

Ewa IWANINA¹
Wojciech DREWEK²

MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ W PORTACH SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE I JEJ WPŁYW NA DOSTĘPNOŚĆ TECHNICZNO – TECHNOLOGICZNĄ

STRESZCZENIE

Zespół portów w Szczecinie i Świnoujściu obsługuje wszystkie rodzaje środków zaplecza. W porcie Szczecin wymagających naprawy (stan na 2008r) jest aż 56% natomiast w Świnoujściu 30% torów. Dlatego jednym z głównych przedsięwzięć do 2013 roku jest modernizacja i rozbudowa infrastruktury kolejowej. Celem modernizacji dróg kolejowych w obu portach jest zapewnienie bezpiecznego układu komunikacyjnego dostosowanego do zwiększającego się natężenia ruchu pojazdów oraz utrzymanie na stałym poziomie lub zwiększenie obsługi ładunków tym transportem. Modernizacja i rozbudowa dróg kolejowych wpłynie pozytywnie na lepszą dostępność techniczno – technologiczną³ Zespołu Portów oraz zwiększy promowany przez Unię Europejską przewóz ładunków środkami ekologicznymi jakim z pewnością jest przewóz ładunków koleją.

Słowa kluczowe: transport kolejowy, Port Szczecin, Port Świnoujście, ZMPSiŚ, dostępność techniczno – technologiczna.

¹ Ewa IWANINA, mgr inż., Akademia Marynarki Wojennej, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich.

² Wojciech DREWEK, mgr inż., Akademia Marynarki Wojennej, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich.

³ Dostępność techniczno-technologiczna portu dla ładunku to możliwość przetransportowania do portu, obsłużenia w nim i wyeksponowania drogą morską (lub odwrotnie) określonego rodzaju ładunku lub grupy ładunkowej. Dostępność techniczno- technologiczna portu dla środków transportu (morskiego i zapleczewego) to możliwość dotarcia do portu i obsłużenia w nim określonego typu tych środków. Pełna dostępność- technologiczna portu oznacza, że ta możliwość dotyczy wszystkich grup ładunkowych i wszystkich typów środków transportu. - H. Klimek, M. Nowicki „Organizacja i eksploatacja portów morskich” Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 1998, s.33.

Zarządza on dwoma portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej - w Szczecinie i w Świnoujściu, tworzącymi uniwersalny kompleks portowy największy na Bałtyku.⁷ Są to najbliższe porty morskie dla obszaru zachodniej i południowo-zachodniej Polski, skupiające najistotniejsze obszary przemysłowe kraju, takie jak Górny Śląsk, rejon Wrocławia i Poznania. Ponadto od wielu lat oba porty są najważniejszymi morskimi portami tranzytowymi dla Czech i Słowacji.⁸

IDENTYFIKACJA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Uytułowanie ZMPSiŚ na skrzyżowaniu wielu szlaków transportowych z zachodu na wschód oraz z północy na południe kontynentu sprawia, iż region Pomorza Zachodniego ma szansę stać się centrum logistycznym przechwytyjącym ruch tranzytowy części towarów płynących coraz większym strumieniem na rynek wschodni.⁹

Na terenie portu Szczecin znajdują się cztery bazy specjalistyczne: kontenerowa (Ro-Ro), przeładunku paliw, przeładunku węgla oraz przeładunku rudy i fosfatów.¹⁰ Natomiast Port Handlowy w Świnoujściu prowadzi działalność przeładunkową na czterech wyspecjalizowanych nabrzeżach umożliwiających obsługę statków z węglem, rudą żelaza i innymi towarami.

W obsłudze transportowej portów decydujące znaczenie ma nadal transport kolejowy. Szczecin i Świnoujście mają dogodne połączenia z zapleczem krajowym i zagranicznym a ładunki w nich obsługiwane są na wysokim poziomie. Nie są więc tylko miejscem przeładunkowo – składowym, lecz również centrum dystrybucyjno – rozdzielczym.¹¹

Port szczeciński posiada połączenia z głównymi szlakami sieci kolejowej, które realizowane są poprzez połączenie z liniami o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Przebiegają one przez pomocnicze korytarze transportowe a mianowicie przez korytarz:

- zachodni (Stralsund linia nr 408, Berlin linia nr 408),
- południowy (magistrala nadodrzańska linia nr 273),
- południowo-wschodni (magistrala Poznań – Katowice – Warszawa linia nr 351),

