

Polska jako istotne  
ogniwo korytarza  
transportowego „północ –  
południe”



# Ekonomiczne perspektywy rozwoju

- Czechy i Niemcy od lat należą do strategicznych partnerów gospodarczych Polski. Na te kraje przypada ok. 30% polskiego eksportu ogółem. Transport towarów, a w szczególności transport kolejowy musi mieć w przyszłości większy udział w rozwijającym się transgranicznym handlu.
- W obrębie infrastruktury koniecznością jest, dostosowany do wymogów, dalszy rozwój w oparciu o główne strumienie transportu.
- Prognoza HWWI (Hamburgisches WeltWirtschafts Institut) przewiduje zwiększenie eksportu do 2030 roku dla Polski o 201,4%, dla Czech o 164,5% i Niemiec o 92,7%.

# Rozwój ekonomiczny a transport

- Obecnie obserwujemy dominację transportu samochodowego na poziomie krajowym zarówno w Polsce (80,5), Czechach (77,8%) i Niemczech (67%).
- Istotna dla infrastruktury komunikacyjnej jest dostępność portów morskich.
- W Polsce i w Czechach występuje silna korelacja pomiędzy wzrostem PKB a rozwojem transportu samochodowego i malejącą rolą transportu kolejowego.
- Jest to odwrotna sytuacja do rynku trendów w innych krajach, w Niemczech np. transport samochodowy i kolejowy rozwijają się wprost proporcjonalnie do wzrostu PKB.

# Porty morskie istotnym motorem rozwoju transportu

- Polskie porty morskie a w szczególności Gdańsk i Gdynia są ważnymi centrami przeładunkowymi regionu.
- Mimo znaczącej różnicy pomiędzy Hamburgiem a Gdańskiem, polski port wyróżnia się najwyższą dynamiką wzrostu przeładunków.
- Dwa największe polskie porty (Gdańsk i Gdynia) wykazują jednak braki w zakresie połączeń infrastrukturalnych z regionami położonymi w głębi lądu, a co za tym idzie z dostępem do połączeń transgranicznych. Brak rozwoju infrastruktury może zahamować ich rozwój w przyszłości.
- Port w Szczecinie zanotował w okresie 2001-2010 spadek przeładunków o około 20%, natomiast port w Świnoujściu około 10% wzrost, a budowa nowego terminala gazowego zwiększy jeszcze przeładunki oraz znaczenie tego portu w całym obszarze.

# Polska a paneuropejskie projekty infrastrukturalne

- Komisja Europejska zaakceptowała 9 kluczowych korytarzy transportowych. Przez Polskę będą przebiegały dwa z nich.
- W ramach korytarzy Bałtyk-Adriatyk oraz Morze Północne-Bałtyk dla Polski zarezerwowano 4,5 miliarda euro. W ramach powyższych korytarzy dofinansowanie z unijnego budżetu może wynosić nawet 85%. Środki przeznaczone są na budowę nowych połączeń jak i na modernizację już istniejących.
- Przez nasz region przechodzą sieci tranzytowe pomiędzy Ukrainą a Niemcami oraz pomiędzy Skandynawią i Adriatykiem

# Polska a paneuropejskie projekty infrastrukturalne

- Inwestycje w ramach projektów Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T będą wywierać wpływ na na strumienie transportowe i sytuację w handlu w Europie.
- Zasadniczą ideą sieci TEN-T jest likwidacja luk pomiędzy krajowymi układami komunikacyjnymi oraz koncentracja na głównych osiach transportowych.
- Ze względu na istnienie „wąskich gardeł” szczególnie w transgranicznej komunikacji kolejowej rozwój tego transportu w ramach TEN-T uzyskał szczególną pozycję.

