ZESZYTY NAUKOWE POLITECHNIKI ŚLĄSKIEJ 2003
Seria: TRANSPORT z. 47 Nr kol. 1586

Krzysztof CHWESIUK[1]

MOŻLIWOŚCI TECHNICZNO-ORGANIZACYJNE ŁAŃCUCHA TRANSPORTOWEGO MORSKO-LĄDOWEGO SKANDYNAWIA – REJON MORZA ŚRÓDZIEMNEGO

Streszczenie. Rozszerzenie Unii Europejskiej w 2004 roku o dalszych dziesięć państw, szczególnie rejonu środkowo-wschodniej Europy stwarza szanse dynamicznego rozwoju gospodarczego tego regionu, co może się przekładać na wzrost ilościowy i jakościowy potoków ładunków na kierunku północ – południe – północ (Skandynawia – rejon Morza Śródziemnego).

Celem niniejszego referatu jest zaprezentowanie możliwości techniczno-organizacyjnych zaktywizowania łańcucha transportowego morsko-lądowego na kierunku Skandynawia – rejon Morza Śródziemnego przez terytorium Polski.

TECHNICAL-ORGANIZATIONAL POSSIBILITY OF SEA-LAND TRANSPORT SYSTEM SCANDINAVIA-MEDITERRANEAN SE REGION

Summary. Enlargement of the European Union in 2004 with 10 countries, especially middle-east Europe region, creates chance of dynamic development of this region, which can cause quantitative and qualitative growth of load flow in north – south – north direction (Scandinavia – Mediterranean Sea region).

The goal aid of the present paper is presenting a possibility of technical-organizational activating of sea-land transport system in direction of Scandinavia – Mediterranean Sea region across polish territory.

1. WPROWADZENIE

Zgodnie z opiniami różnych ekspertów z dziedziny ekonomii z szeregu krajów region Morza Bałtyckiego w najbliższych 10 do 20 lat będzie najszybciej rozwijającym się gospodarczo regionem całej Europy. Szacuje się, że dynamika rozwoju handlu zagranicznego w rejonie Morza Bałtyckiego będzie wynosiła w 2005 roku – 218% w porównaniu z poziomem roku 1995, a w roku 2015 osiągnie wielkość ponad 300% w porównaniu z 1995 rokiem. Jest to na pewno wielką szansą dla Polski, a w tym i dla województwa zachodniopomorskiego.

[1] Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu, Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie, ul. Henryka Pobożnego 11, 70-508 Szczecin, tel. (+48 91) 44 80 435, fax. (+48 91) 44 80 419 e-mail: chwesiuk@wsm.szczecin.pl

Tak dynamiczny rozwój gospodarczy regionu Morza Bałtyckiego, który przekłada się na rozwój regionów położonych nad tym morzem wymaga pewnych działań koordynujących w ujęciu ponadpaństwowym. Z inicjatywy Komisji Europejskiej podpisane zostało w 1996 roku przez ministrów transportu krajów bałtyckich, Norwegię i Komisję Europejską ***Memorandum of Understanding on Information and Studies.*** Dla realizacji zadań wynikających z podpisanego Memorandum utworzony został Komitet Koordynacyjny, w skład którego weszło po dwóch przedstawicieli każdego kraju sygnatariusza, z przedstawicielem Komisji Europejskiej na czele. Komitet prowadzi regularną wymianę informacji o przedsięwzięciach związanych z rozwojem portów bałtyckich i żeglugi morskiej na Bałtyku oraz powiązanej z nimi problematyce żeglugi śródlądowej. Pierwszym zbiorowym dokumentem Komitetu jest Raport zatytułowany: ***„Future Cooperation on Ports and Waterborne Transport in the Baltic Sea Region (April 1998)".*** Jedną z przyjętych konkluzji Raportu jest prognoza rozwoju handlu bałtyckiego, która przewiduje coroczny wzrost obrotów o 4 – 6%, przy czym najszybciej będzie się rozwijał handel morski Bałtyku Wschodniego.

