
Korytarze transportowe *Rail Baltica* i *Baltic-Adriatic* w polityce UE, Polski i regionów

Michał Hackiewicz

STRESZCZENIE

Szybki rozwój transportu towarowego oraz zmieniające się uwarunkowania gospodarcze, polityczne i środowiskowe przyniosły w ostatnich latach szereg istotnych zmian w polityce transportowej Unii Europejskiej. Dotyczą one między innymi takich zagadnień, jak poprawa efektywności energetycznej pojazdów, wdrażanie inteligentnych systemów sterowania ruchem czy optymalizacja łańcuchów logistycznych. W realizacji tych celów i budowaniu spójności Europy coraz większą rolę zyskują korytarze transportowe. Niniejszy artykuł systematyzuje historię tworzenia korytarzy, skupiając się na biegnących przez Polskę i województwo mazowieckie trasach *Rail Baltica* i *Baltic-Adriatic*. Analizując aspekty gospodarcze, polityczne i społeczne, artykuł wskazuje szanse i zagrożenia dla prawidłowego rozwoju korytarzy oraz ich możliwy wpływ na wzrost konkurencyjności regionów. Istotną część rozważań stanowi także charakterystyka roli poszczególnych aktorów w kreowaniu polityki transportowej w korytarzach oraz próba oceny obowiązujących i nowo wprowadzanych rozwiązań i inicjatyw.

Transport to jedna z nielicznych dziedzin, które w tak znacznym stopniu determinują nie tylko gospodarcze, ale także społeczne życie świata, państw, regionów i miast. Infrastruktura transportowa, obejmująca w swej definicji nie tylko autostrady, drogi wodne, linie kolejowe i porty, ale także centra logistyczne, węzły przesiadkowe, systemy sterowania ruchem, wreszcie środki transportu drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego oraz morskiego, zajmuje już od szeregu lat jedną z czołowych pozycji wśród priorytetów polityki Unii Europejskiej. Realizując kolejne inwestycje, państwa członkowskie, w pewnym sensie, przyjmują i wcielają w życie najbardziej aktualną wizję tej przyjętej we Wspólnocie polityki. Z biegiem lat widać jednak, że w ramach tak szerokiego zagadnienia, jakim jest transport, nie sposób określić jednej wizji i wzorca sieci połączeń, które obowiązywałyby przez kolejne dziesięciolecia. Nieustannie bowiem, pod wpływem nowych uwarunkowań czy pojawiających się innowacji, jeden kierunek wygrywa z drugim, a rozwiązania uznane za archaiczne przepadają w toku negocjacji. Postępująca integracja, dążenie do podnoszenia konkurencyjności zgodnie z zasadami rozwoju zrównoważonego, a co za tym idzie – większa niż kiedykolwiek troska o środowisko, stają się dziś najsilniejszym motorem zmian w dziedzinie transportu. Jak przekonują w swojej książce Leszek Mindur i Stanisław Krzyżaniak *„Globalizacja i koncepcja poszerzania Europy stały się jednak przyczyną wielu problemów. Szybki rozwój transportu towarowego – dyktowany w znacznym stopniu wyborami ekonomicznymi – przyczynia się do rozwoju gospodarczego i wzrostu zatrudnienia, ale powoduje również przekroczenie przepustowości, wypadki, hałas, zanieczyszczenia, coraz większe uzależnienie od importowanych paliw kopalnych oraz straty energii”* [Mindur, Krzyżaniak (red.) 2011, 11]. By przeciwdziałać tym niekorzystnym zjawiskom, ale bez jednoczesnego osłabiania konkurencyjności krajów Wspólnoty, a tym samym Unii Europejskiej jako całości, w ostatnich latach duży nacisk w Unii Europejskiej po-

łożono na wypracowanie nowych rozwiązań, wśród których, obok innowacji technicznych, coraz bardziej zaczęto zwracać się w kierunku kształtowania sieci efektywnych paneuropejskich korytarzy transportowych. Opracowanie to syntetycznie opisuje przebieg prac nad ich ustanowieniem oraz, przede wszystkim, podejmuje próbę oceny, jaka będzie przyszła rola korytarzy transportowych w zmieniającej się Europie i jakie korzyści mogą one przynieść w skali Wspólnoty, kraju i regionów.

