

Andrzej Bujak<sup>1</sup>, Anna Bujak<sup>2</sup>, Anna Orzeł<sup>3</sup>

### III paneuropejski korytarz transportowy jako platforma rozwoju transportu intermodalnego (kombinowanego)

#### Wstęp

W ostatnich latach, wraz z rozwojem gospodarczym na świecie doszło do szybkiego zwiększenia przewozu towarów w relacjach krajowych i międzynarodowych. Poszukuje się nowych, efektywnych i ekologicznych rozwiązań transportowych, zwłaszcza w obszarze transportu intermodalnego (kombinowanego). Związane jest to między innymi z przesunięciem działalności wielu firm do krajów azjatyckich, głównie Chin i Indii, w poszukiwaniu obniżenia kosztów produkcji. Trend ten generuje zwiększoną potrzebę przemieszczania towarów w skali globalnej a tym samym wykorzystanie transportu intermodalnego (kombinowanego). W Polsce istnieją dogodne przesłanki intensywnego rozwoju transportu intermodalnego (kombinowanego). Położenie kraju na skrzyżowaniu głównych europejskich korytarzy transportowych i rosnący ruch tranzytowy stały się potężnym wyznaniem, jak szansa dla Polski. Polska powinna te uwarunkowania wykorzystać możliwie jak najlepiej, szczególnie w kontekście rozwoju kierunków polityki transportowej Unii Europejskiej, wspierające rozwój transportu intermodalnego (kombinowanego), gotowej pomóc w budowie rozwiązań systemowych, a także w finansowaniu przedsięwzięć technicznych. Tę szansę należy wykorzystać jak najlepiej jak i inne działania i możliwości jakie wynika z faktu, że jednym z podstawowych celów polityki transportowej Unii Europejskiej jest zrównoważony rozwój transportu. W tym aspekcie transport intermodalny jest szczególnie promowany w unijnej polityce transportowej w aspekcie poszczególnych korytarzy transportowych, które stanowią wielokrotnie osie rozwoju gospodarczego UE.

Jednym z nich jest na pewno III Pan Europejski Korytarz, który łączy Niemcy Polskie i Ukrainę, a którego wartość i znaczenie trudno współcześnie przecenić chociażby w kontekście rewitalizacji

„Jedwabnego szlaku” i budowania lądowego połączenia z Chinami z możliwością wykorzystania między innymi tego korytarza. Należy na bazie III Pan Europejskiego Korytarza stworzyć platformę współpracy, która powinna doprowadzić do przekształcenia tego korytarza w jedną z najbardziej atrakcyjnych i konkurencyjnych osi transportowych i gospodarczych w Europie. Realizacja tego celu wymaga jednak sprecyzowania i synchronizowania wielu elementów, w tym interesów i aspiracji poszczególnych regionów z regionalną, narodową i ponadnarodową polityką transportową, planami rozwoju infrastruktury, a także z istniejącymi planami i strategiami rozwoju regionów Niemiec, Polski i Ukrainy.

Warto zastanowić się co wynika z naszego wspólnego sąsiedztwa, jakie rodzi ono możliwości, a czasami i dylematy oraz czy właściwie potrafimy wykorzystać tę naszą geograficzną i kulturową koegzystencję. Odpowiedź na tak sformułowany problem wymaga wieloaspektowych analiz, dotyczyć będzie wielu obszarów i problemów. Warto precyzyjnie rozpatrzyć wszelkie elementy, uwarunkowania jak i pojawiające się możliwości. Jednym z najistotniejszych problemów jest na pewno rozwój transportu intermodalnego (kombinowanego) w ramach tego korytarza.

#### Korytarze transportowe

Korytarz transportowy jest to ciąg infrastruktury transportowej o międzynarodowym znaczeniu, wzdłuż którego przebiegają różne drogi transportowe o odpowiednich parametrach technicznych (np. autostrada i linia kolejowa o podwyższonych parametrach techniczno-eksploatacyjnych), z rozmieszczonymi na nich węzłami transportowymi (np. centra logistyczne).<sup>4</sup> Idea korytarzy oraz obszarów paneuropejskich została opracowana podczas dwóch konferencji ministerialnych, które odbyły się na Krecie (w 1994r.) i w Helsinkach (w 1997r.). Korytarze te miały na celu połączenie krajów Piętnastki z ówczesnymi krajami sąsiadującymi. Obecnie, w wyniku rozszerzenia Unii w 2004r. i 2007r.,

<sup>1</sup> dr hab. Andrzej Bujak, Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu.

<sup>2</sup> mgr Anna Bujak

<sup>3</sup> mgr Anna Orzeł, Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu.

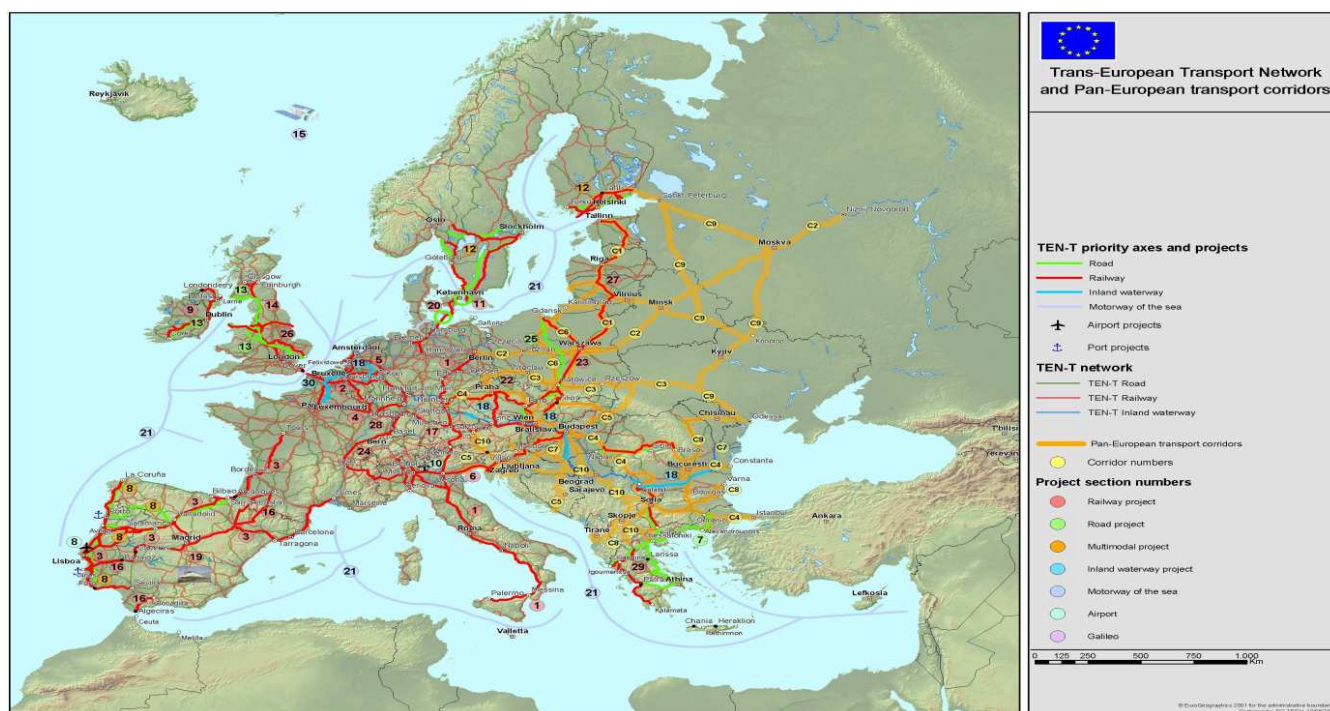
<sup>4</sup> Ficoń K., *Korytarze transportowe Unii Europejskiej*, Przegląd Logistyczny (kwartalnik), nr 2 czerwiec 2010

korytarze opracowane podczas tych konferencji znajdują się w przeważającej części na obszarze UE, a co za tym idzie są częścią transeuropejskiej sieci transportowej (TEN).

Działania podejmowane w ramach budowania transeuropejskiej sieci transportowej (TEN) miały i mają na celu zapewnienie zgodności ustawodawstwa, norm i specyfikacji technicznych pomiędzy państwami w ramach Wspólnoty, jak również z jej głównymi partnerami handlowymi poza UE. Dzięki podejmowanym działaniom było możliwe zrealizowanie postanowień agendy lizbońskiej poprzez promowanie handlu, zrównoważonego rozwoju oraz spójności społecznej.<sup>5</sup> Dla osiągnięcia zakładanych celów została stworzona odrębna linia budżetowa w budżecie UE. W latach 1995-1999 na rozwój sieci transeuropejskich (sieć transportowa (TEN-T), sieć energetyczna (TEN-E) oraz sieć telekomunikacyjna (e-TEN)) UE przeznaczyła 2345 mln EUR. W latach 2000-2006 była to kwota 4600 mln EUR. Na lata 2007-2013 na cele rozwoju samej tylko sieci TEN-T ustanowiony został budżet w wysokości 8013 mln EUR.<sup>6</sup>

kowskich. W grudniu 2003r. Rada Europejska podkreśliła, że sieci transeuropejskie przyczynią się do wzmocnienia konkurencyjności oraz spójności rozszerzonej Unii poprzez poprawę połączeń na rynku wewnętrznym. Polityka TEN nie zajmuje się jednak połączeniami transportowymi pomiędzy UE a krajami sąsiadującymi i innymi partnerami handlowymi. Od początku lat 90. XX wieku połączenia te są rozwijane w ramach korytarzy i obszarów paneuropejskich.

