

Ilona Urbanyi-Popiolek

Akademia Morska w Gdyni

PROJEKTY AUTOSTRAD MORSKICH W ASPEKCIE ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU

1. Zrównoważony rozwój transportu a transport morski

Jednym z podstawowych celów polityki transportowej Unii Europejskiej jest zrównoważony rozwój transportu. Zgodnie z założeniami drugiej Białej Księgi z 1992 r., dążenie do osiągnięcia stanu zrównoważonego rozwoju stało się podstawowym zadaniem wspólnej polityki UE. W kolejnych Białych Księgach położono nacisk na rozwój sieci transeuropejskich oraz aspekty kosztów zewnętrznych transportu i ich internacjonalizacji jako sposobu dochodzenia do stanu równowagi między zadaniami poszczególnych gałęzi transportu. Z kolei w Białej Księdze z 2001 r., gdzie określono kierunki polityki transportowej UE, podkreśla się istotność zrównoważonego rozwoju oraz identyfikuje się problemy z osiągnięciem wytyczonych celów polityki transportowej, które wynikają z braku jej harmonizacji i rozwiązania takich kwestii, jak nierówny wzrost w poszczególnych gałęziach transportu, korki na głównych szlakach drogowych i kolejowych, duża wypadkowość w transporcie drogowym oraz szkodliwe skutki dla środowiska naturalnego i społeczeństw. Uważa się, iż żywiołowy rozwój transportu drogowego i wzrastający jego udział w przewozach zakłóca koncepcję trwałego rozwoju rynku transportowego. Stąd przyjęte zasady unijnej polityki transportowej obejmują m.in.

- hamowanie rozwoju transportu samochodowego przy jednoczesnej poprawie stanu technicznego dróg, zwiększeniu bezpieczeństwa na drogach, unowocześnianiu konstrukcji pojazdów ciężarowych,
- rewitalizację transportu kolejowego,
- promowanie żeglugi bliskiego zasięgu oraz żeglugi śródlądowej,
- podjęcie środków na rzecz intermodalności,
- budowę transeuropejskiej sieci transportowej,
- przyjęcie polityki w sprawie skutecznego pobierania opłat za transport.

Szczególną wagę przywiązuje się do zwiększenia udziału przewozów ładunków w transporcie morskim (tzw. żegluga bliskiego zasięgu) i wodnym śródlądowym, a także do aspektów intermodalności. Realizacja tego ostatniego postulatów wymaga większej integracji między gałęziami transportu oferującymi znaczny potencjał przewozowy, m.in. poprzez integrację techniczną.

W ciągu ostatniego dziesięciolecia podjęto wiele inicjatyw promujących rozwój żeglugi bliskiego zasięgu, których głównym celem jest osiągnięcie bardziej zrównoważonego podziału zadań między gałęzie transportu oraz redukcja negatywnego wpływu transportu na środowisko. Żegluga bliskiego zasięgu traktowana jest jako alternatywa dla transportu drogowego, dominującej gałęzi transportu w Europie. Począwszy od 1995 r., Komisja Europejska publikuje raporty dotyczące stanu „short sea shipping” mające na celu analizowanie możliwości jej rozwoju oraz promowanie tej formy transportu.

W kwietniu 2003 r. przedstawiono główny komunikat dotyczący programu promocji żeglugi bliskiego zasięgu wraz z propozycją dyrektywy w sprawie rozwoju transportu intermodalnego, którego ważnym ogniwem ma się stać ta forma żeglugi. W komunikacie kładzie się silny nacisk na przyspieszenie rozwoju tej żeglugi i zwiększenie jej udziału w łańcuchu transportowym. Dokument obejmujący 14 grup działań zawiera konkretne rozwiązania wraz z datą ich realizacji. Ostatni, wydany w 2006 r., śródkresowy przegląd Programu promocji żeglugi bliskiego zasięgu podkreśla, iż żegluga ta utrzymała pozycję jedynej gałęzi transportu zdolnej przeciwstawić się szybkiemu rozwojowi transportu drogowego. Udział żeglugi bliskiego zasięgu w przewozach stanowi 39%, a transportu drogowego 44% całkowitej pracy przewozowej w tonokilometrach w 25 krajach UE. Na obszarze 15 starych krajów Unii udział ten wynosi odpowiednio 42% dla żeglugi bliskiego zasięgu i 44% dla transportu drogowego. Najszybciej rozwijającym się jej segmentem pozostaje przewóz ładunków w kontenerach, którego średni roczny wzrost od 2000 r. wynosi 8,8%.