⁷ <http://www.port.szczecin.pl/> z 15.09.2010

⁸ Tamże

⁹ J. Wronka: Transport kombinowany w aspekcie wymogów zrównoważonego rozwoju, Wydawnictwo Naukowe Ośrodka Badawczego Ekonomiki Transportu P.P., Warszawa-Szczecin, 2002, s.31

¹⁰ <http://www.portalmorski.pl/port-szczecin.php> z 15.09.2010

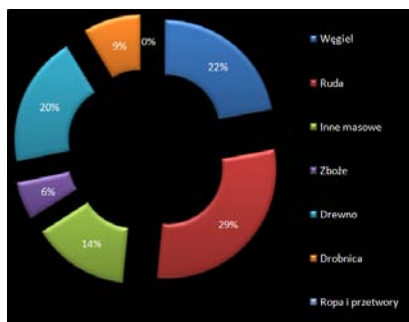
¹¹ <http://www.port.szczecin.pl/> z 15.09.2010

- północno-wschodni (Kołobrzeg, Gdańsk linia nr 402).
- północny (Świnoujście linia nr 401)
- północno-zachodni (linia nr406)

Szczeciński węzeł kolejowy położony jest na skrzyżowaniu następujących linii kolejowych:

- linia magistralna Poznań – Szczecin (nr 351);
- linia magistralna Wrocław – Szczecin (nr 273);
- linia Szczecin – Świnoujście (nr 401);
- linia Szczecin – granica państwa (Berlin) (nr 409);
- linia Szczecin – granica państwa (Rostok) (nr 408);
- linia Szczecin – Gdańsk (Kołobrzeg) (nr 402);
- linia Szczecin – Trzebież (Police Chemia) (nr 406).¹²

Na terenie węzła zlokalizowanych jest 10 stacji (punktów ładunkowych z przynależnymi bocznkami i ładowniami kolejowymi). Podstawowym ogniwem w obsłudze ruchu towarowego jest stacja rozrządowo – portowa Szczecin Port Centralny wraz z szeregiem nabrzeży portowych i bocznic obsługiwanych przez lokomotywy manewrowe. Zasadniczym zadaniem stacji jest zapewnienie sprawnej obsługi portu szczecińskiego oraz rozrządzanie i zestawianie pociągów towarowych dalekobieżnych i lokalnych.¹³



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZMPSiŚ S.A.

Rys. 2. Udział transportu kolejowego z podziałem na grupy ładunkowe w 2009 roku

W zakresie obsługi środków transportu zaplecza portów są w stanie obsłużyć wszystkie środki transportu (wagony, barki, samochody).

¹² M. Antonowicz, H. Zielaskiewicz, „Kolejowo morskie łańcuchy logistyczne szansą na zwiększenie przewozów z wykorzystaniem ekologicznego transportu” s. 4. <http://www.portalmorski.pl/referaty/2004/07.pdf>

¹³ Tamże s.4.

Jednak Szczecin i Świnoujście w powiązaniach z zapleczem korzystają głównie z transportu kolejowego (Rys.2). System takiej obsługi transportowej wynika z:

- struktury masy ładunkowej przechodzącej przez te porty, w której dominują suche ładunki masowe,
- rozmieszczenia głównych rejonów nadania i odbioru ładunków, w odległości kilkuset kilometrów od portu,
- stosunkowo dobrze rozwiniętej sieci połączeń kolejowych portów z zapleczem, niedostatecznego rozwoju pozostałych gałęzi transportu.¹⁴

Z analiz obsługi ładunków poszczególnymi środkami transportowymi wynika iż transport kolejowy zostaje w ostatnich latach zdominowany przez transport samochodowy. Przyczyną tego stanu rzeczy jest:

- większa dostępność portów dla obsługi transportu samochodowego przewozami „dom w dom”,
- złym stanem technicznym oraz za małą ilością torów kolejowych znajdujących się na terenie portów.

OBROTY ŁADUNKOWE W ZESPOLE PORTOWYM SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE TRANSPORTEM KOLEJOWYM

Zespół portów w Szczecinie i Świnoujściu obsługuje wszystkie rodzaje środków zaplecza. Jak pokazano w tabeli 1 transport kolejowy jest jednym z dominujących środków. Do niedawna (do 2004r) jego obroty sięgały około 70-80%, a pozostałych nie przekraczały 20%. Jednak jak widać z danych przeładunki w portach mają tendencje malejącą. Z roku na rok (od 1980 aż do 2009) przeładunki ogółem spadły o 10700 tys. ton, a przeładunki obsługiwane transportem kolejowym w tym samym okresie o 14013 tys. Ton (tabela 1.).