Jednym z tych korytarzy i obszarów jest III Paneuropejski Korytarz Transportowy, który ma swój początek w Berlinie i Dreźnie, biegnie na wschód do przejścia granicznego Gorlitz – Zgorzelec, a następnie przez najważniejsze ośrodki na południu Polski: Legnicę, Wrocław, Opole, Gliwice, Katowice, Kraków, Rzeszów, Przemysł i dalej na Ukrainę przez Lwów do Kijowa (rys.2.). Korytarz ten stanowi istotne ogniwo jako łącznik spajający Niemcy, Polskę, i Ukrainę w układzie równoleżnikowym. Korytarz ten podobnie jak wszystkie inne korytarze paneuropejskie jest budowany



Rys. 1. Mapa projektów priorytetowych znaczenia europejskiego na sieci TEN-T

Polityka w dziedzinie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN), zmieniona w 2004r.<sup>7</sup>, koncentruje się na 30 priorytetowych ponadnarodowych osiach oraz projektach. Polityka ta skupia się przede wszystkim na integracji sieci nowych państw człon-

w technologii multimodalnych kanałów transportowych eksponujących zalety i walory użytkowe poszczególnych gałęzi transportowych.<sup>8</sup>

<sup>5</sup> Komisja Wspólnot Europejskich, COM(2007), 32 wersja ostateczna, Bruksela, dnia 31.1.2007.

<sup>6</sup> <http://www.plk-inwestycje.pl/index.php?id=200> z dn. 18.01.2011

<sup>7</sup> Komisja Wspólnot Europejskich, Decyzja 884/2004/WE

<sup>8</sup> Ficoń K., *Korytarze transportowe Unii Europejskiej*, Przegląd Logistyczny (kwartalnik), nr 2 czerwiec 2010

Tabela 1. Wybrane Paneuropejskie Korytarze

Nr korytarza	Przebieg korytarza	Liczba zaangażowanych państw
I	Helsinki – Talin – Ryga – Warszawa/Gdańsk	6
II	Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa – Niżny Nowogród	4
III	Berlin/Drezno – Wrocław – Katowice – Kraków – Rzeszów – Lwów – Kijów	3
IV	Berlin/Norymberga – Praga – Budapeszt – Konstanca/Saloniki/Istambuł	8
V	Wenecja – Triest – Koper – Lubiana – Rijeka – Budapeszt – Bratysława – Użgorod – Lwów	7
VI	Gdańsk – Grudziądz – Toruń – Łódź – Katowice – Żylna – Ostrawa	3
VII	Rzeka Dunaj – Śródlądowy szlak żeglugowy	7
VIII	Durres – Tirana – Skopie Sofia – Warna	3
IX	Helsinki – Sant Petersburg – Moskwa – Kijów – Luboszewka – Kiszyniów – Bukareszt – Dimitrograd – Aleksandropouli	9
X	Salzburg – Lubijana – Zagrzeb – Belgrad – Nisz – Skopie – Velies – Saloniki	9

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentów UE

III Paneuropejski Korytarz Transportowy przebiega poprzecznie do osi (Północ – Południe) to, co go odróżnia od pozostałych Paneuropejskich Korytarzy Transportowych, to jego potencjał aktywności łączności i integracji krajów Unii Europejskiej ze Wschodem, przez Kijów z obszarem przebiegu Kolei Transsyberyjskiej, przez Odessę z obszarem Morza Czarnego. Wiodąc z Drezna i Berlina przez Wrocław, Katowice, Kraków, Rzeszów, Lwów do Kijowa, wpisuje się w stary, historyczny szlak handlowy, a także trakt wojskowy i pątniczy, Via Regia, biegnący od Santiago de Compostela przez Bordeaux, Paryż, Drezno, Kraków do Kijowa.

W ramach korytarza realizowana jest budowa autostrady, budowa i modernizacja linii kolejowej, linii przesyłowych energii elektrycznej i sieci telekomunikacyjnej oraz obiektów towarzyszących: stacji usługowych, terminali pasażerskich i towarowych. Na kolejowym przejściu granicznym między Polską a Ukrainą w Medyce powstać ma w pełni automatyczna stacja zmiany rozstawu osi pociągów, wzorowana na podobnych urządzeniach wykorzystywanych na granicy francusko-hiszpańskiej. Realizacja tego programu ma przebiegać wieloetapowo, a projekt finansowany ma być przede wszystkim przez prywatnych inwestorów przy udziale poszczególnych państw i Komisji Europejskiej.



Rys.2. III Europejski Korytarz Transportowy Wschód – Zachód

Źródło: [http://www.motogazeta.mojeauto.pl/Polskie\\_drogi/III\\_Europejski\\_Korytarz\\_Transpor-towy\\_Wschod\\_z\\_dn\\_15.01.2011](http://www.motogazeta.mojeauto.pl/Polskie_drogi/III_Europejski_Korytarz_Transpor-towy_Wschod_z_dn_15.01.2011)

Cechami charakterystycznymi III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego odróżniającego go od innych ciągów transportowych, są takie wyznaczniki, jak<sup>9</sup>:

- międzynarodowy charakter powiązań gospodarczych i przepływów towarowych;
- stosowanie zintegrowanych, multimodalnych technologii transportowych;
- przenoszenie masowych potoków towarowych, o dużej intensywności, z reguły na duże odległości;
- zapewnienie dogodnych i efektywnych połączeń różnych rejonów i ośrodków gospodarczych;
- gwarantowanie wysokich parametrów techniczno-eksploatacyjnych oraz wysokiego bezpieczeństwa podróży;
- gospodarcze oddziaływanie na infrastrukturę przestrzenną w wymiarze lokalnym i międzynarodowym.
- oddziaływanie na procesy integracyjne systemów transportowych w wymiarze lokalnym, regionalnym i międzynarodowym;
- stymulowanie rozwoju gospodarczego obszarów i rejonów położonych w osi korytarza oraz w pewnym biznesowym sąsiedztwie;
- wdrażanie zaawansowanych, światowych technologii transportowych, teleinformatycznych i biznesowych w bezpośrednim pasie korytarza komunikacyjnych.

### Transport intermodalny

Gwałtowny wzrost wymiany towarowej oraz coraz szerzej propagowana koncepcja zrównoważonego rozwoju transportu, spowodował konieczność efektywniejszego wykorzystania wszystkich gałęzi transportu i sprawniejszej jego organizacji. Koncepcje te stały się też jednym z zasadniczych impulsów dalszego rozwoju transportu intermodalnego (kombinowanego).

Transport intermodalny, według definicji zawartej w konwencji o międzynarodowym transporcie intermodalnym z 1980 roku jest definiowany jako „Międzynarodowy transport intermodalny oznacza przewóz towarów przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu na podstawie umowy o przewóz intermodalny, z miejsca położonego w jednym kraju, gdzie towar przejął w pieczę operator transportu intermodalnego, do oznaczonego miejsca położonego w innym kraju”.<sup>10</sup> W ramach tego transportu ładunek musi być przewożony w jednostce ładunkowej, wraz z którą podlega manipulacjom na terminalach. Unifikacja urządzeń transportowych spowodowała ujednoczenie sposo-

bów i warunków przewozowych w różnych gałęziach transportu. W konsekwencji nastąpiła wewnętrzna integracja procesów transportowych w następujących płaszczyznach: techniczno-technologicznej, organizacyjnej, prawnej, dokumentacyjnej i cenowej:<sup>11</sup>

W sferze techniczno-technologicznej znormalizowano jednostki ładunkowe, przystosowano środki transportowe różnych gałęzi do przewozu tychże jednostek oraz przystosowano infrastrukturę i suprastrukturę do ich obsługi. W płaszczyźnie organizacyjnej pojawiły się specjalistyczne struktury - operatorzy transportu intermodalnego, którzy są organizatorami i realizatorami kompleksowych procesów transportowych (one stop shopping). Unifikacja w sferze prawnej polega na stosowaniu jednolitego systemu regulacji i odpowiedzialności, natomiast w płaszczyźnie dokumentacyjnej na stosowaniu jednego dokumentu intermodalnego pokrywającego całą trasę przewozu. Integracja cenowa za przewóz polega na stosowaniu jednolitych frachtów za przewóz jednostki ładunkowej różnymi gałęziami transportu obejmujących cały proces transportowy.



**Rys. 3 Logistics centres**

Źródło: ED Academy – The educational and Research Portal z dn. 12.06.2011

Dzięki koncepcji transportu intermodalnego pojawiły się nowe rozwiązania związane z jego obsługą. Operatorzy zaczęli świadczyć usługi kompleksowe /total service/, obejmujące cały łańcuch dostaw w relacji „point to point”, zracjonalizowano ogólny koszt i czas transportu jak i uproszczono procedury. Operatorzy tego transportu przejęli szeregi funkcji związanych z organizacją, koordynacją, realizacją oraz zarządzaniem procesami transportowymi.<sup>12</sup> Celem transportu intermodalnego jest minimalizacja czasu i kosztów transportu oraz usprawnienie dostawy towaru w całym łańcuchu logistycznym.