Szybszy rozwój żeglugi bliskiego zasięgu jest hamowany przez szereg czynników:

- żegluga bliskiego zasięgu nie włączono jeszcze w pełni do multimodalnego łańcucha dostaw w relacji „drzwi-drzwi”,
- nie wyeliminowano skomplikowanych procedur administracyjnych,
- konieczne jest zwiększenie efektywności portów i lepszej dostępności od strony lądu.

2. Koncepcja autostrad morskich

Koncepcja autostrad morskich ściśle związana jest ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu w Unii Europejskiej, w realizacji której ważną rolę odgrywa żegluga bliskiego zasięgu i transeuropejskie sieci transportowe TEN-T. „Motorways of the Sea” – MoS – stanowią element zarówno żeglugi bliskiego zasięgu, jak i sieci TEN-T.

Jednym z pierwszych dokumentów, w których wspomina się o autostradach morskich, jest Biała Księga z 2001 r. Nie wyjaśniono w niej pojęcia autostrad morskich oraz nie przybliżono nawet ogólnej ich koncepcji, wspomina się jedynie o konieczności rozwoju „motorways of the sea” – autostrad morskich. Stwierdza się tam, iż transport morski stanowi konkurencyjną alternatywę dla transportu lądowego i z tego powodu pewne połączenia żeglugowe, szczególnie te, które omijają wąskie gardła w Alpach i Pirenejach, winny się stać częścią sieci transeuropejskich, podobnie jak autostrady i linie kolejowe. Na szczeblu narodowym linie żeglugowe pomiędzy portami europejskimi winny być tak dobierane, aby stworzyć sieci, np. między Francją i Hiszpanią, Francją i Wielką Brytanią czy Niemcami a Polską. Dalej stwierdza się, iż połączenia takie nie rozwiną się samoistnie, powinny się opierać na propozycjach pochodzących z państw członkowskich, a do ich realizacji mogą być przyznawane fundusze europejskie służące wsparciu uruchamianych serwisów.

Idea autostrad morskich została przez Komisję Europejską ponownie przywołana w związku z promocją żeglugi bliskiego zasięgu. W 2003 r. Komisja opublikowała dokument „Programme for the Promotion of Short Sea Shipping”. Przedstawiono w nim szereg działań – inicjatyw, których podjęcie umożliwiłoby eliminację barier w rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu i uatrakcyjnienie jej dla użytkowników transportu. Jako jedną z inicjatyw wymienia się „motorways of the sea”. Komunikat nie definiuje jednoznacznie pojęcia autostrady morskiej, wskazuje jedynie na pewne założenia dotyczące tej koncepcji.

Dokumentem poświęconym problematyce autostrad morskich jest opublikowany w 2005 r. przez Komisję Europejską „Motorways of the Sea. Art.12a of the TEN-T Guidelines. A Vademecum issued in conjunction with the call for proposals TEN-T 2005”, który uszczegóławia i doprecyzowuje koncepcje autostrad morskich przedstawione we wcześniejszych dokumentach.

