

Andrzej Górniewicz, Henryk Zielaskiewicz
PKP CARGO SA

Kolejowo-morskie przewozy towarowe istotnym elementem zrównoważonego gałęziowo systemu transportowego Polski (cz. 1)

Właściwie funkcjonujący system transportowy gwarantuje prawidłowy rozwój poszczególnych gałęzi gospodarczych, zapewniając zarazem swobodny przepływ towarów i usług. Takie kierunki przemian stworzą ogromną szansę na rozwój makroregionów, regionów i miast, zarówno na obszarze Unii Europejskiej, jak i w państwach Europy Wschodniej. Niektóre z tych państw, z uwagi na swoje położenie geograficzne, (leżące na skrzyżowaniu szlaków komunikacyjnych), spełniać będą kluczową rolę w wymianie handlowej pomiędzy Europą, a krajami Wspólnoty Niepodległych Państw i Azją. Polska

ma duże szanse stać się takim państwem; przez nasz kraj już obecnie przebiegają ze wschodu na zachód i z południa na północ korytarze transportowe. Prognozuje się, że w najbliższych latach nastąpi wzrost obrotu towarowego pomiędzy Polską a krajami UE, głównie Niemcami. Dzięki swojemu położeniu Polska będzie mogła rozwijać swoją pozycję jako „centrum logistyczno-dystrybucyjne” Europy Wschodniej i Azji dla lądowego transportu towarowego. Do wzrostu transportu towarowego dostosowywana powinna być infrastruktura liniowa i punktowa oraz przepisy gwarantujące wykorzysta-

nie jej w sposób optymalny w poszczególnych gałęziach transportu. Tak, by przewozy były jak najbardziej „przyjazne” dla środowiska naturalnego, a tym samym i dla nas.

Znaczenie prawidłowego rozwoju systemu transportowego dla społeczeństwa i gospodarki kraju

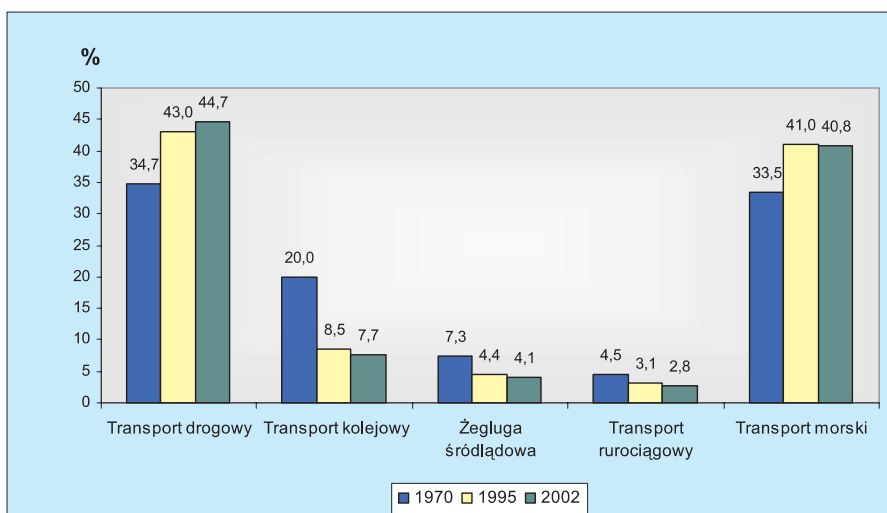
Mając na uwadze, iż system transportowy to kompleksowa obsługa potrzeb przewozowych gospodarki i społeczeństwa, umożliwiający zarazem wsparcie rozwoju gospodarczego oraz ułatwiający wymianę handlową, zapewniający możliwość bezpiecznego przemieszczania się ludzi, należy przy jego kształtowaniu brać pod uwagę bardzo wiele czynników. Jego niezawodność, ogólne koszty funkcjonowania (teraz i w przyszłości), oddziaływanie na otoczenie w tym na środowisko naturalne, to tylko niektóre przykłady tych czynników.

Miejsce poszczególnych gałęzi w systemie transportowym kraju wyznacza z jednej strony wielkość potrzeb gospodarki i społeczeństwa oraz wydolność infrastruktury każdego rodzaju transportu, z drugiej zaś strony świadome kształtowanie potencjałów infrastrukturalnych znajdujące odbicie w strukturze gałęziowej transportu. W konsekwencji to od decyzji społeczeństwa w danym regionie lub państwie, czy też nawet kontynencie zależeć będzie, jaki kierunek rozwoju w tej dziedzinie gospodarki zostanie obrany.