<sup>9</sup> Op.cit.

<sup>10</sup> Konwencja UNCTAD 1980

<sup>11</sup> Neider J., Marciniak-Neider D., Transport multimodalny w Europie WUG, Gdańsk 2005, s. 16

<sup>12</sup> Kubicki J., Urbanyi-Popiołek I., Miklińska J., 2000, *Transport międzynarodowy i multimodalne systemy transportowe*, WSM, Gdynia, s.98

Transport kombinowany/intermodalny/ multimodalny wytworzył wiele odmian i sposobów przewozu zunifikowanych jednostek ładunkowych. Wśród głównych jego rodzajów można wyróżnić: kontenerowe przewozy lądowo-morskie, przewozy lądowo-promowe oraz przewozy szynowo-drogowe. Podstawową formą tego transportu są przewozy kontenerowe. Na powodzenie przewozów kontenerowych i ich stały wzrost wpłynęły walory kontenera, takie jak jego pojemność, konstrukcja, znormalizowanie parametrów oraz rozpowszechnienie kontenerów w transporcie morskim przez armatorów. Ważnym czynnikiem rozwoju obrotów ładunków skonteneryzowanych w systemie intermodalnym było ponadto wejście głównych przewoźników morskich w rolę operatorów świadczących kompleksowe usługi na rzecz gestorów ładunków.

Obecnie wielcy przewoźnicy kontenerowi, oferują przemieszczanie towarów między dowolnymi, wybranymi miejscami na świecie w ramach jednej umowy o przewóz intermodalny, która pokryta jest jednym dokumentem niezależnie od ilości ogniów. Warunkiem zapewniającym świadczenie takich usług jest posiadanie nie tylko środków transportu morskiego w postaci statków kontenerowych i łatwego dostępu do infrastruktury portowej, ale również posiadanie zaplecza w transporcie lądowym. Armatorzy i operatorzy intermodalni jak np. Maersk Line MSC, CMA-CMG, OOCL, APL na szeroką skalę współpracują z przewoźnikami lądowymi w zakresie dowozu/odwozu kontenerów do terminali morskich w ramach różnego rodzaju umów i aliansów. Cel tych działań to obniżenie kosztów i oferowanie niższych stawek frachtowych, także podniesienie poziomu świadczonych usług co zgodne jest z oczekiwaniem współczesnych gestorów ładunków.

Wielkość przewożonych towarów, z wykorzystaniem transportu intermodalnego stale rośnie. Jest to nie tylko wynik niewątpliwych zalet tego transportu ale również szeregu inicjatyw, jak na przykład unijny program Marco Polo II, który ma na celu zmniejszenie natężenia ruchu na drogach, rozwój transportu intermodalnego oraz zmniejszenie negatywnego wpływu transportu towarowego na środowisko. Jednym z założeń tego programu jest dynamiczny rozwój „morskich autostrad” oraz racjonalizacja procesów logistycznych i łańcucha dostaw m.in. poprzez działania związane z przesunięciem modalnym.<sup>13</sup> Jego realizacja w latach 2007-2013 wpłynie bezpośrednio na efektywniejsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej właśnie poprzez aktywne wspiera-

nie rozwiązań intermodalnych.

Współczesne uwarunkowania wymagają, aby przy rosnącym znaczeniu i rozwój transportu intermodalnego dostrzegać również zagrożenia z nim związane. Przemieszczaniem towarów w skali globalnej stanowi dogodny i wciąż relatywnie łatwy źródło dochodów dla zorganizowanych grup przestępczych i nieuczciwych kontrahentów. Coraz częściej występują też zagrożenia związane z wykorzystaniem nowych możliwości przez światową sieć organizacji terrorystycznych. Dynamiczny rozwój technologiczny, powstawaniem nowych systemów łączności i broni, kompensacja czasu i przestrzeni związana z procesami globalizacyjnymi, spowodował Terroryzm współcześnie stał się zjawiskiem o zasięgu globalnym, wpływając na wiele dziedzin życia społecznego w tym również na procesy transportowe. Przykładem są skuteczne ataki na sieć transportową Pakistanu, która jest drogą zaopatrzenia sił koalicji w Afganistanie. Systematycznie atakowane są konwoje, ale też obiekty infrastruktury drogowej, jak poważnie uszkodzony przez Talibów most na Przełęczy Chajberskiej w Pakistanie na granicy afgańskiej, co spowodowało zatrzymanie ruchu kolumn logistycznych na kilka dni, blokując główny szlak zaopatrzenia wojsk sojuszniczych w Afganistanie. Równoczesne ataki na zatrzymane kolumny tylko pogłębiły chaos.<sup>14</sup> Znane są też kulisy porwania supertankowca „Sirus Star” z polskimi członkami załogi. Nie można też wykluczyć wykorzystania np. kontenerowca lub zbiornikowca do wykonania bezpośredniego uderzenia na port, co obok wywołania strat spowodować może zablokowanie portu na długie tygodnie.<sup>15</sup>



Rys. 4. Rola bezpieczeństwa w transporcie

Źródło: www.Manhaz.cyf.gov.pl z dnia 18.07.2011

<sup>13</sup> Rozporządzenie (WE) NR 1692/2006 Parlamentu Europejskiego i rady z dnia 24 października 2006 r. ustanawiające drogi programu „Marco Polo”. Dziennik Urzędowy UE L 328/1, Bruksela 24.11.2006.

<sup>14</sup> R. Gutowski, *Wszystkie stare strachy Busha teraz otoczyły Baracka Obamę*, Polska The Times, 04 luty 2009, s. 13.

<sup>15</sup> A. Daszkiewicz, *Terroryzm i piractwo w morskich przewozach kontenerowych*, Wirtualny leksykon transportu i logistyki, 2007. www.logistyka.edu.pl

Współcześnie tylko ściśle współdziałanie wszystkich służ i organizacji odpowiedzialnych za poziom i monitorowanie bezpieczeństwa pozwalać będzie na ochronę i obronę ważnych elementów transportu, w tym transportu intermodalnego we wszystkich relacjach i na każdym etapie jego realizacji, niezależnie od środowiska i obszaru. Konieczne jest przygotowanie odpowiednich do potrzeb i skali zagrożenia sposobów zapobiegania aktom terroru. Jest to zadanie bardzo złożone, potencjalni terroryści bardzo różnią się w zależności od kraju (rejonu), szczególnie w sposobach i skali oddziaływania. Ponadto problem komplikuje sama istota intermodalnego transportu, który realizowany jest z wykorzystaniem bardzo różnej infrastruktury (porty morskie i lotnicze, stacje kolejowe, centra logistyczne) na wszystkich kontynentach.

Przykładem potencjalnych zagrożeń jakie niesie ze sobą rozwój koncepcji logistycznych jest konteneryzacja. Joseph Bonney stwierdził, że *„konteneryzacja przeobraziła światowy handel towary tak dramatycznie jak samoloty odrzutowe zmieniły sposób podróżowania, a Internet możliwości komunikowania się”*.<sup>16</sup> Obrót kontenerowy wciąż rośnie, co powoduje że zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w tym segmencie transportu intermodalnego to prawdziwe wyzwanie. Wynika to z faktu, że każdy kontener to potencjalne miejsce ukrycia broni chemicznej, biologicznej, radioaktywnej, nuklearnej, lub konwencjonalnej służące do przemytu lub przemieszczenia w rejon działania i wykonania ataku. Kontener to dogodny i trudny do kontroli obiekt, a ponadto współczesne, rozbudowane łańcuchy transportowe i logistyczne ułatwiają takie działania. Działania w tym obszarze o charakterze terrorystycznym może mieć wiele scenariuszy, np.:<sup>17</sup>

- Przechwycenie legalnie nadanego kontenera wraz z dokumentacją i umieszczenie w nim niepożądanego ładunku;
- Zadeklarowanie i przewiezienie w kontenerze legalną drogą nielegalnego i niebezpiecznego ładunku w opakowaniu neutralnego towaru („koń trojański”).

Jest to problem dostrzegany w wielu państwach, zwłaszcza że wiele ładunków niebezpiecznych nie jest deklarowanych zgodnie z wymogami Międzynarodowego Morskiego Kodu Towarów Niebezpiecznych (International Maritime Dangerous Goods Code - IMDG). Wynika to głównie z braku świadomości i wiedzy na temat zagrożeń, nieumiejętności wypełniania dokumentów oraz uni-

kania dodatkowych opłat. Pozostawia to duże pole do popisu terrorystom i przestępcom, znane są przypadki korzystania z tej formy transportu do nielegalnego przemytu narkotyków, broni oraz ludzi. Zdając sobie sprawę z realnych niebezpieczeństw wiele krajów zaostrza prawo i restrykcje w tym obszarze. Problemy bezpieczeństwa dostrzegane są w Polsce i całym regionie Morza Bałtyckiego; stanowiły element Baltic Container Conference 2008 która miała miejsce w marcu 2008 r., gdzie dyskutowano o rozwoju terminali, np. inwestycjach typu green-field w Finlandii (Voussari), Polsce (DCT) i Rosji (Ust-Luga).<sup>18</sup> Analizy potrzeb i zagrożeń spowodowały, że ochrona oraz bezpieczeństwo w transporcie morskim będą przedmiotem kolejnej edycji w 2009 r., pozwalając na kompleksowe podejście do problematyki bezpieczeństwa nie tylko poszczególnych państwa, ale całego regionu.

