

Krzysztof CHWESIUK¹

ŚRODKOWOEUROPEJSKI KORYTARZ TRANSPORTOWY (CETC) JAKO ELEMENT EUROPEJSKIEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

Streszczenie. Celem niniejszego artykułu jest zaprezentowanie roli Środkowo-europejskiego Korytarza Transportowego (CETC – Central European Transport Corridor), który jest naturalnym połączeniem transportowym Skandynawii z regionem państw basenu Morza Śródziemnego, Bałkanów i Bliskiego Wschodu w europejskim systemie transportowym. W artykule zostanie przedstawiony rys historyczny kreowania europejskich korytarzy transportowych oraz rola Środkowo-europejskiego Korytarza Transportowego – CETC w kreowaniu infrastruktury europejskiego systemu transportowego w nowych uwarunkowaniach po 01.05.2004 r.

CENTRAL EUROPEAN TRANSPORT CORRIDOR (CETC) AS PART OF EUROPEAN TRANSPORTATION SYSTEM

Summary. The aim this paper is to present a importance of the Central European Transport Corridor which is a natural transport link between Scandinavia and countries of the region Mediterranean Sea and Balkans and Near East as part of the European Transport Network. In this paper is present a historic outline of origination of European transport corridors and a importance of the Central European Transport Corridor as part of the European Transport Network.

WPROWADZENIE

Od czasów Związku Hanzeatyckiego i wcześniejszych istnieją bliskie powiązania gospodarcze, polityczne i kulturalne pomiędzy miastami – portami regionu Morza Bałtyckiego z Północną i Południową Europą. Potencjał gospodarczy, a w szczególności infrastruktury gospodarczej i transportowej, nagromadzony na tym obszarze przyczyniał się do dynamicznego rozwoju kontaktów gospodarczych w przeszłości, a zwłaszcza będzie się przyczyniał w bliższej i dalszej przyszłości.

Integracja w ramach Unii Europejskiej, a przede wszystkim wstąpienie od 01.05.2004 roku nowych dziesięciu państw – głównie z regionu Środkowo-Wschodniej Europy - usuwa bariery gospodarcze, handlowe i kulturalne w regionie zjednoczonej Europy. Rozmieszczenie ludności, przemysłu oraz zasobów naturalnych stanowią te czynniki, które sprawiają, że partnerstwo i wymiana towarowa państw skandynawskich z państwami Europy Środkowo-Wschodniej i Południowej staje się coraz bardziej atrakcyjna. Dla procesów integracyjnych Europy pod względem głównie gospodarczym w ramach globalnego rynku Europy istnieją realne szanse przejścia przewozu ładunków na kierunku północ – południe – północ

¹ Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu, ul. Henryka Pobożnego 11, 70-507 Szczecin; tel. (0 91) 480 96 33; e-mail: chwesiuk@am.szczecin.pl

w ramach korytarzy transportowych przebiegających przez państwa Europy Środkowo – Wschodniej, a w tym przez Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy.

Zmiana struktury przewożonych ładunków z surowcowo-półproduktowych na ładunki wysoko przetworzone stawia postulat jakości świadczonych usług transportowych w kierunku postulatów zwiększenia stawki dostaw tych ładunków, a tym samym zmniejszenia kosztów zamrożenia środków obrotowych w trakcie procesów transportowych. Jest to przesłanką do opracowania oferty transportowej dla tego rodzaju ładunków w ramach łańcucha transportowego morsko-ładowego przewozu ładunków z regionu Morza Śródziemnego i Bliskiego Wschodu do Skandynawii i odwrotnie poprzez Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy.

Odległość pomiędzy regionem Skandynawii a regionem państw basenu Morza Śródziemnego - to rząd wielkości 2000 do 3000 km. Pokonywanie tak dużych odległości nowymi i efektywnymi połączeniami transportowymi, a w tym transportem kolejowym, stanowi wielkie wyzwanie. Tak więc istnieje wiele przyczyn, aby stwierdzić, że transport morski i kolejowy odegrają bardzo ważną rolę na badanym kierunku transportowym. W szczególności rola ta będzie polegała na efektywnym przewozie ładunków oraz zaspokojeniu preferencji i oczekiwań klientów. Transport morski i kolejowy, z jego niskimi kosztami zewnętrznymi, na pewno staną się atrakcyjnym połączeniem transportowym na badanym kierunku transportowym.