2. ROZWÓJ ŻEGLUGI BLISKIEGO ZASIĘGU W REJONIE MORZA BAŁTYCKIEGO

W zakresie działalności portów morskich regionu Morza Bałtyckiego w odniesienia do lat 1990 – 2000 i prognoz do roku 2010 należy wyartykułować następujące zjawiska:

1) W drugiej połowie lat 90. nastąpiły zmiany organizacyjno-prawno-własnościowe funkcjonowania portów regionu Morza Bałtyckiego, a zwłaszcza w jego rejonie wschodnim i południowym. W polskich, litewskich, łotewskich i estońskich portach nastąpiły przekształcenia organizacyjne, w wyniku których oddzielono sferę zarządzania portem od sfery eksploatacyjnej;
2) W latach 90. zauważono realizacje w sposób intensywny procesów innowacyjnych w zakresie infrastruktury i suprastruktury portowej zmierzających do dostosowania ofert usług portowych do nowoczesnych technologii transportu morskiego i lądowego, tj. żeglugi bliskiego zasięgu, transportu intermodalnego i żeglugi promowej. W wielu portach nadbałtyckich powstały wyspecjalizowane terminale kontenerowe, terminale żeglugi bliskiego zasięgu oraz bazy promów morskich, w tym w porcie Świnoujście;
3) Dalszy rozwój infrastruktury i suprastruktury portowej do 2010 roku będzie musiał być skorelowany z dynamiką rozwoju wymiany towarowej w rejonie Morza Bałtyckiego, którą to szacuje się na 4 – 6% w skali roku;
4) W latach 90. oraz w przyszłości do 2010 roku niezbędne jest podjecie inwestycji polepszających połączenia portów morskich z infrastrukturą lądowego transportu zaplecza;
5) W drugiej połowie lat 90. zaobserwowano zintensyfikowaną dynamikę rozwoju portów Bałtyku Wschodniego;
6) Większość portów Morza Bałtyckiego opracowało strategie rozwoju tychże portów do roku 2010 lub 2015, w tym portów Szczecin i Świnoujście.

Jednocześnie od kilku lat Komisja Europejska promuje rozwój żeglugi bliskiego zasięgu jako alternatywną technologię dla europejskiego transportu lądowego. Aktualnie około 30% wewnętrznego handlu pomiędzy krajami Unii Europejskiej jest transportowane przez żeglugę bliskiego zasięgu, w tym 80% ładunków masowych. Również Europejska Konferencja Ministrów Transportu podejmuje intensywne wysiłki dla rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu na całym kontynencie europejskim, w tym szczególnie w rejonie Morza Bałtyckiego. Podkreśla się przy tym, że globalizacja gospodarki światowej i stały postęp

naukowo-techniczno-technologiczny powodują, że transport staje się integralną częścią globalnych systemów zarządzania, głównie w formie rozwoju logistyki. Ponadto, innowacyjne zmiany na rynku transportowym i rezultaty działań konkurencyjnych sprzyjają klientom firm transportowych, spedycyjnych i logistycznych, gdyż dają im szersze możliwości wyboru usługi transportowej, spedycyjnej i logistycznej, oferowanej najczęściej w układzie komplementarnym, co sprzyja racjonalizacji łańcucha logistycznego.

W dzisiejszej praktyce gospodarczej za żeglugę bliskiego zasięgu uznaje się żeglugę morską pomiędzy portami europejskimi. Obejmuje więc ona następujące formy:

1) Żeglugę kabotażową, czyli połączenia pomiędzy portami jednego kraju europejskiego,
2) Żeglugę morską pomiędzy portami dwóch i więcej krajów europejskich,
3) Odcinki europejskiej żeglugi oceanicznej.

