

Krystyna Wojewódzka-Król, Ryszard Rolbiecki
Uniwersytet Gdański¹

Konteneryzacja w żegludze śródlądowej w Polsce

W świetle dynamicznie rozwijającej się wymiany handlowej, a jednocześnie potrzeby zrównoważonego rozwoju transportu, coraz wyraźniej na szczeblu władz unijnych akcentowana jest konieczność skoordynowania rozwoju wszystkich gałęzi transportu, jako warunku zwiększenia wydajności i optymalizacji funkcjonowania europejskiego systemu transportowego. Potrzeba ta wiąże się między innymi z rozszerzaniem sfery zastosowania żeglugi śródlądowej.

Do głównych przyszłościowych sfer zastosowania tej gałęzi w transporcie ładunków zalicza się:

- umocnienie się w tradycyjnych sferach zastosowania, to jest w przewozach ładunków płynnych i masowych suchych
- poszukiwanie nisz rynkowych takich, jak przewozy samochodów osobowych, śmieci², dóbr podlegających recyklingowi
- obsługę nowych, dynamicznie rozwijających się sektorów, takich jak przewozy dóbr konsumpcyjnych, żywności
- umacnianie pozycji w obsłudze ładunków przewożonych w kontenerach³.

Przesłanki rozwoju konteneryzacji w żegludze śródlądowej

W związku ze spodziewanym dalszym, dynamicznym rozwojem konteneryzacji w nowych krajach członkowskich UE, przyszła pozycja żeglugi śródlądowej związana jest w dużym stopniu z włączeniem tej gałęzi w obsługę obrotów kontenerowych w portach morskich. Potrzeba ta w znacznym stopniu wynika z jej naturalnych predyspozycji do obsługi tego typu przewozów. Do głównych przesłanek rozwoju konteneryzacji w żegludze śródlądowej zalicza się:

- istnienie znacznych rezerw przepustowości dróg wodnych
- brak kongestii na śródlądowych drogach wodnych
- dużą ładowność statków rzecznych
- konkurencyjny czas transportu drogami wodnymi
- niskie koszty transportu
- transport relatywnie przyjazny dla środowiska.

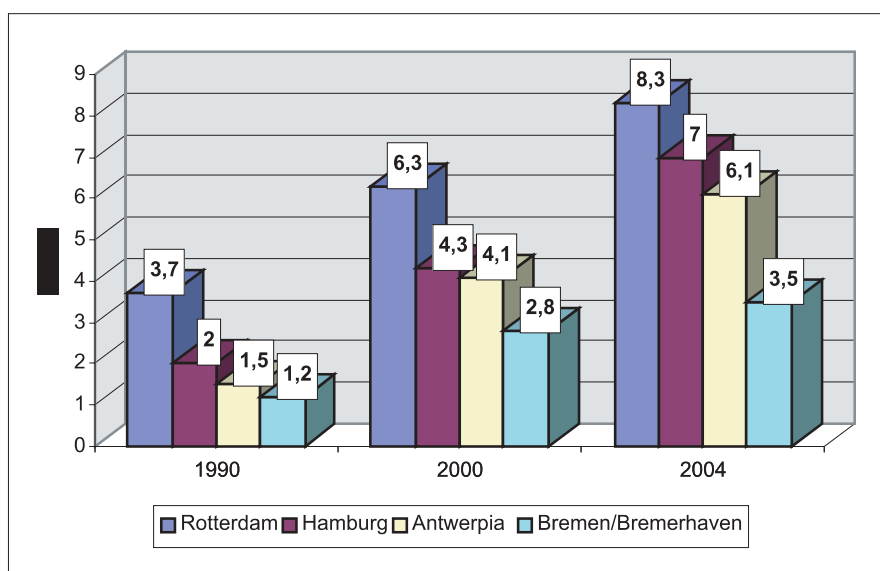
Od 1990 roku, w ciągu 15 lat, przeładunki kontenerowe największego w Europie portu kontenerowego w Rotterdamie wzrosły niemal dwukrotnie; w Hamburgu 3,5-krotnie; w Antwerpii 4-krotnie; w Bremie i Bremerhaven niemal 3-krotnie (rysunek 1). Gwałtowny rozwój obrotów kontenerowych portów morskich oraz wzrost wielkości kontenerowców komorowych przyczyniły się do znacznych zmian w pozycji transportu wodnego śródlądowego na zapleczu portów morskich. Żadna z gałęzi transportu zapleczowego nie była w stanie podołać nowym wyzwaniom, przede wszystkim ze względu na ogra-

niczone możliwości rozbudowy infrastruktury; wyjątkiem jest transport wodny śródlądowy, którego drogi mają duże rezerwy przepustowości.