1. ROZWÓJ EUROPEJSKICH KORYTARZY TRANSPORTOWYCH

Teoria korytarzy transportowych została stworzona przez urbanistów. Pojęcie korytarza transportowego wywodzi się z teorii rozmieszczenia układów osadnictwa opisanej przez Waltera Christallera w pracy z 1933 roku „Ośrodki centralne w południowych Niemczech”. Pierwotnie w literaturze termin „korytarz transportowy” występował pod innymi nazwami, takimi jak: „wiązka sieci” („linie komunikacyjne”), „kanał komunikacyjny”, „korytarz komunikacyjny”. Określenie „korytarz komunikacyjny” został wyodrębniony dla zdefiniowania jednej lub kilku gałęzi sieci transportowej, służącej mieszkańcom i wymianie towarów między wielkimi aglomeracjami miejsko-przemysłowymi oraz dla podkreślenia sprzężenia zwrotnego, które występuje między rozmieszczeniem osadnictwa a układem transportu.² W Europie o podejściu korytarzowym do zagadnień transportowych poważne prace podjął Komitet Transportu Wewnętrznego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych w latach osiemdziesiątych XX wieku.

Ewolucję rozwoju korytarzy transportowych w Europie przedstawiono w tablicy 1.

Cechami szczególnymi korytarzy transportowych, odróżniającymi je od innych dróg transportowych są:³

- międzynarodowy charakter powiązań,
- możliwość stosowania technologii multimodalnych,
- przenoszenie znaczących potoków ruchu o charakterze trwałym,
- zapewnienie dogodnego połączenia regionów, uwzględniającego odległość, czas potrzebny na jej pokonanie i cenę,
- oddziaływanie na stosunki społeczno-gospodarcze, rozwój przestrzenny i wymianę międzynarodową,
- rozbudowany potencjał gospodarczo-produkcyjny regionów, które zlokalizowane są w korytarzu transportowym,

² Por. M. Łatuszyńska: *Koncepcja korytarzy transportowych w ujęciu historycznym*. Problemy Ekonomiki Transportu 2002, nr 3-4, s. 7-8.

³ A. Wielądek: *Współczesne technologie transportowe*, pod red. L. Mindura, ITE, Warszawa 2002, s. 387-388.

- tworzenie zintegrowanego łańcucha transportowego na podstawie stałych porozumień pomiędzy partnerami w danych korytarzach, pod względem techniczno-technologicznym, organizacyjnym, taryfowym, prawnym i dokumentacyjnym,
- oddziaływanie na procesy integracji wewnętrznych systemów transportowych i systemu transportowego w układzie międzynarodowym.

Tablica 1

Ewolucja koncepcji korytarzy transportowych

Zmiany w otoczeniu transportowym	Rozwój i zakres koncepcji korytarzy transportowych
Etap I – w latach 60. i 70. XX wieku	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ obszerne studia planistyczne dotyczące przestrzennego zagospodarowania regionów, ➤ stopniowe przechodzenie od konfrontacji do współpracy w stosunkach Wschód-Zachód, nawiązywanie kontaktów handlowych. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ powstanie idei korytarzy transportowych jako części sieci osadniczej poszczególnych krajów, ➤ zastosowanie koncepcji korytarzy transportowych w studiach przestrzennego zagospodarowania krajów.
Etap II – w latach 80. XX wieku	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ odprężenie w stosunkach politycznych między Wschodem a Zachodem, tendencja liberalizacji obrotów handlu zagranicznego, stosunkowo dobra koniunktura gospodarcza. 	<p>badania i studia nad podejściem korytarzowym jako idei koncentracji ruchu na wybranych szlakach komunikacyjnych, zapewniających współdziałanie różnych gałęzi transportu.</p>
Etap III – w latach 90. XX wieku	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ coraz bardziej dynamiczny wzrost międzynarodowej wymiany towarowej, ➤ zmiany polityczne w Europie Środkowej i Wschodniej oraz pogłębiająca się integracja europejska, ➤ nowe, dynamicznie rozwijające się rynki w Środkowej i Wschodniej Europie. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ustalenie priorytetowych korytarzy transportowych w ramach sieci transeuropejskich, ➤ uzgodnienie dziesięciu paneuropejskich multimodalnych korytarzy w Europie Środkowej i Wschodniej, ➤ określenie sieci TINA w krajach kandydujących do Unii Europejskiej, ustalenie czterech euroazjatyckich korytarzy lądowych.
Etap IV – przełom XX i XXI wieku	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ postępująca globalizacja handlu międzynarodowego, ➤ nasilający się proces integracji regionalnej, ➤ prognozy dalszego wzrostu wielkości międzynarodowych obrotów towarowych. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kształtowanie sieci korytarzy transportowych na różnych kontynentach, ➤ idea uruchomienia sześciu korytarzy transportowych o zasięgu światowym.