Problem nie dotyczy jednak jedynie cargo i frachtu, gdyż atak może bezpośrednio zagrozić pasażerom środków transportu oraz mieszkańcom miast, przez które przebiegają drogi i linie kolejowe. Liderzy w zakresie bezpieczeństwa stosują wiele środków i inicjatyw prawno-administracyjnych, jak CSI (Container Security Initiative), C-TPAT (Customs -Trade Partnership Against Terrorism), 24-hour Rule, certyfikat AEO (Autorised Economic Operator). Przykładowo w Polsce porozumienie o współpracy w zakresie wdrożenia systemu CSI w porcie w Gdyni podpisały Izba Celna w Gdyni, Straż Graniczna, Terminal BCT, Terminalem GCT i Zarząd Morskiego Portu Gdynia. Procedury systemu CSI, wdrożone również w porcie w Szczecinie, pomagają wykrywać tzw. kontenery podwyższonego ryzyka, zawierające broń, materiały wybuchowe, narkotyki, substancje chemiczne i radioaktywne stanowiące objekty zainteresowania organizacji terrorystycznych jako źródło środków finansowych i narzędzi działania. C-TPAT jest skutecznym narzędziem jako porozumienie pomiędzy władzami celnymi USA i biznesem celem zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa łańcucha dostaw w kontekście możliwych działań terrorystów międzynarodowych. Przestrzeganie zasady 24-godzin, komisarz Bonner z CBP (U.S. Customs and Border Protection) nazwał *„sprawą narodowego bezpieczeństwa i podstawą zapewnienia bezpieczeństwa globalnego łańcucha dostaw”*, gdyż pozwala na analizę zawartości kontenera i identyfikację potencjalnych zagrożeń przed załadowaniem go na statek, a nie po przybyciu do

<sup>16</sup> G. Raine, *Containerization changed shipping industry forever*, San Francisco Chronicle, 10 luty 2006 <http://seattlepi.nwsourc.com/business/259042>

<sup>17</sup> M. Kłoppot, *Ryzyko w morskich przewozach kontenerowych - problem bezpieczeństwa*, Logistyka nr 2, Poznań 2008, s. 31.

<sup>18</sup> Ł. Przybylski, *Konteneryzacja przyszłością transportu morskiego*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 07 marzec 2008. <http://www.logistyka.net.pl/>

portu w USA.<sup>19</sup> Certyfikat AEO wszedł w życie w Polsce z dniem 01 stycznia 2008 roku, celem podwyższenia bezpieczeństwa handlu międzynarodowego oraz uproszczenie procedur celnych. Wcześniej przyjęto go w Unii Europejskiej wobec rosnącego zagrożenia akcjami terrorystycznymi, co diametralnie zmieniło podejście krajów UE do kwestii bezpieczeństwa międzynarodowego łańcucha dostaw. Inicjatywy te wymuszają na firmach transportowych szybkie wdrażanie nowych uregulowań tych wyzwań, aby istnieć na rynku w obrocie towarowym z największymi i najbardziej wymagającymi partnerami, np. w USA, z korzyścią dla wszystkich uczestników transportu intermodalnego.

### **Analiza wybranych elementów polskiej infrastruktury w obrębie III Paneuropejskiego korytarza transportowych**

Analizując przebieg III korytarza transportowego, należy wziąć pod uwagę zarówno elementy infrastruktury drogowej, kolejowej jak i obiekty pełniące integracyjne role pomiędzy tymi dwoma rodzajami transportu (centra logistyczne, terminale przeładunkowe itp.).

W sektorze transportu drogowego najważniejszą trasą jest autostrada A4. W sektorze transportu kolejowego główne linie to E30 oraz C-E30 Drezno - Lwów. Linie te tworzą międzynarodową magistralę kolejową przebiegającą przez Niemcy, Polskę i Ukrainę. Polski odcinek linii E30 zaczyna się na granicy w Zgorzelcu, przebiega przez Wrocław, Opole, Kędzierzyn Koźle, Katowice, Kraków, Tarnów, Rzeszów, Przemyśl i Medykę, gdzie przekracza ukraińską granicę. Medyka to nie tylko problem przekroczenia strefy Szoengen, ale również zmiana szerokości rozstaw szyn ze standardowych 1435mm na tzn. „rozstaw rosyjski”, którego szerokość wynosi 1520 mm. Generuje to szereg problemów technicznych w transporcie kolejowym między Polską (UE) a Ukrainą.

Linia C-E30 w większości pokrywa się z przebiegiem linii E30. Najważniejszą zmianą jest przebieg linii przez obszar Górnego Śląska. Linia CE30 przebiega przez Gliwice a nie przez Kędzierzyn Koźle jak E30. Zmiany w przebiegu linii C-E30, pozwalające na omijanie dużych aglomeracji miejskich w znacznie lepszym stopniu przystosowują ją do wykorzystania w ramach koncepcji transportu intermodalnego (kombinowanego).

Niezwykle istotnym elementem III Paneuropejskiego Korytarza są terminale i centra logistyczne.

We Wrocławiu i okolicach znajdują się trzy terminale kontenerowe. Największym terminalem kontenerowym w okręgu jest terminal położony w samym Wrocławiu firmy Polzug Intermodal. Terminal kolejowy znajduje się na bocznicy dworca Wrocław Główny, niedaleko stacji rozrządowej Wrocław Brochów, przy trasie kolejowej E30. Bezpośredni dostęp do terminalu jest możliwy z drogi krajowej nr 94. Powierzchnia składowa terminalu wynosi 2300m<sup>2</sup> na placu podsuwnicowym, oraz 2730m<sup>2</sup> w pozostałej części. Pozwala to na składowanie 2200 kontenerów TEU w 4 warstwach.<sup>20</sup> We Wrocławiu linia E30 krzyżuje się z linią kolejową E59, która stanowi swoiste połączenie III i II paneuropejskiego korytarza transportowego. Linia E59 stawia również korytarz transportowy między Malmö – Ystad a Wiedniem, Pragą i Budapesztem.

Drugi terminal w rejonie Wrocławia znajduje się w **Brzegu Dolnym**. Terminal ten wyposażony jest w trzy wozy kontenerowe (kalmary). Powierzchnia składowa terminala pozwala na przechowywanie jednocześnie 1000 TEU, zaś roczne możliwości przeładunkowe szacuje się na ok. 50000 dwudziesto-stopowych kontenerów. Brzeg Dolny nie leży bezpośrednio na trasie E30, a na linii nr 273, jednak odległość terminalu do skrzyżowania się obydwu linii kolejowych we Wrocławiu wynosi niewiele ponad 30km.

Istotne znaczenie ma również terminal kontenerowy w **Kątach Wrocławskich**. W chwili obecnej terminal ten może pomieścić 800 TEU, jednak znajduje się on ciągle w modernizacji i docelowo terminal ma mieć powierzchnie składową do 1600 TEU. Terminal położony jest pomiędzy autostradą A4 oraz linią kolejową Wrocław-Jelenia Góra.<sup>21</sup> Odległość terminalu od Wrocławia to ponad 20 km.

Kolejnym terminalem w korytarzu jest terminal Gliwice PKP Cargosped zajmujący łącznie powierzchnię 65000m<sup>2</sup>, z czego około 14000m<sup>2</sup> to powierzchnia utwardzona przeznaczona do składowania kontenerów. Plac składowy może pomieścić 1800 TEU oraz 150 nadwozi wymiennych ułożonych w 4 warstwach. W perspektywie najbliższych lat terminal ma być rozbudowy do wielkości 3000 TEU. Czynności przeładunkowe na terminalu realizują dwie suwnice o udźwigu do 40 ton, 3 wozy typu „Kalmar” mogące przeładowywać 45-tonowe ładunki, oraz jeden wóz podsiębierny (udźwig 40 ton). Rocznie zdolności przeładunkowe tego

<sup>19</sup> Enforcement of 24-Hour Rule Begins February 2. U.S. Customs to Issue "Do-Not-Load" Messages for Violations, U.S. Customs and Border Protection, Waszyngton 30 styczeń 2003. <http://www.cbp.gov>

<sup>20</sup> S. Kwaśniewski, T. Nowakowski, M. Zajac, *Transport Intermodalny w sieciach logistycznych*, Oficyna Wydawnicza PWR, Wrocław 2008 s. 248-249

<sup>21</sup> <http://investmap.pl/wiadomosci/schavemaker-cargo-oficjalnie-otwiera-terminal-wkatakach-wroclawskich-5722.html>, dnia 12.02.2011r

terminala to około 60000 TEU. Do największych jego zalet należy zaliczyć infrastrukturę przystosowaną do przeładunku nadwozi wymiennych. Jeden z torów kolejowych zakończony jest rampą czołową.