Ponadto pojawienie się w portach statków przewożących jednorazowo 6 000 TEU i więcej wpłynęło na wzrost atrakcyjności transportu wodnego śródlądowego, oferującego przewóz jednorazowo kilkuset kontenerów. Możliwość przewiezienia całej partii ładunku przy pomocy kilkunastu zestawów pchanych zamiast kilku tysięcy samochodów, oznacza dodatkowe korzyści nie tylko na kosztach, ale również na czasie przeładunku, nie mówiąc już o oszczędnościach na kosztach zewnętrznych.

Przewozy kontenerów w żegludze śródlądowej w krajach Europy Zachodniej

Przedstawione przesłanki spowodowały, że w krajach Europy Zachodniej



Rys. 1. Przeładunki kontenerowe w wybranych portach europejskich (mln TEU).
Źródło: opracowanie własne na podst.: EU Energy and Transport in Figures 2005. European Commission. Luxemburg 2006.

¹ Prof. zw. dr hab. K.Wojewódzka-Król i dr R.Rolbiecki – Katedra Polityki Transportowej, Wydział Ekonomiczny, Uniwersytet Gdański (przyp. red.).

² W krajach Europy Zachodniej żegluga śródlądowa jest wykorzystana do wywozu odpadów, w tym także z użyciem kontenerów, z aglomeracji miejskich m.in. we Francji (rocznie 500 mln t odpadów), W.Brytanii (650 tys. t) i Holandii.

³ Prospects of inland navigation within the enlarged Europe. Brussels, 24 & 25 February 2005.

Tab. 1. Udział żeglugi śródlądowej w obsłudze przeladunków kontenerów w porcie Antwerpia w 2002 roku (%).

Gałąź transportu	2002	2003	2004	2005
Transport drogowy	58,9	60,0	60,5	59,8
Żegluga śródlądowa	30,5	30,5	32,1	32,9
Transport kolejowy	10,6	9,5	7,4	7,3
Razem	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: materiały: Antwerp Port Authority/Antwerp Port Federation – SEA.

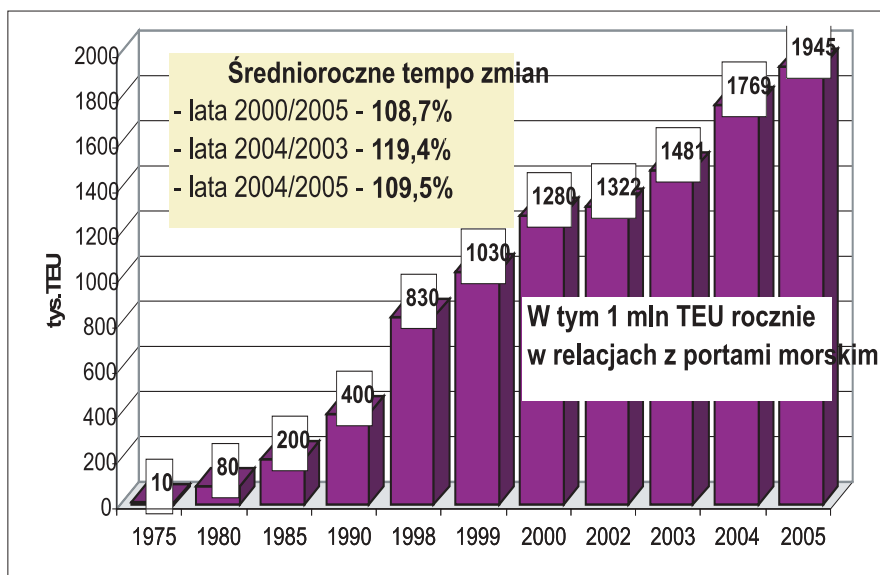
żegluga śródlądowa zajmuje znaczącą pozycję w obsłudze obrotów kontenerowych w portach morskich. Z szacunków wynika, że ponad 1 mln TEU rocznie, to jest około 60% ogólnych przewozów kontenerowych na Renie (rysunek 2), to obsługa zaplecza portów Rotterdam, Amsterdam i Antwerpia. Na początku lat 90. udział żeglugi śródlądowej w obrotach kontenerowych tych portów wynosił 15%⁴ i według prognoz z 1995 r. miał osiągnąć w 2000 roku – 30%, a w 2010 roku – 40%. Prognozy te zostały przekroczone znacznie wcześniej i obecnie na przykład udział żeglugi w obrotach kontenerowych portu Rotterdam wynosi około 60%⁵.