# Polska a paneuropejskie projekty infrastrukturalne

- Projekt TEN-T PP23 ma wzmocnić połączenie kolejowe portów Gdańskiego i Gdyńskiego z Czechami, Słowacją i Austrią. Dalszy rozwój połączeń autostradowych w ramach projektu PP25 jest niepewny.
- Kolejnym projektem realizowanym w ramach PP27 jest tzw. Rail Baltica łącząca Polskę z krajami bałtyckimi i ich ważnymi portami w Tallinie, Rydze i Helsinkach

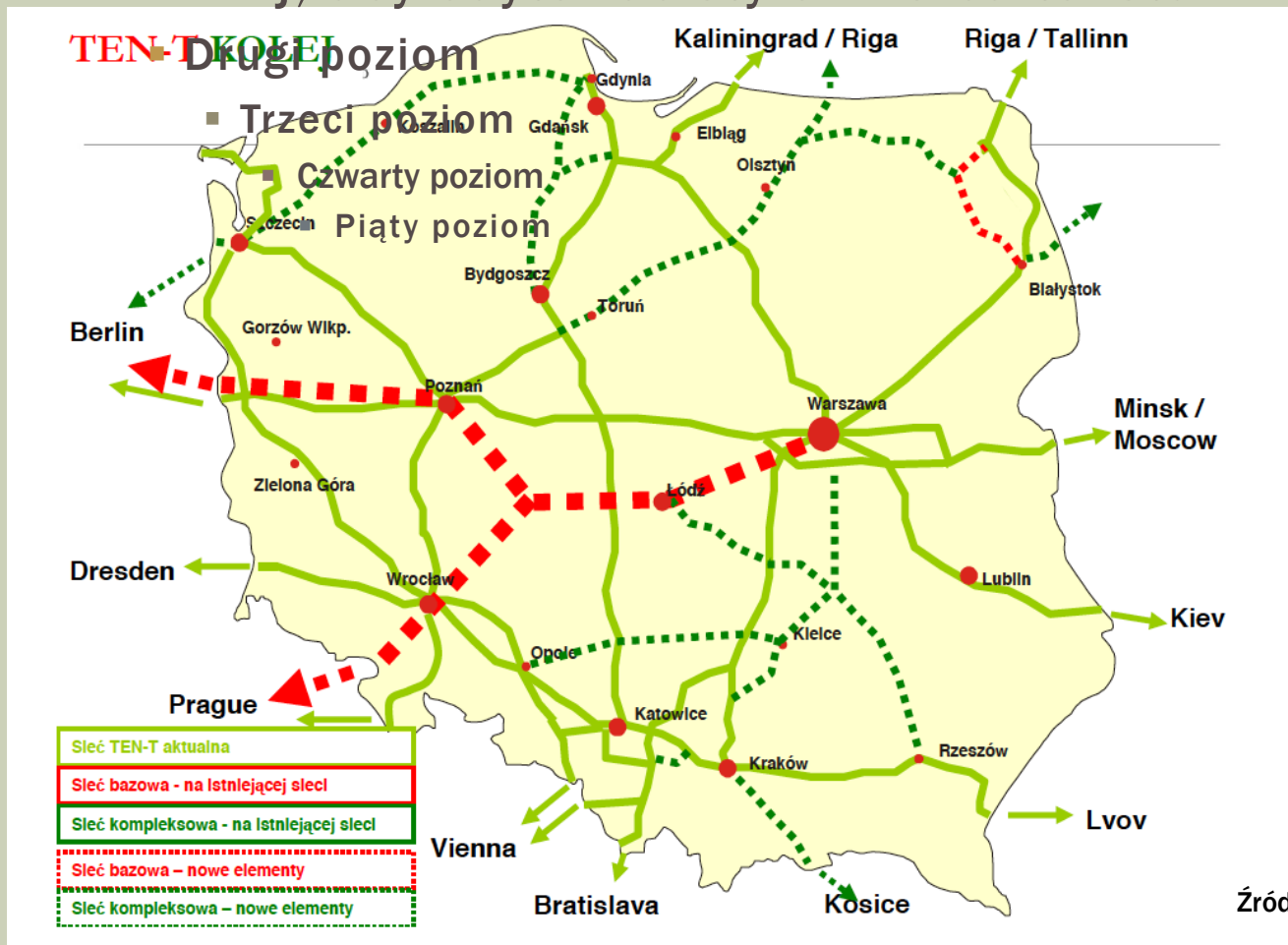
# Korytarze Transportowe

- Obecnie do celów transportowych wykorzystywana jest głównie flota samochodów ciężarowych.