Kolejnym istotnym elementem infrastruktury w ramach korytarza jest Śląskie Centrum Logistyczne, które jest zlokalizowane niedaleko autostrady A4 oraz w obrębie węzła drogowego na przecięciu autostrady A4 i A1. W obszarze tego centrum znajduje się również śródlądowy port Gliwice, dzięki czemu możliwe jest połączenie centrum poprzez przygotowane terminale przeładunkowe z zespołem portowym Szczecin-Świnoujście. Śląskiego Centrum Logistyki dysponuje również magazynami o łącznej powierzchni 15500 m<sup>2</sup>. Terminal kontenerowy dysponuje miejscem mogącym pomieścić 1700 TEU. Dzięki dużej wytrzymałości placu składowego kontenery mogą być składowane nawet w pięciu warstwach. Do obsługi kontenerów używa się dwóch Reach-stackerów. W planach jest powiększenie placu składowego do wielkości mogącej pomieścić 3000 kontenerów na łącznej powierzchni 75000m<sup>2</sup>.

Istotne znaczenie w ramach III Korytarza będzie miał również nowo powstały terminal w Dąbrowie Górniczej. Terminal ten dysponuje znaczną rezerwą zdolności przeładunkowej, pozwalającej na przeładunek 100 tys. TEU rocznie. Codzienne połączenia kolejowe z portami morza północnego w Hamburgu, Bremerhaven i w Rotterdamie zapewniają optymalne powiązanie z przewozami dalekomorskimi a także żeglugą w basenie morza północnego i bałtyckiego.<sup>22</sup> Zaletą tego terminala jest również jego bliskość do Sławkowa, gdzie swój bieg zaczyna linia LHS, będąca najdłuższą linią szerokotorową w Polsce. Terminal ten obsługuje Okręg Górny Śląska, który charakteryzuje się jeszcze jedną specyficzną cechą. W Katowicach krzyżują się III oraz VI paneuropejskiego korytarza transportowego, co nie tylko jeszcze bardziej wzmacnia rangę i znaczenie tego największego okręgu przemysłowego, ale również powoduje, że staje się on największym centrum przeładunkowym na terenie naszego kraju.

Kolejny terminal znajduje się na szlaku linii kolejowej E30 w Krakowie, gdzie również znajduje się terminal kontenerowy. Powierzchnia składowania to około 13000m<sup>2</sup>, co pozwala na składowanie 600 TEU ułożonych w 3 warstwach. Terminal przystosowany jest do obsługi i przechowywania kontenerów, nadwozi wymiennych oraz naczepek.

Następnie magistrała E30 przechodzi przez Tarnów zbliżając się do autostrady A4. Tarnów ma również dobrze rozwiniętą infrastrukturę kolejową,

a firma PCC planuje ulokować, a tym rejonie terminal kontenerowy. Rzeszów zaś wraz z Tarnowem i Dębicą tworzą Tarnowsko-Rzeszowski Okręg Przemysłowy, który jest połączony właśnie linią E30. Istotnym elementem i właściwością tego regionu i okręgu jest fakt, że końcowy odcinek trasy Przemyśl – Medyka o długości około 14,5 km jest wyposażony w dwa rodzaje torowisk o zmiennym rozstawie. Taki stan rzeczy powoduje, że wszelkie operacje związane z dalszym transportem ludzi i towarów mogą więc być dokonywane w Przemyślu.

Możliwości sprawnego przepływu potoków towarowych i pasażerskich w ramach transportu intermodalnego (kombinowanego) dodatkowo gwarantują zainstalowany system SUW 2000 na przejściu granicznym w Medyce, dzięki któremu możliwa jest automatyczna zmiana rozstawu kół z 1435 mm na 1520 mm i odwrotnie. System jednak działa tylko na specjalnie przystosowanych do tego typu operacji wózkach jezdnych.

Ostatnim elementem infrastruktury punkowej w III Paneuropejskim korytarzu po polskiej stronie jest stacja Żurawica z jej infrastrukturą. Stacja ta jest dużą stacją przeładunkowo – manewrową. W Żurawicy ma swój początek linia szerokotorowa Żurawica - Hurko.

W obrębie Żurawicy i Medyki znajdują się dwa terminale kontenerowe.

Pierwszy z nich należy do firmy CTL. Położony jest w północnej części stacji Żurawica i specjalizuje się głównie w przeładowywaniu surowców ropopochodnych. Jego obecna wydajność to przeładunku na poziomie 2000 ton na dobę. Oprócz ropy, na terminalu przeładowuje się oleje techniczne, benzen, zboża, śruty, nawozy i granulaty.<sup>23</sup>

Drugi terminal znajduje się przy stacji Medyka – towarowa. Ten terminal o nazwie „Railport Medyka” należy do firmy Trade Trans. Specjalizuje się w załadunku, rozładunku i składowania kontenerów i pełni również rolę suchego portu. Terminal zapewnia obsługę przesyłek izotermicznych, obsługę jednostek z materiałami niebezpiecznych, obsługę techniczną, meldunki dot. kontenerów oraz obsługę wszelkiego typu uniwersalnych i specjalistycznych intermodalnych jednostek transportowych: kontenerów wielkich 20-, 30-, 35-, 40-, 45-stopowych. Obszar terminala to około 6300m<sup>2</sup>, na które składają się magazyny i place składowe.<sup>24</sup> Niestety dziennie obsługiwanych jest tu tylko około 50-60 kontenerów.

Dawkowo grupa PKP Cargo planuje budowę nowoczesnego terminala intermodalnego na wol-

<sup>22</sup> <http://www.polzug.de/index.php?id=132&L=1>, dnia 14.02.2011r

<sup>23</sup> <http://www.ctlhp.pl/> z dnia 18.07.2011

<sup>24</sup> <http://www.transport-komunikacja.pl/aktualnosci/archiwum/2541.html>, dnia 8.06.2011r



nych gruntach stacji Medyka – towarowa. Planowany terminal ma mieć powierzchnię 4,5 ha, na którą będzie przypadać 25000m<sup>2</sup> powierzchni placów składowych o łącznej pojemności do 2800 TEU.<sup>25</sup>

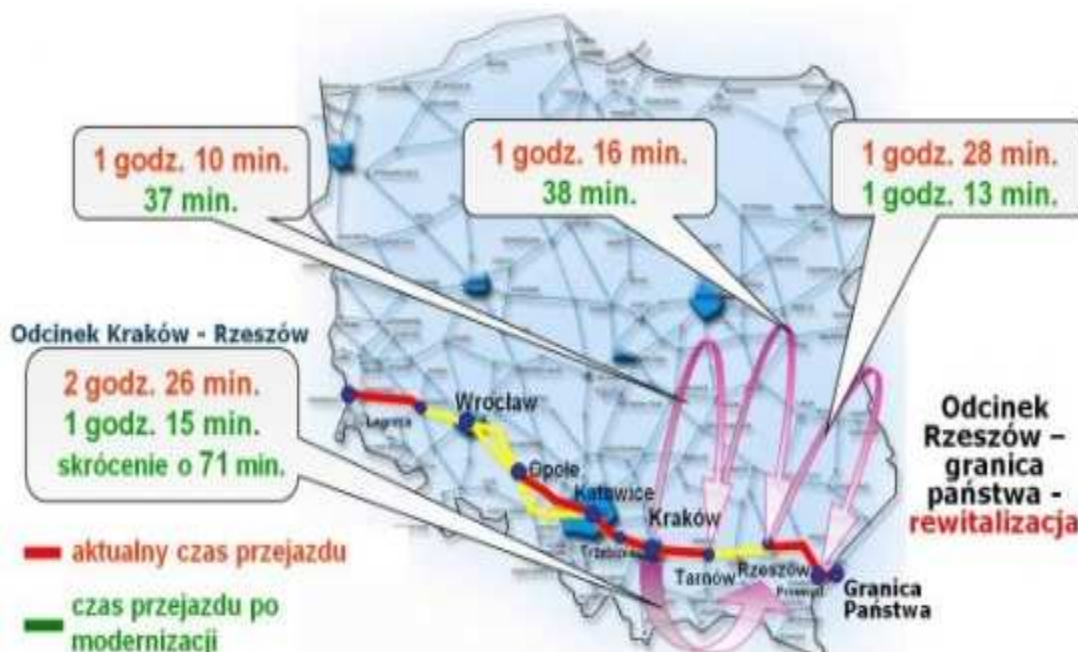
### Inicjatywy zmierzające do aktywizacji koncepcji III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego

Jak już wspomniano na lata 2007-2013 na cele rozwoju samej tylko sieci TEN-T ustanowiony został budżet UE w wysokości 8013 mln EUR. W ramach III Paneuropejskiego Korytarza transportowego między innymi z tych pieniędzy mają być współfinansowane projekty:<sup>26</sup>

- modernizacja linii E 30/C-E 30 na odcinku Kraków – Medyka – granica państwa - Projekt TEN-T 2004-PL-92601-S,
- modernizacja i rozbudowa Katowickiego Węzła Kolejowego TEN-T 2008-PL-92001-S.
- Ponadto z przyznanych w tym roku środków finansowych ma być realizowane:<sup>27</sup>
- Studium wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego z budżetem ok. 3500 tys €,
- Pilotażowe wdrożenie RIS Dolnej Odry. (MAP RIS) z budżetem ok. 160 tys. €.