Podobnie jak w żegludze morskiej, w żegludze bliskiego zasięgu można wyróżnić następujące formy:

1) Żeglugę nieregularną (tramping), zajmującą się przewozami głównie ładunków masowych suchych i masowych płynnych;
2) Żeglugę regularną (liniową) obsługującą głównie przewozy ładunków drobnicowych w oparciu o tonaż uniwersalny, kontenerowy i ro-ro.

Żegluga bliskiego zasięgu stosuje też, podobne jak w całej żegludze, systemy eksploatacji statku. Najczęściej jest to transport ładunków drobnicy przez żbz przy wykorzystaniu rozwiązań transportu multimodalnego. Chodzi głównie o usługi dowozowe, zarządzanie ruchem kontenerów i rozwój usług transportowych w relacji „dom-dom".

Komisja europejska podkreśla, że żbz charakteryzuje się następującymi pozytywnymi cechami:

1) Jest przyjazna środowisku naturalnemu,
2) Sprzyja rozwojowi współpracy gospodarczej Unii Europejskiej z krajami Europy Środkowo-wschodniej, a zwłaszcza z krajami bałtyckimi,
3) Stwarza ponad 50-procentowy portfel zamówień na produkcję przemysłu stoczniowego Unii Europejskiej,
4) Daje zatrudnienie dla ponad 50% pracowników gospodarki morskiej UE,
5) Przyspiesza rozwój systemów logistycznych.

Jednocześnie Komisja Europejska wymienia następujące przeszkody w rozwoju żbz:

1) Skomplikowany charakter tego typu przewozów z uwagi na niejednolite procedury i wymogi organizacyjno-prawne stosowane w poszczególnych krajach, jak na przykład formalności i procedury celne, przepisy sanitarne, czy też specjalne wymogi dotyczące przewozu ładunków niebezpiecznych;
2) Mała elastyczność i powolność tego typu procesu transportowego, co ostatnio dzięki intensywnym procesom innowacyjnym w budowie statków straciło nieco na ostrości;
3) Słabe rozeznanie oraz stare przyzwyczajenia załadowców w zakresie wyboru przewoźnika, co wymaga prowadzenia intensywnej promocji żbz oraz szerszego niż dotychczas uwzględniania tej formy przewozów w polityce transportowej i rozwojowej rządów krajów europejskich, a w szczególności krajów nadbałtyckich.

Komisja Europejska zwraca uwagę na korzyści, jakie dla żbz przynosi rozwój transportu multimodalnego, czyli jego powiązania z odcinkiem, na którym ładunek jest przewożony transportem drogowym, kolejowym lub żeglugą śródlądową czy też transportowany rurociągiem.

Komisja Europejska zwraca uwagę na korzyści, jakie dla żeglugi bliskiego zasięgu (żbz) przynosi rozwój transportu multimodalnego, czyli jego powiązania z odcinkiem, na którym ładunek jest przewożony transportem samochodowym, kolejowym lub śródlądowym. Z kolei autorzy prognozy rozwoju tranzytu, opracowanej przez OBET, wskazują na potrzebę

tworzenia komplementarnych układów tranzytowych z wykorzystaniem żbz oraz rozwoju przewozów multimodalnych w relacjach lądowo-morskich.

Ministerstwo Infrastruktury przygotowuje **„Założenia rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu"** nie tylko ze względu na zobowiązania wynikające z przyszłego członkostwa w UE. Uważa się, że rozwój naszej żeglugi bliskiego zasięgu (żbz) powinien być skoordynowany z kierunkami rozwoju PHZ, który koncentrować się będzie nadal w Europie, a w szczególności w krajach nadbałtyckich. Istotne znaczenie będzie miała nasza obecność żeglugowa na Bałtyku. Rada Współpracy Państw Bałtyckich, w ramach której odbywają się regularne spotkania ministrów transportu, przyjęła na szczycie w Rydze dokument ukazujący perspektywy i potrzeby w rozwoju regionu bałtyckiego. W dokumencie tym stwierdza się, że w ciągu najbliższych 10 lat region Bałtyku będzie najszybciej rozwijającym się regionem Europy o średnim przyroście rozwoju 4-6 % w skali rocznej. Dynamikę rozwoju przyśpieszać będzie postępująca integracja krajów nadbałtyckich z Unią Europejską. Dobrym przykładem w tej dziedzinie są osiągnięcia Szwecji i Finlandii. Teraz nadchodzi kolej na członkostwo we Wspólnocie Europejskiej Polski i Estonii, a następnie Łotwy i Litwy. Z rozwojem gospodarczym łączy się rozwój handlu zagranicznego i związany z nim rozwój przewozów. Najszybciej będzie się rozwijała żbz, transport multimodalny i przewozy promowe.

