

ANTONOWICZ Mirosław¹

„Zielone korytarze” - Nowe wyzwanie dla polskiej kolei towarowej

Słowa kluczowe:
korytarz transportowy,
zielony korytarz, komodalność

Streszczenie:

Autor w swoim artykule przedstawia w syntetyczny sposób koncepcje zielonych korytarzy i możliwości stwarzane przez tą ideę dla transportu kolejowego. Opisuje cechy charakterystyczne korytarzy zielonych oraz wskazuje potencjalne szanse jakie one mogą stwarzać dla polskiego transportu kolejowego.

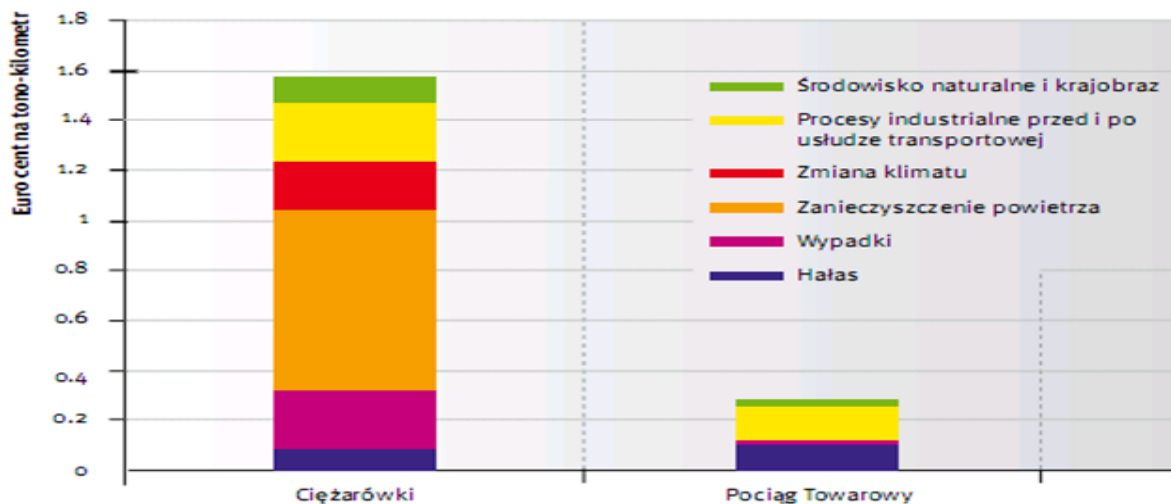
GREEN CORRIDORS – A NEW CHALLENGE TO POLISH RAILWAYS

Summary:

Author describes green corridors conception in a synthetic way. Characteristics and possibilities of green corridors are pointed, as well as opportunities for polish railway freight transport.

1. WSTĘP

Jednym z celów nowej polityki transportowej Unii Europejskiej zamieszczonych w Białej Księdze z marca 2011 jest ”do 2030 roku 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 powinno to być 50% tego typu transportu”.² Ma to ułatwić rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych. Tym bardziej, że rzeczywiście udział transportu kolejowego w zanieczyszczeniu środowiska naturalnego jest znacznie mniejszy niż np. transportu drogowego w kontekście generowania kosztów zewnętrznych. Analizę porównawczą przedstawia rys. nr 1



Rys. nr 1 Koszty zewnętrzne transport drogowy a kolej

Źródło: CE Delft, Handbook on estimation of external costs in the transport sector (2007)