Zródło: J. Pieriegud, *Międzynarodowe korytarze transportowe w globalnych systemach logistycznych*, II Międzynarodowa Konferencja Naukowa TRANSLOG 2002, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 18-19. 09. 2002, s. 225.

Transeuropejska sieć transportowa obejmuje:⁴

- 75 200 km dróg,
- 78 000 km linii kolejowych,
- 330 lotnisk,
- 270 międzynarodowych portów morskich,
- 210 portów żeglugi śródlądowej.

Głównym celem UE jest ukształtowanie rynku wewnętrznego oraz rozszerzenie unifikacji handlowej i warunków socjalnych. Punktem wyjścia tej unifikacji jest stworzenie sprawnej sieci przesyłu energii i informacji oraz spójnego układu transportowego. Z tego właśnie powodu w Traktacie z Maastricht znalazły się zadania związane z utworzeniem Transeuropejskiej Sieci Transportowej - TEN.

Działania Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, Unii Europejskiej, Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (European Conference of Ministers of Transport - ECMT) doprowadziły do wyznaczenia dziesięciu Paneuropejskich korytarzy transportowych, które mają istotne znaczenie dla rozwoju kontynentu europejskiego. Szczególny nacisk został położony na rozbudowę i poszerzenie sieci transportowej na wschód.

Schemat Paneuropejskich korytarzy transportowych został przedstawiony na rys. 1.

Unia Europejska w maju 1997 roku utworzyła w Wiedniu sekretariat TINA (Transport Investment Needs Assessment), który finansowany jest przez PHARE, a powołany został do spraw związanych z utworzeniem sieci Paneuropejskiej, czyli dziesięciu korytarzy transportowych.

Paneuropejskie korytarze transportowe łączą Europę Środkową i Wschodnią z krajami Unii Europejskiej, obejmując połączenia drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie i rzeczne. W sieci dziesięciu korytarzy europejskich znajduje się:⁵

- 18 030 km dróg,
- 20 290 km linii kolejowych,
- 49 portów morskich,
- 13 portów rzecznych,
- 38 portów lotniczych.

Po rozszerzeniu Unii Europejskiej w dniu 01.05.2004 r. o dalszych dziesięć państw zaprzestano formalnie działań w zakresie wymienionych dziesięciu Paneuropejskich korytarzy transportowych.

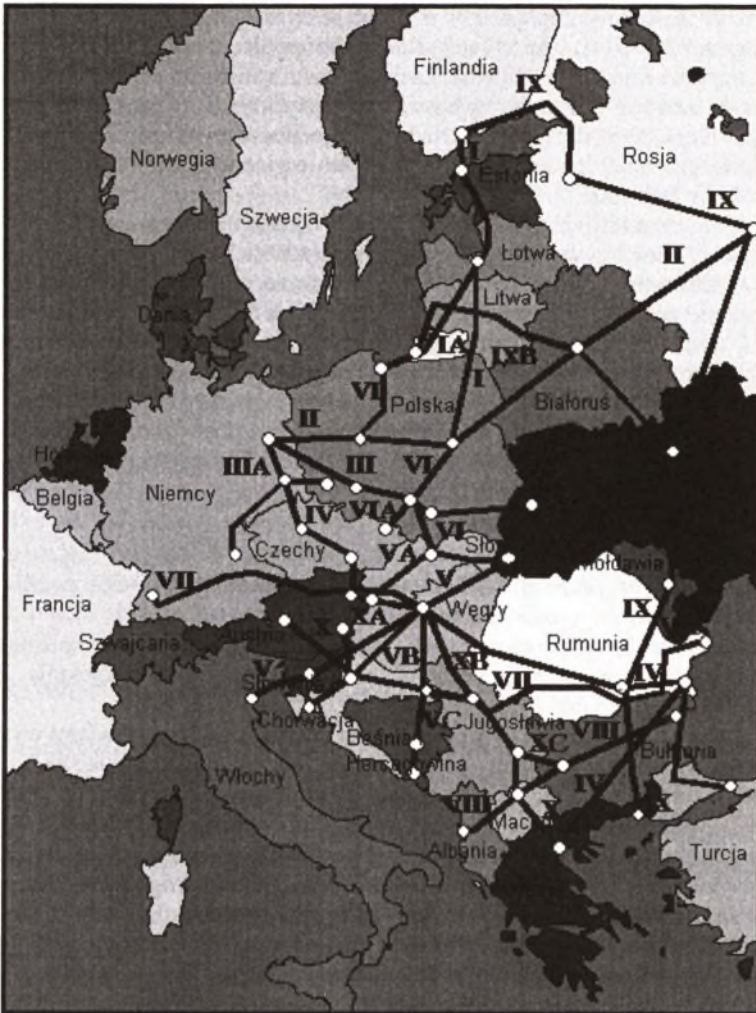
Budowa transeuropejskiej sieci transportowych jest jednak dla Unii Europejskiej jednym z priorytetów, o czym świadczą takie dokumenty, jak: strategia lizbońska, Biała Księga z 2001 roku i wnioski ze szczytu brukselskiego z 2003 roku.