W rejonie basenu Morza Bałtyckiego szeroko rozbudowana jest żegluga promowa, która na przestrzeni lat 1990-2000 znacząco zwiększyła przewozy pasażerów i ładunków. Wśród ładunków wyróżnia się drobnicę skonteneryzowaną, ładunki przewożone samochodami ciężarowymi, naczepami samochodowymi, jak i całymi zestawami drogowymi oraz ładunki przewożone wagonami kołowymi.

3. ROZWÓJ TRANSPORTU MULTIMODALNEGO NA KIERUNKU SKANDYNAWIA-REJON MORZA ŚRÓDZIEMNEGO

Transport multimodalny obejmuje swoim zasięgiem przewóz ładunków w jednostkach ładunkowych, co najmniej dwoma gałęziami transportu. Do jednostek ładunkowych używanych w transporcie multimodalnym zalicza się kontenery, samochody ciężarowe, naczepy, zestawy samochodowe, nadwozia wymienne.

Proces rozwoju konteneryzacji, jako jednej z technologii realizacji przewozów multimodalnych na świecie, odbywa się od początku lat sześćdziesiątych. Zachodzą zmiany ilościowe, polegające na wzroście liczby kontenerów, jak i zmiany jakościowe – wzrost liczby terminali kontenerowych, coraz szybsza i bezpieczniejsza obsługa kontenera, coraz gęstsza sieć kolejowych połączeń kontenerowych. Światowe morskie przewozy kontenerowe w 1967 r. wynosiły 0,8 mln TEU, a już w 1975r. osiągnęły wartość niespełna 18 mln TEU. W roku 1996 światowe przewozy kontenerowe wynosiły 148 mln TEU. W roku 1995 światowy obrót kontenerów w portach morskich wynosił 137,2 mln TEU, a trzy lata później w 1988 r. osiągnął poziom 187,9 mln TEU.

Dynamiczny rozwój przewozów multimodalnych, a w tym kontenerów, notuje się również na Morzu Bałtyckim. Prawie wszystkie ważniejsze porty Morza Bałtyckiego posiadają wyspecjalizowane bazy kontenerowe.

W Polsce przeładunki kontenerów w portach również charakteryzują się stałym wzrostem od 1 250 tys. ton w roku 1990 do 2 250 tys. ton w roku 2000. Największym terminalem kontenerowym w Polsce jest Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni, który obsługuje ponad 90 % wszystkich kontenerów przechodzących przez polskie porty. Port Szczecin natomiast dysponuje jedynie Tymczasową Bazą Kontenerową, która już dawno powinna być zastąpiona terminalem kontenerowym z prawdziwego zdarzenia. Natomiast

pozostałe technologie przewozów multimodalnych realizowane są bądź to w ramach żeglugi promowej, bądź to w technologii ro-ro.

Nieodzownym elementem rozwoju transportu multimodalnego jako morsko-lądowego łańcucha transportowego jest dostosowanie infrastruktury technicznej zaplecza lądowego. Ta infrastruktura w ujęciu europejskim jest kształtowana jako paneuropejskie lądowe korytarze transportowe. Z punktu widzenia interesów rozwoju transportu multimodalnego w rejonie Morza Bałtyckiego istotne z 10 istniejących korytarzy paneuropejskich są tylko trzy, a mianowicie:

- Korytarz nr 1 – Tallin – Ryga – Kowno – Warszawa/Kaliningrad – Gdańsk,
- Korytarz nr 6 – Gdańsk – Warszawa – Żylina,
- Korytarz nr 9 – Helsinki – Kijów/Moskwa – Odessa/Kiszyniów – Bukareszt – Alexandropolis.