- Transport kolejowy zajmuje kolejne miejsce.
- Stosunkowo niewielkie znaczenie w Polsce i Czechach ma transport wodno-śródlądowy (0,1%), który odgrywa istotną rolę (ok. 12%) tylko w Niemczech.
- Wraz z prognozowanym wzrostem handlu rozwinąć się muszą korytarze transportowe. W Polsce i Czechach powinno nastąpić przesunięcie transportu towarów masowych na kolej i powrót do trendów wzrostowych w przewozach kolejowych wraz z rozwojem przewozów intermodalnych.



# Polska a paneuropejskie projekty infrastrukturalne

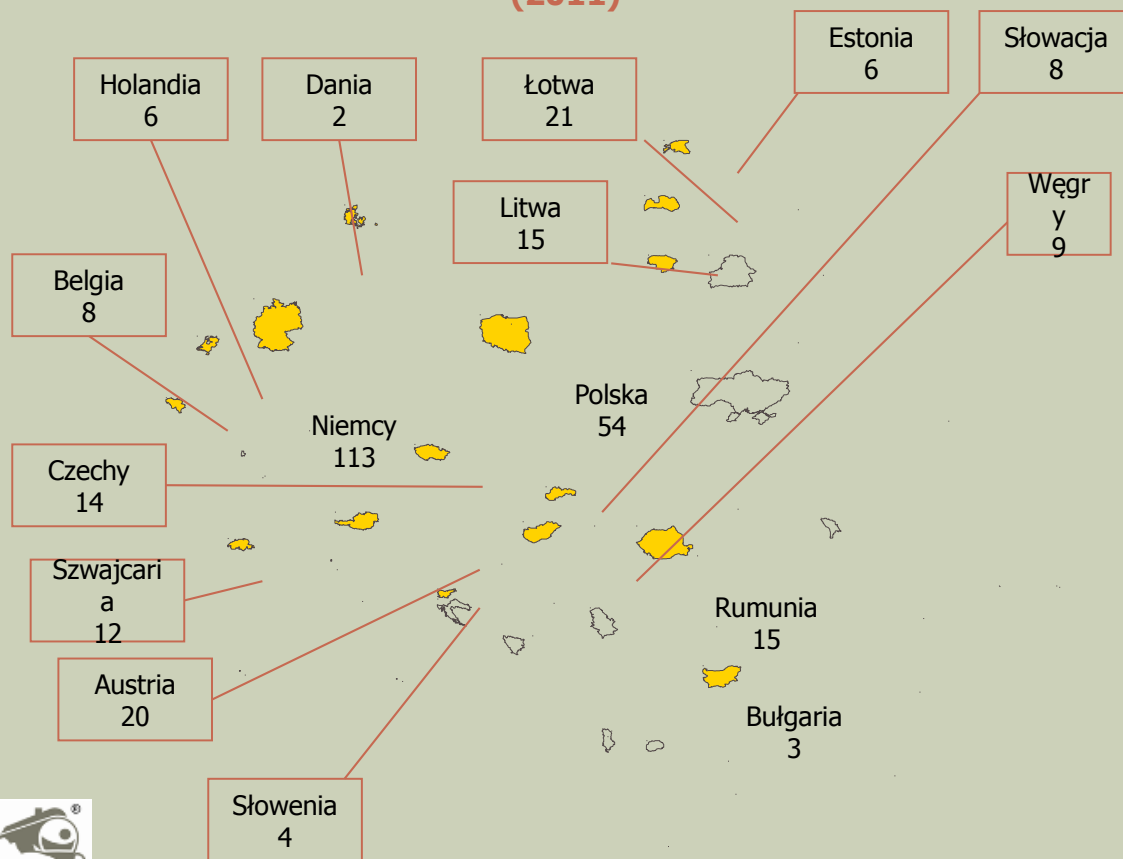
■ Kliknij, aby edytować style wzorca tekstu