Rokiem o najlepszych obrotach był rok 2000 obsługa ładunków transportem kolejowym osiągnęła największe obroty uzyskując aż 90,7% ogółu przeładunku (Rys.3). Niestety ubiegły rok był dla kolei najgorszym od dwudziestu lat.

Z pozostałych środków, transport śródlądowy zajmuje niewielki procent ogółu przewozów towarowych portu z zapleczem. Żegluga jest utrudniona ze względu na niski stan wody na Odrze oraz ogólne zaniedbanie tego szlaku przewozowego.

Jednak tendencje wzrostową można zauważyć dla przeładunków transportowanych środkami samochodowymi. Niewielki procent (od 0,3% do 5,3%) w latach 1980-2002 wzrósł ponad ośmiokrotnie, osiągając w zeszłym

¹⁴ <http://www.port.szczecin.pl>

roku wynik 42,9% ogółu przeładunków. Stan ten jest spowodowany coraz większą dostępnością portów dla tego rodzaju obsługi ładunków oraz tzw. przewozem „dom w dom”, co sprawia, że coraz więcej klientów wybiera ten rodzaj transportu.

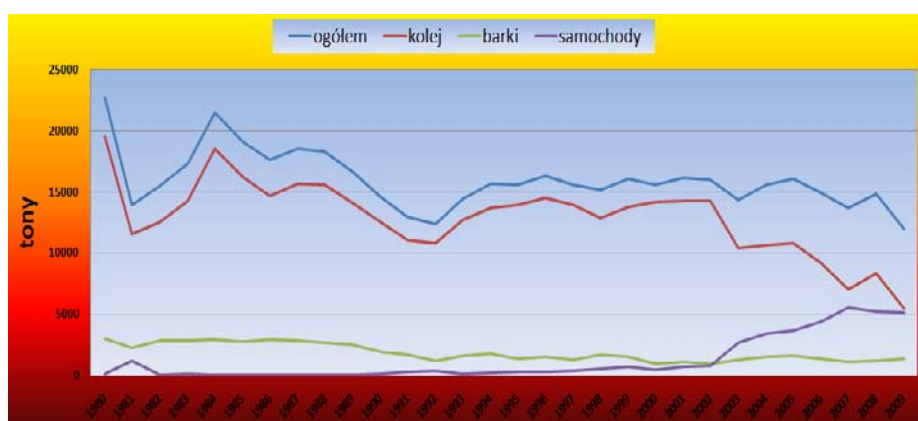
Tabela 1.

Udział transportu zaplecza w obsłudze portów Szczecin i Świnoujście

| <i>Lata</i> | <i>Przeładunki ogółem</i> | <i>Kolej</i> | | <i>Barki</i> | | <i>Samochody</i> | |
|-------------|---------------------------|--------------|------|--------------|------|------------------|-----|
| | | tys.t. | % | tys.t. | % | tys.t. | % |
| 1980 | 22670 | 19503 | 86,0 | 3030 | 13,4 | 137 | 0,6 |
| 1981 | 13913 | 11571 | 83,2 | 2227 | 16,0 | 1165 | 0,8 |
| 1982 | 15433 | 12553 | 81,3 | 2837 | 18,4 | 43 | 0,3 |
| 1983 | 17238 | 14268 | 82,8 | 2831 | 16,4 | 139 | 0,8 |
| 1984 | 21451 | 18491 | 86,2 | 2885 | 16,5 | 75 | 0,3 |
| 1985 | 19055 | 16244 | 85,3 | 2743 | 14,4 | 68 | 0,3 |
| 1986 | 17644 | 14647 | 83,0 | 2932 | 16,6 | 65 | 0,4 |
| 1987 | 18525 | 15633 | 84,4 | 2841 | 15,3 | 51 | 0,3 |
| 1988 | 18255 | 15525 | 85,0 | 2678 | 14,7 | 52 | 0,3 |
| 1989 | 16601 | 14054 | 84,6 | 2500 | 15,1 | 47 | 0,3 |
| 1990 | 14593 | 12539 | 85,9 | 1924 | 13,2 | 130 | 0,9 |
| 1991 | 12922 | 11014 | 85,2 | 1657 | 12,8 | 251 | 1,9 |
| 1992 | 12329 | 10827 | 87,8 | 1163 | 9,4 | 339 | 2,8 |
| 1993 | 14426 | 12671 | 87,8 | 1598 | 11,1 | 157 | 1,1 |
| 1994 | 15667 | 13684 | 87,3 | 1786 | 11,4 | 197 | 1,3 |
| 1995 | 15569 | 13873 | 89,1 | 1378 | 8,9 | 318 | 2,0 |
| 1996 | 16256 | 14459 | 88,8 | 1504 | 9,3 | 311 | 1,9 |
| 1997 | 15546 | 13879 | 89,3 | 1302 | 8,5 | 347 | 2,2 |
| 1998 | 15154 | 12867 | 84,9 | 1720 | 11,4 | 567 | 3,7 |
| 1999 | 16017 | 13774 | 86,0 | 1541 | 9,6 | 702 | 4,4 |
| 2000 | 15565 | 14122 | 90,7 | 959 | 6,2 | 484 | 3,1 |
| 2001 | 16143 | 14279 | 88,4 | 1125 | 7,0 | 739 | 4,6 |
| 2002 | 15959 | 14221 | 89,1 | 916 | 5,7 | 821 | 5,2 |

