

Wojciech DROŹDŹ¹

Środkowoeuropejski korytarz transportowy CETC-ROUTE65 w kontekście dążenia do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczednego systemu transportu

Głównym celem artykułu jest ukazanie Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC – ROUTE65 w świetle koncepcji i decyzji podejmowanych przez Unię Europejską mających na celu, zwiększenie dostępności transportowej, przy jednoczesnej redukcji zjawisk powodujących wysokie koszty ekonomiczne i społeczne transportu.

Polityka transportowa jest w centrum zainteresowań polityki Wspólnot Europejskich już od 1957 roku. Przez ostatnie 50 lat stała się kluczowym elementem polityki Unii Europejskiej, przejawiającym się w działaniach mających na celu: ułatwienie wzrostu gospodarczego, wzrost mobilności i poprawy jakości życia obywateli Europy.

W miarę jak koncepcje rozwoju poszczególnych sektorów takich jak transport, turystyka czy ochrona środowiska naturalnego nabierały na znaczeniu, powstała idea ich połączenia i spojrzenia całościowego na powyższe zagadnienia. Już Traktat Amsterdamski² ustanawiał zrównoważony rozwój jako podstawowy cel polityki Wspólnot Europejskich. Jednocześnie ustalał on, że osiągnięcie tego celu musi być zintegrowane z innymi politykami Unii Europejskiej. Obecna rewizja polityki transportowej, kładzie nacisk na wzrost wykorzystania istniejącej sieci transportowej poprzez większą integrację międzygałęziową sieci, a także na wyraźnym promowaniu innowacyjnych systemów transportowych. Już działania Generalnej Dyrekcji ds. Transportu i Energii - DG TREN (której część kompetencji dotyczących problemów transportowych od lutego 2010 roku przejęła Generalna Dyrekcja ds. Mobilności i Transportu - DG MOVE), miały na celu zwiększenie znaczenia ekologicznych form transportu. Przykładem może być pakiet inicjatyw Komisji Europejskiej „Ekologiczny transport - Greening Transport” – ukierunkowujący rozwój sieci na rzecz bardziej

¹ Wicemarszałek Województwa Zachodniopomorskiego, Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług

² Traktat z Amsterdamu zmieniający Traktat o Unii Europejskiej, Traktaty ustanawiające Wspólnoty Europejskie oraz niektóre związane z nimi akty, podpisany 2 października 1997, wszedł w życie 1 maja 1999.

ekologicznych rodzajów transportu – poszukiwanie rozwiązań logistycznych, które pozwoliłyby w bardziej optymalny dla środowiska i gospodarki sposób korzystać z całej infrastruktury.

Z przeglądu Białej Księgi „Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r.: czas wyborów”, z 2001 r. przewiduje się na lata 2000–2020 pięćdziesięcioprocentowy wzrost przewozów towarowych w 25 państwach członkowskich UE (wyrażony w tona kilometrach). To jednak oznacza również, że aby transport towarów mógł funkcjonować sprawnie i z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju, należy zająć się szeregiem zagadnień strategicznych:

- zatłoczeniem w niektórych obszarach europejskiego systemu transportowego, które wpływa negatywnie na koszt i czas transportu oraz zwiększa zużycie paliwa.
- transportem towarowym, który musi przyczynić się do realizacji celów UE w dziedzinie zmian klimatycznych oraz do ograniczenia emisji zanieczyszczeń i hałasu.
- transportem towarowym, który w znacznym stopniu jest uzależniony od paliw kopalnych, a zdecydowana większość tych paliw pochodzi z importu.
- bezpieczeństwem i ochroną transportu.
- sektorami przemysłowymi związanymi z transportem i logistyką, które mają trudności z przyciągnięciem wykwalifikowanych pracowników.

Nie należy jednak zapominać, iż przed tą dziedziną stoją nie tylko wyzwania, ale również szanse:

- wraz z kolejnymi rozszerzeniami wzrasta różnorodność UE, a nowy rynek kontynentalny wymusza szybkie wdrażanie nowoczesnych technik logistycznych oraz sprawdzonych rozwiązań w całej Unii Europejskiej.
- logistyka transportu towarowego stanowi coraz silniej zintegrowany i skoncentrowany globalny rynek, na którym kilka europejskich przedsiębiorstw uzyskało pozycję światowego lidera.
- nie bez znaczenia są widoki na zacieśnienie stosunków handlowych z państwami nienależącymi do UE. Dlatego w zaproponowanych inicjatywach politycznych uwzględnia się również potrzebę poprawy wydajności operacji przewozowych, zwłaszcza w ruchu z krajami sąsiadującymi.
- szybkie tempo rozwoju technologii teleinformatycznych rewolucjonizuje metody organizacji logistyki transportu towarowego [4].

