

Dr Wojciech Drożdż, dr Michał Pluciński
Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług
Uniwersytet Szczeciński

System transportowy POLCORRIDOR

(nowa inicjatywa wzmacniająca rolę zespołu portowego Szczecin – Świnoujście w morsko-lądowym łańcuchu transportowym Północ-Południe)

W coraz większej ilości publikacji podejmujących problematykę portową odnotować można zmianę spojrzenia na rolę współczesnych portów morskich. Jak zauważył S. Szwanowski¹ „porty traktowane są obecnie nie jako

samodzielne, wyizolowane elementy infrastruktury transportu morskiego, ale jako pośrednie ogniwa, węzły transportowe w lądowo-morskich łańcuchach transportowych łączących punkty nadania i odbioru ładunków. Klienci

dokonują wyboru portu morskiego w celu obsługi swoich potrzeb przewozowych przez pryzmat całego lądowo – morskiego łańcucha transportowego”. Ten sam autor podkreślił, iż „ze względu na swoje położenie w łańcuchu transportowym, złożony charakter działalności oraz z racji pełnionych funkcji, wykraczających poza wąsko rozumianą działalność transportową, port morski najczęściej jest ogniwem decydującym o wyborze trasy łańcucha”².

Porty morskie Wspólnoty Europejskiej odgrywają znaczącą rolę w obsłudze wymiany handlowej krajów tego ugrupowania z resztą świata (ok. 70% całości obrotów). W przewozach wewnętrznych nadal jednak silną pozycję utrzymują przewozy transportem samochodowym. Fakt ten sprawił, iż za jeden z priorytetów wspólnej polityki transportowej przyjęto aktywizację alternatywnych do transportu drogowego rodzajów transportu. Wśród preferowanych kierunków rozwoju transportu europejskiego znalazły się działania związane z aktywizacją żeglugi bliskiego zasięgu (short sea shipping) w ramach połączeń intermodalnych. Jak zaakcentowano bowiem w Białej Księdze (Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji)³ „żegluga bliskiego zasięgu nie może dać realnego rozwiązania alternatywnego, o ile ładunki nie będą następnie przewożone drogami wodnymi i kolejną, zamiast drogami (samochodowymi)”. W przywołanym dokumencie zaproponowano również uruchomienie programu Marco Polo w celu wsparcia inicjatyw intermodalnych i wariantów stanowiących alternatywę wobec transportu drogowego w początkowych etapach, dokąd nie staną się efektywne handlowo⁴.



Rys. 1.

¹ S. Szwanowski: Funkcjonowanie i rozwój portów morskich. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 2000, s. 83.

² Patrz również: Pod red. L. Kuźmy: Ekonomika portów morskich i polityka portowa. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 2003, s. 46 i nast.

³ White Paper European transport policy for 2010: time to decide. European Communities, 2001.

⁴ Ibidem.

Jedną z inicjatyw, wpisujących się w przywołane priorytety polityki transportowej UE, jest koncepcja intermodalnego systemu transportowego Polcorridor.

Projekt Polcorridor E12727 realizowany jest w ramach Programu Logchain europejskiej inicjatywy Eureka. Należy podkreślić, że nadanie projektowi statusu projektu Eureka oznacza konieczność wdrożenia nowej technologii lub usługi oraz ma stworzyć szansę na komercyjną sprzedaż rynkową rezultatów projektu. Są to podstawowe kryteria wyróżniające projekty realizowane w ramach Inicjatywy Eureka spośród innych projektów badawczych, w tym m.in. projektów realizowanych w ramach kolejnych Ramowych Programów Wspólnoty Europejskiej⁵.

Podstawowym celem projektu jest rozwój i komercyjna ocena intermodalnego systemu transportowego dla Trans-Europejskich przewozów towarów pomiędzy Regionem Nordyckim,

a krajami Południowej i Wschodniej Europy. Kluczowym elementem tego systemu będzie pociąg wahadłowy zwany „Blue Shuttle Train”, łączący dwa międzynarodowe intermodalne centra logistyczne typu hub, zlokalizowane w zespole portowym Szczecin – Świnoujście⁶ i w Wiedniu. System transportowy Polcorridor będzie składał się z następujących podsystemów (rys. 1):

- połączenie morskie między Polską i Regionem Nordyckim,
- pociąg wahadłowy z Polski do Austrii z odgałęzieniem na Węgry,
- połączenie lądowe (kolejowe i wodne śródlądowe) do krajów Południowej i Południowo-Wschodniej Europy.