W porcie Antwerpia udział transportu wodnego śródlądowego w obsłudze ładunków kontenerowych sięgał w 2002 roku 26% (tabela 1); do 2005 roku udział ten zwiększył się do 32%⁶.

Również w innych portach morskich odnotowany został znaczny wzrost pozycji żeglugi. W latach 1993 – 2003 przewozy kontenerów transportem wodnym śródlądowym w obsłudze obrotów kontenerowych portu morskiego w Hamburgu wzrosły ponad 150 razy (rysunek 3). Tak duża dynamika przewozów jest efektem włączenia Łaby⁷ w system przewozów multimodalnych. Od 1999 roku na tej drodze wodnej utrzymywana jest stała linia kontenerowa pomiędzy portem morskim a portami rzecznyymi Torgu, Riesa oraz Drezno (przewozy te organizowane są raz w tygodniu)⁸.

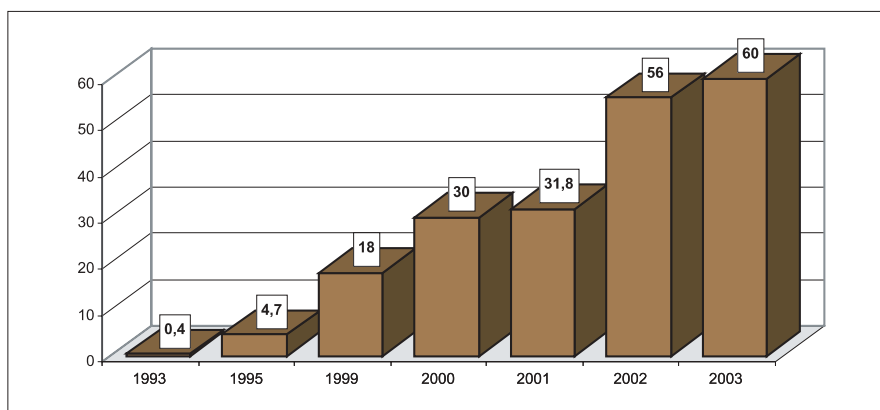
Aktualne tendencje rozwoju transportu w Europie zmierzają w kierunku sprzyjającym zwiększaniu roli transportu wodnego śródlądowego w obsłudze obrotów kontenerowych portów morskich:

- rośnie udział ładunków przewożo-



Rys. 2. Przewozy kontenerowe na Renie w latach 1975 - 2005 w tys. TEU. Źródło: L.Lauenroth: Der Rhein bleibt die Hauptschlagader des Containerverkehrs per Binnenschiff. „Internationales Verkehrswesen” 1994, nr 7-8; Marktbeobachtung der Europäischen Binnenschifffahrt 2006-I. Sekretariat der ZKR, Strasbourg 2007.

- nych w kontenerach, w tym drogą morską
- coraz większe statki kontenerowe wpływają do portów europejskich
- stale zwiększają się obroty kontenerowe portów morskich
- rośnie kongestia na drogach
- transport kolejowy na zapleczu portów



Rys. 3. Przewozy kontenerowe żeglugą śródlądową do i z portu Hamburg. Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów portu Hamburg.

⁴ G.Schuh: Binnenschifffahrt als Helfer im Kampf gegen den drohenden Verkehrsinfarkt. „Binnenschifffahrt - ZfB” 1993, nr 15-16.

⁵ K.Wojewódzka-Król, R.Rolbiecki, W.Rydzkowski: Transport wodny śródlądowy. Wydawnictwo UG, Gdańsk 2007, s.152.

⁶ Materiały: Antwerp Port Authority/Antwerp Port Federation – SEA.

⁷ Na Łabie możliwa jest eksploatacja zestawów złożonych z 10 barek o zdolności przewozowej 240 TEU (w dwóch warstwach kontenerów) lub zestawów złożonych z 8 barek o zdolności przewozowej 192 TEU (w dwóch warstwach kontenerów).