Korytarze transportowe w wybranych dokumentach planistycznych Unii Europejskiej

Pierwszy krok w kierunku zaplanowania i realizacji infrastruktury transportowej w obecnym kształcie został postawiony w 2001 roku, kiedy to Komisja Europejska zainicjowała przegląd wytycznych, obowiązujących w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Rozpoczęty wówczas proces konsultacji, który wypełniły dyskusje, konferencje, liczne wnioski i propozycje z krajów członkowskich, ale, co ważne, także kandydujących, zaowocował podjęciem w kwietniu 2004 roku, przez Parlament Europejski i Radę, Decyzji 884/2004/WE, w której po raz pierwszy, w tak konkretny sposób, nakreślono przyszły kształt paneuropejskiej sieci korytarzy transportowych w UE27. Powstała wówczas prestiżowa lista 30 osi priorytetowych – inwestycji, których wartość dodaną dla całej Unii Europejskiej oceniono najwyżej. Spośród tych 30 projektów – aż 18 stanowią projekty kolejowe, 3 obejmują zarówno szlaki kolejowe, jak i drogowe, 2 dotyczą wodnego transportu śródlądowego, zaś jeden – transportu morskiego. Z punktu widzenia interesów Polski najistotniejszy wydaje się fakt, że na liście znalazły się zarówno fragmenty Kolei Bałtyckiej, jak i korytarza Bałtyk-Adriatyk. I tak, **pod numerem 25 znalazła się autostrada Gdańsk – Brno/Bratysława – Wiedeń**, zaś **pod numerem 27 – linia kolejowa Rail Baltica na odcinku Warszawa – Kowno – Ryga – Tallin – Helsinki**. Nie były to na tamtą chwilę projekty rewolucyjne, gdyż na przykład pierwsze wzmianki o linii kolejowej *Rail Baltica* pojawiły się już w 1994 roku, przy okazji tworzenia strategii dla krajów regionu Morza Bałtyckiego, jednak umieszczenie ich w tak szczegółowym dokumencie sektorowym otworzyło nie tylko drogę do przyspieszonej ich realizacji, ale także pośrednio i bezpośrednio zagwarantowało odpowiednie wsparcie finansowe ze środków Wspólnoty.

Celem tej analizy nie jest omawianie kolejnych dokumentów studialnych Wspólnoty, jednak dla zrozumienia zagadnienia konieczne jest wspomnienie przynajmniej o najważniejszych z nich. Dokumentem, który w najbliższych latach najsilniej determinował będzie kształt i kierunki rozwoju europejskiej sieci transportowej, jest *Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, przyjęta 28 marca 2011 roku. Założono w niej szereg bardzo ambitnych celów, zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio wpływających na transport. Dotyczą one ogólnych zagadnień, jak poprawa efektywności energetycznej pojazdów, wdrażanie inteligentnych systemów sterowania ruchem czy optymalizacja łańcuchów logistycznych, ale także konkretnych wyzwań. Wśród nich znajdują się postulaty, by do 2030 roku 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km

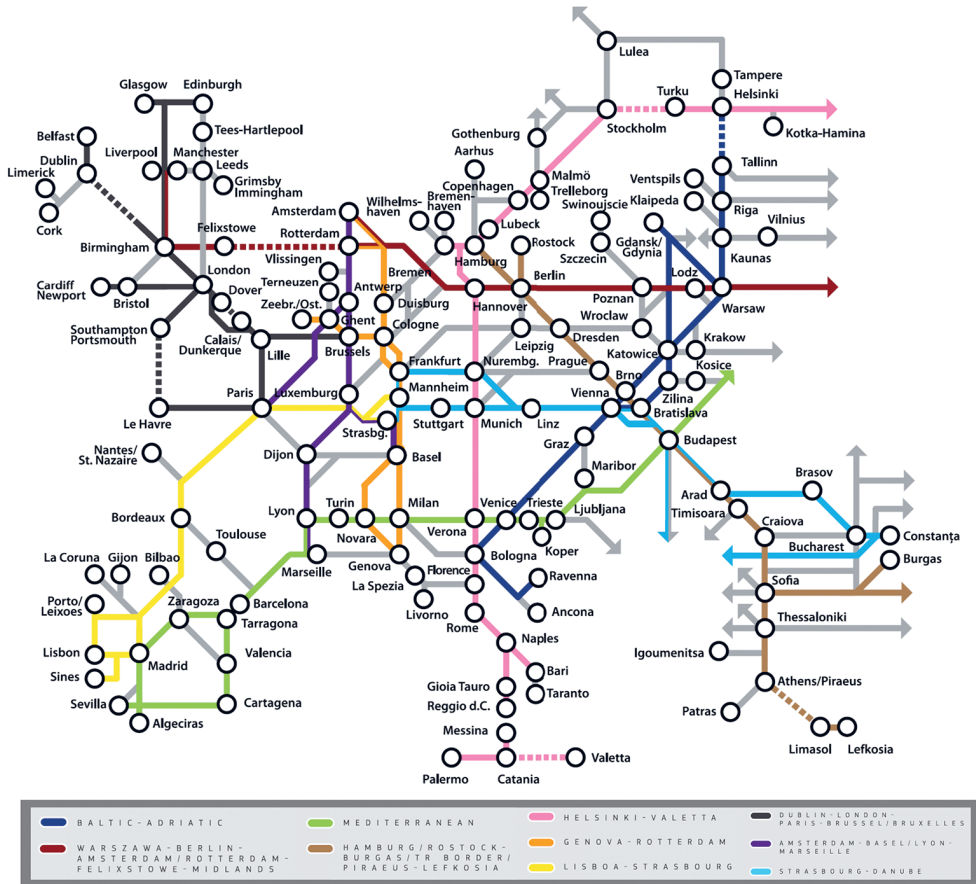
przenieść na inne środki transportu, w szczególności kolej lub transport wodny, zaś do 2050 roku – powinno to być już ponad 50% tego typu transportu. Te konkretne cele w największym stopniu legitymizują powstanie korytarzy transportowych i są, w pewnym stopniu, gwarantem ich rozwoju, weryfikowanym jednakże na bieżąco przez mechanizmy otwartego rynku i opłacalność finansową.

