

Andrzej Górnikiewicz, Henryk Zielaskiewicz  
PKP CARGO SA

## Kolejowo-morskie przewozy towarowe istotnym elementem zrównoważonego gałęziowo systemu transportowego Polski (cz. 2)

Nie trudno to zauważyć, porównując przedstawione na wykresach wielkości przewozów kontenerów zarówno przez transport kolejowy, jak i morski. Jednym z powodów zaistniałej sytuacji są z pewnością zbyt mało konkurencyjne stawki przewoźnego w stosunku do transportu samochodowego, ale również braki w odpowiednio dostosowanej i nowoczesnej infrastrukturze punktowej tj. sieci nowoczesnych terminali kontenerowych i centrów logistycznych. Zasadniczym powodem stosunkowo wysokiej stawki za usługi przewozowe – oferowanej przez PKP CARGO SA – jest wysoka stawka za dostęp do infrastruktury, która należy do jednych z najwyższych w Europie. Innym powodem przegrywania konkurencji z transportem samochodowym jest zbyt mała elastyczność, na co mają niewątpliwie wpływ koszty uruchomienia nowych połączeń kolejowych dla niewielkich potoków ładunków. Porównując koszty uruchomienia tradycyjnego pociągu dla przewozu czterech lub pięciu kontenerów w stosunku do transportu samochodowego, bez większych analiz możemy powiedzieć, że będą one znacznie wyższe.

Niewątpliwie ważnym zagadnieniem w kolejowo morskich łańcuchach logistycznych są przewozy promowe. Niestety tego rodzaju przewozy realizowane są tylko przez terminal promowy portu Szczecin – Świnoujście, który jest głównym terminalem promowym w Polsce i jednym z najnowocześniejszych na Bałtyku. Pełni wiodącą rolę w obsłudze morskich połączeń promowych z Polski do Skandynawii, zarówno co do ilości zawnieć promów, jak i pod względem wielkości obsłużonego potoku ładunków. W 2004 r. transportem samochodowym przez terminal promo-

wy w Świnoujściu przewieziono 1 610 406 t ładunków. W porównaniu do 2003 r. stanowi to przyrost przewozów o 11,1%.

Przewozy kolejowe linią promową Świnoujście – Ystad są realizowane od 1974 r., od momentu wprowadzenia przez armatora promu kolejowo –

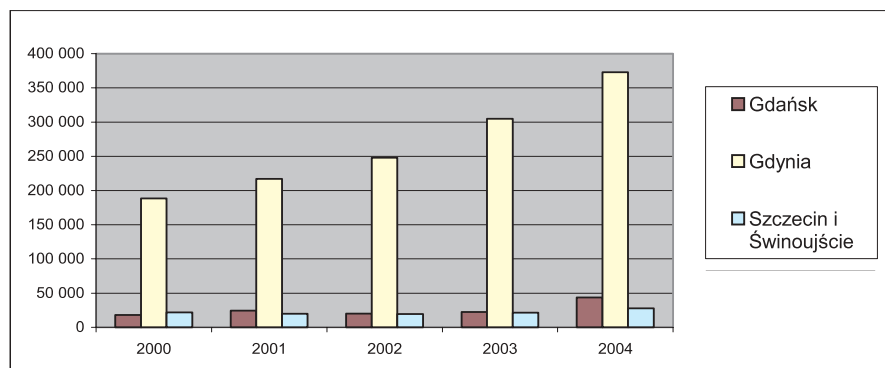
Tab. 2. Przewozy ładunków wg gałęzi transportu w mln (T)<sup>1</sup>

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
<b>Łącznie</b>	<b>1 645,28</b>	<b>1 380,79</b>	<b>1 406,52</b>	<b>1 347,87</b>	<b>1 317,14</b>	<b>1 304,36</b>	<b>1 308,77</b>

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	17,4	16,6	16,4	14,1	12,9	17,4	18,8
w tym PKP CARGO						12,1	12,1
Transport samochodowy	79,9	80,2	80,4	81,7	82,8	78,4	76,5
w tym zarobkowy	21,5	23,6	27,3	28,4	28,6	27,0	27,0
Transport rurociągowy	2,0	2,5	2,5	3,3	3,5	3,6	4,0
Żegluga śródlądowa	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,6	0,6
<b>Łącznie</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

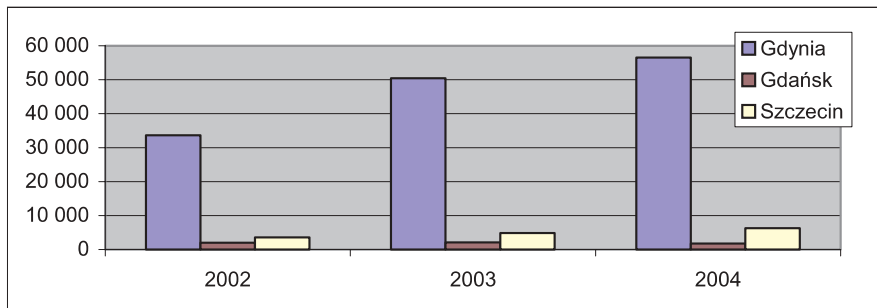
Od roku 2002 na bazie Dyrekcji Przewozów Towarowych PKP utworzono PKP CARGO SA  
Źródło: Tabele 2 i 3 opracowano na podstawie danych GUS i stron internetowych portów morskich



Ryc. 5. Przeładunki kontenerów w latach 2000-2004 (TEU)

Źródło: Opracowano na podstawie danych GUS-Urząd Statystyczny w Szczecinie-Centrum Statystyki morskiej

<sup>1</sup> Ze względu na błąd, który wkrał się przy publikacji pierwszej części artykułu („Logistyka” 5/2005) tabele 2 i 3 publikujemy powtórnie.