Innym elementem infrastruktury korytarza jest modernizacja linii kolejowej E 30 należąca do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego łączącego Niemcy, Polskę i Ukrainę. Polski odcinek tej linii o długości 677 km łączy najważniejsze centra i regiony ekonomiczne południowej Polski: Dolny Śląsk, Górny Śląsk, Małopolskę i Podkarpacie. Przez Polskę linia przebiega na trasie od granicy państwa z Niemcami przez Zgorzelec – Legnicę – Wrocław – Opole - Zabrze - Katowice - Kraków - Tarnów - Rzeszów - do granicy z Ukrainą w Medyce. Modernizacja linii E 30 realizowana jest przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. etapami od 2000 roku. Trasa ma spełniać parametry głównych międzynarodowych linii kolejowych (objęte umowami AGC) i głównych międzynarodowych linii kolejowych transportu kombinowanego (AGTC), czyli zapewnić prędkości do 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych, a także dopuszczalny nacisk do 221 kN na oś. Termin zakończenia inwestycji przewidywany jest w 2015 roku.

W ramach tej koncepcji 10 lutego 2011 r. została podpisana umowa o dofinansowanie projektu „Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III”. Całkowita wartość tego etapu projektu to 4 672.078.377 złotych, w tym wsparcie ze środków Funduszu Spójności, wynoszące 2 181.018.096 złotych. Projekt jest realizowany w ramach Działania 7.1 Rozwój transportu kolejowego, Programu Infrastruktura i Środowisko.



Rys. 2. Modernizacja linii Kolejowej E30/C-E36, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III

Źródło: CUPT

<sup>25</sup><http://izba-kolei.org.pl/cms/posts/stan-aktualny-i-plany-rozwoju-w-pkp-cargo-438.php>, dnia 03.04.2009

<sup>26</sup> <http://zik.com.ua/pl/news/2011/02/15/272469>

<sup>27</sup><http://polskawue.gov.pl/UE,przyznaje,170,mln,EUR,na,kuczowe,projekty,infrastrukturalne,w,Europie,7065.html> z dnia 12.06.2011

Przebudowa linii kolejowej między Krakowem a Rzeszowem to jeden z największych projektów infrastrukturalnych realizowanych obecnie w Polsce. Razem z budowaną równolegle autostra-

dą A4 przyczyni się do prawdziwego skoku infrastrukturalnego Polski południowo-wschodniej i pełne jej zintegrowania zarówno z infrastrukturą transportowo-logistyczną Niemiec jak i Ukrainy.

Niezwykle istotny dla rozwoju III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego jest realizacja europejskiego projektu ED-C III „Via Regia” realizowanego w ramach inicjatywy wspólnotowej INTERREG III B CADSES.<sup>28</sup>

W warunkach integrującej się przestrzeni europejskiej wzrasta znaczenie tranzytowego położenia Polski, jednakże globalizacja gospodarki oraz światowy postęp w rozwoju środków i sieci transportowych unaocznili znaczące zróżnicowanie w poziomie i standardach rozwoju gospodarczego, infrastruktury transportowej, a także dostępności komunikacyjnej pomiędzy regionami Europy Zachodniej i Europy Środkowo i Wschodniej. Dlatego też ważne jest jak najszybsze połączenie regionu Europy Środkowo i Wschodniej z międzynarodowymi centrami logistycznymi poprzez budowanie (modernizację) nowoczesnej sieci, autostrad, dróg ekspresowych oraz modernizowanie linii kolejowych, szczególnie w ramach planowanych strategicznych korytarzy transportowych.

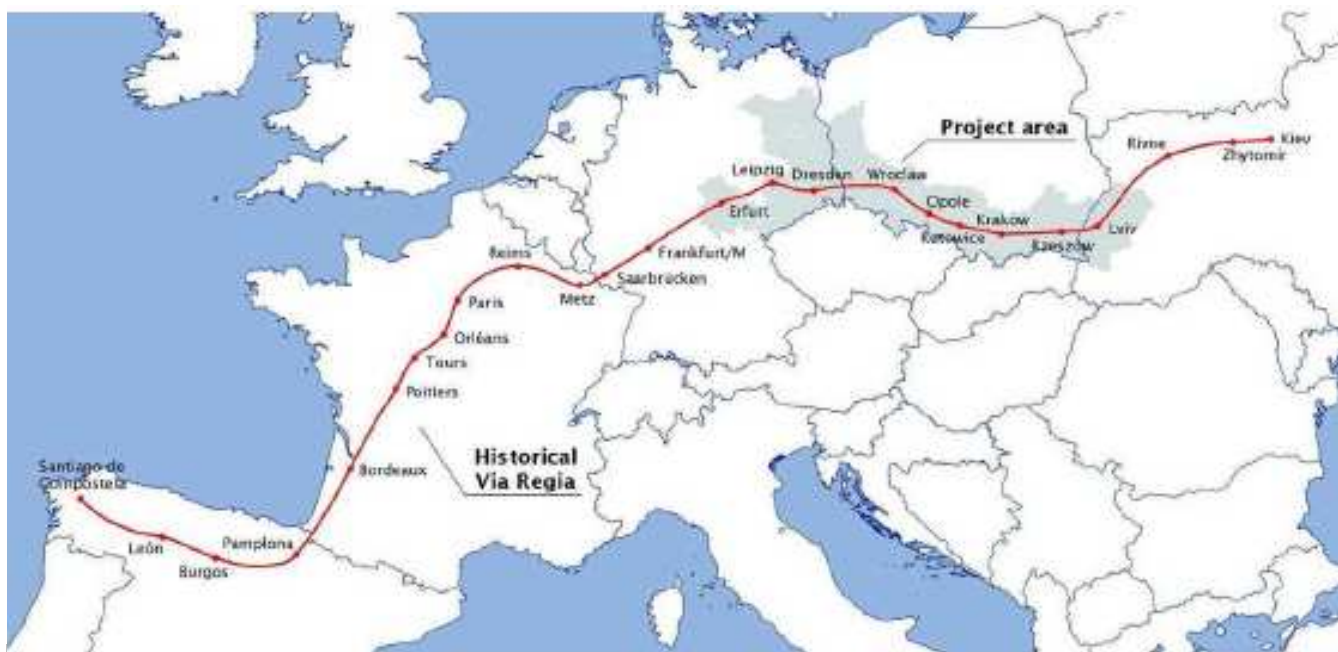
przedsięwzięcia, jakim był europejski projekt ED-C III „Via Regia” i jego rozwinięcia „Via Regia Plus” z budżet 3 200 200,00 EUR. Projekt jest realizowany w ramach Europejskiej Współpracy Terytorialnej - PROGRAM EUROPA CENTRALNA.<sup>29</sup> Celem projektu Via Regia Plus jest wdrożenie kluczowych założeń strategii rozwoju przestrzennego opracowanej w ramach realizacji projektu ED-C III Via Regia.

Aby osiągać cel główny projektu, założono następujące trzy cele szczegółowe:

1. Zwiększenie dostępności poprzez rozwój zrównoważonego systemu transportowego.
2. Wzmocnienie węzłów korytarza transportowego jako źródeł rozwoju.
3. Aktywizacja potencjału turystycznego obszaru objętego wsparciem.

Głównymi zagadnieniami które realizowane będą w projekcie są kwestie dotyczące:

- dostępności komunikacyjnej kolejowej i kołowej,
- rozwoju obszarów metropolitalnych i regionów miejskich,
- turystyki,



Rys. 6. Projekt European Development Corridor III Via Regia

Źródło: [www.ewt.gov.pl/WstepDoFunduszyEuropejskich/Documents/ZABINSKI\\_VIA.pdf](http://www.ewt.gov.pl/WstepDoFunduszyEuropejskich/Documents/ZABINSKI_VIA.pdf)

Uznając znaczenie powyższych argumentów Wrocław, wspólnie z miastami i regionami leżącymi w obszarze oddziaływania III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, przystąpiło w 2006 roku do współpracy w ramach międzynarodowego

- rozwoju zrównoważonego ze szczególnym uwzględnieniem obszarów cennyh przyrodniczo wzdłuż III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego.

<sup>28</sup>[www.ewt.gov.pl/WstepDoFunduszyEuropejskich/Documents/ZABINSKI\\_VIA.pdf](http://www.ewt.gov.pl/WstepDoFunduszyEuropejskich/Documents/ZABINSKI_VIA.pdf) z dnia 20.08.2011

<sup>29</sup><http://www.um.gliwice.pl/bip/index.php?id=20542/1> z dnia 17.05.2011

Realizacja projektu prowadzona jest przy szerokim zaangażowaniu lokalnych, regionalnych, a także państwowych i ponadpaństwowych (transgranicznych) instytucji i organizacji, których dotychczas podejmowane zagadnienia. Liderem projektu jest Miasto Wrocław. W projekcie bierze udział 16 partnerów z Niemiec, Polski, Czech, Słowacji i Ukrainy.

Nad realizacją wskazanych przykładowych projektów w ramach III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego jak i innych inicjatyw czuwa Komitet Sterującego Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Nr III, którego przewodniczącym jest Jurgen Papajewski, reprezentujący Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast RFN. Podjęte działania są między innymi wynikiem IX posiedzenia tego Komitetu, które miało miejsce w dniach 5-6 listopada 2010 roku w Przemyślu. Inicjatorami tego spotkania było Ministerstwo Infrastruktury oraz Izba Celna w Przemyślu oraz Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Rzeszów. W posiedzeniu uczestniczyli reprezentanci ministerstw ds. transportu z Niemiec, Ukrainy i Polski oraz przedstawiciele PKP S.A., PKP PLK S.A., PKP CARGO S.A., GDDKiA, ZMPD, Izby Celnej w Przemyślu.