W odpowiedzi na powyższe wyzwania, Unia Europejska podjęła następujące kroki:

- Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego (COM(2007) 607), w którym proponuje się szereg działań promujących zarządzanie przewozami towarowymi i ruchem, osiągnięcie trwałej jakości i wydajności, uproszczenie procedur administracyjnych, a także dokonanie przeglądu norm dotyczących załadunku oraz sprawdzenie, z myślą o wprowadzeniu ewentualnych zmian, dyrektywy 96/53/WE w sprawie wymiarów i obciążeń pojazdów (pamiętając jednocześnie o skutkach dla pozostałych form transportu).
- Komunikat w sprawie sieci transportu kolejowego skoncentrowanej na ruchu towarowym (COM(2007) 608), który przyczyni się do wzrostu konkurencyjności kolejowych przewozów towarowych, przede wszystkim dzięki skróceniu czasu przejazdów i zwiększeniu niezawodności kolei oraz wyjściu naprzeciw oczekiwaniom klientów.
- Komunikat w sprawie europejskiej polityki dotyczącej portów (COM(2007) 616), w którym przedstawiona została koncepcja i narzędzia służące poprawie wydajności portów jako znaczących węzłów w europejskim systemie transportowym, co pomoże im w przyciągnięciu nowych inwestycji, tworząc stabilną podstawę dla dialogu wszystkich zainteresowanych stron oraz wzmacniając ich wizerunek.
- Komunikat ten stanowi środek realizacji niedawno przyjętego komunikatu w sprawie zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej (COM(2007) 575), w którym przedstawiono całościowe, międzysektorowe podejście do kwestii morskich.
- Dokument roboczy służb Komisji „W kierunku europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier” (SEC(2007) 1351), który zainicjuje proces konsultacji w kwestii umożliwienia żegludze bliskiego zasięgu czerpania pełnych korzyści z istnienia rynku wewnętrznego poprzez usprawnienie i uproszczenie procedur administracyjnych i związanych ze składaniem dokumentów, co pozwoli zrównać status morskiego transportu towarowego z innymi formami transportu.
- Dokument roboczy służb Komisji w sprawie autostrad morskich (SEC(2007) 1367), w którym przedstawiono postęp dokonany w zakresie rozwoju autostrad morskich i proponuje się dalsze elementy wpływające na jakość [4].

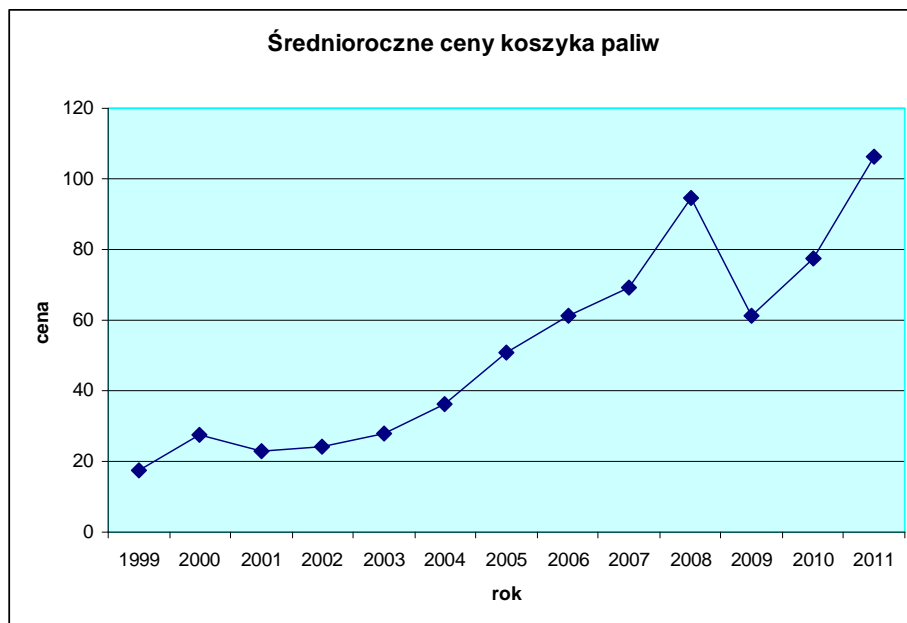
Usprawnienie przewozów towarowych powinno powodować mniejsze zatłoczenie, większą efektywność i mniejszy wpływ transportu na środowisko, a jednocześnie zwiększyć wykorzystanie europejskich portów i zmniejszyć udział transportu lądowego. W 2007 r. Komisja przedstawiła Komunikat Komisji - Agenda UE transportu towarowego: Poprawa wydajności, integracji i zrównoważenia transportu towarowego w Europie, (COM(2007) 606) który zawiera inicjatywy dotyczące kolejowych przewozów towarowych polityki portowej oraz przekrojowy plan działań dotyczący logistyki transportu towarowego. W Komunikacie Komisji - Logistyka transportu towarowego planu działania, (COM(2007) 607) zawiera się koncepcja zielonych korytarzy transportowych, które powinny umożliwić większy przepływ ładunków na istniejących korytarzach łączących główne węzły, przy jednoczesnym wspieraniu zrównoważonego rozwoju środowiska i efektywności energetycznej. W praktyce pojęcie to należy rozumieć odpowiednie urządzenia przeładunkowe i punkty zaopatrzenia dla biopaliw z innych paliw alternatywnych [1].