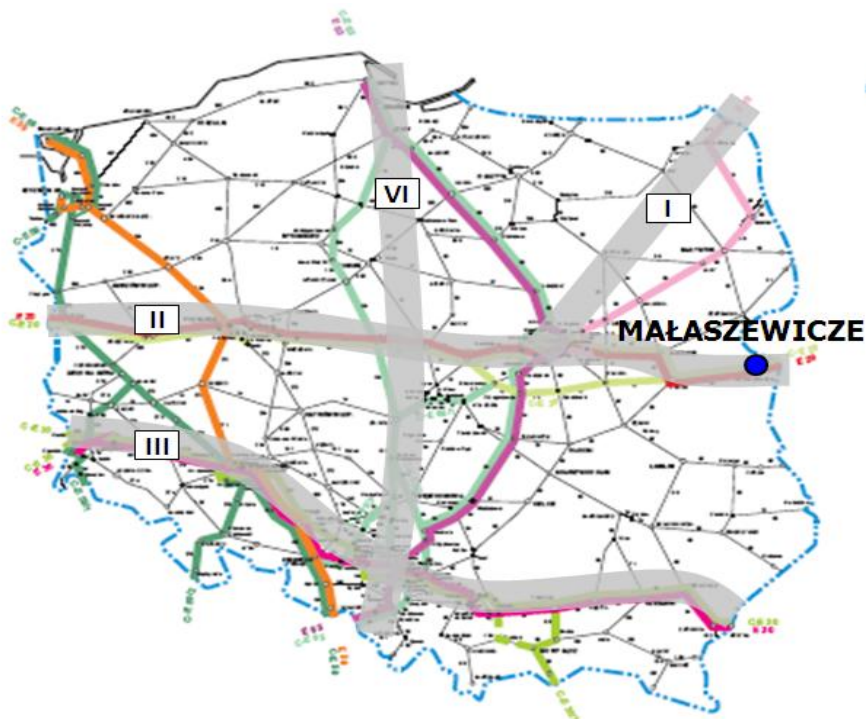
2. POJĘCIE ZIELONEGO KORYTARZA

Idea korytarzy transportowych lansowana jest w Unii Europejskiej od dawna, a podstawowe korytarze transportowe przebiegające przez Polskę to pokłosie konferencji w Helsinkach i na Krecie. W ramach tych założeń przez Polskę przebiegają 4 paneuropejskie korytarze transportowe, co obrazuje rys. nr 2. Niestety bariery interoperacyjno – techniczne, oraz stan infrastruktury korytarzowej nie do końca pozwalały na pełne wykorzystanie zalet korytarzy w transporcie kolejowym.

¹ Dr Akademia Leona Koźmińskiego, Dyrektor w PKP CARGO S.A

² Biała Księga; Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu; Bruksela 2011

Mimo wysiłków Komisji Europejskiej nie osiągnięto wszystkich zakładanych celów związanych z rewitalizacją transportu kolejowego np. udział w rynku kolei w Unii Europejskiej nadal oscyluje wokół 10-11 %. Rok 2010 przyniósł wzrosty przewozów koleją w Unii Europejskiej. Według danych Komisji Europejskiej wzrosty roku 2010 w stosunku do roku 2009 osiągnęły ponad 8% w masie i ponad 10% w pracy przewozowej. Niewątpliwie rola i konkurencyjność kolei rośnie wraz ze wzrostem odległości przewozowej. Powyżej 300 km udział kolei w rynku zasadniczo rośnie w stosunku do transportu drogowego. Dlatego też korytarze transportowe bez barier pozwalają na podjęcie walki konkurencyjnej przez transport kolejowy na jednolitym obszarze transportowym w UE. Natomiast ewolucja tradycyjnych przewoźników kolejowych w kierunku operatorów logistycznych pozwala tworzyć łańcuchy transportowe i wykorzystywać zalety różnych rodzajów transportu oraz lansować ideę współpracy w ramach zjawiska konkurencji.



Rys. nr 2 . Podstawowe korytarze transportowe przebiegające przez Polskę
Źródło: Materiały własne PKP CARGO S.A niepublikowane, Warszawa 2011

Należy zauważyć, że powyższe relacje są zbieżne ze wskazanymi w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy³. Według tego rozporządzenia korytarzami transportowymi przechodzącymi przez terytorium Polski, które mają być wdrożone do praktyki funkcjonowania są:

- Gdynia –Katowice – Ostrawa/Żylin – Bratysława/Wiedeń/Klagenfurt – Udine – Wenecja - Triest/Bolonia/Rawenna/Graz- Maribor- Lublana - Koper/Triest
- Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpia-Akwizgran/Berlin-Warszawa-Terespol/Kowno.

Termin utworzenia korytarzy wyznaczono do dnia 10 listopada 2015 roku.