Jako drogę i pomoc w realizacji wyznaczonych celów, w 2010 roku przyjęto także rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 w sprawie europejskiej sieci kolejowej, ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, które nałożyło na wszystkie kraje Wspólnoty obowiązek wyznaczenia kolejowych korytarzy transportowych, tworzących realne warunki dla bardziej dynamicznego rozwoju transportu towarów koleją. W myśl tego rozporządzenia zarządzanie infrastrukturą kolejową w korytarzach miało być zintegrowane, a standardy utrzymania i transportu – zunifikowane na całej trasie. Odwrotnie niż na liniach dedykowanych dla transportu pasażerskiego, w kolejowych korytarzach transportowych uprzywilejowane mają być pociągi towarowe. W tym miejscu po raz drugi trzeba odnotować pojawienie się korytarzy, będących przedmiotem tej analizy, tym razem jednak w nieco zmienionej konfiguracji. Planuje się bowiem, że przez Polskę pobiegną dwa *Rail Freight Corridors*, tj. **Korytarz nr 5: Gdynia – Katowice – Ostrawa / Żylina – Bratysława / Wiedeń – Klagenfurt – Udine – (Wenecja – Bolonia / Rawenna) / Triest – Graz – Maribor – Lublana – Koper / Triest** oraz **Korytarz nr 8: Bremerhaven / Rotterdam / Antwerpia – Akwizgran / Berlin – Warszawa – Terespol / Kowno**. Korytarz nr 5, stanowiący nic innego jak „kolejowe wypełnienie” znacznego fragmentu korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk, według wstępnych analiz zostanie poprowadzony linią CE-65 – tzw. Magistralą Węglową, zaś korytarz nr 8 – liniami E-20, CE-20 oraz linią E-75, tj. korytarzem *Rail Baltica*.

Ostatnim zagadnieniem, które należy poruszyć, by tematykę interesujących nas korytarzy transportowych zamknąć w zorganizowaną całość, jest trwająca obecnie, kolejna już, rewizja wytycznych dotyczących Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, gdzie, podobnie jak na początku lat dwutysięcznych, do głosu dochodzą nowe idee i narzędzia. Przesądzona jest budowa inicjatywy *Connecting Europe Facility*, swego rodzaju funduszu na nową perspektywę finansową 2014-2020, z którego finansowane będą inwestycje w infrastrukturę transportową, energetyczną i telekomunikacyjną. Zmiany dotyczą także sieci infrastruktury, która na potrzeby nowego funduszu została rozdzielona na sieć bazową i uzupełniającą. Przy okazji zmodyfikowana została również sieć korytarzy transportowych, a nowo powołany do istnienia kolejowy **Korytarz nr 1: Helsinki – Tallinn – Ryga – Kowno – Warszawa – Katowice / Gdynia – Katowice / Katowice – Ostrawa – Brno – Wiedeń / Katowice – Żylina – Bratysława – Wiedeń / Wiedeń – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine – Wenecja – Bolonia – Ravenna** [por. ryc.1], zwany też korytarzem *Baltic-Adriatic*, w praktyce złączył w sobie idee korytarzy *Baltic-Adriatic* i *Rail Baltica*.

Wspomniane w poprzednich akapitach dokumenty syntetycznie ukazują genezę i zmiany wdrażane z biegiem lat do omawianych korytarzy transportowych. Niezależnie jednak od nazewnictwa i konfiguracji – oś transportowa północ-południe, łącząca porty Bałtyku

Ryc. 1. Korytarze sieci bazowej TEN-T



Źródło: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/connecting_en.htm

z portami basenu Morza Śródziemnego, zyskała przez ostatnie lata trwałe, należne jej miejsce w polityce transportowej UE. Znaczenie osi transportowej północ-południe, na której od dawna trwa ożywiona wymiana handlowa, choć trudne do przecenienia – nie było dotąd w wystarczającym stopniu doceniane, mimo podejmowanych od kilku lat wysiłków. Na krótkie wspomnienie zasługują na pewno inicjatywy współpracy międzyregionalnej, podejmowanej na rzecz realizacji VI Paneuropejskiego Korytarza Transportowego:

- 6 października 2009 roku – 14 regionów, reprezentujących Polskę, Czechy, Słowację, Austrię i Włochy, podpisało porozumienie na temat „niezwłocznej realizacji korytarza kolejowego Północ-Południe” (Gdańsk/Gdynia – Warszawa – Brno/Bratysława – Wiedeń – Bolonia);

- 3 grudnia 2009 roku – 9 regionów, reprezentujących Polskę, Czechy i Austrię, podpisało wspólną deklarację, potwierdzając europejskie i regionalne znaczenie osi autostrady Gdańsk – Brno – Wiedeń;
- 23 czerwca 2010 roku – przedstawiciele 7 polskich województw: pomorskiego, kujawsko-pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, mazowieckiego, wielkopolskiego, łódzkiego i śląskiego, podpisali list intencyjny w sprawie zacieśnienia współpracy międzyregionalnej na rzecz tworzenia warunków rozwoju dla Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce;
- 30 marca 2012 roku – 6 polskich regionów powołało do życia Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk.