Jest to niezwykle istotne biorąc pod uwagę, że na transport przypada 30% całkowitego zużycia energii w UE. Przy zależności od ropy naftowej sięgającej 98%, wysokie ceny ropy wywierają wpływ na sektor transportowy i wymuszają poprawę wydajności energetycznej, wprowadzanie rozwiązań przyczyniających się do zróżnicowania dostaw oraz środków politycznych wpływających na popyt, a wszystkie te wysiłki muszą być wspierane nowymi, innowacyjnymi technologiami [2]. Warto zauważyć, że zdecydowana większość paliw pochodzi z importu spoza UE.

Przykładając uwagę do problemu paliwochłonności transportu należy zwrócić uwagę na fakt, że zużycie paliwa w przypadku transportu samochodowego jest około 3 krotnie większe, a w przypadku transportu kolejowego o ok. 30 % większe niż w przypadku transportu wodnego śródlądowego. Automatycznie przekłada się to na równie duże różnice w emisji CO₂. Kwestia emisji gazów jest niezwykle istotna w kontekście Europa 2020 [3]³, gdzie wśród celów znajduje się zapis *emisję dwutlenku węgla należy ograniczyć co najmniej o 20% w porównaniu z poziomem z 1990 r. lub, jeśli pozwolą na to warunki, nawet o 30%; należy zwiększyć udział odnawialnych źródeł energii w naszym całkowitym zużyciu energii do 20% oraz zwiększyć efektywność wykorzystania energii o 20%*; oraz wymieniając wśród priorytetów *rozwój zrównoważony – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej*. Idąc dalej należy pamiętać, że paliwa to także, a z punktu widzenia przedsiębiorców, przede wszystkim koszty

³ Komunikat Komisji Europa 2020, Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu

ekonomiczne, które obecnie wynoszą średnio około 50%. Pogląd na skalę kosztów, jaką jest konsumpcja paliw przez transport, pokazuje tabela 1 przedstawiająca średnioroczne ceny koszyka paliw z krajów zrzeszonych. Transport jest największym konsumentem paliw ropopochodnych, w związku z czym ogromne znaczenie mają dla niego decyzje OPEC⁴. Celem organizacji utworzonej w 1960 roku z siedzibą w Wiedniu jest kontrolowanie światowego wydobycia ropy, poziomu cen, zapewnienia dostaw do konsumentów oraz opłat eksploatacyjnych. Zrzesza obecnie 13 państw takich jak Algieria, Angola, Arabia Saudyjska, Ekwador, Indonezja, Irak, Iran, Katar, Kuwejt, Libia, Nigeria, Wenezuela, Zjednoczone Emiraty Arabskie. Z punktu widzenia UE, jest to tym większy problem, że prawie całość paliw pochodzi spoza jej obszaru, powodując w praktyce jej całkowitą zależność w tym obszarze.