⁸ H.W. D(ner): Wasserstrasse für die Containerschifffahrt. Die Mittel- und Oberelbe. „Binnenschifffahrt - ZfB” 2000.

tów morskich osiąga granice przepustowości.

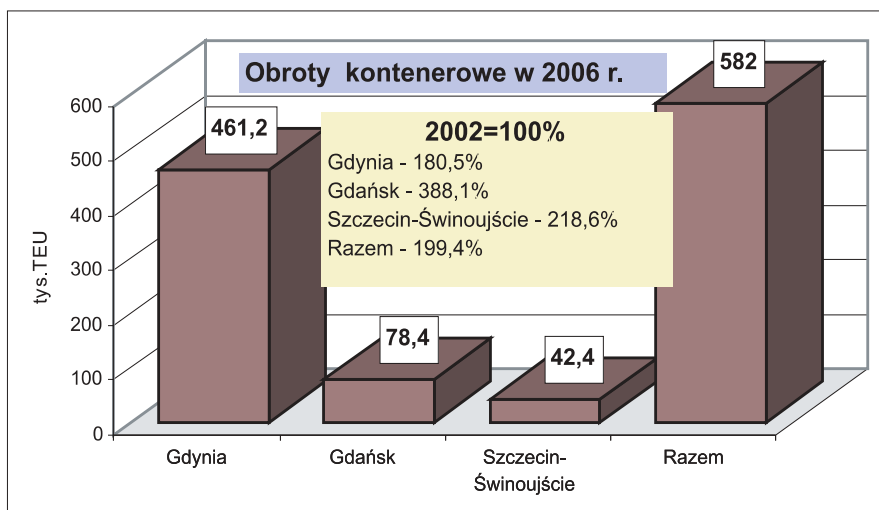
Perspektywiczna rola tej gałęzi w tym segmencie rynku zależeć będzie jednak od inwestycji taborowych i infrastrukturalnych, a także od wdrażania nowoczesnych, inteligentnych systemów transportowych.

Przesłanki rozwoju konteneryzacji na drogach wodnych w Polsce

Wysoka dynamika przewozów kontenerowych charakterystyczna jest także dla akwenu Morza Bałtyckiego, mimo peryferyjnego położenia względem światowych szlaków żeglugowych i centrów gospodarczych. Tendencja ta dotyczy również portów morskich w Polsce. W 2006 roku, w największym porcie morskim w Polsce – Gdyni – przeładunki kontenerów wynosiły ponad 460 000 TEU, co w porównaniu z 2002 rokiem oznacza wzrost obrotów kontenerowych o ponad 80%. Jeszcze większy wzrost przeładunków obserwuje się w porcie Gdańsk oraz zespole portów Szczecin i Świnoujście. Jak wynika z rysunku 4, w latach 2002 – 2006 obroty kontenerowe w tych portach wzrosły odpowiednio: prawie 4-krotnie i 2-krotnie.

W świetle umacniania się międzynarodowych powiązań gospodarczych, w wyniku procesów integracyjnych w Europie, można oczekiwać intensyfikacji wymiany handlowej w rejonie Morza Bałtyckiego. Rosnące przewozy kontenerowe w transporcie morskim są przesłanką podejmowania inwestycji mających na celu zwiększenie potencjału przeładunkowego portów morskich w Polsce.

W największym polskim porcie kontenerowym, w Gdyni, od kilku lat liczba przeładowywanych kontenerów rośnie w tempie dwucyfrowym, a w styczniu 2007 roku wzrost w stosunku do roku ubiegłego wyniósł 32,4%⁹. W porcie tym funkcjonują obecnie dwa terminale kontenerowe: modernizowany Bałtycki



Rys. 4. Przeładunki kontenerów w portach morskich w Polsce (tys. TEU).

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Statystyki kontenerowe. W: Kontenery. Transport kontenerowy i multimodalny. Dodatek do „Namiary na Morze i Handel” marzec 2007.*

Terminal Kontenerowy i nowy, konkurencyjny terminal kontenerowy DCT.