W ten sposób będzie możliwe stworzenie nowego morsko-lądowego korytarza transportowego dla przewozów ładunków w systemie intermodalnym o wysokich parametrach jakościowych oferowanych usług, konkurencyj-

nych w stosunku do innych połączeń transportowych na kierunku Północ-Południe.

Wśród najważniejszych zadań, które znalazły się w Master Planie projektu Eureka E12727 Polcorridor znalazły się :

- ocena popytu rynkowego na usługi morsko – lądowego intermodalnego systemu Polcorridor w połączeniu z analizą benchmarkingową konkurencyjnych połączeń przez Niemcy;
- ocena standardów i parametrów technicznych oraz jakości usług świadczonych aktualnie przez przewoźników morskich, porty morskie i operatorów lądowych w korytarzu Północ-Południe;
- opracowanie założeń oraz standardów i wskaźników ekonomiczno-finansowych dla całego morsko-lądowego systemu Polcorridor;
- opracowanie i tzw. laboratoryjne wdrożenie projektu systemu informacyjnego dla udziałowców systemu Polcorridor;

⁵ J. Wronka: Integracja żeglugi w morsko – lądowych łańcuchach transportowych na przykładzie systemu Polcorridor. Pod. Red. H. Salmonowicza: Szanse i zagrożenia dla interesów polskich przewoźników liniowych i promowych wynikające z funkcjonowania na wspólnym rynku transportowym Unii Europejskiej. Szczecin 2004, s. 192.

- komercyjne zastosowanie projektu Polcorridor (w tym uruchomienie pilotażowego połączenia i jego monitorowanie).

Projekt Polcorridor realizowany jest przez międzynarodowe konsorcjum badawcze, w skład którego wchodzi: Instytut Ekonomiki Transportu (TOI - Norwegia) – główny koordynator, Centrum Techniczno – Badawcze (VTT – Finlandia), Instytut Badawczy kolei czeskich (VUZ), Politechnika Krakowska – polski koordynator, Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu (OBET P.P.), Uniwersytet Szczeciński oraz Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa (CNTK). Uczestniczą w nim również partnerzy komercyjni: Nor-Cargo (Norwegia), port Ystad, władze zespołu portowego Szczecin – Świnoujście, Euroafrica Shipping Line, FINNLINES, PKP CARGO, Schenker Railog, Celexor (Green Cargo – Szwecja), Trade Trans i Koleje Czeskie (CD).

Zespół portowy Szczecin – Świnoujście pełni ważną rolę w koncepcji morsko-lądowego systemu transportowego Polcorridor. Na jego terenie zjednostkowane ładunki skandynawskie przewożone koleją do krajów Europy Południowej i Południowo-Wschodniej w sprawny sposób zmieniać będą środek transportu z morskiego na lądowy (odwrotnie przy ładunkach do Skandynawii). Ta ważna rola znalazła swoje odzwierciedlenie w zrealizowanych w okresie 2002-2004 badaniach problematyki portowej, które obejmowały⁷:

- identyfikację głównych uczestników intermodalnego systemu transportowego w zakresie transportu morskiego;
- analizę i ocenę sfer zarządzania i eksploatacji w portach morskich;
- analizę i ocenę przepływu dokumentów i informacji oraz stosowanych technologii w tym zakresie pomiędzy uczestnikami obrotu portowo – morskiego;
- identyfikację „wąskich gardeł” utrudniających obsługę ładunku w obrocie portowo- morskim jako części intermodalnego systemu transportowego;
- charakterystykę systemu informacyjnego w obrocie portowo – morskim;

- podzadania związane z ekonomiczno/finansową wykonalnością morsko-lądowego połączenia Polcorridor (w tym analizę – jakościową, kosztową, czasową – lokalizacji hub-u dla Polcorridora na terenie zespołu portowego Szczecin – Świnoujście⁸).

Konkurencyjna wartość usług morsko-lądowego intermodalnego systemu Polcorridor dla przemysłowych użytkowników z poszczególnych krajów będzie wynikała z⁹:

- eliminacji postojów na granicach;
- wysokiej zdolności przewozowej;
- wysokiej częstotliwości i niezawodności połączeń morskich oraz pociągu Blue Shuttle Train;
- efektywnego i kompleksowego systemu informacyjnego o przesyłkach na całej trasie połączenia;
- konkurencyjnej ceny;
- scentralizowania systemu rezerwacji i sprzedaży usług;
- efektywnego połączenia morsko - lądowego pomiędzy krajami nordyckimi i Polską;
- efektywnych intermodalnych połączeń federowanych pomiędzy Austrią a krajami Południowej i Południowo-Wschodniej Europy;
- bezpośredniego charakteru intermodalnego morsko-lądowego połączenia dla towarowych przewozów tranzytowych pomiędzy Północną a Południową Europą.