| | | | | | | | |
|------|-------|-------|------|------|------|------|------|
| 2003 | 14311 | 10360 | 72,4 | 1249 | 8,7 | 2702 | 18,9 |
| 2004 | 15571 | 10644 | 68,4 | 1559 | 10,0 | 3368 | 21,6 |
| 2005 | 16081 | 10769 | 67 | 1619 | 10,0 | 3693 | 23 |
| 2006 | 14885 | 9125 | 61,3 | 1394 | 9,4 | 4375 | 29,4 |
| 2007 | 13696 | 7025 | 51,3 | 1125 | 8,2 | 5545 | 40,5 |
| 2008 | 14811 | 8344 | 56,3 | 1213 | 8,2 | 5255 | 35,5 |
| 2009 | 11970 | 5490 | 45,9 | 1347 | 11,3 | 5133 | 42,9 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZMPSiŚ S.A.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZMPSiŚ S.A.

Rys. 3. Udział zaplecza w obsłudze portów Szczecin i Świnoujście

Jednak nie trzeba tak mocno przywiązywać uwagi do statystyk z zeszłego roku gdyż bardzo dobrze zakończyło się pierwsze półrocze 2010 roku. W porównaniu do analogicznego okresu roku 2009 na nabrzeżach administrowanych przez ZMPSiŚ S.A. przeładunki wzrosły aż o 36,6% osiągając poziom 9 959,8 tys. ton (w pierwszym półroczu 2009 było 7 292,4 tys. ton).¹⁵ Najwyższy wzrost odnotowano w przeładunkach masowych co prognozuje większy procentowy udział kolei w obsłudze ładunków tym środkiem transportu.

¹⁵<http://www.port.szczecin.pl/> z 15.09.2010r.

PREZENTACJA PROJEKTU DOSTOSOWANIA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ PORTÓW DO WYMAGAŃ NOWOCZESNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH W OBROCIE LĄDOWO-MORSKIM DO 2013 ROKU

Zarząd Morskiego Portu Szczecin - Świnoujście S.A. zobowiązał się wypełnić następującą misję: „Dążyć, by porty w Szczecinie i Świnoujściu były liderem w świadczeniu najwyższej jakości usług i udostępnianiu infrastruktury umożliwiającej sprawną, bezpieczną i kompleksową obsługę pasażerów, ładunków i środków transportu oraz pełniły rolę regionalnego bieguna wzrostu gospodarczego”.¹⁶

W związku z tym przyjęto projekt modernizacji linii kolejowych znajdujących się na jego obszarze obu portów.

Prowadzone i planowane prace modernizacyjne na magistralach kolejowych prowadzących do portów oraz liniach kolejowych w porcie (Rys.4) pozwolą na podniesienie jakości usług i przyspieszenie obsługi statków i ładunków w portach.



Źródło: <http://www.plk-inwestycje.pl/> 16.03.2010

Rys. 4. Inwestycje infrastrukturalne prowadzone przez Polskie Linie Kolejowe S.A.

¹⁶ <http://www.portalmorski.pl/referaty/2005/16.pdf> z 10.09.2010 r.