Strategia lizbońska, która została przyjęta w 2000 roku, łączy trzy cele: ekonomiczne, społeczne i gospodarcze, dzięki którym ma za zadanie przekształcenie Unii Europejskiej w najbardziej konkurencyjne i dynamiczne ugrupowanie gospodarcze na świecie. Jeśli chodzi o transport, to wymieniany jest w kontekście potrzeby większej liberalizacji i integracji rynków, a także w związku z koncepcją zrównoważonego rozwoju.⁶

⁴ U. Kowalczyk, *Zmiany w lądowo-morskich łańcuchach transportowych w rejonie basenu Morza Bałtyckiego – Szanse i zagrożenia dla polskich interesów morskich*, pr. zb. pod red. nauk. K. Chwesiuka, Wydawnictwo KREOS, Akademia Morska w Szczecinie, Szczecin 2004, s. 291-292.

⁵ B. Szwankowska, S. Szwankowski, *Zmiany w lądowo-morskich łańcuchach transportowych w rejonie basenu Morza Bałtyckiego – Szanse i zagrożenia dla polskich interesów morskich*, pr. zb. pod red. nauk. K. Chwesiuka, Wydawnictwo KREOS, Akademia Morska w Szczecinie, Szczecin 2004, s. 219.

⁶ A. Przybyłowski, *Transport w logistyce. Łańcuch logistyczny*, Ogólnopolska Konferencja Naukowa, Akademia Morska w Gdyni, Jurata 18-20.09.2003, s. 239.



Rys. 1. Schemat Paneuropejskich korytarzy transportowych
Fig. 1. Scheme of Pan-European transportation corridors

W Białej Księdze z 2001 roku Komisja zauważyła, że transeuropejska sieć transportowa cierpi coraz bardziej na zatłoczenie: 7500 km dróg, stanowiących 10% sieci, jest codziennie zakorkowane, 16 tys. km sieci kolejowej może być uważane za „wąskie gardła”, co stanowi 20% sieci, szesnaście głównych portów lotniczych Unii Europejskiej odnotowuje opóźnienie powyżej 15 minut w 30% ich lotów. Z biegiem lat pojawia się nowa – wzrastająca liczba samochodów na europejskich drogach, natrafiająca na coraz częstsze i dłuższe zatory drogowe. Nie należy więc lekceważyć potrzeby budowania nowych połączeń między europejskimi państwami. Unia Europejska buduje zwarty, sprawny i wydajny układ połączeń transportowych, wchodzący w skład systemu transportowego i rozwiązujący wiele problemów związanych z uciążliwościami komunikacyjnymi. Komisja stwierdziła ponadto, że metoda rozwoju sieci transeuropejskiej przedstawiona w Traktacie z Maastricht nie przyniosła jeszcze wszystkich jej korzyści.⁷

⁷ Tamże, s. 241.

Na szczycie Rady Europejskiej w Brukseli w dniach 20-21 marca 2003 roku w kwestii Trans europejskiej Sieci Transportowej Rada Europejska nawiązała do postanowień z Barcelony i raportu Karela Van Mierta. Zachęca Radę Ministrów do określenia warunków i wytycznych w zakresie połączeń, zwłaszcza w perspektywie rozszerzenia, tak aby lepiej wykorzystać i ulepszyć istniejącą infrastrukturę, z jednoczesnym uzupełnieniem brakujących połączeń, a także zmniejszeniem korków w takich regionach, jak: Alpy, Pireneje, Masyw Centralny, Morze Bałtyckie.⁸

Grupa pod przewodnictwem Van Mierta dokonała oceny postępu w realizacji projektów sieci TEN i wskazała propozycje priorytetów inwestycyjnych dla dwudziestu pięciu krajów Unii Europejskiej. Projekty sklasyfikowano według horyzontu czasowego (lista 0 - zrealizowane projekty z Essen lub odcinki, których ukończenie przewidziano do 2007 roku, lista 1 - odcinki, które powinny być zrealizowane do 2020 roku, natomiast lista 2 to horyzont długoterminowy) oraz jako należące do projektów spójności.