W Gdańsku od 1998 roku funkcjonuje GTK, a od 1 czerwca 2007 roku nowy, głębokowodny terminal kontenerowy (DCT), który jako jedyny w Polsce będzie mógł obsługiwać największe statki kontenerowe eksploatowane na Bałtyku. W tym czasie terminal będzie wyposażony w nabrzeże o długości 200 m i jedno stanowisko dla statków ro-ro. Po całkowitym zakończeniu pierwszego etapu budowy, przewidywanym na wrzesień 2007 roku, terminal osiągnie roczną zdolność przeładunkową 500 000 TEU¹⁰, która docelowo będzie mogła być zwielokrotniona, nawet do 2,5 mln TEU. Obecnie wybudowano już 2 km linii kolejowej i 2 bocznicę o długości 600 m, a z założeń programu inwestycyjnego wynika, że jest nawet możliwość wybudowania dwóch kolejnych linii kolejowych. Dla potrzeb transportu samochodowego terminal będzie wyposażony w 4 bramy wjazdowe i 4 wyjazdowe¹¹.

Rosnące obroty kontenerowe stały się także postawą inwestycji w portach morskich Szczecin i Świnoujście. W porcie Szczecin w 2007 roku ma być wybudowana infrastruktura niezbędna dla stworzenia Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego (ZCL) oraz ter-

minal kontenerowy na Ostrowie Grabowskim. W ramach tworzenia Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego (około 30 ha) realizowane inwestycje w zakresie infrastruktury transportu obejmują budowę parkingu dla samochodów ciężarowych wraz z podstawowym wyposażeniem, samochodowych dróg dojazdowych o długości 1850 m oraz torów kolejowych o długości 1300 m. Ponadto w Szczecinie realizowane są obecnie inwestycje infrastrukturalne mające na celu utworzenie terminalu kontenerowego na Ostrowie Grabowskim, o zdolności przeładunkowej 80 000 TEU¹².

Według założeń programowych, realizowane obecnie inwestycje portowe mają umożliwić dostosowanie portów morskich w Polsce do wymagań nowoczesnych systemów transportowych oraz włączenie w sieć zachodnioeuropejskich centrów logistycznych. Pojawiają się jednak znaczne obawy co do przyszłego funkcjonowania polskich terminali kontenerowych wobec problemów rozwoju transportu zapleczo-owego, który mógłby obsługiwać rosnące obroty kontenerowe polskich portów morskich. Brak autostrady A1 i opóźnienia w jej realizacji, odległa perspektywa modernizacji przestarzałego transportu kolejowego i brak kon-

⁹ M. Borkowski: Kontenery grzęzną w procedurach. W: Kontenery. Transport kontenerowy i multimodalny. Dodatek do „Namiary na Morze i Handel” marzec 2007.

¹⁰ Zdolność przeładunkowa Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego w Gdyni wynosi 750 000 TEU.

¹¹ M. Borkowski: Gdański terminal staje do rywalizacji. W: Kontenery. Transport kontenerowy i multimodalny. Dodatek do „Namiary na Morze i Handel” marzec 2007.

¹² Inwestycje w portach ujścia Odry. „Czas Morza” 2006, nr 3.

cepcji wykorzystania transportu wodnego śródlądowego powodują, że transport zapleczoży już w najbliższym czasie stać się może barierą rozwoju konteneryzacji w portach morskich.

Liczenie na to, że w Polsce nie pojawią się problemy, z którymi musiały zmierzyć się na zapleczach portów morskich inne kraje Europy Zachodniej, wydaje się nieuzasadnione. Jeżeli dziś, przy budowie terminali kontenerowych i infrastruktury transportu zapleczożowego nie uwzględnimy rozwoju wszystkich gałęzi transportu, w tym również transportu wodnego śródlądowego, w przyszłości oznaczać to może, że szansa na zrównoważony rozwój transportu zapleczożowego zostanie zaprzeczona.

Wnioski

Współczesna, proekologiczna europejska polityka transportowa zmierza do wykorzystania każdej, przyjaznej dla środowiska gałęzi transportu w możliwie największym zakresie zakładając, że zdjęcie z dróg nawet najmniejszej liczby samochodów daje efekty, których nie można lekceważyć.

W Polsce przez lata ukształtowała się polityka traktująca gałęzie transportu jako przede wszystkim konkurencyjne, a nie wzajemnie uzupełniające. Przy czym konkurencja ta pojmowana była jako rywalizacja o środki na rozwój i preferencje rozwojowe, a nie jako

sposób poprawy jakości usług transportowych. Polityka taka w zasadzie pokutuje do dziś.