Podstawowym celem polityki transportowej UE jest zahamowanie spadku roli kolei w zaspakajaniu potrzeb przewozowych i wspieranie proekolo-

Tab. 1. Zmiany struktury gałęziowej przewozów towarowych (wg tkm,%) - UE 15. Źródło: opracowanie na podstawie danych European Union Energy and Transport in figures, European Commission, DG for Energy and Transport

Wyszczególnienie	1970	1995	2002
Transport drogowy	34,7	43,0	44,7
Transport kolejowy	20,0	8,5	7,7
Żegluga śródlądowa	7,3	4,4	4,1
Transport rurociągowy	4,5	3,1	2,8
Transport morski	33,5	41,0	40,8



Ryc. 1 Zmiany struktury gałęziowej przewozów towarowych (wg. tkm, %) - EU15

gicznych systemów transportowych, takich jak przewozy intermodalne oraz żegluga śródlądowa i morska.

Unijna polityka transportowa w tym kształcie powstała w wyniku negatywnych doświadczeń krajów Europy Zachodniej, polegających na zachwianiu równowagi w transporcie. Rosnącej dynamicznie roli transportu samochodowego, energochłonnego oraz generującego największe spośród wszystkich rodzajów koszty zewnętrzne, towarzyszył w latach 1970 – 2002 regres pozycji rynkowej kolei. Transport samochodowy nie ponosząc wszystkich zewnętrznych kosztów (np. spowodowanych wypadkami samochodowymi, zanieczyszczenia środowiska naturalnego), jak też nie utrzymując infrastruktury liniowej mógł zaferować znacznie niższe ceny za oferowane usługi, co doprowadziło do znacznego spadku wolumenu przewozów transportem kolejowym, żeglugą przybrzeżną oraz śródlądową. Zmiany wielkości przewozów w poszczególnych gałęziach transportu na przestrzeni 32 lat przedstawiono w poniższej tabeli. Na wzrost przewozów morskich istotny wpływ ma żegluga dalekiego zasięgu. Jej wzrost wiąże się ze wzrostem wymiany handlowej szczególnie między krajami „starej 15” UE i Azją.

Chcąc zahamować te niekorzystne tendencje Unia Europejska w „Białej Księdze”- Europejska polityka transportowa do roku 2010 – czas na decyzje, zaleca zmniejszenie nierówności rynkowej konkurencji między poszczególnymi gałęziami transportu, powstającymi obecnie w skutek różnego obciążenia poszczególnych gałęzi tworzonymi przez nie kosztami infrastruktury oraz kosztami zewnętrznymi. Dokument ten nie ma rangi dyrektywy, czy rozporządzenia. Jednak kraje, które będą realizować te kierunki zmian w polityce transportowej, pójdą tym samym w stronę osiągnięcia zrównoważonego systemu transportowego. Dane przedstawione na wykresie wskazują, iż polityka Unii Europejskiej zmierza we właściwym kierunku, gdyż poprzed-

Tab. 2. Przewozy ładunków wg gałęzi transportu w mln (T)

Rodzaj Transportu	1990	1995	1997	2000	2001	2002	2003
Transport kolejowy	281,66	225,35	226,96	187,25	166,86	222,91	241,63
w tym PKP CARGO						155,10	155,70
Transport samochodowy	1 292,36	1 086,76	1 110,76	1 083,07	1 072,30	1 002,37	981,96
w tym zarobkowy	347,11	319,35	376,45	375,98	370,58	345,00	345,96
Transport rurociągowy	33,00	33,35	33,98	44,34	45,30	46,13	51,78
Żegluga śródlądowa	9,80	9,31	9,34	10,43	10,26	7,73	7,97
Żegluga morska /eksport i import/	28,48	26,02	25,48	22,77	22,43	25,22	25,44
Łącznie	1 645,28	1 380,79	1 406,52	1 347,87	1 317,14	1 304,36	1 308,77

Tab. 3. Struktura przewozów ładunków w Polsce wg rodzajów transportu lądowego – pod względem masy ładunkowej

Rodzaj Transportu	1990	1995	1997	2000	2001	2002	2003
Transport kolejowy	281,66	225,35	226,96	187,25	166,86	222,91	241,63
w tym PKP CARGO						155,10	155,70
Transport samochodowy	1 292,36	1 086,76	1 110,76	1 083,07	1 072,30	1 002,37	981,96
w tym zarobkowy	347,11	319,35	376,45	375,98	370,58	345,00	345,96
Transport rurociągowy	33,00	33,35	33,98	44,34	45,30	46,13	51,78
Żegluga śródlądowa	9,80	9,31	9,34	10,43	10,26	7,73	7,97
Żegluga morska /eksport i import/	28,48	26,02	25,48	22,77	22,43	25,22	25,44
Łącznie	1 645,28	1 380,79	1 406,52	1 347,87	1 317,14	1 304,36	1 308,77

Od roku 2002 na bazie Dyrekcji Przewozów Towarowych PKP utworzono PKP CARGO SA
Źródło: Tabele opracowano na podstawie danych GUS i stron internetowych portów morskich

nie uregulowania sprawiły, że ekologiczne formy transportu śródlądowego wyrażanie przegrywały i jeszcze obecnie przegrywają konkurencję z transportem samochodowym.