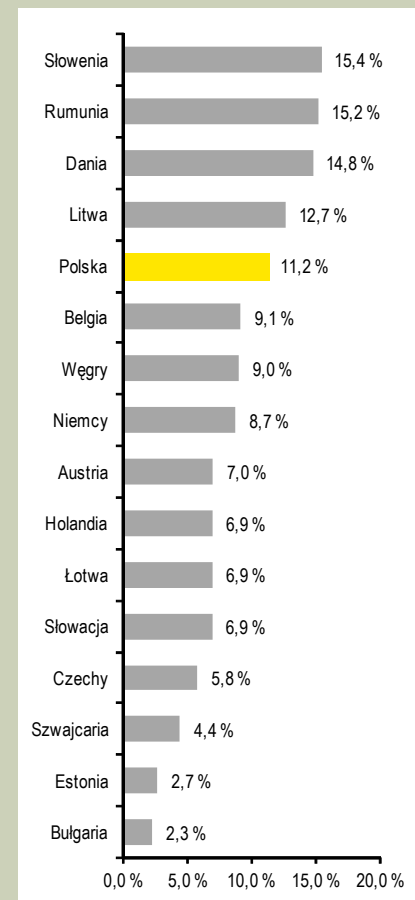
Źródło:UMWP

# Niemcy oraz Polska są największym rynkiem kolejowych przewozów towarowych w Europie

**Praca przewozowa w Europie Środkowej i Wschodniej  
(miliardy ntkm)  
(2011)**



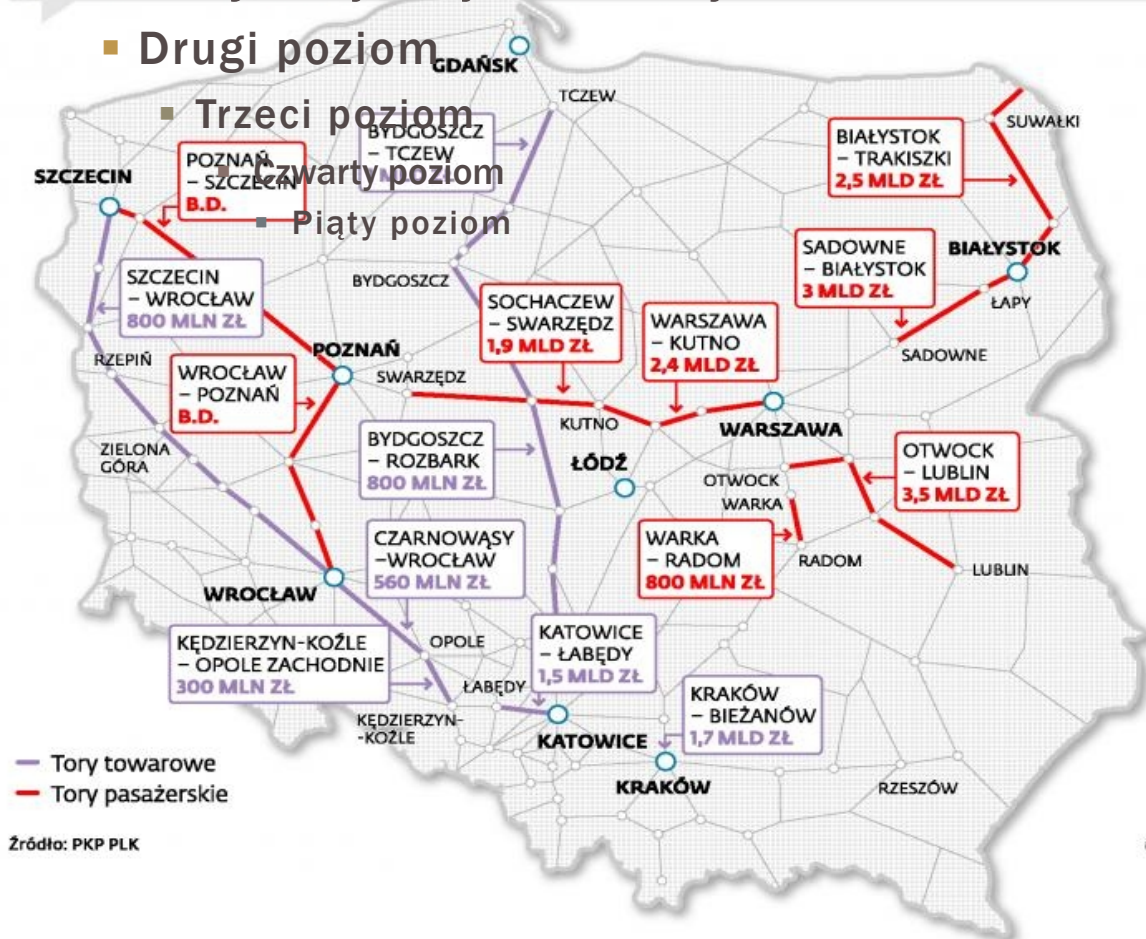
Polska jest w czołówce europejskiej pod względem wzrostu rynku transportu kolejowego w latach 2009-2011 (CAGR %)