W lutym 2006 ZMPSiŚ S.A. roku przejął od PKP wszystkie tory znajdujące się na ich terenie. Obecnie port dysponuje 53 km torów (w tym 193 rozjazdy) w Szczecinie i 20 km (w tym 56 rozjazdów) w Świnoujściu (tabela 2).¹⁷

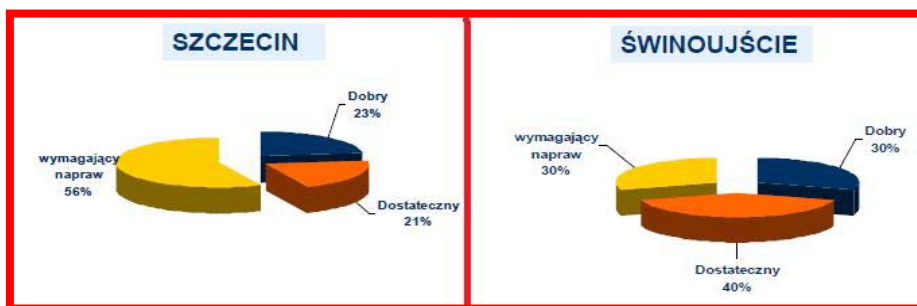
Tabela 2.

Długość torów kolejowych oraz ilość rozjazdów stan na 2008r.

| Port | Długość torów | Ilość rozjazdów |
|--------------|---------------|-----------------|
| Szczecin | 53 | 193 |
| Świnoujście | 20 | 56 |
| RAZEM | 73 | 249 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://www.funduszezstrukturalne.gov.pl>

Jednak jak wynika z przeprowadzonych analiz większość z nich bo aż 80% (Rys.5) wymaga gruntownych remontów i modernizacji. Przystosowanie ich do parametrów technicznych określonych w umowach¹⁸ będzie wymagać dużych nakładów inwestycyjnych. Takie środki port pozyskał z Unii Europejskiej oraz z własnego budżetu.



Źródło: http://www.funduszezstrukturalne.gov.pl/NR/rdonlyres/D71AD180-A0A6-4610-85F5-47300BB8422F/49627/7_portowa_PSiergie.pdf z 15.03.2010 r.

Rys. 5. Stan techniczny torów kolejowych w portach w Szczecinie i Świnoujściu

Budowie i przebudowie poddane zostanie 36 km torów kolejowych (Rys. 6,7,8).¹⁹ Celem modernizacji torów jest uzyskanie sprawnego i bezpiecznego kolejowego układu komunikacyjnego w portach Szczecin

¹⁷ http://www.funduszezstrukturalne.gov.pl/NR/rdonlyres/D71AD180-A0A6-4610-85F5-47300BB8422F/49627/7_portowa_PSiergie.pdf z 15.03.2010 r.

¹⁸ Linie kolejowe objęte umowami międzynarodowymi AGC, AGTC, TERNF muszą spełniać standardy europejskie np. maksymalna prędkość w km/h - AGC-160, AGTC-100/120; dopuszczalny nacisk osiowy (kN) - AGC-225, AGTC-200/225 C. Christowa: Podstawy budowy i funkcjonowania portowych centrów logistycznych: Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne - Port Szczecin, Akademia Morska, Szczecin 2005, s. 34-36.

¹⁹ www.port.szczecin.pl/inwestycje.pps

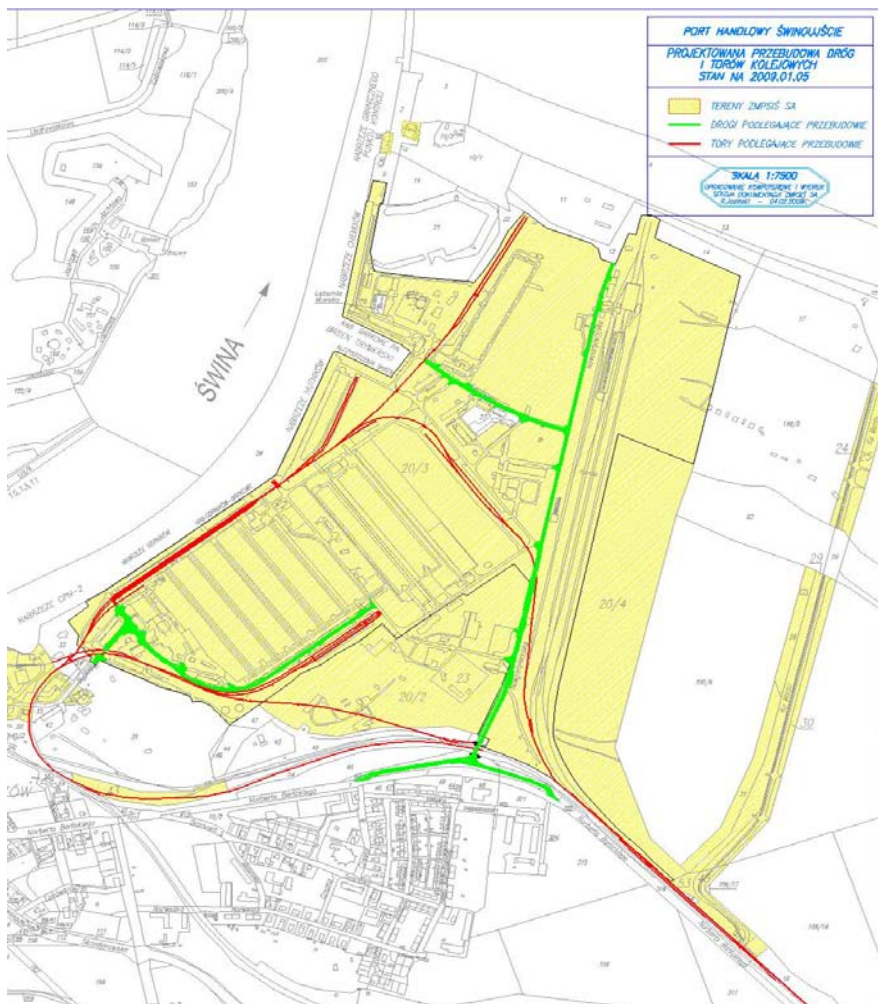
i Świnoujście na terenach zarządzanych przez ZMPSiŚ SA. Efektem będzie dostosowanie parametrów torów kolejowych do linii kolejowych E-59 i CE-59 stanowiących połączenie kolejowe portów w Szczecinie i Świnoujściu z zapleczem krajowym i tranzytowym.²⁰ Sprawny i bezpieczny drogowy układ komunikacyjny w obu portach, dostosowany do wzrastającego natężenia ruchu ciężkich pojazdów.²¹ Planowanym terminem realizacji jest rok 2013.