Ostatecznie lista dwadzieścia dziewięć priorytetów korytarzy transportowych sieci TEN (w tym korytarze z Listy z Essen) została przyjęta na posiedzeniu Komisji Europejskiej w październiku 2003 roku i zatwierdzona przez Parlament Europejski i Radę w kwietniu 2004 roku. Jako kryteria wyboru projektów przyjęto:

- dojrzałość projektu,
- jego wymiar transgraniczny,
- wpływ na wzrost gospodarczy i innowacje w rozszerzonej Unii Europejskiej,
- pozytywne oddziaływanie na środowisko.

W ramach zdefiniowanych korytarzy wydzielono segmenty, które spełniając przyjęte kryteria są połączeniami transgranicznymi, wsparciem dla tych projektów jest system nawigacji satelitarnej Galileo.⁹

Europejska infrastruktura transportowa jest przeciążona. Trudnościami występującymi w transporcie są między innymi kongestie na autostradach europejskich, w portach i terminalach, które okazują się niezbyt dobrze skoordynowane z systemem autostrad, dróg, skrzyżowań i wiaduktów. Brakuje wciąż miejsc na parkingach, szybkich dojazdów do portów lotniczych, stacji kolejowych czy autobusowych. Dlatego też pojawiają się straty finansowe wynikające z opóźnień, przestojów czy wypadków drogowych, straty czasu oraz obciążenia środowiska. Oddziałuje to nie tylko na uczestników ruchu, ale i na całą gospodarkę w formie spadku produktywności, zmniejszonej konkurencyjności i ograniczenia zatrudnienia. Wszystko to skłania do realizacji idei „from road to sea”, wyrażającej potrzebę przesunięcia jak największej masy towarowej z transportu drogowego na morski. Nie chodzi zatem tylko, aby budować sieć korytarzy lądowych, ale należy również pomyśleć o rozwoju korytarzy morskich.

Koncepcje autostrad morskich należy łączyć ze znanymi i rozwijanymi ideami w zakresie transportu zintegrowanego, a mianowicie:¹⁰

- zrównoważonej mobilności,
- żeglugi bliskiego zasięgu,
- transeuropejskich korytarzy transportowych.

Basen Morza Bałtyckiego staje się najbardziej dynamicznie rozwijającym się regionem Europy. Autostrady morskie na Bałtyku istnieją od lat i będą dalej się rozwijać. Są

⁸ Tamże, s. 242.

⁹ E. Załoga, *Transport jako czynnik wzrostu konkurencyjności Unii Europejskiej*, IV Międzynarodowa Konferencja Naukowa TRANSLOG 2004, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 19-21.09.2004., s. 343.

¹⁰ K. Chwesiuk, *Monografia: Zmiany w lądowo-morskich łańcuchach transportowych w rejonie basenu Morza Bałtyckiego – szanse i zagrożenia dla polskich interesów morskich*, Wydawnictwo KREOS, Akademia Morska w Szczecinie, Szczecin 2004, s. 254.

one przedłużeniem korytarzy lądowych i mogą przynieść olbrzymie korzyści gospodarcze, szczególnie że nasila się ruch statków zarówno między Skandynawią a kontynentalną Europą, jak i równoleżnikowo między portami niemieckimi a portami litewskimi, łotewskimi i rosyjskimi. W obrębie Morza Bałtyckiego istnieje potrzeba tworzenia intermodalnych łańcuchów transportowych, wzmocnienia kolei i promowania żeglugi bliskiego zasięgu. O potencjalnym popycie na przewozy w rejonie Morza Bałtyckiego decyduje ponad 100-milionowa populacja mieszkańców krajów nadbałtyckich oraz dynamika procesów transformacji w nowych krajach członkowskich Unii Europejskiej. Przewiduje się, że w ciągu najbliższych dziesięciu lat wzrost PKB w tych krajach będzie utrzymywał się na poziomie 3-5% rocznie, a masa ładunków przewożona transportem morskim w latach 2010-2015 ulegnie podwojeniu. Obecnie w rejonie Bałtyku przeladowuje się ponad 500 mln t ładunków, w tym ponad 4 mln TEU.¹¹ W celu wyeliminowania kongestii na drogach stałą tendencją państw europejskich jest zatem przerzucanie części ładunków na transport morski i śródlądowy.