Ryc. 6. Udział PKP CARGO S.A. w przewozach intermodalnych realizowanych do i z polskich portów Źródło: opracowanie własne.

samochodowego „Mikołaj Kopernik”, będącego w eksploatacji do dnia dzisiejszego. Obecnie przewozy są realizowane przy wykorzystaniu promu „J. Śniadecki” armatora Euroafrica Linie Żeglugowe z siedzibą w Szczecinie. W przypadku wzrostu przewozów kolejowych PKP CARGO SA ma możliwość wykorzystania będących w rezerwie promów „POLONIA” i „M. Kopernik”. Prom „J. Śniadecki” posiada 600 m torów na pokładzie kolejowym i kursuje codziennie. Należy nadmienić, że wagony kolejowe ładowane są w pierwszej kolejności, przed samochodami i nie muszą czekać na „wolne miejsce” na promie.

Wielkości kolejowych przewozów promowych oraz dynamikę wzrostu przedstawiono na wykresach 7 i 8.

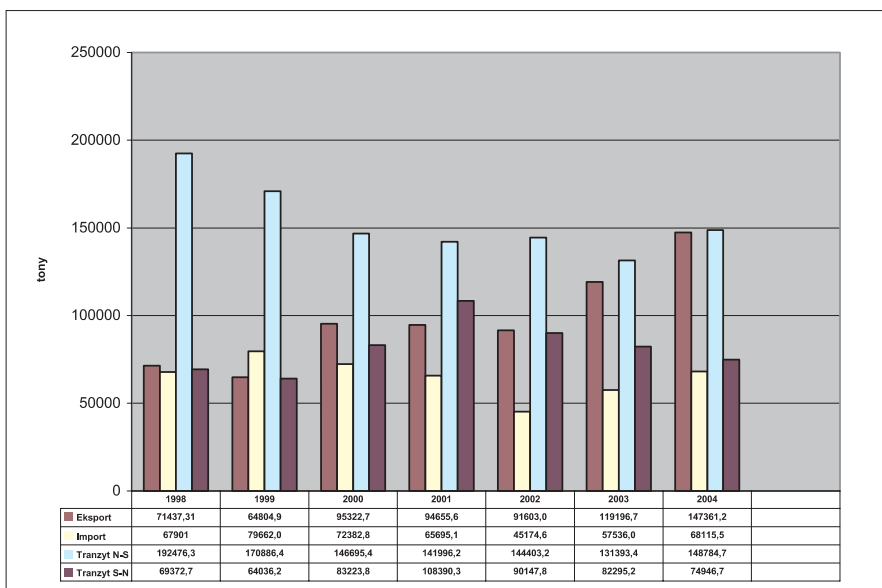
Po spadku przewozów w 2002 r., dzięki wdrożeniu nowych rozwiązań logistycznych, którymi są systemy pociągów odwozowych i dowozowych do Świnoujścia, w roku 2003 i 2004 obserwujemy ich wzrost. W 2004 r. przewieziono 439 208,1 t towarów.

W porównaniu do 2003 r., w którym przewieziono 390 421,3 t, stanowi to wzrost przewozów o 11,24%

W 2004 r. w kolejowych przewozach promowych największy wzrost zanotowano w eksporcie – wzrost o 23.64% w porównaniu do roku 2003 oraz w imporcie – wzrost o 18,54%

w porównaniu do 2003 r. Głównymi ładunkami w eksporcie są: meble i artykuły wyposażenia wnętrz (58 800,5 t – 39,9% eksportu), AGD (11 529 t – 7,8%), stal i wyroby stalowe (39 481 t – 26,7%). Natomiast w imporcie ze Skandynawii dominuje papier (33 250,9 t – 49,2%), celuloza (10 994 t – 16,1%) i wyroby stalowe (16 878,8 t – 24,8%). Inne nasze porty z uwagi na brak odpowiednio dostosowanej infrastruktury portowej wykonują tylko promowe przewozy samochodów. Wielkość tych przewozów przedstawiają tabele 6 i 7.