Z punktu widzenia interesów rozwoju gospodarczego województwa zachodniopomorskiego należy podjąć intensywne działania związane z włączeniem do sieci korytarzy paneuropejskich korytarza transportowego doliny Odry. Korytarz ten stanowi najkrótszą drogę lądową pomiędzy Skandynawią a państwami rejonu Morza Śródziemnego.

Pod względem techniczno – technologicznym ofertę rozwoju przewozów ładunków transportem lądowo – morskim, z uwzględnieniem transportu kolejowego na kierunku PÓŁNOC – POŁUDNIE – PÓŁNOC w korytarzu doliny Odry, należy rozpatrywać w następujących uwarunkowaniach techniczno – technologicznych możliwości:

- portów basenu Morza Śródziemnego,
- transportu kolejowego z portów basenu Morza Śródziemnego do Szczecina/ Świnoujścia,
- portów Szczecin / Świnoujście,
- linii promowych i żeglugowych Szczecin / Świnoujście – Ystad / Malmö,
- transportu kolejowego Skandynawii, ze szczególnym uwzględnieniem Szwecji.

Po wnikliwych badaniach proponuje się brać pod uwagę następujące porty basenu Morza Śródziemnego, jako najbardziej przydatne do realizacji obsługi transportowej ładunków w łańcuchu transportowym morsko – kolejowym na kierunku PÓŁNOC – POŁUDNIE – PÓŁNOC, a mianowicie:

- Triest (Włochy),
- Koper (Słowenia),
- Rijeka (Chorwacja).

Pod względem techniczno – technologicznym porty te spełniają wymagania proponowanej relacji w ramach łańcucha transportowego morsko – lądowego, a ich zdolności przerobowe zapewniają obsługę prognozowanej masy ładunków. W zakresie kosztowym, a dokładniej kosztów obsługi ładunków i środków transportowych, porty Koper i Rijeka są o około 50% tańsze niż port Triest.

Przewóz ładunków w proponowanym łańcuchu transportowym morsko – kolejowym na kierunku PÓŁNOC – POŁUDNIE – PÓŁNOC z basenu Morza Śródziemnego (Triest/Koper/Rijeka) do portów Szczecin i Świnoujście odbywałby się liniami kolejowymi, głównie wpisanymi do zbioru linii AGTC, a mianowicie: Triest/Koper/Rijeka – Villach Sued – Linz Stadth CCT – Vien – Chałupki – Kędzierzyn Koźle – Wrocław Brochów – Kostrzyn – Szczecin Dąbie – Świnoujście. Na tej trasie pod względem technicznym odcinki na terenie Polski i Republiki Czeskiej stanowią wąskie gardła ze względu na fakt, że linie kolejowe na tych odcinkach nie spełniają podstawowych wymogów w stosunku do parametrów technicznych, a mianowicie prędkości technicznej i dopuszczalnego nacisku osi na szynę. Zwłaszcza limitujący jest dopuszczalny nacisk osi na szynę, który w warunkach polskich linii wynosi 20 ton/oś, a wymogi dla linii AGTC wynoszą 22,5 ton/oś, a nadawcy i spedytorzy na tym kierunku, zwłaszcza w technologii przewozów intermodalnych, chcieliby mieć dopuszczalne naciski osi na szynę 25,0 ton/oś i więcej. Stanowi to znaczące

ograniczenie w rozwoju przewozów kolejowych w tym korytarzu transportowym, a w planach modernizacji linii kolejowych w Polsce do 2000 roku nie ujęto linii C-E59 (Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn – Wrocław – Chałupki).