Tendencje na rynku transportowym Europy, takie jak: gwałtowny rozwój transportu ładunków zjednostkowanych (kontenerów), rozwój transportu w systemie ro-ro, konieczność rozwoju transportu multimodalnego oraz żeglugi bliskiego zasięgu (short sea shipping), a także pogłębiająca się kongestia na europejskich drogach skłaniająca do realizacji idei „from road to sea”, w naturalny sposób wpływają na rozwój korytarzy transportowych.

Analizując korytarz transportowy, zawsze trzeba wziąć pod uwagę następujące elementy: drogi i punkty transportowe, potoki pasażerów i towarów, źródła i ujścia tych potoków, zaplecze głównych węzłów i otoczenie korytarza.¹²

2. ŚRODKOWEUEROPEJSKI KORYTARZ TRANSPORTOWY – CETC

Z inicjatywy sześciu regionów (województw w Polsce: zachodniopomorskiego, lubuskiego i dolnośląskiego, Skanii w Szwecji, Hradec Kralowe w Czeskiej Republice i regionu Bratysława w Słowackiej Republice) w dniu 6 kwietnia 2005 podpisano porozumienie w celu utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego – CETC – Central East Transport Corridor. W skład korytarza CETC wchodzi następujące gałęzie transportu:

- autostrada morska Ystad – Świnoujście,
- porty morskie Świnoujście i Szczecin,
- droga międzynarodowa E-65 (w Polsce droga ekspresowa S3 i w perspektywie autostrada A3),
- międzynarodowe magistrale kolejowe E-59 i CE-59,
- porty lotnicze: Szczecin – Goleniów, Poznań Ławica, Zielona Góra Babimost i Wrocław Strachowice,
- centra logistyczne: Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne – Port Szczecin, Poznańskie Centrum Logistyczne – Poznań Garbary, Wrocławskie Centrum Logistyczne,
- odrzański szlak wodny.

Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy – CETC charakteryzuje się krótszym połączeniem morskim w porównaniu z polskim wybrzeżem wschodnim ze Skandynawii o 240 Mm i z portów zlokalizowanych na Morzu Północnym o 280 Mm. Wzdłuż korytarza CETC regiony posiadają rozbudowany potencjał gospodarczo-produkcyjny, w których zamieszkuje 1/3 ludności Polski i wytwarza się 30% produkcji krajowej.

¹¹ K. Anzelewicz, *Na styku autostrady i korytarza*, Namiary na Morze i Handel 2004, nr 20., s. 10.

¹² A. Wieladek, *Współczesne technologie...*, op. cit., s. 388.

3. AUTOSTRADA MORSKA ŚWINOUJŚCIE – YSTAD

Na morskim odcinku, autostrada morska Ystad – Świnoujście, Środkowo-europejskiego Korytarza Transportowego (CETC) realizowana jest głównie żegluga promowa ze znaczącym udziałem polskich armatorów żeglugi promowej. Aktualnie na linii promowej Świnoujście – Ystad – Świnoujście kursują następujące promy, patrz tablica 2.

Tablica 2
Promy obsługujące linię promową Świnoujście – Ystad – Świnoujście

Lp.	Nazwa promu	Typ promu	Armator	Dni kursowania
1.	m/f Mikołaj Kopernik	pasażersko - samochodowy	Unity Line	codziennie
2.	m/f Jan Śniadecki	samochodowo - kolejowy	Unity Line	codziennie
3.	m/f Polonia	pasażersko - samochodowo - kolejowy	Unity Line	codziennie
4.	m/f Gryf	pasażersko - samochodowy	Unity Line	niedziela, poniedziałek, wtorek, środa, czwartek i sobota
5.	m/f Wawel	pasażersko - samochodowy	PŻB SA - Polferries	codziennie

Źródło: Opracowanie własne

Zestawienie ilościowe przewozów wykonanych przez promy morskie (wymienione w tablicy 2) pasażerów, samochodów osobowych, autokarów, samochodów ciężarowych wagonów i ładunków drobnicowych w latach 2003 – 2005 przedstawiono w tablicy 3.