Przewozy w istniejących korytarzach pan - europejskich i w powyższych relacjach wykazują tendencję rosnącą i należy zakładać, że wzrost taki nadal będzie miał miejsce, zważywszy na wagę jaką nadaje się tym relacjom w dokumentach unijnych. Prócz wspomnianego wyżej Rozporządzenia Nr 913, znaczenie korytarza Bałtyk- Adriatyk oraz Terespol- Warszawa- Berlin – Amsterdam/Rotterdam- Felixstowe – Midlands podkreśla projekt Rozporządzenia w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Bruksela 19.10.2011), w którym wskazanych jest 10 korytarzy dla tzw. sieci bazowej. Sieć przewidziano do wdrożenia do 31 grudnia 2030 roku.⁴

Można postawić tezę, że koncepcja zielonych korytarzy stanowi marketingowo - logistyczną próbą doprowadzenia do połączeń towarowych między „hubami” na relatywnie długich dystansach i rozwinięcie idei korytarzy w zakresie paradygmatu środowiskowego. Według Szwedzkiego Forum Logistycznego⁵ „zielone korytarze” są ukierunkowane na zmniejszenie wpływu transportu na klimat i środowisko przy jednoczesnym zwiększeniu jego bezpieczeństwa i wydajności. Cechami charakterystycznymi zielonych korytarzy są:

- Zróżnicowanie rozwiązań logistycznych ukierunkowanych na zmniejszenie wpływu na klimat i środowisko, wysoki poziom bezpieczeństwa, wysoka jakość i wysoka wydajność;

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, Dz. U Unii Europejskiej L 276 z 20.10.2010

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej(projekt), Komisja Europejska Bruksela dnia 19/10.2011

⁵ Danish Transport Authority; Green Corridor Manual (draft) 2011r.;

- Integracja koncepcji logistycznych z optymalnym wykorzystaniem zalet różnych rodzajów transportu tzw. komodalność;
- Zharmonizowane regulacje z otwartością na wszystkie podmioty i konkurencje;
- Koncentracja narodowego i międzynarodowego transportu towarowego na relatywnie długich trasach;
- Wydajne i strategicznie położone punkty węzłowe (przeładunkowe) oraz zaadaptowana i wyposażona infrastruktura;
- Platformy dla rozwoju i demonstracji innowacyjnych rozwiązań logistycznych włączając w to systemy informacyjne oraz modele współpracy i technologie.

Wyraźnie widoczne jest ukierunkowanie na współpracę, wdrożenie wydajnych rozwiązań logistycznych i środowisko. Niemniej Wronka⁶ w swojej ocenie akcentuje następujące elementy koncepcji:

- Ważnym elementem koncepcji „Zielonych Korytarzy” jest wybór korytarzy, w których opłacalne jest inwestowanie w rozwój infrastruktury oraz technologii transportowych i informatycznych;
- Ochrona środowiska jest priorytetem unijnej polityki transportowej, a więc „zielone” powinny być wszystkie połączenia transportowe, jednakże z uwagi na wysokie nakłady inwestycyjne, należy je ograniczyć do wybranych korytarzy transportowych, w których będą one opłacalne;
- Koncepcja „Zielonych Korytarzy” jest kontynuacją i modyfikacją dotychczasowej polityki transportowej Unii Europejskiej, w tym intermodalności;
- Punktem wyjścia jest nadal „zrównoważony rozwój”, z tym jednak, że priorytetem jest nie intermodalność ale komodalność, a więc współpraca gałęzi transportu, a nie ich rywalizacja. Nadal jednak ważną rolę spełniać ma transport intermodalny;
- Oprócz tradycyjnych technologii transportowych mają być wdrażane też innowacyjne rozwiązania technologiczne i informatyczne, które niezależnie od rodzaju wykorzystywanych gałęzi transportu mają się przyczynić do obniżenia kosztów zewnętrznych transportu.

W konkluzji stwierdzam że , koncepcja stanowi jedynie pogłębienie już istniejących ze wskazaniem nowych atrybutów koncepcji, uatrakcyjnienie z uwagi na środowisko, przy czym koncepcja ma wspierać cel nadrzędny tj. utworzenie zasobooszczędnego systemu transportowego. Podstawy pozostają niezmiennie natomiast inaczej rozłożone są akcenty. Np. współpraca dla osiągnięcia efektów synergii i rozwoju w transporcie intermodalnym jest rzeczywiście potrzebna.