Autostrady morskie obejmują wiązki linii żeglugowych, które charakteryzuje regularność, dużą częstotliwość i niezawodność zawinięć oraz krótki czas przelotu między portami (*transit time*). Porty morskie będące integralną częścią autostrady winny posiadać infrastrukturę i suprastrukturę, która ma zapewnić efektywną i sprawną obsługę statków, środków transportu lądowego i ładunków. Porty te winny mieć dogodne powiązania z zapleczem lądowym, siecią dróg pozwalających na sprawną ich obsługę przez transport. Ponadto porty będące elementem autostrad morskich muszą mieć zapewniony łatwy dostęp od strony morza, a więc odpowiednio głębokie i szerokie tory wodne, oznakowanie nawigacyjne oraz być dostępne przez cały rok (odnosi się to do portów zamarzających, gdzie występuje konieczność korzystania z lodolamaczy). W koncepcji autostrad morskich szczególny nacisk kładzie się na aspekt organizacyjny i zabezpieczenie logistyczne, czyli elektroniczny system zarządzania logistycznego, systemy informatyczne wraz z systemami kontroli ruchu statków i raportowania, systemy i środki bezpieczeństwa, ułatwienia odnoszące się do procedur administracyjnych i celnych. W tym celu opra-

cowany został „Przewodnik po procedurach celnych dla żeglugi bliskiego zasięgu” oraz określono zasady przyznawania armatorom statusu tzw. regularnych linii żeglugowych.

Celem tworzenia autostrad morskich jest koncentracja potoków ładunkowych na szlakach morskich, co ma się przyczynić do zmniejszenia kongestii w transporcie drogowym oraz poprawić dostęp do regionów peryferyjnych i wysp. Autostrada winna obejmować infrastrukturę i urządzenia znajdujące się przynajmniej w dwóch portach w dwóch różnych państwach członkowskich Unii Europejskiej. Podstawowe znaczenie ma przewóz ładunków, ale nie wyklucza się łącznego transportu towarów i osób.

Zgodnie z wytycznymi, propozycje autostrad muszą być proponowane wspólnie przez co najmniej dwa państwa członkowskie. Projekty, które nie będą zgłoszone wspólnie, nie będą traktowane jako projekty autostrad, mimo że w założeniu przyczynią się do przesunięcia potoków ładunkowych na szlaki morskie. Propozycje mogą się odnosić do otwarcia nowych linii żeglugowych jako autostrad morskich lub też być projektem podniesienia do rangi autostrady już istniejących linii zgodnie z wymogami przedstawionymi wyżej.

W projektach przewiduje się cztery rejony tworzenia autostrad morskich:

- Motorway of the Baltic Sea – Autostrada Morza Bałtyckiego – łącząca państwa członkowskie z obszaru Morza Bałtyckiego z państwami członkowskimi w Europie Centralnej i Zachodniej.
- Motorway of the sea of western Europe – Autostrada Morska Europy Zachodniej – prowadząca z Portugalii i Hiszpanii via Łuk Atlantyku do Morza Północnego i Morza Irlandzkiego.
- Motorway of the sea of south-east Europe – Autostrada Morska Europy Południowo-Wschodniej – łącząca Morze Adriatyckie z Morzem Jońskim i wschodnią częścią Morza Śródziemnego łącznie z Cyprem.
- Motorway of the sea of south-west Europe – Autostrada Morska Europy Południowo-Zachodniej – łącząca Hiszpanię, Francję, Włochy łącznie z Malcią oraz łącząca się z Autostradą Morską Europą Południowo-Wschodnią.

Najbardziej zaawansowane są projekty dotyczące Autostrady Europy Południowo-Zachodniej oraz Autostrady Europy Zachodniej. Jednakże tworzenie autostrad morskich jest procesem powolnym. Jedną z głównych przeszkód są skomplikowane procedury administracyjne odprawy statków i ładunków w portach, mimo wprowadzenia szeregu działań. Z tego względu Komisja Europejska powołała specjalnego koordynatora ds. autostrad morskich. Ponadto dąży do stworzenia europejskiej strefy morskiej bez granic, czyli umożliwienia ruchu żeglugi morskiej między krajami członkowskimi na takich zasadach jak w transporcie lądowym. Wdrażane są systemy (np. *safe sea net*) umożliwiające administracjom morskim krajów członkowskich śledzenie trasy rejsu statku, co znosi obawę zawinięcia jednostki w drodze między portami UE do kraju trzeciego.