Spodziewane korzyści (bezpośrednie i pośrednie) z uruchomienia iniermodalnego systemu transportowego Polcorridor to¹⁰:

- stworzenie nowego, komercyjnie zasadnego i przyjaznego dla środowiska oraz konkurencyjnego w stosunku do drogowego Trans-Europejskiego intermodalnego systemu przewozów towarowych, spełniającego wymogi klientów i logistycznych operatorów;
- znaczące polepszenie jakości usług oferowanych w całym łańcuchu transportowym;
- stworzenie konkurencyjnej transportowej

alternatywy w stosunku do równoległych Trans-Europejskich korytarzy transportowych, w których występuje niedobór zdolności przepustowej transportu kolejowego oraz kongestia na sieci drogowej;

- zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu, w tym przede wszystkim skażenia powietrza, hałasu, wypadków transportowych i kongestii, zarówno w skali krajów, regionów, jak i na poziomie Pan – Europejskim;
- ustanowienie bezpośrednich morsko-kolejowych logistycznych połączeń pomiędzy regionem Nordyckim i Adriatyckim;
- wykorzystanie rezerw zdolności transportowej infrastruktury kolejowej w Polsce, Czechach, Austrii i na Węgrzech;
- wykorzystanie zdolności przetadunkowych portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu,
- wykorzystanie zdolności przewozowych środków transportu morskiego, w tym żeglugi morskiej bliskiego zasięgu pomiędzy Regionem Nordyckim a Polską;
- bezpośrednie korzyści finansowe oraz nowe możliwości wzrostu gospodarczego dla krajów objętych obszarem oddziaływania połączenia Polcorridor, w tym przede wszystkim dla Polski, Czech, Austrii i Węgier;
- liberalizacja dostępu do sieci kolejowej dla trzecich operatorów, wzmacniając tym samym komercyjną atrakcyjność kolejowych usług towarowych dla przemysłowych użytkowników;
- skrócenie czasu dostępu do rynków handlu zagranicznego dla przemysłu z Północnej i Południowej Europy;
- ułatwienie i przyspieszenie wymiany technologii operacyjnych i informacyjnych oraz know-how z zakresu zarządzania i marketingu pomiędzy uczestnikami systemu transportowego Polcorridor;
- rozwój i wzmocnienie integracji gospodarczej krajów objętych obszarem oddziaływania Pan - Europejskiego połączenia Polcorridor;
- zwiększenie poziomu handlu europejskiego na kierunku północ-południe oraz wschód -zachód.

⁶ Przeprowadzone badania wskazały na szczegółową lokalizację hub-u na terenie bazy promowej w Świnoujściu.

⁷ Patrz również H. Salmonowicz, M. Pluciński: Aktywność inwestycyjna polskich portów w zakresie obsługi ładunków skonteneryzowanych i ro – ro przewożonych żeglugą morską bliskiego zasięgu. W Pod red. K. Chwesiuka: Zmiany w lądowo – morskich łańcuchach transportowych w rejonie basenu Morza Bałtyckiego – szanse i zagrożenia dla polskich interesów morskich. Szczecin 2004, s. 214. Synteza ze zrealizowanych przez zespół US zadań została przedstawiona m.in. w W. Drożdż, M. Pluciński: Baza promowa w Świnoujściu jako hub dla procesu przewozowego Polcorridor. W: Pod. Red. H. Salmonowicza: Szanse i zagrożenia ... op. cit., s. 203 i nast.

⁸ Patrz H. Salmonowicz, I. Kotowska, M. Pluciński: Analiza lokalizacji intermodalnego centrum obsługi środków transportu uczestniczących w procesie przewozowym Polcorridor w zespole portowym Szczecin – Świnoujście. W: Pod red. K. Chwesiuka: Konkurencyjność polskich portów morskich w świetle integracji z Unią Europejską. Szczecin 2003, s. 191 i nast.

⁹ J. Wronka: Integracja żeglugi ... op. cit., s. 194.

¹⁰ Założenia do projektu Polcorridor (materiał niepublikowany).