Tablica 3
Zestawienie ilościowe przewozów wykonanych przez promy morskie na linii promowej Świnoujście – Ystad – Świnoujście w latach 2003 – 2005

Lp.	Rodzaj przewozu	Przewozy w latach		
		2003	2004	2005
1.	Pasażerowie	866 716	740 143	693 519
2.	Samochody osobowe	76 190	98 563	126 547
3.	Autokary	2 517	2 750	3 006
4.	Samochody ciężarowe	118 510	131 847	154 392
5.	Wagony	14 984	16 720	16 872
6.	Przesyłki drobnicowe	1 888 660	2 049 614	2 424 442

Źródło: Dane uzyskane z Terminalu Promowego w Świnoujściu Sp. z o.o.

Z danych liczbowych zaprezentowanych w tablicy 3 wynikają następujące wnioski:

1. W zakresie przewozów samochodów osobowych, autokarów, samochodów ciężarowych, wagonów i przesyłek drobnicowych na przestrzeni lat 2003 – 2005 notuje się znaczący ich wzrost. Oznacza to, że realizowane są postulaty Unii Europejskiej w zakresie przemieszczania przewozów z „drogi na morze” – „from road to sea” oraz sprawdzają się prognozy wzrostu wymiany towarowej pomiędzy krajami regionu Morza Bałtyckiego.

2. Jedyne zanotowano spadek przewozów pasażerów na przestrzeni badanego okresu czasu z 866 716 osób w roku 2003 do 693 519 osób w roku 2005. Przyczyn należy poszukiwać w znacznym zubożeniu zarówno społeczeństwa polskiego, jak i czeskiego, słowackiego, węgierskiego oraz mniej atrakcyjnymi warunkami turystycznymi w naszym regionie dla mieszkańców Skandynawii.

W celu uatrakcyjnienia oferty dla indywidualnych i zbiorowych pasażerów promów morskich w relacji Świnoujście – Ystad – Świnoujście Unity Line uruchomiła dogodny dojazd mikrobusami z hotelu Radisson SAS w Szczecinie do Terminalu Promowego w Świnoujściu i z powrotem.

W zakresie przewozu ładunków drobnicowych transportem kolejowym w Środkowo – europejskim Korytarzu Transportowym z wykorzystaniem połączenia promowego Świnoujście – Ystad firma PKP Cargo SA uruchomiła następujące regularne połączenia kolejowe:

- pociąg SKANDVIKING relacji Malmo Central – Wien ZVBT - Malmo Central, który kursuje pięć razy w tygodniu – środa, czwartek, piątek, sobota i niedziela,
- pociąg FERRY TRAIN relacji Malmo Central Poznań Franowo - Malmo Central, który kursuje codziennie.

W roku 2005 pociąg SKANDVIKING uruchomiono 154 razy, co określa jego regularność kursowania – 59%. Średnia liczba wagonów w składzie pociągu – 17 i średnia masa brutto składu pociągu – 1 433 tony.

W roku 2005 pociąg FERRY TRAIN uruchomiono 361 razy, co określa jego regularność kursowania 98,9%.

Wzrastająca liczba przewożonych przesyłek w wagonach kolejowych sprawia, że firma PKP Cargo SA powinna zaangażować kolejny prom kolejowo – samochodowy do realizacji tych przewozów na linii promowej Świnoujście - Ystad - Świnoujście.

Notowany na przestrzeni ostatnich trzech lat stały wzrost przewozów zarówno samochodów osobowych, autokarów, samochodów ciężarowych, wagonów i przesyłek drobnicowych oraz prognozy dalszego wzrostu przewozów na linii promowej Świnoujście - Ystad - Świnoujście wymusza z jednej strony wprowadzenie nowych średniej wielkości promów na tej linii, a z drugiej strony - konieczność rozbudowy infrastruktury Terminalu Promowego Świnoujście. Rozbudowa infrastruktury portowej Terminalu Promowego Świnoujście polegałaby na rozbudowie stanowiska nr 6, dotychczas eksploatowanego przez Marynarkę Wojenną oraz budowę od podstaw stanowiska nr 1.

ZAKOŃCZENIE

Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy – CETC charakteryzuje się krótszym połączeniem morskim w porównaniu z polskim wybrzeżem wschodnim ze Skandynawii o 240 Mm i z portów zlokalizowanych na Morzu Północnym o 280 Mm. Wzdłuż korytarza CETC regiony posiadają rozbudowany potencjał gospodarczo-produkcyjny, w których zamieszkuje 1/3 ludności Polski i wytwarza się 30% produkcji krajowej.