W rywalizacji o klienta pomiędzy regionami UE na rynku usług transportowo – spedycyjno – logistycznym poza nowoczesną infrastrukturą istotną rolę odgrywać będą sprawnie działające systemy logistyczne wzajemnie



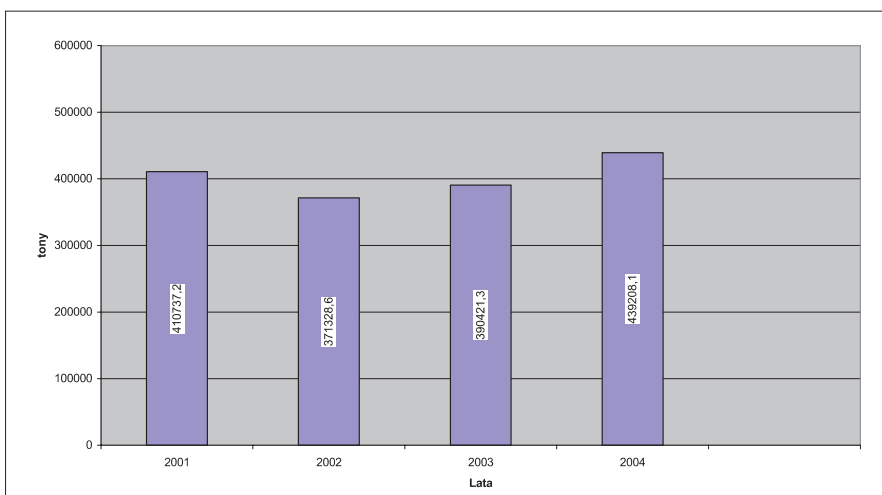
Ryc. 7. Kolejowe przewozy promowe 1999-2004

Tab. nr 4. Ilość przewiezionych samochodów ciężarowych w Świnoujściu Źródło: Opracowanie własne

Lata	Ilość	Przyrost do okresu poprzedniego
2002	102 631	
2003	118 510	+15,47%
2004	131 847	+ 11,25%

Tab. nr 5. Wielkość przewiezionego ładunku w tonach (samochodowa i wagonowa) Źródło: Opracowanie własne

Lata	Ilość (tony)	Przyrost do okresu poprzedniego
2002	1 732 377	
2003	1 889 692	+ 9,08 %
2004	2 049 614	+ 8,46%



Ryc. 8. Kolejowe przewozy promowe 2001-2004

Dokończenie na str. 55 ➔

Tab. 6. Przewozy samochodów ciężarowych i naczep w porcie gdańskim za lata 2001-2004

Rok	Samochody ciężarowe i naczepy w szt.
2001	5 496
2002	6 289
2003	13 901
2004	8 959

Tab. 7. Przewozy samochodów i naczep w porcie gdyńskim

Rok	Samochody ciężarowe i naczepy /jednostki frachtowe/
2001	16 909
2002	35 026
2003	46 607
2004	62 159

ze sobą powiązane i gwarantujące realizację pełnych łańcuchów logistycznych. Klient tych usług oczekuje kompleksowego podejścia do procesu transportowego, polegającego na wyborze optymalnej kombinacji różnych środków transportu. Nieuniknione jest więc tworzenie partnerskich więzi przy ich realizacji, opartej na ścisłej

współpracy pomiędzy przewoźnikami i innymi podmiotami uczestniczącymi w procesie obsługi logistycznej. Rolą państwa jest wpływanie na prawidłowy rozwój sieci transportowej i logistycznej kraju, tak by jej oddziaływanie na środowisko naturalne było jak najmniej szkodliwe. W końcowym rozrachunku spowoduje to, iż ogólne koszty postępu technologicznego i rozwoju gospodarczego będą najniższe. Czy potencjał techniczny oraz możliwości organizacyjne tworzenia wzajemnych łańcuchów transportowych, w których ekologiczne formy transportu, takie jak kolej, czy żegluga morska odgrywać będą dominującą rolę, zależy od nas samych. Sprawdzeniem tego mogą stać się wspólne projekty w ramach tworzenia „autostrad morskich”, dla powodzenia których znaczenie będzie miała zarówno infrastruktura portowa, jak i infrastruktura zaplecza transportowego wewnątrz kraju. Mając jednak na uwadze fakt, iż w rywalizacji o klienta czę-

sto czynnikiem decydującym jest czas stworzenia odpowiednich łańcuchów logistycznych, należy zastanowić się, czy nie powinno się bardziej wykorzystać posiadany potencjał w postaci dobrze rozwiniętej sieci linii kolejowych. Wymaga ona modernizacji, lecz z pewnością można to przeprowadzić szybciej i taniej, niż wybudowanie autostrad i dostosowanie sieci naszych dróg do przewozu dużych potoków ładunków, co niewątpliwie jest potrzebne. Chodzi jedynie o skalę przedsięwzięcia i czas realizacji.

#### LITERATURA:

1. Henryk Zielaskiewicz, Mirosław Antonowicz, Harris Mawusi – Znaczenie kolejowo morskich przewozów intermodalnych dla rozwoju ekologicznych form transportu. Konferencja Naukowa Porty Morskie 2005 r.
2. Beata Trochymiak – Rośnie znaczenie polskich portów (Puls Biznesu 7/4/2005 r.)
3. Projekt Sektorowego Programu Ministerstwa Infrastruktury (transport kolejowy) na lata 2007-2013.