Główne tereny modernizacyjne znajdujące się w Świnoujściu tereny położone wzdłuż nabrzeży (Rys.6):

1. Górników o długości 299m na którym znajduje się terminal węglowy.
2. Hutników o długości 329m do na którym przeładowuje się i składa rudy żelaza, kruszywa, drobnicę oraz kontenery.
3. Chemików o długości 282m gdzie znajduje się m.in. terminal do obsługi płynnego paku DEZA Polska Sp. z o.o. oraz system rurociągów do zaopatrywania statków

²⁰http://www.port.szczecin.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=135&Itemid=101 15.03.2010r.

²¹ www.port.szczecin.pl/inwestycje.pps



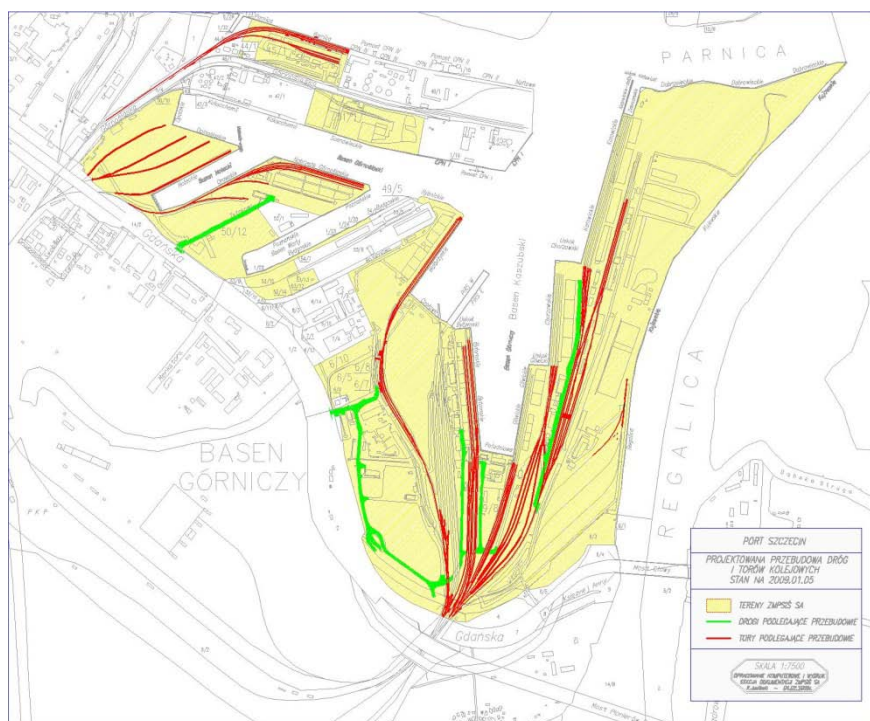
Źródło: materiały wewnętrzne ZMPSiS S.A.