Na morskim odcinku, autostrada morska Ystad – Świnoujście, Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC) realizowana jest głównie żegluga promowa ze znaczącym udziałem polskich armatorów żeglugi promowej.

Z danych liczbowych obrazujących wielkość przewozów realizowanych przez linie promowe na autostradzie morskiej Ystad - Świnoujście - Ystad wynikają następujące wnioski:

- w zakresie przewozów samochodów osobowych, autokarów, samochodów ciężarowych, wagonów i przesyłek drobnicowych na przestrzeni lat 2003 – 2005 notuje się znaczący ich wzrost. Oznacza to, że realizowane są postulaty Unii Europejskiej w zakresie

przemieszczania przewozów z „drogi na morze” – „from road to sea” oraz sprawdzają się prognozy wzrostu wymiany towarowej pomiędzy krajami regionu Morza Bałtyckiego,

- jedynie zanotowano spadek przewozów pasażerów na przestrzeni badanego okresu czasu z 866 716 osób w roku 2003 do 693 519 osób w roku 2005. Przyczyn należy poszukiwać w znacznym zubożeniu zarówno społeczeństwa polskiego, jak i czeskiego, słowackiego, węgierskiego oraz mniej atrakcyjnymi warunkami turystycznymi w naszym regionie dla mieszkańców Skandynawii.

Wzrastająca liczba przewożonych przesyłek w wagonach kolejowych sprawia, że firma PKP Cargo SA powinna zaangażować kolejny prom kolejowo – samochodowy do realizacji tych przewozów na linii promowej Świnoujście – Ystad – Świnoujście.

Notowany na przestrzeni ostatnich trzech lat stały wzrost przewozów zarówno samochodów osobowych, autokarów, samochodów ciężarowych, wagonów i przesyłek drobnicowych oraz prognozy dalszego wzrostu przewozów na linii promowej Świnoujście - Ystad - Świnoujście wymusza z jednej strony wprowadzenie nowych średniej wielkości promów na tej linii, a z drugiej strony - konieczność rozbudowy infrastruktury Terminalu Promowego Świnoujście. Rozbudowa infrastruktury portowej Terminalu Promowego Świnoujście polegałaby na rozbudowie stanowiska nr 6, dotychczas eksploatowanego przez Marynarkę Wojenną oraz budowę od podstaw stanowiska nr 1.

Literatura

1. Anzelewicz K.: Na styku autostrady i korytarza, *Namiary na Morze i Handel* 2004, nr 20.
2. Choińska-Kulesza: Czynniki racjonalizacji rozkładu potoków ruchu w multimodalnym korytarzu transportowym, *Problemy Ekonomiki Transportu* 1999, nr 3.
3. Chwesiuk K.: Monografia: Zmiany w lądowo-morskich łańcuchach transportowych w rejonie basenu Morza Bałtyckiego – szanse i zagrożenia dla polskich interesów morskich, Wydawnictwo KREOS, Akademia Morska w Szczecinie, Szczecin 2004.
4. Kowalczyk U.: Rola multimodalnych korytarzy transportowych w aktywizacji polskich portów morskich, *Zmiany w lądowo-morskich łańcuchach transportowych w rejonie basenu Morza Bałtyckiego – Szanse i zagrożenia dla polskich interesów morskich*, pr. zb. pod red. nauk. K. Chwesiuka, Wydawnictwo KREOS, Akademia Morska w Szczecinie, Szczecin 2004.
5. Łatuszyńska M.: Koncepcja korytarzy transportowych w ujęciu historycznym. *Problemy Ekonomiki Transportu* 2002, nr 3-4.
6. Pieriegud J.: Międzynarodowe korytarze transportowe w globalnych systemach logistycznych. II Międzynarodowa Konferencja Naukowa TRANSLOG 2002, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 18-19. 09. 2002.
7. Szwankowska B., Szwankowski S.: Porty morskie Gdańsk i Gdynia w korytarzu VI TINA, *Zmiany w lądowo-morskich łańcuchach transportowych w rejonie basenu Morza Bałtyckiego – Szanse i zagrożenia dla polskich interesów morskich*, pr. zb. pod red. nauk. K. Chwesiuka, Wydawnictwo KREOS, Akademia Morska w Szczecinie, Szczecin 2004.
8. Wielądek A.: Współczesne technologie transportowe, pod red. L. Mindura, ITE, Warszawa 2002.