Przy opracowywaniu kolejnych wersji polityki transportowej żegluga, wbrew tendencjom europejskim, jest pomijana lub traktowana marginesowo. Nieliczni zwolennicy proekologicznej polityki transportowej napotykać opór trudny do pokonania. Lokalne zaangażowanie w rozwój dróg wodnych nie jest niestety wystarczające dla zapewnienia trwałych perspektyw rozwoju dróg wodnych, które są warunkiem stworzenia gałęzi zdolnej konkurować na rynku transportowym.

Tendencje europejskie skłaniają do zmiany tej polityki i przynajmniej do podjęcia badań mających na celu określenie perspektywicznej roli tej gałęzi transportu w obsłudze obrotów kontenerowych portów morskich w Polsce. Wyniki takich badań, być może byłyby potwierdzeniem słuszności obecnie prowadzonej polityki transportowej państwa w odniesieniu do żegluga śródlądowej, ale mogłyby być też podstawą decyzji weryfikujących realizowane obecnie inwestycje portowe.

STRESZCZENIE

Wysoka dynamika obrotów kontenerowych i budowa centrów logistycznych w portach morskich w krajach UE wymaga usprawnienia transportu zapleczożowego. Ograniczenia infrastrukturalne w transporcie kolejowym

i drogowym przyczyniły się do przejścia znacznej części tych obrotów przez żegluga śródlądową. W Polsce, mimo analogicznych tendencji w portach morskich, problem transportu zapleczożowego nie został perspektywicznie rozwiązany. Stąd potrzeba badań dotyczących roli tej gałęzi w przewozach kontenerowych i decyzji w tym zakresie.

SUMMARY

Containerization in Inland Navigation in Poland

Fast growth in container operations and locating logistics centers in sea ports of the EU countries calls for improvements in hinterland transport. Infrastructural limitations of rail and road modes have resulted in a significant part of container transport operations in the hinterland being carried out by inland navigation. In Poland, the issue of transport in the hinterland has not been settled in the long run, although such a long-term approach has been adopted in sea ports. Accordingly, there is an urgent need for research into this mode of transport and relevant decisions have to be taken promptly.

LITERATURA

1. M.Borkowski: Gdański terminal staje do rywalizacji. W: Kontenery. Transport kontenerowy i multimodalny. Dodatek do „Namiary na Morze i Handel” marzec 2007.
2. M.Borkowski: Kontenery grzęzną w procedurach. W: Kontenery. Transport kontenerowy i multimodalny. Dodatek do „Namiary na Morze i Handel” marzec 2007.
3. Dünner H.W.: Wasserstrasse für die Containerschiffahrt. Die Mittel - und Oberelbe. „Binnenschiffahrt - ZfB” 2000.
4. EU Energy and Transport in Figures 2005. European Commission. Luxemburg 2006.
5. Inwestycje w portach ujścia Odry. „Czas Morza” 2006, nr 3.
6. Lauenroth L.: Der Rhein bleibt die Hauptschlagader des Containerverkehrs per Binnenschiff. „Internationales Verkehrswesen” 1994, nr 7-8.
7. Marktbeobachtung der Europäischen Binnenschiffahrt 2006-I. Sekretariat der ZKR, Strasbourg 2007.
8. Materiały: Antwerp Port Authority/Antwerp Port Federation – SEA.
9. Morkowski M.: Gdański terminal staje do rywalizacji. W: Kontenery. Transport kontenerowy i multimodalny. Dodatek do „Namiary na Morze i Handel” marzec 2007.
10. Prospects of inland navigation within the enlarged Europe. Brussels, 24 & 25 February 2005.
11. Schuh G.: Binnenschiffahrt als Helfer im Kampf gegen den drohenden Verkehrsinfarkt. „Binnenschiffahrt - ZfB” 1993, nr 15-16.
12. Statystyki kontenerowe. W: Kontenery. Transport kontenerowy i multimodalny. Dodatek do „Namiary na Morze i Handel” marzec 2007.
13. Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., Rydzkowski W.: Transport wodny śródlądowy. Wydawnictwo UG, Gdańsk 2007.



Fot. 1. Kontenerowiec obsługiwany w porcie Gdynia. Źródło: www.port.gdynia.pl