Zasługą tych inicjatyw i zabiegów jest bezsprzecznie wzmocnienie rangi korytarza, jednak o jego rosnącym handlowym wykorzystaniu zadecydował, w największym stopniu, tkwiący w nim ogromny potencjał. Lokalizacja kontynentalnej części korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk, w zależności od wariantu, obejmuje obszar od portów w Gdyni i w Gdańsku do portów północnego Adriatyku, Włoch i Słowenii, choć odgałęzienia korytarza sięgają także basenów mórz Egejskiego i Czarnego. Długość korytarza wynosi 1700 km, zaś w regionach, które przecina, żyje 55 milionów ludzi z pięciu krajów członkowskich UE. Skandynawska część korytarza obejmuje połączenie od Oslo aż do Karlskrony i zyskała status „autostrady morskiej Gdynia-Karlskrona”. Dziś znaczenie korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk ciągle rośnie. Staje się on bowiem powoli alternatywą dla praktykowanego od wielu dziesięcioleci modelu, w którym towary z Chin i USA frachtem morskim trafiały do portów Europejskich, jak Hamburg, Amsterdam czy Rotterdam, a stamtąd były transportowane ciężarówkami bądź wagonami kolejowymi do odbiorców. Do niedawna skutkowało to tym, że transport dalekomorski z wykorzystaniem zasobów i potencjału Morza Bałtyckiego, nie odgrywał w polskiej gospodarce należytej roli, a struktura przewozów była niekorzystna dla państw Europy Środkowowschodniej. Dzisiaj nadal zdecydowana większość towarów, transportowanych drogą morską, przeładowywana jest w zachodnioeuropejskich wielkich portach oceanicznych i następnie transportowana w relacji równoleżnikowej autostradami i liniami kolejowymi, między innymi do polskich terminali, choć powoli przestaje to być regułą. W ostatnim czasie zaobserwować bowiem można przesunięcia w zakresie szlaków transportu towarowego, spowodowane między innymi światowym kryzysem gospodarczym. Znaczenie Ameryki, wśród najważniejszych kierunków transportu towarowego z Europy, zmniejsza się na rzecz krajów Azji i Chin. Wpływa to, między innymi, na podniesienie rangi portów bałtyckich, do których od niedawna regularnie zawijają statki oceaniczne, np. z Szanghaju. Zdecydowanie na znaczeniu zyskują również porty basenu Morza Śródziemnego. W ostatnim czasie cztery adriatyckie porty: Triest, Rawenna, Wenecja i Koper, zawiązały stowarzyszenie (*North Adriatic Ports Association*, NAPA) na rzecz wspólnej promocji własnych usług w relacjach handlowych z Chinami. Wszystko to przynosi konkretne efekty w postaci nowych połączeń, jak na przykład, realizowanego przez spółkę Rail Polska, cotygodniowego pociągu Koper – Wiedeń – Katowice – Gdańsk¹. Rozwój korytarza

¹ <http://www.balticrail.com/Koper-Vienna-Katowice-Gdynia.html> dostęp w dniu 11 lutego 2013 r.

stał się również impulsem do rozpoczęcia wielomilionowych inwestycji w portach i terminalach morskich w Gdańsku i Gdyni.

W świetle powyższych danych wydaje się, że odnoga korytarza *Baltic-Adriatic*, w kierunku krajów bałtyckich i Finlandii, nie została jeszcze na chwilę obecną doceniona w równym stopniu, co chociażby odnoga z Gdańska nad Adriatyk, choć i tam aktywność polityczna była znaczna. Już w październiku 2003 roku grupa koordynacyjna ds. *Rail Baltica*, złożona z przedstawicieli Polski, Litwy, Łotwy i Estonii, uzgodniła kluczowe elementy przyszłych przedsięwzięć wokół usprawnienia połączeń pomiędzy swoimi krajami. W marcu 2006 roku, ministrowie odpowiedzialni za zagadnienia transportu z pięciu krajów (do Polski, Litwy, Łotwy i Estonii dołączyła Finlandia), podpisali list intencyjny w sprawie modernizacji połączenia *Rail Baltica*. Kolejnym potwierdzeniem woli politycznej usprawnienia tego nadbałtyckiego połączenia było podpisanie przez ministrów transportu pięciu krajów, w czasie trwających w Hiszpańskiej Saragossie w czerwcu 2010 roku dni Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, memorandum o konieczności kontynuowania prac w korytarzu bałtyckim. Efekty tych politycznych zabiegów są jednak jeszcze dziś mało widoczne, a rynkowe wykorzystanie linii *Rail Baltica* w transporcie towarów – minimalne. W naszym kraju najlepiej potwierdzają to publikowane przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe SA dane o średniodobowej liczbie pociągów towarowych, uruchomionych na poszczególnych liniach w 2011 roku. Podczas gdy na linii CE-65, w korytarzu Bałtyk-Adriatyk, było to ponad 40 pociągów (co stanowi jeden z najwyższych w kraju wyników), to na linii E-75, w korytarzu *Rail Baltica* w kierunku granicy z Litwą, wskaźnik ten nie przekraczał 20 pociągów [WPIK 2012]. Co zatem sprawia, że wykorzystanie transportu kolejowego w korytarzu linii *Rail Baltica* w dalszym ciągu jest niskie? Częściowo odpowiedzi na to pytanie udzieliły badania wykonywane w projekcie *Rail Baltica Growth Corridor*², w ramach którego zapytano przedstawicieli firm transportowych i logistycznych, co powinna oferować „przyszła” *Rail Baltica*, by stać się motorem transportu towarów i rozwoju ekonomicznego w korytarzu. Najwięcej ankietowanych wskazało na atrakcyjne stawki za transport, wysoką prędkość przewozów, dogodne powiązania z innymi elementami sieci transportowej, w tym szczególnie drogami, a także możliwie najwyższy stopień niezawodności [RBGC Raport, 2012]. Nie trzeba dodawać, że w tej chwili linia kolejowa E-75 nie spełnia w dostatecznym stopniu żadnego z tych parametrów. Jakby w odpowiedzi na te postulaty, choć z sięgającym dekady opóźnieniem, rozpocznie się wkrótce w województwie mazowieckim remont pierwszego odcinka Kolei Bałtyckiej. Modernizacja obejmie przystosowanie infrastruktury, od stacji Warszawa Rembertów do stacji Sadowne, do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych oraz maksymalnego obciążenia 22,5 tony na oś. Ponadto wszystkie przejazdy kolejowe w poziomie szyn zostaną zastąpione przez wielopoziomowe wiadukty, a na odcinku Warszawa Rembertów – Wołomin Słoneczna zostanie od podstaw zbudowana dodatkowa para torów, która umożliwi odseparowanie ruchu aglo-