Głównym punktem programu IX spotkania Komitetu Sterującego Korytarza Nr III, była wizytacja i ocena przygranicznych drogowych i kolejowych połączeń na granicy polsko-ukraińskiej szczególnie przejść granicznych w Medyce (kolejowe i drogowe) i w Korczowej (drogowe). Podczas posiedzenia, zostały omówione następujące zagadnienia dotyczące problematyki Korytarza Nr III: przegląd infrastruktury drogowej i kolejowej, aktualne informacje na temat systemu SUW 2000<sup>30</sup>, procedur przekraczania granicy strefy Schengen, ograniczenia w przeładunku towarów, zastosowania jednolitego listu przewozowego CIM/SMGS oraz problematyka optymalne wykorzystanie korytarza III przez przewoźników drogowych.

Spotkanie, zorganizowane na terytorium Polski, stanowiło kontynuację współpracy niemiecko-polsko-ukraińskiej przy udziale Komisji Europejskiej. Współpraca ta jest uregulowana w „Memorandum of Understanding” – dokumencie o charakterze deklaracji, podpisanym przez ministrów ds. transportu wyżej wymienionych państw i Komisarza ds. Transportu UE. Wyniki posiedzeń komitetu stanowią przedmiot stałego monitoringu Grupy Koordynacyjnej ds. korytarzy transportowych, utworzonej w ramach Komisji Europejskiej.

Inne inicjatywy wspierające rozwój III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego to chociażby działania w obszarze nauki wspierające rozwój tego korytarza:

- W dniach 1-2 października 2009 r. została zorganizowana we Wrocławiu konferencja pt. *Wpływ transportu lotniczego pasażerskiego i cargo na rozwój III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego* przez Międzynarodową Wyższą Szkołę Logistyki i transportu we Wrocławiu.
- W 2010 roku została zorganizowana w Katowicach międzynarodowa konferencja poświęcona współpracy w ramach Europejskiego Korytarza Transportowego. Uczestniczyli w niej m.in. przedstawiciele władz rządowych i regionalnych z Polski, Niemiec i Ukrainy. Przedstawiono i omówiono na niej projekt rozwoju gospodarki oraz infrastruktury wzdłuż korytarza, który przewiduje rozbudowę infrastruktury transportowej oraz tworzenie warunków do rozwoju ośrodków uznanych za znaczące dla gospodarki. Szczególną uwagę zwrócono na likwidację tzw. „wąskich gardeł” w dostępie do głównych arterii komunikacyjnych, co jest często barierą rozwoju gospodarczego oraz na rozwój przewozów multimodalnych (kolejowych i drogowych). Podczas konferencji dyskutowano także o roli, jaką korytarz pełni i spełniać będzie w przyszłości w przepływie osób i towarów między Europą a Dalekim Wschodem. Z powodu rewitalizacji koncepcji „Jedwabnego Szlaku” najważniejszy w Europie staje się obecnie III korytarz – stwierdzi Stefan Krenzel z Ministerstwa Gospodarki i Pracy Saksonii. Nie jest to wyłącznie punkt widzenia tego kraju związkowego Niemiec, ale wyraz ogólnych tendencji.<sup>31</sup>

Wszystkie te działania są podejmowane w ramach przekonania, że III Paneuropejski Korytarz Transportowy staje się jedną z najważniejszych osi aktywacji i rozwoju regionów Europy Środkowej i Wschodniej jak i samej UE. Staje się on też jednym z zasadniczych obszarów współpracy tranzgranicznej. Strategicznym funkcjom, jakie zaczyna spełniać ten korytarz, służyć ma podjęcie działań zmierzających do oceny i rozwoju potencjału tego obszaru. Rozwój infrastruktury tego korytarza będzie zasadniczym bodźcem wspierającym rozwój regionów położonych wzdłuż jego biegu. W konsekwencji te same regiony dzięki swojemu rozwojowi gospodarczemu będą stymulować dalszy rozwój korytarza.

<sup>30</sup> SUW2000 – opracowany na początku lat 90-tych XX wieku przez inż. R. Suwalskiego z ZNTK w Poznaniu system do przestawiania wagonów z rozstawu szerokiego na normalny.

<sup>31</sup><http://www.msz.gov.pl/Informacja,nt.,procesu,uruchamiania,inicjatyw,UE,w,ramach,Partnerstwa,Wschodniego,39768.html> z dn 15.01.2011

Stworzona platforma współpracy ma doprowadzić do przekształcenia do 2020 roku III korytarza w jedną z najbardziej atrakcyjnych i konkurencyjnych osi transportowych i gospodarczych w Europie. Realizacja tego celu wymaga jednak sprecyzowania i synchronizowania wielu elementów, w tym interesów i aspiracji poszczególnych regionów z regionalną, narodową i ponadnarodową polityką transportową, planami rozwoju infrastruktury a także z istniejącymi planami i strategiami rozwoju regionów Niemiec, Polski i Ukrainy.

### Podsumowanie

Obserwując ruch graniczny samochodów ciężarowych można zauważyć wzrost w stosunku do roku ubiegłego. Granicę z Ukrainą przejechało łącznie 610 088 pojazdów ciężarowych co stanowiło 38,95% wszystkich przewozów za wschodnią granicę. Jest to 1% wzrost udziału w masie przewozów w stosunku do roku 2009 oraz 12% wzrost ilości przewozów. Ujemnym czynnikiem jest natomiast dużo większy udział zagranicznych przewoźników w przewozach na granicy niż udział polskich operatorów. Polscy operatorzy w ramach III Paneuropejskiego korytarza wysłali w 2009 roku do Ukrainy 76038 samochodów ciężarowych do Polski sprowadzili 77216 pojazdów, a operatorzy zagraniczni odpowiednio: z Polski 215420 pojazdów ciężarowych i do Polski 174130.

Kolejowy przewóz towarów w ruchu granicznym podobnie jak transport samochodowy odnotował wzrost w roku 2010 roku, przy czym dynamika wzrostu jest jeszcze większa niż w przypadku transportu drogowego i wynosi 121% wartości z roku 2009. Wciąż jednak są to wartości zbyt niskie, aby móc zagrozić pozycji transportu drogowego. W ramach III paneuropejskiego korytarza granica z Ukrainą, przekracza niecałe 12000 składów towarowych. Jest to niemal 40% całości granicznych przewozów kolejowych. W tej liczbie 9833 składy kolejowe realizowane są przez zagranicznych przewoźników – co należy uznać za bardzo prognostyk.

Obraz liczby potoków towarowych realizowanych między innymi w ramach III Paneuropejskiego Korytarza realizowanych przez Polskę i Ukrainą, należy uzupełnić o tranzyt towarów przez te kraje. W 2010 roku w Polsce zarejestrowano 811977 tranzytów otwartych oraz 1046702 tranzytów zamkniętych. W tych przewozach również największy udział mają zagraniczni operatorzy, podobnie sytuacja ma się z kolejowym tranzytowym przewozem towarów.

Przedstawione dane dobitnie wskazują, że istnieje cały szereg powiązanych kwestii, w tym szczególnie dużo zagadnień związanych z logistyką

i transportem w ramach III paneuropejskiego korytarza, w których rozwiązaniu aktywnie musi uczestniczyć Polska (UE) i Ukraina, mamy bowiem nie tylko wspólne interesy ale również wspólne dalekosiężne cele. Aby Ukraina mogła w pełni korzystać ze ściślejszych relacji z Polską i tym samym z całą UE (i na odwrót) nasze systemy transportowe muszą zostać odpowiednio powiązane, aby były w stanie sprostać zakładanemu wzrostowi wymiany handlowej i tym samym zwiększonemu natężeniu transportu i w pełni wykorzystać koncepcje transportu intermodalnego (kombinowanego).

Uzyskanie lepszego dostępu do wzajemnych rynków, wzrostu powiązań i możliwości gospodarczych wymaga podjęcia wielu nowych inicjatyw i skutecznej ich realizacji. Inicjatywy i wspólne przedsięwzięcia powinny objąć szerokie spektrum działań, szczególnie jednak istotne są kwestie związane z transportem w tym realizacją koncepcji transportu intermodalnego (kombinowanego). Przy tym nie chodzi tylko o rozwój infrastruktury transportu, ale również wiele zmian należy dokonać w zakresie doskonalenia zasad dotyczących międzynarodowego transportu na terytorium naszych państw, międzynarodowego tranzytu towarów, warunków formalnoprawnych dotyczących wykonywania usług transportowych przez przewoźników. Istotnym jest również wspólne podejmowanie inicjatyw mających na celu zwiększających bezpieczeństwo transportu w tym transportu intermodalnego (kombinowanego). W realizacji tych działań w znacznym stopniu pomocne mogą być zdobyte doświadczenia związane z dotychczasowym podejmowanymi wspólnymi działaniami i inicjatywami w ramach III Europejski Korytarz Transportowy Wschód – Zachód.