3. KONCEPCJA SUPERGREEN

Unia Europejska koncepcje zielonych korytarzy badała w trakcie projektu „SUPERGREEN zainicjowanego w ramach 7 Programu Ramowego, dla którego przewidziano wsparcie celem wypracowania przez Komisję Europejską koncepcji korytarzy dla dalekobieżnego transportu towarów z użyciem zaawansowanej technologii i współmodalności w celu osiągnięcia efektywności energetycznej i zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko. Efektem tych prac było wybranie 9 korytarzy których przebieg przedstawia rysunek nr 3. Analizując przebieg tych korytarzy Polska jawi się jako „biała pląza” nie licząc odgałęzienia przez Polskę do Hamburga. Zatem może się pojawiać pytanie o przyczyny takiej sytuacji skoro np. działamy w kierunku utworzenia środkowoeuropejskiego korytarza z partnerami międzynarodowymi od 2004 roku celem wpisania go do sieci TEN-T. Korytarz przebiega od Szwecji, poprzez Polskę, Słowację, Czechy, Węgry, aż po Chorwację. W skład polskiej części CETC-ROUTE65 wchodzi powstająca droga ekspresowa S-3, szlaki kolejowe E-59 i CE-59, zespół portów Szczecin – Świnoujście oraz rzeka Odra, jako droga wodna E-30. Linia kolejowa Międzyzlesie – Wrocław – Kostrzyn – Szczecin, o długości 492 km, stanowi odgałęzienie dla ruchu towarowego od linii E-59 Wrocław – Poznań – Szczecin przeznaczonej dla ruchu pasażerskiego. Linia C-E 59 jest elementem ciągu transportowego biegnącego z Malmö – Ystad do Ostrawy. Stanowi połączenie Skandynawii z Europą Środkowo – Wschodnią natomiast linia kolejowa E 59 Świnoujście - Szczecin - Poznań – Wrocław – Chałupki stanowi fragment międzynarodowego ciągu transportowego z Malmo – Ystad do Wiednia, Budapesztu i Pragi. Jest to najkrótsze i najdogodniejsze połączenie Skandynawii z Europą Środkowo - Wschodnią i Bałkanami.

⁶ J. Wronka; Materiały konferencyjne z Konferencji „Zielone korytarze - działanie na rzecz multimodalnego, zrównoważonego systemu transportowego; Szczecin 21-22 września 2011 r. ;



Rys. nr 3. Przebieg korytarzy "zielonych" w ramach projektu SUPERGREEN

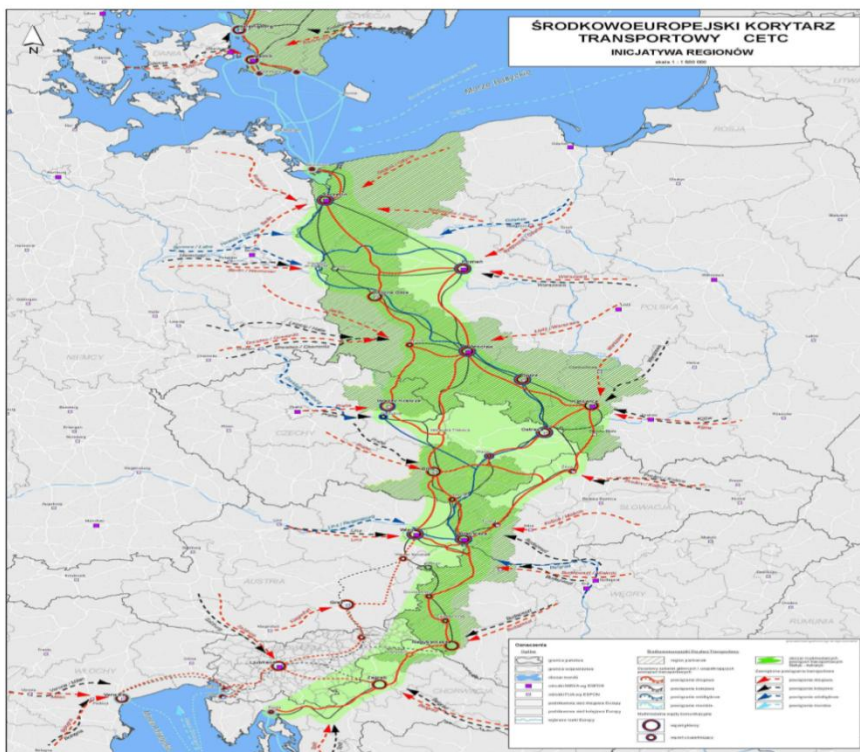
Źródło: Materiały własne niepublikowane opracowane na podstawie Raportu SUPERGREEN Komisji Europejskiej, 2011 r