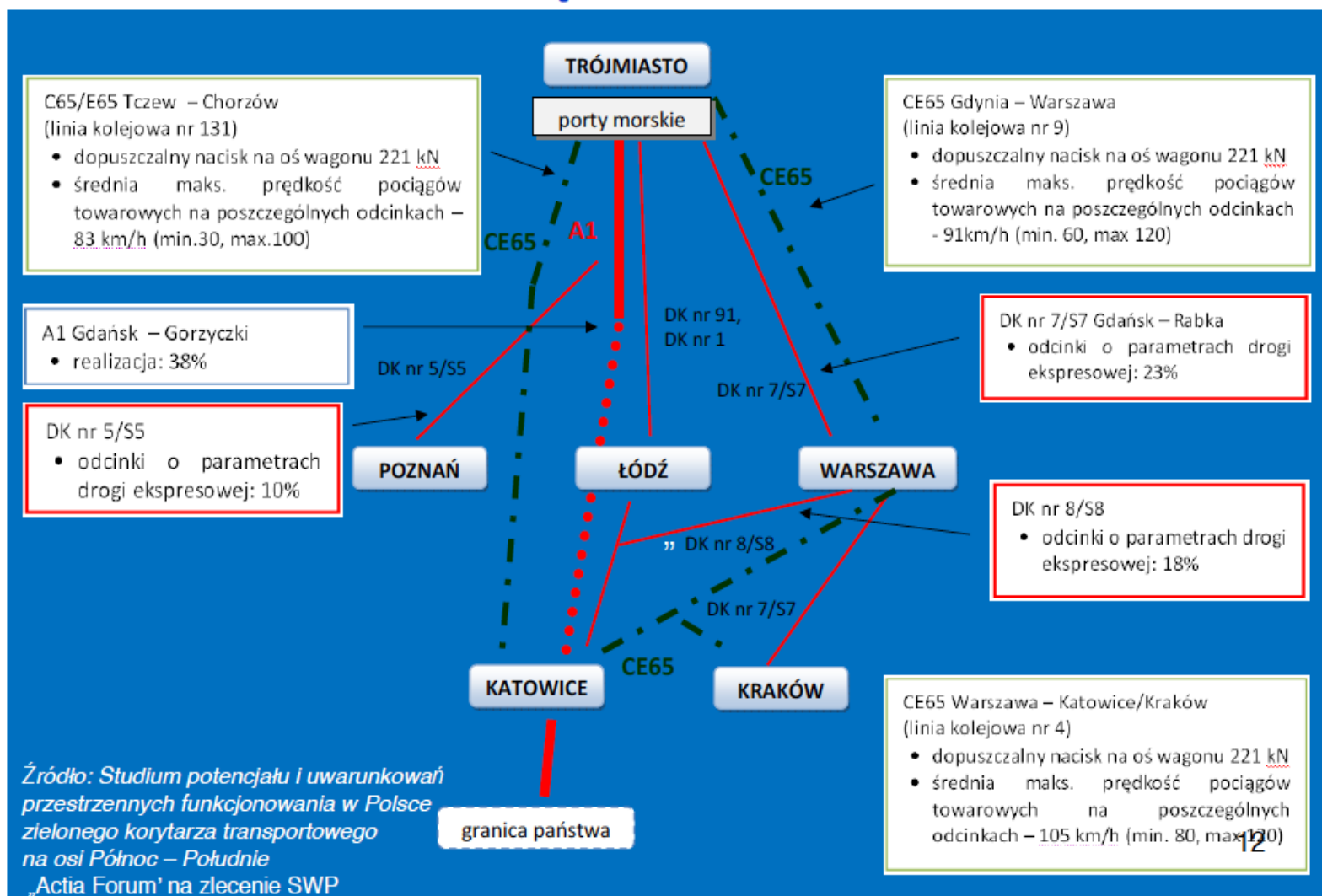
Źródło: Eurostat

# Inwestycje infrastrukturalne

**Inwestycje przewidziane przez PKP PLK do realizacji w latach 2014-2020**



# Schemat stanu infrastruktury w ramach korytarza północ-południe



Źródło: Studium potencjału i uwarunkowań przestrzennych funkcjonowania w Polsce zielonego korytarza transportowego na osi Północ – Południe „Actia Forum” na zlecenie SWP

# Czynniki hamujące rozwój transportu

- Pomimo stworzenia prawnych warunków ramowych w transporcie kolejowym w dalszym ciągu występują przeszkody hamujące jego rozwój. Należą do nich niska interoperacyjność, słaba koordynacja rozbudowy infrastruktury i miejscowe przeciążenia.
- Polska w porównaniu z sąsiadującymi Czechami, czy Niemcami nie rozwija infrastruktury kolejowej a wręcz ją redukuje
- Stan polskiej sieci kolejowej można określić jako niezadowalający. Istnieją liczne odcinki z ograniczeniami prędkości oraz nacisku
- Rozpoczęty na szeroką skalę proces modernizacji infrastruktury jest działaniem wieloletnim, powodującym także dodatkowe ograniczenia przepustowości szlaków

# Inne przeszkody w rozwoju transportu kolejowego na osi północ-południe

- Oprócz rozwoju linii transportowych niezbędne są inwestycje w interoperacyjność taboru kolejowego. Dziś nie są praktycznie dostępne, poza kilkoma wyjątkami, lokomotywy mogące poruszać się po infrastrukturze zarówno w Polsce jak i Czechach i na Słowacji.