² *Rail Baltica Growth Corridor* (Kolej Bałtycka – Korytarz Wzrostu) jest europejską inicjatywą, której głównym celem jest stworzenie, promocja i upowszechnienie połączenia kolejowego od Niemiec poprzez Polskę i kraje bałtyckie do Finlandii. Projekt RBGC jest współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, w ramach Programu Regionu Morza Bałtyckiego.

meracyjnego od dalekobieżnego i towarowego. Prace na odcinkach linii *Rail Baltica* trwają również na Litwie, Łotwie i Estonii, lecz na ich ukończenie potrzeba jeszcze przynajmniej 10 lat. Czy zmiany te okażą się wystarczające, by zintensyfikować i przynajmniej częściowo przenieść wolumen towarów z transportu drogowego, który obsługuje dziś ponad 95%³ masy towarów na linii Polska – Litwa, na tory? Patrząc obiektywnie na wielkość wymiany handlowej, w której Litwa, Łotwa, Estonia były w 2011 roku kolejno 15, 18 i 21 partnerem handlowym Polski w Unii Europejskiej [www.mg.gov.pl], należy obiektywnie stwierdzić, że będzie to trudne. Paradoksalnie jednak modernizacja pierwszego fragmentu linii kolejowej *Rail Baltica*, co wskazali eksperci z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, przynajmniej na początku może przynieść znacząco większe korzyści w transporcie pasażerskim aniżeli towarowym. Budowa drugiej pary torów, od Rembertowa do stacji Wołomin Słoneczna, i uzupełnienie sieci przystanków osobowych, może zachęcić mieszkańców Zachodniej części obszaru metropolitalnego Warszawy do korzystania z transportu kolejowego w codziennych dojazdach do pracy czy szkoły.

Mimo trudności i, mówiąc łagodnie, dość niepewnej opłacalności ekonomicznej inwestycji, projekt *Rail Baltica* ma jednak tę ogromną przewagę, że nie mniej istotna, niż jego społeczne czy ekonomiczne uzasadnienie, jest jego waga polityczna. Niewątpliwie, nie unikają takich stwierdzeń nawet wysocy przedstawiciele UE, jest to mieszanka wszystkich tych czynników, których proporcje zależą od konkretnych odcinków. Jednakże połączenie wszystkich krajów Unii Europejskiej ujednoliconym systemem transportu kolejowego, opartym na liniach kolejowych o rozstawie szyn 1435 mm, jest samo w sobie najważniejszym celem.

Rola władz w budowaniu konkurencyjności korytarzy

Już po tej krótkiej analizie widać, że bez dodatkowych wysiłków władz rządowych i samorządowych, pełne wykorzystanie potencjału wszystkich elementów korytarza *Baltic-Adriatic* będzie utrudnione. Cytat z publikacji, wydanej przez Instytut Logistyki i Magazynowania w Poznaniu, instytucji od lat mocno zaangażowanej w promocję nowoczesnego transportu w Polsce, tylko to potwierdza: „W większości krajów UE istnieją programy rozwoju transportu kombinowanego/intermodalnego (...) przede wszystkim dlatego, że rządy tych krajów uznały, że bez programowej pomocy państwa trudno liczyć na rzeczywisty rozwój tego – przyjaznego dla środowiska naturalnego – podsystemu transportu.” [Mindur, Krzyżaniak (red.) 2011, 44]. Tymczasem brak jest w Polsce polityki transportowej, która wsparłaby i zintegrowała system transportowy i logistyczny.