3. Projekty autostrad morskich oparte na polskich połączeniach promowych

Żegluga promowa łącząca Polskę ze Skandynawią ma dominujące znaczenie na środkowym Bałtyku. Przewozy pasażerskie osiągnęły w 2007 r. poziom ponad 1,1 mln osób, pojazdy ciężarowe odnotowały obroty ponad 280 tys. sztuk. Od chwili akcesji Polski do Unii Europejskiej widoczny jest stały wzrost przewozów wszystkich segmentów.

Na polskim rynku promowym działa trzech przewoźników. Polska Żegluga Bałtycka eksploatuje cztery serwisy w relacjach Gdańsk – Nynäshamn, Świnoujście – Ystad, Świnoujście – Kopenhaga oraz sezonową linię Świnoujście – Roenne. PŻB jest liderem na polskim rynku w zakresie przewozów pasażerskich, niższy jest jej udział w przewozach cargo. Przewoźnik funkcjonujący na rynku pod marką Polferries posiada cztery jednostki, z których dwie – Pomerania i Scandinavia – są promami typu cruise-trailer, pozostałe dwie – Baltivia i Wawel – jednostkami typu ro-pax. Unity Line utrzymuje dwa połączenia promowe: Świnoujście – Ystad oraz nowy serwis Świnoujście – Malmö, na których eksploatuje 5 jednostek, prom combi Polonia (pasażersko-samochodowo-kolejowy), dwa promy typu ro-pax Gryf i Galileusz oraz dwa starsze promy kolejowo – towarowe Mikołaj Kopernik i Jan Śniadecki. Przewoźnik ten dominuje w segmencie przewozów towarowych, odnotowując coroczny znaczny przyrost obrotów. Kolejnym operatorem działającym na polskim rynku jest szwedzki armator Stena Line obsługujący połączenie Gdynia – Karlskrona, na którym zatrudnione są dwie jednostki, prom typu passenger-trailer Stena Baltica oraz ro-pax Stena Nordica. Częstotliwość odejść na poszczególnych serwisach wynosi od jednego dziennie (Gdańsk – Nynäshamn) do kilku na dobę (Świnoujście – Ystad).

Polskie serwisy promowe stanowią najkrótsze połączenia centralnej Europy ze Skandynawią. Wykorzystując walory żeglugi promowej oraz położenie i organizację tychże serwisów, opracowano i złożono w Ministerstwie Gospodarki Morskiej aplikacje podniesienia do rangi autostrad morskich dwóch linii: Gdynia – Karlskrona i Świnoujście – Ystad. Aplikacje zostały opracowane zgodnie z formalnymi wymogami Paragrafu 12a (4) „Wytycznych dla rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T”. Propozycje inwestycji i działań koncentrują się na integracji żeglugi bliskiego zasięgu w łańcuchach logistycznych oraz redukcji kongestii na szlakach lądowych i usprawnieniu przepływu ładunków. Zgodnie z wytycznymi do programu „Autostrady morskie”, projekty zostały złożone wspólnie przez partnerów Polski i Szwecji w odpowiednich ministerstwach (Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Ministerstwie Transportu Szwecji), a wśród partnerów znajdują się porty i przewoźnicy.

Projekt „Autostrada morska Karlskrona – Gdynia” w imieniu polskich partnerów złożony został przez Zarząd Morskiego Portu Handlowego SA, a jego partnerami ze strony polskiej są Pomorski Urząd Marszałkowski, Gmina Gdynia, Stowarzyszenie Miast Autostrady Bursztynowej, Urząd Morski w Gdyni, Instytut Morski

w Gdańsku, PKP Cargo SA, „Spedcont” Spedycja Polska Sp. z o.o, Polska Izba Spedycji i Logistyki. Po stronie szwedzkiej do projektu przystąpiły m.in. Port i Gmina Karlskrona, Region Blekinge, Stowarzyszenie Balic Link oraz przewoźnik promowy Stena Line.