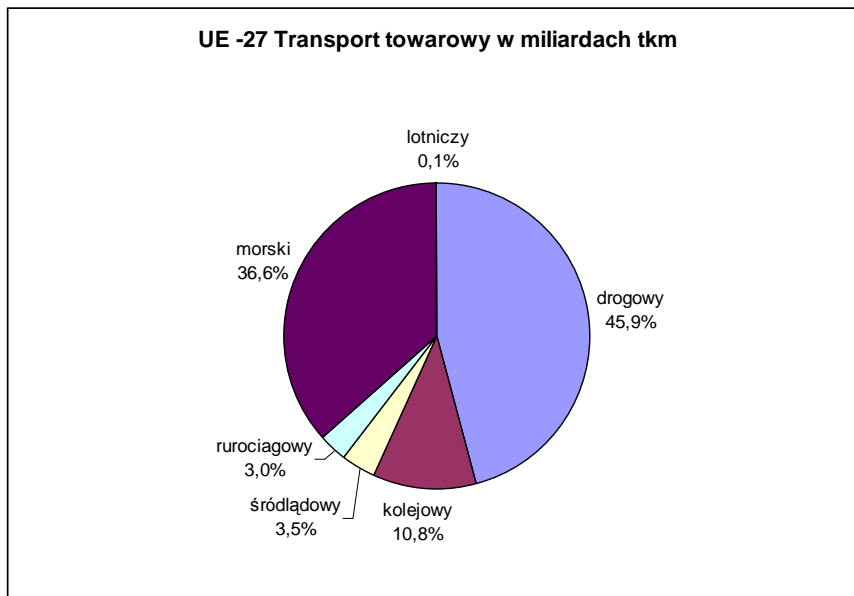


Rys. 1. Ceny koszyka paliw OPEC na przestrzeni lat 1997-2011 - cena za baryłkę

Źródło: opracowanie własne na podstawie http://www.opec.org/opec_web/en/data_graphs/40.htm

Jak widać na powyższym wykresie istnieje wyraźny trend wzrostowy cen paliw, z wyłączeniem okresu kryzysu gospodarczego. Tym bardziej słuszne wydają się postulaty dotyczące przeniesienia głównych potoków ładunkowych na ekonomiczne i ekologiczne formy transportu i wykorzystanie transportu samochodowego jedynie w relacji przywózowo-odwózowej pomiędzy producentem lub finalnym odbiorcą a terminalem intermodalnym. Problem słabego wykorzystania takiej koncepcji transportowej nie istnieje tylko w Polsce, jest to ogólny problem Unii Europejskiej. Strukturę przewozów ukazuje poniższy wykres.

⁴ Organization of the Petroleum Exporting Countries,



Rys. 2. Udział poszczególnych gałęzi transportu w przewozach towarowych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie EUROPEAN UNION, European Commission Directorate-General for Energy and Transport in co-operation with Eurostat ENERGY AND TRANSPORT IN FIGURES2010 s.22

Ukazuje on bardzo małe wykorzystanie transportu śródlądowego i kolejowego, przyczyn tego stanu rzeczy jest wiele. Od przyzwyczajień, poprzez wysokie koszty pracy przeładunkowej, czas trwania transportu, jak również brak świadomości. Jednak zważywszy na narastającą kongestię na drogach kołowych, coraz wyższe ceny paliw oraz dążenie przez UE do redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz chęć zmniejszenia zależności energetycznej, można się spodziewać w najbliższym czasie odwrótu od transportu samochodowego na rzecz kolei i transportu śródlądowego.

Dla lepszego ukazania problemu wykorzystania transportu śródlądowego konieczne wydaje się również przybliżenie wykorzystywanych w transporcie dróg wodnych w Polsce.

Tabela 1. Przewozy ładunków żeglugi śródlądowej według relacji przewozów w 2009 r.

Skąd	Dokąd	Tony	Tonokilometry
Dolnośląskie	Dolnośląskie	197	2664
Dolnośląskie	Zachodniopomorskie	6	2721
Kujawsko-Pomorskie	Kujawsko-Pomorskie	467	1311
Małopolskie	Małopolskie	55	1344
Mazowieckie	Pomorskie	4	1080
Opolskie	Dolnośląskie	4	557
Opolskie	Opolskie	123	736
Opolskie	Śląskie	64	2894
Opolskie	Zachodniopomorskie	4	2425
Pomorskie	Kujawsko-Pomorskie	4	974
Pomorskie	Pomorskie	8	89

Tabela 1. c.d.