Rys. 6. Port Świnoujście – projektowana przebudowa dróg i torów kolejowych

Szczecińskie tory zostaną zmodernizowane na nabrzeżach na których znajdują się spółki należące do:

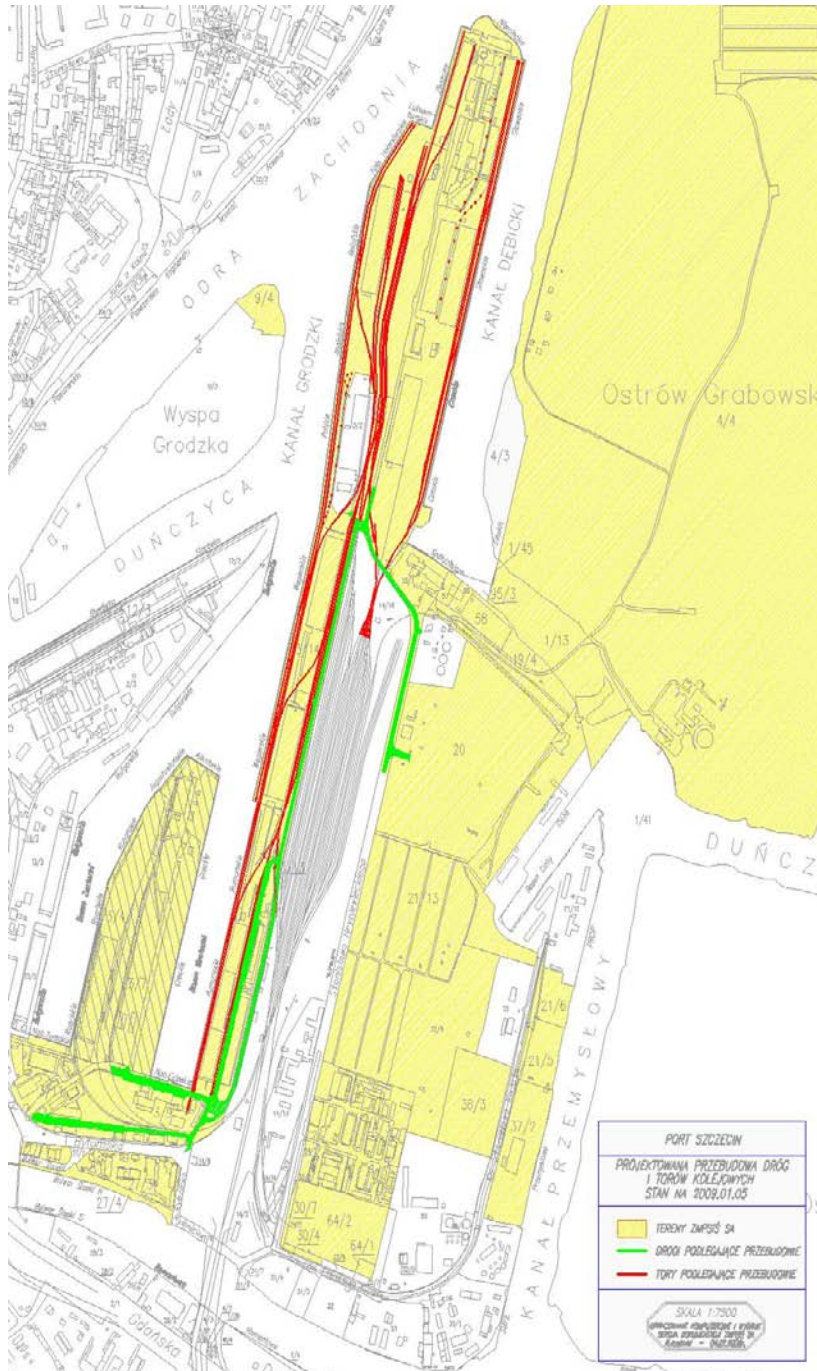
4. Bulk Cargo - Port Szczecin sp. z o.o. posiadająca trzy terminale (Rys.7):
 - Cargo - Port Terminal, na którym odbywa się przeładunek wyrobów stalowych, drobnicy, drewna, ładunków płynnych. Do tego terminalu należą następujące nabrzeża: Górnośląskie, Noteckie, Regalica, Huk, Parnica.