Przedłożenie projektu autostrady jest w dużej mierze kontynuacją projektu „SEBTrans Link”, ukończonego w 2005 r. W ramach tego projektu przygotowano program inwestycji transportowych i działań logistycznych, których zadaniem jest obsługa wzrastającej wymiany handlowej między Szwecją a Polską oraz innymi krajami Europy, ze szczególnym uwzględnieniem serwisu promowego między Gdynią i Karlskroną. W aplikacji autostrady uwzględniono projekt nowego terminalu promowego w Gdyni wraz z niezbędną infrastrukturą drogową, rozbudowę terminalu promowego w Karlskronie, terminalu intermodalnego wraz z centrum logistycznym w Alvesta oraz modernizację linii kolejowej „coast to coast” z Karlskrony do Goeteborga. Stena Line natomiast złożyła zamówienie na budowę dwóch superpromów o długości linii ładunkowej 5500 m i zdolności przewozowej 1200 pasażerów.

Aplikacja projektu „Autostrada morska Świnoujście – Ystad” złożona została przez Zarząd Morskiego Portu Szczecin i Świnoujście, którego partnerami są m.in. Ustad Hamn Logistic AB, Polska Żegluga Bałtycka, Unity Line, Region of Scania, Swedish Rail Administration, Swedish Road Administration. Przedstawione w projekcie inwestycje odnoszące się do modernizacji i rozwoju w portach będących częścią autostrady są zgodne z wymogami założeń programu „Autostrady morskie”. W Świnoujściu planuje się rozbudowę terminalu promowego oraz modernizację dostępu do bazy – przebudowę infrastruktury drogowej i kolejowej.

Jeśli aplikacje zostaną pozytywnie rozpatrzone przez Komisję Europejską, przedstawione połączenia promowe otrzymają status autostrad morskich. Daje to wymierne korzyści w postaci możliwości uzyskania pomocy finansowej ze środków TEN (do 20% na inwestycje i 50% na prace analityczno-badawcze), a także Marco Polo (do 35%) ERDF (do 85%), INTERREG (do 85%) oraz Funduszu Spójności (do 85% na inwestycje). Możliwe jest wykorzystanie kilku źródeł finansowania, z zastrzeżeniem, że nie będą one wykorzystane w celu dofinansowania tego samego przedmiotu spośród wszystkich zgłoszonych do projektów.

Nadanie statusu MoS serwisom promowym ma z jednej strony znaczenie marketingowe dla obu portów biorących udział w projektach, z drugiej zaś wpłynie na rozwój gospodarczy regionów, w których one funkcjonują.

Literatura

- Authorised Regular Shipping Service*, Commission Staff Working Paper, Simplified Customs Procedures in Short Sea Shipping, Brussels, 17.03.2004, SEC(2004) 333.
Communication from the Commission, *Programme for the Promotion of Short Sea Shipping*, COM(2003) 155 final, Brussels, 07.04.2003.

Guide to Customs Procedures for Short Sea Shipping, Commission Staff Working Paper, Revised Working Version 3, Updated on 14 January 2004, Brussels, 29.05.2002, SEC(2002) 632.
High Level Group, *On the Trans-European Transport Network*, Report, 27.06.2000.
Motorways of the Sea. Art.12a of the TEN-T Guidelines. A Vademecum issued in conjunction with the call of proposals TEN-T 2005, Brussels, 28 February 2005.
White Paper, *European Transport policy for 2010: time to decide*, Brussels, 12.09.2001, COM (2001) 370.
Śródkresowy przegląd Programu promocji żeglugi bliskiego zasięgu (COM 2006)380 13.07.2006.

PROJECTS OF THE SEA MOTORWAYS IN THE ASPECT OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT IN TRANSPORT

Summary

The concept of sea motorways is connected with transport policy and the strategy of sustainable development of transport in the European Union. The development of short sea shipping and Trans-European Transport Network are very important in this strategy. The sea motorways are one of the main parts both of short sea shipping and TEN-T. The projects of the sea motorways must be proposed by at least two member states, concern the smallest possible number of ports and alleviate road traffic congestion on the main axes. Such a motorway consists of shipping services of high frequency and short transit time. A port should be equipped with an efficient infrastructure and a logistic system.