Pomimo wieloletnich opóźnień dostępność transportowa naszego kraju, ale również atrakcyjność i znaczenie zarówno jako odbiorcy towarów, jak również kraju tranzytowego, rośnie, a rynek transportu intermodalnego w Polsce rozwija się. Jest to jednak rozwój nie tylko nie dość dynamiczny, ale przede wszystkim – nierównomierny i dysfunkcyjny. Wystarczy wspomnieć, że w czasie, gdy liczba kontenerów (TEU⁴) przetransportowanych

³ *A Feasibility Study for a standard gauge separate railway line in Estonia, Latvia and Lithuania*, AECOM, 2011.

⁴ Jednostka pojemności używana w odniesieniu do ilości ładunku i równoważna objętości kontenera o długości 20 stóp, standardowo stosowana w opisie wielkości przewozów.

w Polsce koleją wzrosła z 569 640 TEU w roku 2010 do 798 906 TEU w roku 2011, to liczba przetransportowanych koleją samochodów ciężarowych, naczepek i przyczep samochodowych wzrosła jednocześnie z 37 w 2010 roku do 116 sztuk w roku 2011 [UTK 2012]. Dziś w naszym kraju działa kilkanaście tysięcy firm transportowych, kilkuset operatorów logistycznych i kilkunastu operatorów terminali logistycznych, lecz faktycznie tylko trzy centra logistyczne spełniają zachodnioeuropejskie standardy. Są to:

- Śląskie Centrum Logistyki SA w Gliwicach;
- Euroterminal Sławków Sp. z o.o.;
- Centrum Logistyczno Inwestycyjne Poznań.

Poza nimi na obszarze naszego kraju w 2012 roku działały jeszcze 32 terminale kontenerowe (w roku 2005 było ich 19), co w ocenie specjalistów z Instytutu Logistyki i Magazynowania w Poznaniu jest ilością zapewniającą odpowiednie realizowanie potrzeb przewozowych, jednak rozmieszczenie terminali w przestrzeni kraju – nie jest równomierne. Największe zagęszczenie obiektów logistycznych występuje wokół: **Trójmiasta** – co jest bezpośrednio związane z działalnością portów morskich; **Poznań i Wrocławia** – jako najważniejszych ośrodków w zachodniej i centralnej Polsce, gdzie w pierwszej kolejności docierają transporty towarów z wielkich portów Niemiec i Holandii; **Warszawy** – największego miasta i stolicy kraju; **Śląska** – gdzie zagęszczenie sieci kolejowej jest największe, a pozycja na gospodarczej mapie kraju najsilniejsza, szczególnie w wymagającym niezakłóconego łańcucha dostaw przemyśle motoryzacyjnym. Nie można też zapominać, że leżący na Śląsku Sławków to najdalej na zachód wysunięty węzeł, do którego dociera szerokotorowa (1525 mm) linia kolejowa (Linia Hutniczo-Siarkowa, LHS).

Pozostawienie przez rząd Polski kwestii regulacji transportu i logistyki praktycznie tylko mechanizmom rynkowym, zaowocowało tym, że lokalizacja obiektów logistycznych w Polsce odbywa się nie na podstawie rzeczywistych potrzeb, uwarunkowań przestrzennych i regionalnych, ale według kryteriów najszybszej dostępności, niezbędnej infrastruktury i partykularnych interesów spółek. W efekcie braku współpracy pomiędzy poszczególnymi interesariuszami (rząd, samorządy, firmy transportowe i logistyczne, izby gospodarcze, uczelnie wyższe, etc.) – aż 93% powierzchni magazynowej i ponad 60% terminali kontenerowych znajduje się w wieloboku, którego wierzchołkami są Poznań, Warszawa, Wrocław i Katowice. Jednocześnie, w korytarzu *Rail Baltica* nasycenie obiektami logistyki jest znikome, a najwięksi towarowi przewoźnicy kolejowi (PKP Cargo <-> Cargosped), udziałowcy portów morskich w Europie Zachodniej (HHLA⁵ <-> Polzug), dysponując siecią zależnych spółek powołanych dla prowadzenia i rozwoju terminali multimodalnych, w dalszym ciągu tworzą własne sieci usług logistycznych i budują łańcuchy dostaw oparte tylko na własnej infrastrukturze. Tworzy to nie tylko istotne bariery dla klienta, który zwykle ma trudności w skorzystaniu z terminala innej spółki niż ta, u której zamówił przewóz kontenera, ale także dla państwa i jednostek samorządowych, gdyż przesłanką do powstawania nowych obiektów logistycznych staje się nie rzeczywiste zapotrzebowanie, a aktualna sytuacja rynkowa, dostępność infrastruktury i plany rynkowe spółki zarządzającej. Nawet mimo utworzenia

⁵ HHLA – Hamburger Hafen und Logistik AG.

pod koniec 2012 roku, przy Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Rady ds. Transportu Intermodalnego⁶ czy trwających prac nad redukcją stawek dostępu do infrastruktury dla przewoźników towarowych, sytuacja jest daleka od ideału. Brakuje rzeczywistej troski o prawidłowy rozwój rynku i współpracy. Nie ma też przekonania, że dysfunkcyjnie działający transport powoduje bardzo kosztowne efekty zewnętrzne, których nie zrównoważy kilkadziesiąt miejsc pracy w kolejnym magazynie czy terminalu kontenerowym. Pośrednio przyznaje to nawet Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, które, w opublikowanej 22 stycznia 2013 roku Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku, pisze: „Analiza procesów zachodzących w okresie 2000-2010 prowadzi do wniosku, że w Polsce istnieje potrzeba stworzenia spójnego i sprawnie funkcjonującego systemu transportowego, zintegrowanego z systemem europejskim i globalnym. Bez efektywnego i sprawnego transportu nie jest możliwe przyspieszenie wzrostu gospodarczego kraju i rozwoju wymiany z zagranicą”.