Głównym celem inicjatywy CETC, realizowanej przy wsparciu Rządu RP, był i jest rozwój międzyregionalnej współpracy, która może przyczynić się do wzmocnienia terytorialnej spójności Polski, ekonomicznej integracji sąsiadujących ze sobą województw oraz ożywienia gospodarczego na tych obszarach. Kolejnym zadaniem jest zapewnienie kompatybilności infrastruktury transportowej całego obszaru Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego oraz promowanie i rozwój różnorodnych połączeń transportowych. Ważne jest także stymulowanie działań zmierzających do przenoszenia ładunków z dróg na połączenia morsko-lądowe, bardziej przyjazne dla środowiska i człowieka. Wszelkie działania podejmowane w ramach inicjatywy CETC dążą do polepszenia jakości środowiska naturalnego oraz poprawy warunków życia społeczności lokalnych.⁷ Temu celowi służyła podpisana, w czerwcu 2010 roku w Szczecinie na Konferencji Ministrów „Grenner and Smarter Transport”, deklaracja poparcia budowy Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65. Przebieg korytarza przedstawia rys. nr 4. Dokument miał pomóc w staraniach o włączenie korytarza do Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN) i ułatwić zdobycie środków na realizację projektu. Ministrowie Transportu Szwecji, Polski, Czech, Słowacji, Węgier, Chorwacji w podpisanym dokumencie deklarowali, iż będą⁸:

- utrzymywać spójność CETC-ROUTE65 z europejskim systemem transportowym;
- wspierać wspólne inicjatywy i projekty, które wzmacniają rozwój gospodarczy na całym obszarze CETC-ROUTE65;
- promować rozwój CETC-ROUTE65 zgodnie z ideą zielonych korytarzy na forum międzynarodowym.

⁷ Zob.: M. Antonowicz, H. Zielaskiewicz: Strategia Grupy PKP CARGO Logistics a rozwój zielonych korytarzy, materiały konferencyjne Szczecin 2011 r;

⁸ Zob.: M. Szkodzińska: Opracowanie własne PKP CARGO niepublikowane na podstawie dostępnych materiałów internetowych;2011 r.;