Kolejowo morskie łańcuchy transportowe

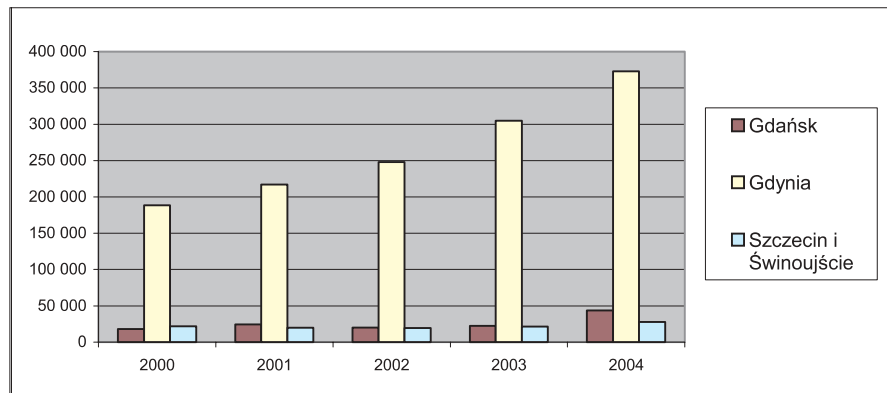
W naszym kraju stosunek przewozów w poszczególnych gałęziach transportu kształtuje się w nieco innych proporcjach. W ostatnim okresie, po gwałtownym spadku przewozów, zaobserwować można odzyskiwanie utraconej pozycji przez transport kolejowy. Wpływ na to ma szereg przyczyn, wśród których możemy wymienić takie jak: wzrost zapotrzebowania na stal spowodowany ożywieniem gospodarki w Chinach i Indiach oraz wydarzenia na Bliskim Wschodzie, które doprowadziły do wzrostu cen ropy, a także wzrost wymiany handlowej między UE, a krajami byłej WNP. Transport morski w ostatnich trzech latach również

odnotował wzrost przewozów.

W 2004 r. możemy zaobserwować dalszy wzrost przewozów ładunków transportowanych drogą morską. Jednak poważną przeszkodą w dalszym ich rozwoju może stać się infrastruktura portowa, niedostosowana do świadczenia kompleksowych usług logistycznych. Inną bardzo istotną przyczyną, mogącą spowodować ograniczenie przewozów z udziałem naszych portów, jest niedostateczna, a zarazem nie spełniająca odpowiednich standardów infrastruktura lądowa – zarówno liniowa (sieć linii kolejowych, dróg szybkiego ruchu), jak i punktowa (terminale), która powinna stanowić ich zaplecze transportowe. Wybudowanie odpowiedniej sieci dróg kołowych wymaga ogromnych nakładów finansowych i stosunkowo dużego czasu, biorąc pod uwagę obecne tempo budowy autostrad. Pomimo, iż inwestycje związane z budową autostrad obecnie pochłaniają większość środków finansowych przeznaczonych na sieć drogową. Sieć linii kolejowych w naszym kraju

jest jeszcze stosunkowo dobrze rozwinięta. Ich przepustowość, a więc „wydajność”, jest stosunkowo wysoka, lecz ich jakość (stałe i czasowe ograniczenia prędkości, niska szybkość handlowa, brak nowoczesnych terminali kontenerowych i centrów logistycznych świadczących usługi kompleksowe) nie nadąża za wymogami współczesnego rynku TSL. Obecna i przyszła polityka transportowa naszego państwa (zgodnie z projektem sektorowego programu operacyjnego Ministerstwa Infrastruktury Transport 2007 – 2013) zmierza w kierunku znacznego ograniczenia długości linii kolejowej, co bez tworzenia nowoczesnej infrastruktury punktowej (umożliwiającej komasację ładunku) z pewnością przyczyni się do znacznego spadku przewozów.

Polityka Unii Europejskiej w zakre-



Ryc. 3. Przeladunki kontenerów w latach 2000-2004 (TEU) Źródło: Opracowano na podstawie danych zawartych na stronach internetowych portów

się zrównoważonego gałęziowo rozwoju transportu spowodowała znaczne ożywienie w zakresie przewozów intermodalnych, również w naszych portach. Niestety ładunki są przywożone i odwożone transportem samochodowym, a przewozy tych ładunków kolejną stanowią zaledwie kilkana-

ście procent. W konsekwencji olbrzymie ilości kontenerów przewożone są niedostosowanymi do tak dużego potoku ładunku drogami, przyczyniając się do powstawiania kongestji, zanieczyszczenia środowiska naturalnego, a również do zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i wypadków.