Drugą grupę aktorów, której nie sposób pominąć, mówiąc o rozwoju zarówno samych korytarzy, jak i rozwoju w korytarzach, stanowią samorządy. Wydaje się, że ze względu na wielkość i potencjał największą rolę mogą odegrać samorządy województw – zwłaszcza leżących w korytarzach, oraz samorządy dużych miast i jednostek leżących w pobliżu węzłów transportowych, jako miejsc lokalizacji punktowych elementów infrastruktury logistycznej. Oczekiwania wobec samorządów, ale również chęci samych jednostek, są duże, co nie przekłada się jednak na wymierne efekty. Jednym z powodów jest brak stosownych i efektywnych narzędzi, inne, jak wspomniany „brak pomysłu na transport”, łączą administrację centralną z wieloma samorządami w Polsce. Niektóre przykłady dowodzą, że już powierzenie samorządom województw organizacji regionalnych pasażerskich przewozów kolejowych stało się dla nich ciężarem zbyt wielkim do udźwignięcia. W sferze organizacji transportu towarów – tych twardych narzędzi jest jednak jeszcze mniej. Nie dziwi zatem fakt, że, póki co, samorządy niezbyt mocno angażują się w twarde projekty finansowe czy organizacyjne, słusznie cedując je na administrację rządową, same zaś skupiając się na wspieraniu transportu w ramach bardziej miękkich narzędzi.

Ważnym elementem polityki UE w dziedzinie transportu są liczne inicjatywy, programy i projekty, aktywnie wspierane i współfinansowane ze środków wspólnotowych, w które od początku z dużą energią włączyły się samorządy. Projekty i inicjatywy, takie jak *Rail Baltica Growth Corridor*⁷, *TransBaltic*⁸, Stowarzyszenie Miast Autostrady Bursztynowej⁹, *SoNoRa*¹⁰ czy Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk, to znaczący wkład samorządów w realizację inicjatyw, ale także rodzaj poligonu, na którym przetestować i przedyskutować można wiele rozwiązań, by w przyszłości wspólnie realizować najbardziej korzystne scenariusze i polityki. Niektóre z projektów ogniskują się wokół kreowania rozwoju w strefie korytarzy transportowych, inne w swoim założeniu mają wspierać

⁶ Zarządzenie Nr 66 Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 grudnia 2012 roku w sprawie powołania Rady do spraw transportu intermodalnego.

⁷ <http://www.rbgc.eu/>

⁸ <http://www.transbaltic.eu/>

⁹ <http://www.smab.pl/?go=onas>

¹⁰ <http://www.sonoraproject.eu/>

i mobilizować rząd i najważniejszych interesariuszy do współpracy. Nie bez znaczenia pozostają też posiadane przez samorzady narzędzia planistyczne. Odpowiednie zapisy – czy to w planach miejscowych, studiach zagospodarowania przestrzennego gmin, czy wreszcie w planach zagospodarowania przestrzennego województw, mogą nie tylko znacząco ułatwić i przyspieszyć realizację inwestycji, ale także pokierować ją w najbardziej odpowiednie, z punktu widzenia lokalnych uwarunkowań, miejsce.

Podsumowanie

Korytarze transportowe, wyznaczone przez 30 projektów priorytetowych, zmodyfikowane w ramach rewizji Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T i inicjatyw *Connecting Europe Facility* oraz *Railway Freight Corridors*, są niczym innym jak podstawowymi kanałami realizacji wyzwań w dziedzinie transportu, stawianych sobie przez Wspólnotę Europejską. Są to jednocześnie kanały tak szerokie, a sam transport jest tak wielowymiarowym aspektem życia społecznego i gospodarczego, że niejako „przy okazji” mogą realizować na różnych szczeblach zarządzania daleko więcej celów. Wymagają jednak odpowiedniego zarządzania, a pozostawione same sobie zostaną szybko „zagospodarowane” wyłącznie w ramach istniejących mechanizmów rynkowych, czego obecnie doświadczamy. Umiejętnie zarządzane i zmodernizowane mają jednak szansę stać się motorem rozwoju krajów, regionów i miast, przez które przebiegają, przyczyniając się do wzrostu konkurencyjności i spójności jednostek, przyciągając różnorodne inwestycje. Korytarze transportowe dla Polski, kraju budującego wschodnią granicę Unii, mają także dodatkowy aspekt w postaci wzmocnienia powiązań z sąsiadami spoza Wspólnoty Europejskiej. *Railway Freight Corridor* nr 8 wychodzi poza granice UE na Białoruś i Ukrainę. Także w ramach korytarza *Rail Baltica* akcentuje się fakt jego możliwego, pozytywnego wpływu na rozwój współpracy Unia Europejska – Rosja, a w ramach projektu *Rail Baltica Growth Corridor* – realizowany jest komponent dotyczący wzmocnienia tych powiązań.