Nie ulega również wątpliwości, że konieczny jest dalszy rozwój tego korytarza działanie które we wspólnym interesie pozwoli wyzwolić pełny potencjał tego korytarza obszarów i państw które on łączy. Warto w tym miejscu raz jeszcze podkreślić, że wspólna polityka transportowa uważana jest w UE za jedno z najważniejszych narzędzi służących tworzeniu najbardziej dynamicznego i konkurencyjnego obszaru świata do 2015 roku.<sup>32</sup> Dlatego też bardzo ważnym elementem polityki transportowej UE było i jest stworzenie oraz doskonalenie transeuropejskiej sieci transportowej oraz poprawa jakości połączeń transportowych między krajami UE, a innymi państwami, w tym Ukrainą. Szanse jaka stwarza koncepcja rozbudowy i doskonalenie sieci TEN-T powinniśmy razem (Polska i Ukraina) wykorzystać w interesie naszych wspólnych działań i rozwoju.

<sup>32</sup> Ficoń K., *Korytarze transportowe Unii Europejskiej*

Kilkunastoletnia międzynarodowa współpraca w zakresie III Paneuropejskiego Korytarza przyczyniło się w znaczący sposób do jego rozwoju, ale konieczne są dalsze działania. Nowe współczesne możliwości jak i potrzeby, szczególnie w kontekście jego wydłużenia w stronę Chin i Dalekiego Wschodu, stanowią jakościowe nowe (innovacyjne) wyzwania dla tego korytarza i dla naszych państw, podnosząc jego rolę i znaczenie w systemie intermodalnego (kombinowanego) transportu. Korytarz ten musi stać się prawdziwą, jedną z najważniejszych intermodalnych osi transportowych Unii Europejskiej.

III paneuropejski Korytarz Transportowy spełnia niezwykle istotną, o ile nie kluczową rolę, w budowaniu wzajemnych stosunków gospodarczych Niemiec, Polski i Ukrainy. Postęp w utworzeniu tego korytarza jest relatywnie dobry, ale wymaga dalszych skoordynowanych wysiłków i współpracy wszystkich zainteresowanych stron.

Dzięki wykorzystaniu efektu koncentracji i skali III Paneuropejski Korytarz Transportowy oferuje wyjątkowe dla Polski i Ukrainy możliwości rozwoju i integracji ekonomiczno-finansowej oraz techniczno-eksploatacyjnej optymalnego wykorzystania funkcjonalności poszczególnych gałęzi transportowych i towarzyszących im technologii gałęziowych w organizacji i usprawnieniu międzynarodowych przepływów potoków towarowych. Wykorzystanie tej szansy to nie tylko uzyskanie możliwości elastycznego i sprawnego realizowania dostaw, możliwość łączenia funkcjonalności różnych gałęzi transportowych w realizacji kompleksowych usług „door to door”, ale przede wszystkim nowoczesne i niezwykle istotne wpisanie się nowoczesną europejską i globalną logistykę.

## Streszczenie

III Paneuropejski Korytarz Transportowy jest osią aktywacji i rozwoju wielu regionów, budowania skoordynowanej regionalnej i ponadnarodowej polityki transportowej oraz międzynarodowej współpracy w jego obszarze. Stanowi on wartość sama w sobie, która należy odpowiednio wykorzystać, szczególnie w kontekście rozszerzenia UE o naszego wschodniego sąsiada Ukrainę. Na te uwarunkowania nakładają się kierunki polityki transportowej Unii Europejskiej, wspierające rozwój transportu intermodalnego (kombinowanego), gotowej pomocy w budowie rozwiązań systemowych, a także w finansowaniu przedsięwzięć technicznych. Warto zatem rozważyć wszelkie szanse i możliwości, jak i zagrożenia, które na drodze wspólnych działań mogą się pojawić. Istotne jest aby dostrzec wyjątkową szansę jaką stwarzają kolejne inicjatywy zmierzające do rozwoju tego korytarza i umiejętnie je wykorzystać. Stworzona

na bazie III Korytarza platforma współpracy powinna doprowadzić do przekształcenia do 2020 roku III korytarza w jedną z najbardziej atrakcyjnych i konkurencyjnych osi transportowych i gospodarczych w Europie. Realizacja tego celu wymaga jednak sprecyzowania i synchronizowania wielu elementów, w tym interesów i aspiracji poszczególnych regionów z regionalną, narodową i ponadnarodową polityką transportową, planami rozwoju infrastruktury, a także z istniejącymi planami i strategiami rozwoju regionów Niemiec, Polski i Ukrainy

## Abstract

The Pan-European Transport Corridor III is an activation and development axis of many regions, building a coordinated regional and transnational transport policy and an international cooperation in the area. It is a value in itself, which should be used, particularly in the context of EU enlargement towards our eastern neighbor Ukraine. These conditions are overlapped by the European Union transport policy which supports the development of intermodal transport (combined transport) and ready to help in building of system solutions, as well as in finansation of technical enterprises. It is therefore necessary to consider all chances, opportunities and difficulties which could appear on the way of common actions. It is important to perceive this unique opportunity created by new initiatives likewise aimed to develop this corridor and use it skillfully. The collaboration platform developed on the base of the Corridor III should lead to the Corridor III conversion into one of the most attractive and competitive transport as well as economic axes in Europe till 2020. The realisation of this aim demands the clarification and synchronisation of multiple elements, including the interests and aspirations of different regions with regional, national and transnational transport policy as well as with infrastructure development plans and with the existing plans and strategies for development in the regions of Germany, Poland and Ukraine.

## Literatura

1. Ficoń K., *Korytarze transportowe Unii Europejskiej*, Przegląd Logistyczny (kwartalnik), nr 2 czerwiec 2010
2. Komisja Wspólnot Europejskich, COM(2007), 32 wersja ostateczna, Bruksela, dnia 31.1.2007.
3. <http://www.plk-inwestycje.pl/index.php?id=200> z dn. 18.01.2011

4. Komisja Wspólnot Europejskich, Decyzja 884/2004/WE
5. Konwencja UNCTAD 1980
6. Neider J., Marciniak-Neider D., Transport multimodalny w Europie WUG, Gdańsk 2005, s. 16
7. Kubicki J., Urbanyi-Popiołek I., Miklińska J., 2000, *Transport międzynarodowy i multimodalne systemy transportowe*, WSM, Gdynia, s.98
8. Rozporządzenie (WE) NR 1692/2006 Parlamentu Europejskiego i rady z dnia 24 października 2006 r. ustanawiające drogi programu „Marco Polo”. Dziennik Urzędowy UE L 328/1, Bruksela 24.11.2006.
9. Gutowski R., *Wszystkie stare strachy Busha teraz otoczyły Baracka Obamę*, Polska The Times, 04 luty 2009, s. 13.
10. Daszkiewicz A., *Terroryzm i piractwo w morskich przewozach kontenerowych*, Wirtualny leksykon transportu i logistyki, 2007. [www.logistyka.edu.pl](http://www.logistyka.edu.pl)
11. Raine G., *Containerization changed shipping industry forever*, San Francisco Chronicle, 10 luty 2006  
<http://seattlepi.nwsourc.com/business/259042>
12. Kłoppot M., *Ryzyko w morskich przewozach kontenerowych - problem bezpieczeństwa*, Logistyka nr 2, Poznań 2008, s. 31.
13. Przybylski Ł., *Konteneryzacja przyszłością transportu morskiego*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 07 marzec 2008.  
<http://www.logistyka.net.pl/>
14. Enforcement of 24-Hour Rule Begins February 2. U.S. Customs to Issue "Do-Not-Load" Messages for Violations, U.S. Customs and Border Protection, Waszyngton 30 styczeń 2003.  
<http://www.cbp.gov>
15. Kwaśniewski S., Nowakowski T, Zając M., *Transport Intermodalny w sieciach logistycznych*, Oficyna Wydawnicza PWR, Wrocław 2008 s. 248-249
16. <http://investmap.pl/wiadomosci/schavemaker-cargo-oficjalnie-otwiera-terminal-wkatach-wroclawskich-5722.html>, dnia 12.02.2011r
17. <http://www.polzug.de/index.php?id=132&L=1>, dnia 14.02.2011r
18. <http://www.ctlhp.pl/> z dnia 18.07.2011
19. <http://www.transport-komunikacja.pl/aktualnosc/archiwum/2541.html> , dnia 8.06.2011r
20. <http://izba-kolei.org.pl/cms/posts/stan-aktualny-i-plany-rozwoju-w-pkp-cargo-438.php>, dnia 03.04.2009
21. <http://zik.com.ua/pl/news/2011/02/15/272469>
22. <http://polskawue.gov.pl/UE,przyznaje,170,mln,EUR,na,kluczowe,projekty,infrastrukturalne,w,Europie,7065.html> z dnia 12.06.2011
23. [www.ewt.gov.pl/WstepDoFunduszyEuropejskich/Documents/ZABINSKI\\_VIA.pdf](http://www.ewt.gov.pl/WstepDoFunduszyEuropejskich/Documents/ZABINSKI_VIA.pdf) z dnia 20.08.2011
24. <http://www.um.gliwice.pl/bip/index.php?id=20542/1> z dnia 17.05.2011
25. SUW2000 – opracowany na początku lat 90-tych XX wieku przez inż. R. Suwalskiego z ZNTK w Poznaniu system do przestawiania wagonów z rozstawu szerokiego na normalny.
26. <http://www.msz.gov.pl/Informacja,nt.,procesu,uruchamiania,inicjatyw,UE,w,ramach,Partnerstwa,Wschodniego,39768.html> z dn 15.01.2011