- Coal - Port Terminal, na którym odbywa się przeładunek węgla, towarów masowych, drobnicy, zboża, nawozów sztucznych, ładunków płynnych. Do tego terminalu należą następujące nabrzeża: Gliwickie, Bytomskie, Wałbrzyskie, Pirs Węglowy.
 - Mas - Port Terminal, na którym odbywa się przeładunek rudy, węgla i innych towarów masowych, w tym cementu luzem oraz drobnicy i ładunków płynnych. Do tego terminalu należą następujące nabrzeża: Chorzowskie i Katowickie.
5. Drobnica - Port Szczecin Sp. z o.o., która prowadzi obsługę wszelkich ładunków drobnicowych na terminalach (Rys.8):
- Terminal Ewa – Stevedoring, posiada dwa nabrzeża: Czeskie i Słowackie. Zajmuje się przeładunkiem drobnicy, towarów masowych, ładunków ciężkich jak również towarów obsługiwanych w systemie ro-ro i lo-lo.
 - Terminal Łasztownia, posiada pięć nabrzeży: Polskie, Węgierskie, Rumuńskie, Albańskie i Rosyjskie. Specjalizuje się on w przeładunku drobnicy konwencjonalnej.



Źródło: materiały wewnętrzne ZMPSiS S.A.

Rys. 7. Port Szczecin – projektowana przebudowa dróg i torów kolejowych



Źródło: materiały wewnętrzne ZMPSiŚ S.A.

Rys. 8. Port Szczecin – projektowana przebudowa dróg i torów kolejowych

WNIOSKI

1. Włączyć polski transport kolejowy do europejskiego systemu transportowego poprzez dążenie do standardów jakie posiada Europa zachodnia. Wymaga to dużych nakładów finansowych na modernizację wszystkich torów wraz z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym oraz jest zjawiskiem długofalowym.
2. Lokalizacja portów zapewnia najkrótsze połączenia lądowo – morskie krajów skandynawskich z krajami Europy Południowej i zapewnia dogodne połączenia z zapleczem portu środkami transportu kolejowego.
3. Zapewnić optymalne połączenia kolejowe z innymi regionami Polski, a w szczególności z centrami przemysłowo - handlowymi, wydobywczymi, rolniczymi i z ośrodkami administracyjnymi oraz przewozami międzynarodowymi, gdzie szczególną rolę przewiduje dla przewozów kombinowanych.
4. Planować i prowadzić prace modernizacyjne na magistralach kolejowych prowadzących do portów oraz wprowadzać nowe urządzenia przeładunkowe, które pozwolą na podniesienie jakości usług i przyspieszenie obsługi statków i ładunków w portach.
5. Poprawić dostępność portu dla transportu kolejowego, która pozwoli na przyjęcie większej ilości ładunków co wpłynie korzystnie na konkurencyjność portów, gdyż porty Szczecin i Świnoujście stają się portami tranzytowymi.
6. Planować operacje przeładunkowe ekologicznymi środkami transportu a tym samym promować ochronę środowiska.

LITERATURA

1. Klimek H., Nowicki M., *Organizacja i eksploatacja portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1998
2. Wronka J., *Transport kombinowany w aspekcie wymogów zrównoważonego rozwoju*, Wydawnictwo Naukowe Ośrodka Badawczego Ekonomiki Transportu P.P., Warszawa-Szczecin, 2002
3. Zaleski J., *Ogólna geografia transportu morskiego w zarysie*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1978
4. Białas-Motyl A., Giedrys P., *Analiza Bałtyckiego przedpola portu Szczecin na podstawie bazy danych o ruchu statków*, Międzynarodowa konferencja Systemy transportowe w regionie Morza Bałtyckiego, Wyższa Szkoła Morska, Szczecin 2000, s.20.
5. <http://www.port.szczecin.pl>

6. <http://www.plk-inwestycje.pl>
7. <http://www.portalmorski.pl>
8. <http://www.funduszestrukturalne.gov.pl>

**MODERNISATION OF RAILWAY INFRASTRUCTURE IN PORTS OF
SZCZECIN AND ŚWINOUJŚCIE AND ITS IMPACT ON THE
TECHNICAL-TECHNOLOGICAL AVAILABILITY**

ABSTRACT

Complex of ports Szczecin and Świnoujście supports all types of facilities. In the port of Szczecin 56% of tracks requires repairs and 30% in Świnoujście (date of 2008) Therefore, one of the major projects to 2013 is modernisation of railways in both ports to provide secure communications system adapted to the increasing traffic and maintain stable or increasing cargo handling including transport. Modernisation and expansion of railways will better technical-technological availability of the ports and will increase promoted by the European Union environmental cargo measures which certainly is the carriage of cargo by rail.

Key words: railway transport, ports, Szczecin, Świnoujście, technical-technological availability, ZMPSiŚ