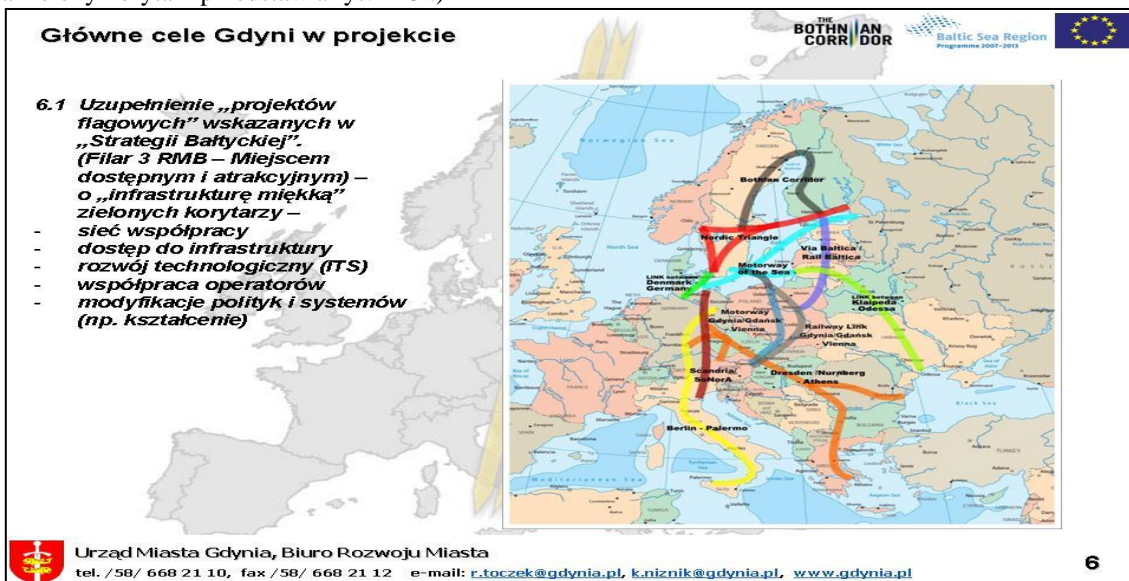


Rys. nr 4. Przebieg środkowoeuropejskiego korytarza transportowego

Źródło: Antonowicz M., Zielaskiewicz H.: Strategia Grupy PKP CARGO Logistics a rozwój zielonych korytarzy.; Materiały konferencyjne Szczecin 2011 r.;

4. POTENCJALNA SZANSA

Jeśli postawimy pytanie o szanse, że "zielone korytarze" przechodzą przez terytorium Polski to odpowiedź należy, że one są. Przekonanie to opieram na tym, że projekty rozporządzeń unijnych tj. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej a przede wszystkim projekcie ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY ustanawiający instrument „Łącząc Europę” z 19.10.2011 r. w którym zaprezentowano sieć bazową zawierają w sobie zapisy utworzenia np. korytarz Bałtyk – Adriatyk z Helsinek przez Tallin i Rygę, Kowno, Warszawę, Katowice i dalej nad Adriatyk z założeniem połączenia Gdynii i Katowic koleją, rozwój połączeń między portami Gdynią i Gdańskiem wraz z rozwojem platform multimodalnych, oraz korytarz od granicy białoruskiej przez Warszawę – Poznań i dalej do Amsterdamu / Roterdamu. Nie bez znaczenia są inicjatywy zielonych korytarzy w którym polskie regiony czy miasta są stroną i mają istotnych partnerów wspierających po stronie biznesowej np. Projekt Bothnian Green Logistics Corridor lub most ładowy Adriatic Baltic Landbridge. (Dla przykładu punkt widzenia Gdyni na zielony korytarz przedstawia rys. nr 5.)



Rys. 5. Główne cele Gdyni w projekcie

Źródło: Materiały Urzędu Miasta Gdyni. Materiały z konferencji „Bothnian Green Logistic Corridor” w Ministerstwo Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej; Warszawa styczeń 2012r.

Niektóre z propozycji są już lub mogą wejść do tzw. sieci kompleksowej. Co prawda środkowoeuropejski korytarz nie znalazł się liście sieci bazowej, ale niewątpliwie jest istotny z punktu widzenia sieci kompleksowej. Zatem w interesie Polski jest aby korytarze zielone nie tylko JeJ nie omijały ale i było ich więcej. Niezbędny jest wieloinstrumentalny lobbying dla rozwiązań korytarzowych przebiegających przez Polskę. Ale to nie wystarczy. Jak zwykle istota zagadnienia tkwi w infrastrukturze. Nie można tworzyć wysokowydajnego transportu bez infrastruktury o odpowiednich parametrach jakościowych. A zatem nakłady na jej rozwój i modernizację. Co prawa Instrument „Łącząc Europę” przewiduje finansowanie sieci bazowej oraz pokazuje wstępne kwoty czyli że np. 31,7 mld Euro przeznaczone zostanie na transport a dalsze 10 mld tej kwoty zostanie przeznaczone na infrastrukturę transportową wewnątrz państw członkowskich kwalifikowanych na podstawie Funduszu Spójności. Pozostaje sieć kompleksowa. Z punktu widzenia korytarzy kolejowych sieć bazowa w sposób kompatybilny pokrywa się z korytarzami kolejowymi nakreślonymi w rozporządzeniu 913 z 2010 r., w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. Powstanie koncepcji zielonych korytarzy należy ocenić pozytywnie. Szansą w walce konkurencyjnej dla transportu kolejowego jest tworzenie wysokowydajnego transportu kolejowego na długich dystansach z węzłami modalnymi umożliwiającymi tworzenie łańcuchów logistycznych z użyciem różnych gałęzi transportu.