Polskie porty Szczecin i Świnoujście w zasadzie pod względem techniczno – technologicznym są przygotowane do obsługi prognozowanej masy ładunku dla badanej relacji w ramach morsko – kolejowego łańcucha transportowego. Baza Promów Morskich w Świnoujściu może obsłużyć prognozowane ilości ładunków, a w perspektywie jest przewidziany do budowy węzła transportu intermodalnego w porcie Świnoujście. Podobnie jest w porcie Szczecin, gdzie już obsługuje się drobnicę zjednostkowaną, a obecnie jest przygotowywana dokumentacja techniczno–ekonomiczna do przyznania kredytu inwestycyjnego z Banku Światowego na budowę bazy kontenerowej w rejonie Ostrowia Grabowskiego, która to baza byłaby przeznaczona do obsługi drobnicy zjednostkowanej w ramach transportu intermodalnego.

Konkludując, należy jednoznacznie stwierdzić, że z punktu widzenia techniczno – technologicznego nie występują istotne przeszkody w uruchomieniu połączenia morsko – kolejowego pomiędzy portami Morza Śródziemnego a Skandynawią i odwrotnie przez Polskę linią kolejową C–E59. Istnieją ograniczenia na terytorium Polski i republiki Czeskiej w dopuszczalnych naciskach osi na szynę do 20,0 ton/oś. Należy podjąć intensywne prace nad modernizacją linii kolejowej C- E59, ażeby jak najszybciej osiągnąć dopuszczalne naciski osi na szynę co najmniej 22,5 ton/oś, gdyż zagraniczni partnerzy życzą sobie 25,0 ton/ oś i więcej.

Pod względem organizacyjnym realizację przewozów transportem kolejowym w relacji Triest/Koper/Rijeka – Szczecin/Świnoujście – Skandynawia i odwrotnie zespół autorów proponuje rozwiązać w ramach następujących dwóch wariantach:

1) Organizację przewozów w badanej relacji prowadzoną wyłącznie przez PKP jako zarząd kolejowy w ramach całego łańcucha transportowego morsko – lądowego;
2) Organizację ze strony polskiej jako operatora transportu intermodalnego firm CT Logistic oraz wykonawcę przewozów ze strony polskiej: armatora promów morskich – PŻB i EUROAFRICA, Bazę Promów Morskich Świnoujście, Zarząd Portu Szczecin-Świnoujście i przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe.

Biorąc pod uwagę kryteria li tylko racji strony polskiej, zespół opracowujący niniejszą pracę przedkłada jako bardziej racjonalne rozwiązanie wariantu 2. W uzasadnieniu takiego wyboru należy wyartykułować następujące cechy:

- rozwiązania europejskie, w których występują operatorzy transportu intermodalnego jako organizatorzy łańcucha transportowego głównie lądowo – morskiego,
- bardziej efektywne działanie operatora przewozów intermodalnych na rynku transportowym niż jednego z przewoźników,
- bardziej efektywne organizowanie łańcucha transportowego,
- kapitałowe łączenie się operatorów przewozów intermodalnych i przewoźników podczas realizacji kompleksowej usługi transportowej.

Biorąc pod uwagę funkcjonowanie, zwłaszcza konkurencyjnego rynku usług logistyczno – transportowych w obszarze regionu przewozów PÓŁNOC-POŁUDNIE-PÓŁNOC, z uwzględnieniem polskiego zachodniego korytarza transportowego, przede wszystkim transportu kolejowego, rozważania dotyczące tej problematyki należy skorygować o już zaistniałe fakty gospodarcze w tej dziedzinie. Na rynku usług spedycyjno–przewozowych w obszarze regionu przewozów PÓŁNOC – POŁUDNIE - PÓŁNOC funkcjonują dwie znaczące firmy spedycyjne, a mianowicie:

1) NTR,
2) SRI.