Na poziom transportowego, handlowego wykorzystania korytarzy kolejowych będzie miała wpływ nie tylko rosnąca atrakcyjność połączeń kolejowych i popyt na transport, ale także rosnące obostrzenia nakładane na inne gałęzie transportu. Wspomnieć tu należy przynajmniej o tzw. *Sulphur Directive* (Dyrektywie Siarkowej), na podstawie której zawartość siarki w paliwie statków pływających po Morzu Bałtyckim od 2015 roku nie będzie mogła przekroczyć 0,1%. Według niektórych szacunków może to przynieść wzrost kosztów frachtu morskiego na Bałtyku nawet o 50%, a to z pewnością skłoni część operatorów do szukania tańszych rozwiązań. Korytarz *Baltic-Adriatic*, jako najdalej na wschód wysunięta południkowa oś transportowa Wspólnoty, dostanie niewątpliwie kolejny impuls rozwojowy. Nie oznacza to jednak monopolu na usługi transportowe w tej części Unii Europejskiej, gdyż zaledwie kilkaset kilometrów na zachód przebiega korytarz *Helsinki-Valetta*, co dobrze obrazuje ryc. 1. Porównanie potencjałów obu osi mogłoby stać się samo w sobie przedmiotem dłuższej analizy, na którą w tym opracowaniu nie ma miejsca, jednak o trzech najważniejszych aspektach należy bez wątpienia wspomnieć. Są to: bezsprzecznie lepszy stan infra-

struktury transportowej, lepsze wyposażenie w infrastrukturę logistyczną i wspomniane już wielostronne wsparcie rządów państw – wszystko to przemawia, póki co, za korytarzem *Helsinki-Valetta*.

Na pełne wykorzystanie całej osi *Baltic-Adriatic* przyjdzie prawdopodobnie jeszcze poczekać, ale dziś już należy podejmować niezbędne kroki. Lista możliwych opcji jest długa – wspieranie budowy otwartych dla wielu operatorów centrów logistycznych, współfinansowanie realizacji inwestycji w nowoczesną infrastrukturę logistyczną, zachęty taryfowe dla przedsiębiorców korzystających z intermodalu, tworzenie platform wymiany informacji czy inicjowanie powstawania klastrów logistycznych. Wszystkie one mogą mieć formę przedsięwzięć rządowych, samorządowych czy kooperacji podmiotów, również z udziałem kapitału prywatnego. Im wcześniej przekonają się o tym Rząd i samorządy, tym lepiej, ponieważ ogólny kierunek obrany przez Wspólnotę szybko się nie zmieni i na długie dziesięciolecia transport kolejowy w korytarzach transportowych stanie się preferowanym środkiem transportu pasażerów i towarów na średnich i długich dystansach.

Literatura i źródła:

Mindur L., Krzyżaniak S. (red.), 2011, *Tworzenie warunków funkcjonowania i rozwoju intermodalnej sieci logistycznej w Polsce*, Poznań.

KOM (2011) 144, *Biała księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Bruksela, 28 marca 2011 roku.

Decyzja Nr 884/2004/We Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, Bruksela, 29 kwietnia 2004 roku.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, Bruksela, 22 września 2010 roku.

[WPIK 2012] *Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015*, projekt, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, 2012.

Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w 2011 roku, Warszawa: Urząd Transportu Kolejowego (2012).

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, 2013.

Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, 2012.

RBGC Raport, 2012, *The functioning of the transport market and new solutions proposed under the RBGC Project*, Centrum Badań Marketingowych INDICATOR, Warszawa, 2012.

A Feasibility Study for a standard gauge separate railway line in Estonia, Latvia and Lithuania, AECOM, 2011.

ABSTRACT

Fast development of goods transport and changes in economic, political and environmental conditions have resulted in a number of significant modifications of transportation policy in the European Union during recent years. They concern, among others, issues such as improvement in energy efficiency of vehicles, implementation of intelligent traffic control systems or optimization of logistic chains. Nowadays, transport corridors play more significant role in accomplishment of these goals and building up the European cohesion.

The present article systematizes stories of construction of corridors, with emphasis on two of them that cross Poland and Mazowieckie Voivodship – *Rail Baltica* and *Baltic-Adriatic*. Analyzing economic, political and social aspects, the article presents chances and threats of correct development of corridors and their possible impact on increase of regional competitiveness. The essential part of the consideration is also constituted by characteristics of particular players and their roles in creation of transportation policy and tentative evaluation of binding or being actually implemented solutions and initiatives.

mgr Michał Hackiewicz, absolwent Wydziału Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego, pracownik Zespołu Planowania Przestrzennego w Mazowieckim Biurze Planowania Regionalnego w Warszawie. Specjalizuje się w zagadnieniach infrastruktury transportowej, współpracuje przy realizacji projektu „Rail Baltica Growth Corridor”. Współautor „Oceny Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego”.