kolejowe przewozy promowe są realizowane przy wykorzystaniu promów „J. Śniadecki” oraz „Kopernik” armatora Euroafrica Linie Żeglugowe z siedzibą w Szczecinie. Operatorem tych przewozów jest Przedsiębiorstwo Spedycyjne Trade – Trans.

## Zakończenie

Transport morski oraz kolejowy należą do najbardziej ekologicznych form przemieszczania ludzi i ładunku. Nasz kraj posiada bardzo dużo uwarunkowań sprzyjających rozwojowi usług transportowo – spedycyjno – logistycznych. Do nich możemy między innymi zaliczyć szeroki dostęp do morza, przebieg czterech korytarzy transportowych, jeszcze stosunkowo dobrze rozwiniętą sieć linii kolejowych. Uwarunkowania te sprawiają, iż możemy stać się platformą logistyczną dla krajów sąsiadujących za wschodnią i południową granicą. Aby to było możliwe, konieczne jest stworzenie spójnego



Rys. 4. Przewozy kolejowo – promowe przez pezejście Świnoujście – Ystad (w tonach)  
Źródło: opracowanie własne.



## Usługi logistyczne

i sprawnie działającego systemu transportowego. Mając na uwadze ochronę środowiska naturalnego należy stworzyć warunki do większego wykorzystania przewozów morskich i kolejowych. Te dwie gałęzie transportowe mają najlepsze warunki, aby wykorzystywać je przy przewozie dużych partii ładunków.

### Streszczenie

Artykuł przedstawia problematykę rozwoju morsko lądowych łańcuchów logistycznych z udziałem Polski. Autor przedstawił trendy i uwarunkowania ciągłego braku zrównoważonego rozwoju gałęzi

transportowych. Nierówne traktowanie przez państwo transportu drogowego i kolejowego w zakresie infrastruktury liniowej powoduje spadek znaczenia tego drugiego. Autor podkreślił również, iż szansą na poprawę tego stanu jest rozwój morsko – lądowych mostów z udziałem kolei, jednak przy aktywnym współdziałaniu wszystkich uczestników rynku oraz rozwoju interoperacyjności i infrastruktury logistycznej.

### Summary

Article presents difficulties for the development of sea and land logistics cha-

ins, with the participation of Polish. The author presented trends and determinants of continuous lack of sustainable development of transport branches. Unequal treatment by the Member State road transport and environmentally friendly rail in the field of line infrastructure causes decreases the importance of the second. The author stressed that the opportunity to improve this situation is to develop sea and land „bridges” with the participation of rail however, with the active cooperation of all participants of the market and the development of interoperability and logistical infrastructure.