Autor uważa, że Polska jest typowym krajem tranzytowym na rynku usług spedycyjno–przewozowych w obszarze regionu przewozów PÓŁNOC - POŁUDNIE - PÓŁNOC z uwzględnieniem polskiego zachodniego korytarza transportowego, przede wszystkim transportu kolejowego, i problem taboru powinien być rozwiązany przez kraje terminalowe na tym kierunku transportowym, a mianowicie: Włochy, Słowenię, Chorwację oraz państwa skandynawskie, a szczególną rolę w zakresie powinien odgrywać spedytor – operator tych przewozów.

W komunikacji tranzytowej transportem kolejowym pomiędzy Szwecją a Włochami, Słowenią i Chorwacją nie występują taryfy związkowe, czy też bilateralne, takie jak taryfy szwedzko – polska, szwedzko – czeska, czy też szwedzko – austriacka. W takim przypadku stosuje się stawki umowne, a wyznacznikiem wielkości tych stawek za tonę przewożonego ładunku są taryfy wewnętrzne poszczególnych kolei, przez które dokonuje się przewozu ładunku.

Według danych uzyskanych w Dyrekcji Rynku Przewozów Promowych Sektora Towarowego PKP zwyczajowo ustala się następującą stawkę za przewóz 1 tony drobnicy zjednostkowanej w relacji Malmö – Triest lub odwrotnie – 357 CHF. Natomiast udział poszczególnych kolei w tej stawce jest następujący:

- Koleje Szwedzkie - 72 CHF,
- Koleje Polskie - 100 CHF,
- Koleje Czeskie - 60 CHF,
- Koleje Austriackie - 90 CHF,
- Koleje Włoskie - 35 CHF.

Od tej kwoty każdorazowo szwedzko – włoski Agent Sprzedaży SRI stosuje upusty, z reguły na odcinku kolei szwedzkich i włoskich.

4. ZAKOŃCZENIE

Konkludując, należy stwierdzić, że przewozy ładunków w tranzycie na kierunku transportowym PÓŁNOC - POŁUDNIE - PÓŁNOC przez terytorium Polski w korytarzu doliny Odry generują określone przychody brutto dla podmiotów uczestniczących w ich realizacji i należy poczynić wszelkie starania, które zaktywizowałyby w sensie wielkości masy ładunków przewożonych na badanym kierunku transportowym, a przynajmniej, aby mogły być zrealizowane wielkości tych przewozów ujęte w prognozach do roku 2010 w scenariuszu realistycznym.

Należy również stwierdzić, że w ujęciu mezoekonomicznym rozwój wielkości przewozów ładunków transportem kolejowym na kierunku transportowym PÓŁNOC - POŁUDNIE - PÓŁNOC w korytarzu doliny Odry jest korzystny pod względem efektywności ekonomicznej zarówno dzięki wymiernym korzyściom dla podmiotów gospodarczych w tym regionie, które realizują te przewozy, jak również korzyściom wynikającym ze zmniejszenia kosztów zewnętrznych transportu samochodowego na rzecz transportu kolejowego.

Biorąc pod uwagę zaprezentowaną dynamikę wzrostu wymiany towarowej w rejonie bałtyckim oraz planowane w najbliższym czasie rozszerzenie UE o takie kraje nadbałtyckie jak: Polska, Estonia, Łotwa i Litwa, w najbliższych 10 latach dynamika wzrostu przewozów ładunków będzie wynosiła 4-6 % w skali roku. Taką samą dynamikę w najbliższym 10-leciu należy założyć w rozwoju żeglugi promowej i transportu multimodalnego na Morzu Bałtyckim.

Abstract

In conclusion, it is necessary to affirm, that transit load transportation in north – south – north direction across polish territory in river Odra valley generate brutto incomes for subjects, who participate in realization of them and it is necessary to make everything to activate in sense of quantity transported load mass on researched transport direction, at least such operations, in order to realize quantity of this transports, showed in forecasts to year 2010 at realistic scenario.