- Wciąż niewystarczające są inwestycje w punkty załadunku, rozładunku i przeładunkowe. Poprawa infrastruktury jest tylko częścią usprawnienia transportu. W szczególności problem dotyczy transportu kolejowego. Skrócenie czasu przejazdu składów kolejowych bez skrócenia czasu załadunku i rozładunku nie będzie w pełni optymalnym rozwiązaniem.
- Inwestycje prowadzące do pełnej interoperacyjności transportu kolejowego, gwarantującego efektywne i bardziej ekologiczne przewozy rosnącej masy towarowej będą kolejnym wielkim wyzwaniem w rozwoju transportu.
- Niezbędne zwiększenie przepustowości kolejowych przejść granicznych na południu kraju to kolejny krok w celu poprawy i rozwoju transportu kolejowego na osi północ-południe

# Podsumowanie

- Ze względu na rosnącą rolę polskich portów morskich oraz połączeń z pozostałymi portami bałtyckimi transport towarów na osi północ-południe będzie ważnym czynnikiem rozwoju gospodarczego regionu.
- Jednoczesna rozbudowa połączeń wschód-zachód pozwoli na zająć Polsce istotne miejsce w paneuropejskim łańcuchu połączeń transportowych.
- Transport kolejowy będzie ogrywał kluczową rolę we wzroście transportu towarów.
- Stworzenie technicznych, organizacyjnych i formalno-prawnych warunków dla rozwoju transgranicznego transportu kolejowego powinno być kluczowym zagadnieniem na przestrzeni kolejnych lat.

Dziękuję za uwagę

Bartosz Krzemieniewski

STK S.A. Wrocław