Skąd	Dokąd	Tony	Tonokilometry
Śląskie	Dolnośląskie	430	83971
Śląskie	Opolskie	4	173
Śląskie	Śląskie	9	1692
Śląskie	Zachodniopomorskie	10	1998
Świętokrzyskie	Podkarpackie	5	48
Świętokrzyskie	Świętokrzyskie	7	58
Warmińsko-Mazurskie	Warmińsko-Mazurskie	44	1 192
Zachodniopomorskie	Zachodniopomorskie	723	37 164

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GŁÓWNY URZĄD STATYSTYCZNY TRANSPORT –WYNIKI DZIAŁALNOŚCI W 2009 R. s.207, Informacje i opracowania statystyczne, Warszawa 2010

Dane ukazane w tabeli jednoznacznie ukazują, że w Polsce drogą wodną o realnym znaczeniu dla gospodarki, którą aktualnie można rozpatrywać w kontekście transportowym, jest Odrzańska Droga Wodna, na której opiera się Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE65. W swoim polskim przebiegu wiąże aglomerację szczecińską oraz porty ujścia Odry z aglomeracją wrocławską i Śląskiem, który stanowi poważne zaplecze portów. Co ważne, Korytarz jest skomunikowany poprzez kanały Odra-Hawela i Odra-Szprewa z aglomeracją berlińską, skąd rozpościera się bogata sieć połączeń wodnych śródlądowych na całą Zachodnią Europę. Dzięki temu wpisuje się doskonale w pojęcie „zielonych korytarzy”, czyli korytarzy transportu towarowego, które charakteryzują się niewielkim oddziaływaniem na środowisko człowieka i środowisko naturalne. Istotnym elementem zielonych korytarzy transportowych będzie transport kolejowy i wodny [4].

Jednocześnie, zdając sobie sprawę z zaniedbań infrastrukturalnych na rzece Odrze, widząc skalę jej wykorzystania w porównaniu do innych rzek w Polsce, otrzymujemy obraz wielkości zapóźnień innych dróg wodnych w kraju.

Jednakże to również liczba i stopień uciążliwości wąskich gardeł zlokalizowanych w korytarzu mającym potencjał do wprowadzenia ekologicznych usprawnień jest argumentem przemawiającym za zakwalifikowaniem danego ciągu komunikacyjnego do finansowania w ramach idei zielonych korytarzy.

W przypadku zakwalifikowania korytarza CETC-ROUTE65 do sieci zielonych korytarzy w większym stopniu wykorzystany zostanie potencjał gospodarczy Odry poprzez zintegrowanie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, kolei, transportu drogowego i żeglugi śródlądowej. Porty śródlądowe zlokalizowane na trasie będą pełniły funkcję centrów logistycznych obsługujących większy obszar. Otwartą kwestią pozostanie rozwój nowych technologii transportowych dostosowanych do potencjału i potrzeb rozwojowych Polski.

**ŚRODKOWOEUROPEJSKI KORYTARZ TRANSPORTOWY CETC-ROUTE65
W KONTEKŚCIE DĄŻENIA DO OSIĄGNIĘCIA KONKURENCYJNEGO
I ZASOBOOSZCZEDNEGO SYSTEMU TRANSPORTU**

Streszczenie:

Artykuł powstał głównie na podstawie dokumentów i opracowań organów Unii Europejskiej. Omawia uwarunkowania prawne i polityczne dla promocji i funkcjonowania ekologicznych i zarazem ekonomicznych form transportu ze szczególnym uwzględnieniem żeglugi śródlądowej. Dostrzega również szanse stojące przed Środkowoeuropejskim Korytarzem Transportowym CETC-ROUTE65 w związku z koncepcją zielonych korytarzy oraz coraz wyższymi kosztami transportu kołowego.

**CENTRAL TRANSPORT CORRIDOR CETC-ROUTE65 IN CONTEXT OF ACHIEVING
COMPETITIVE AND COST EFFECTIVE TRANSPORT SYSTEM**

Summary:

This article is mainly based on documents and papers of the European Union bodies. It discusses the legal and political considerations for the promotion and operation of eco-friendly and also economical form of transport with particular reference to inland shipping. It also recognizes opportunities for the Central European Transport Corridor CETC-ROUTE65, in relation with the concept of green corridors and the growing costs of road transport.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Greening Transport Inventory. Commission staff working document accompanying the Communication from the Commission to the European Parliament and the Council - Greening Transport. Brussels, 8.7.2008 SEC(2008) 2206, {COM(2008) 433 final}.
- [2] Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego, Utrzymać Europę w ruchu zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r. {SEC(2006) 768}.
- [3] Komunikat Komisji Europa 2020, Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu.
- [4] Komunikat Komisji Unii Europejskiej, COM(2007) 606 wersja ostateczna Agenda UE w sprawie transportu towarowego: Poprawa wydajności, integracyjności i zrównoważenia transportu towarowego w Europie.