Dlatego też podmioty chcąc tworzyć wysokowydajny transport kolejowy rozwijają np. sieć terminali kontenerowych przy korytarzu II np. Centrum Logistyczne Małaszewicze wraz z terminalem intermodalnym, Terminal w Kutnie, Kurniku czy Poznaniu. W układzie południkowym także, wraz z myślą rozwojową w zakresie koncepcji wewnątrz lądowych „suchych portów”. Idea w założeniu ma wpływać na innowacyjność logistyczną transportu kolejowego. Korytarze jak wspominałem już wcześniej mają zapewnić zjawisko komodalności czyli optymalne wykorzystanie zalet wielu gałęzi transportowych tworząc platformy logistyczne., terminale towarowe z dostępem dla różnych gałęzi transportu. Sieć przygotowywana dla tych korytarzy ma zapewnić w zakresie infrastruktury kolejowej np. prędkość do 100 km/h, długość pociągu 750m, linie kolejowe wyposażone w ERTMS. Bezpieczeństwo i wysokie wymogi jakościowe celem stworzenia ciągów wysokowydajnych kolejowych przewozów towarowych. Wpływie to niewątpliwie na podniesienie konkurencyjności kolei w przewozach na długich dystansach. Nie bez znaczenia jest paradygmat tworzenia ekologicznych rozwiązań w kontekście zasobooszczędnego transportu, a „kolej” w tej materii ma wiele zalet, ale i wiele może jeszcze uczynić choćby np. w minimalizacji poziomu hałasu.

5. PODSUMOWANIE

Myśl przewodnia Białej Księgi czyli zrównoważony rozwój znajduje w koncepcji zielonych korytarzy dalsze swoje uszczegółowienie. Dotychczasowe korytarzowe koncepcje rozwojowe zostają zintegrowane w nadrzędną opartą o „kryterium zieloności”. Ocena będzie odbywać się za pomocą wskaźników (Key Performance Indicators – KPI) obrazujących poziom „zazielenienia” korytarzy transportowych. Taka tezę lansuje Szwecja twierdząc, że często niespójne koncepcje transportowe UE wymagają integracji⁹ w logiczny ciąg transportowy uwzględniający dotychczasowe założenia np. sieci TEN-T czy Autostrad Morskich. Idea ze wszech miar pozytywna, niemniej bez konieczności nadmiernych wymagań i oczekiwań z uwagi na zakładany horyzont czasowy. Jednak jej wdrożenie może dać szansę na powstanie w układzie południkowym konkurencyjnych wobec tras niemieckich korytarzy uwzględniających polskie porty na południe Europy, a połączenie z Rotterdamem ożywić tranzyt przez Polskę z Zachodu na Wschód i odwrotnie.

6. BIBLIOGRAFIA

- [1] Antonowicz M., Zielaskiewicz H.: *Strategia Grupy PKP CARGO Logistics a rozwój zielonych korytarzy.*, materiały konferencyjne Szczecin 2011 r.;
- [2] Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu; Bruksela 2011 r.;
- [3] Danish Transport Authority; *Green Corridor Manual (draft)* 2011r.;
- [4] Nietz. F. : *Zielonymi korytarzami przez Europę*, TSL Biznes 2011 r.;
- [5] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, Dz. U Unii Europejskiej L 276 z 20.10.2010.;
- [6] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej(projekt), Komisja Europejska Bruksela dnia 19/10.2011 r.;
- [7] Szkodzińska M: *Opracowanie własne PKP CARGO niepublikowane* , Warszawa2011 r.;
- [8] Wronka. J.: *Materiały konferencyjne z Konferencji „Zielone korytarze - działanie na rzecz multimodalnego, zrównoważonego systemu transportowego*; Szczecin 21-22 września 2011 r. ;

⁹ F. Nietz: *Zielonymi korytarzami przez Europę*, TSL Biznes 2011 r