MAZOWSZE Studia Regionalne
DOI: 10.21858/msr.48.07
s. 143–148

Sprawozdanie z X Forum Korytarza Transportowego Bałtyk–Adriatyk (19–20 października 2023 r.)

Dariusz Piwowarczyk, Tomasz Stanisławski, Tomasz Wardak

W dniach 19–20 października 2023 r. przedstawiciele Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego wzięli udział w X Forum Korytarza Transportowego Bałtyk–Adriatyk w Budapeszcie. Wydarzenie zostało zorganizowane przez Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk–Adriatyk, wspólnie z Konsulatem Honorowym Węgier i EIT Urban Mobility (inicjatywa Europejskiego Instytutu Innowacji i Technologii), w związku z rozszerzeniem w 2024 r. strefy Korytarza Transportowego Bałtyk–Adriatyk (będącego częścią sieci TEN-T) o Węgry. Podczas paneli forum, które odbyły się 19 października poruszone zostały ważne i aktualne tematy dekarbonizacji transportu, a także inteligentnego transportu miejskiego i jego roli w sieci TEN-T. Spotkanie partnerów korytarza zakończyło się 20 października wizytą studyjną w terminalu logistycznym w Győr-Gönyű.

Tematem panelu pierwszego forum była dekarbonizacja w transporcie towarowym i miejskim. Na wstępie przedstawione zostały założenia najważniejszych dokumentów poziomu europejskiego, w tym: Porozumienia Paryskiego, Europejskiego Zielonego Ładu, Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, REPowerEU, pakietu Fit for 55 oraz Fuel EU Maritime. Dokumenty te zawierają ambitne cele w zakresie osiągnięcia neutralności klimatycznej państw UE do 2050 r. poprzez dekarbonizację transportu i transformację europejskiego systemu energetycznego. Sektor transportu ma szansę odegrać dużą rolę w tym zakresie, ponieważ to z niego pochodzi 25% całkowitej emisji gazów cieplarnianych w Europie. W największym stopniu przyczynia się do tego transport drogowy, który odpowiada za 75% emisji gazów cieplarnianych z transportu w UE. Znacznie mniejszy udział w całkowitej emisji z transportu ma kolej, z której pochodzi 0,4% emisji. Pomimo wysokich kosztów, wiele firm z sektora logistycznego realizuje inwestycje zgodnie z wytycznymi unijnymi. Podczas trwającej dyskusji zaproszeni eksperci wypowiadali się na temat działań podejmowanych w kierunku ograniczenia emisji dwutlenku węgla, zwiększenia wykorzystania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz wiodących trendów w branżach kolejowej i portowej. Sposobem na zmniejszenie

emisji pochodzącej z transportu kolejowego jest jego elektryfikacja. Jeden z prelegentów stwierdził, że 43% transportu kolejowego na Węgrzech jest zelektryfikowana, w tym aż 93% w korytarzach sieci TEN-T. W Polsce i na Węgrzech prowadzone są również prace nad wdrożeniem innych rozwiązań w zakresie niskiej emisji, w tym zmierzające do wykorzystania na szerszą skalę pojazdów napędzanych wodorem. Takie próby, w zakresie zastępowania diesla rozwiązaniami wykorzystującymi paliwo wodorowe, podejmowane są w transporcie kolejowym, natomiast nie jest to wodór zielonej produkcji.

Oprócz transportu kolejowego, ważnym tematem dyskusji była także żegluga towarowa. Drogą morską odbywa się 70% handlu międzynarodowego, przy czym z tego sektora pochodzi 11% emisji. Wyzwaniami w tym sektorze transportu są: starzenie się statków morskich (np. średni wiek promów wynosi 25 lat) oraz przejście na paliwa odnawialne i niskoemisyjne. Obecnie najczęściej stosowanym napędem jest silnik wykorzystujący skroplony gaz ziemny (LNG). Stosowany jest także napęd hybrydowy (elektryczno-benzynowy). Zgodnie z wytycznymi unijnymi inwestycje w portach mają koncentrować się wokół zwiększenia wykorzystania zielonej energii oraz podnoszenia efektywności energetycznej, np. w porcie w Gdańsku wzrasta liczba urządzeń napędzanych energią elektryczną. Wdrażane są rozwiązania podnoszące konkurencyjność portu, w tym: tzw. Port Community System (PCS), stanowiący kompleksowe rozwiązanie informatyczne, służące zarządzaniu: procesami, informacjami i organizacją pracy, a także sztuczna inteligencja (AI) oraz systemy awizacji pojazdów ciężarowych (pozwalające na zmniejszenie kongestii w porcie). Planowany jest dalszy rozwój portu m.in. w zakresie budowy morskich farm wiatrowych, które są szansą dla produkcji zielonego wodoru. Krokiem milowym będzie pływający terminal LNG. Umożliwi on odbiór skroplonego gazu ziemnego dostarczanego drogą morską, a następnie przesłanie go do Krajowego Systemu Przesyłowego. Podczas sesji stwierdzono, że istnieje potrzeba znalezienia optymalnego poziomu kosztów transportu, który będzie akceptowalny dla klientów. Klienci wytwarzają presję na korzystanie z zielonej energii, ale jednocześnie nie są gotowi na związany z tym wzrost kosztów. W przyszłości armatorzy pływający po wodach krajów Unii Europejskiej będą zmuszeni do wykupywania pozwoleń na emisję dwutlenku węgla. Koszty ich zakupu prawdopodobnie zostaną przerzucone na klientów.

Po dyskusji zaprezentowano aktualizację dotyczącą zmian rozporządzenia sieci TEN-T. Rozbudowa sieci bazowej, zgodnie z założeniami do 2040 r., jest dużym wyzwaniem. Trzeba spełnić nowe wymagania w zakresie infrastruktury kolejowej (pełna elektryfikacja, prędkość 100–160 km/h, możliwość obsługi pociągów towarowych o długości 740 m), multimodalnych terminali transportowych, a także rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych. Ważnym elementem jest również integracja transportu morskiego z transportem drogowym oraz kolejowym. Następnie, Anne Jensen, koordynatorka Korytarza Transportowego Bałtyk–Adriatyk opowiedziała jak wygląda zarządzanie korytarzem i jak ważne jest całościowe spojrzenie na zachodzące w nim procesy. Istotnym elementem współpracy są spotkania z partnerami i wymiana doświadczeń. Rozmówczyni zwróciła uwagę na wzrost roli Polski i Węgier w korytarzach

transportowych po wybuchu wojny w Ukrainie. W opinii prelegentki do 2030 r. uda się osiągnąć wszystkie cele rozwoju korytarza Bałtyk–Adriatyk, a ewentualne opóźnienia będą niewielkie. Podczas panelu poruszono również temat Bursztynowego Kolejowego Korytarza Towarowego, łączącego Polskę, Słowację, Węgry i Słowenię. Południowy kraniec korytarza sięga portu Koper położonego nad Morzem Adriatyckim w Słowenii, natomiast północny prowadzi przez Warszawę do granicy polsko-białoruskiej w Terespolu. Zwrócono uwagę na wpływ tego korytarza na transport w Korytarzu Transportowym Bałtyk–Adriatyk. Korytarz Bursztynowy wzmacnia połączenia kolejowe pomiędzy wschodnią Polską i wschodnią Słowenią. Odgrywa również ważną rolę dla dostarczania wsparcia Ukrainie, a także stanowi wzmocnienie dla mobilności wojskowej Państw NATO z północy na południe Europy.

Podczas kolejnego panelu nakreślona została rola Węgier w korytarzach transportowych sieci TEN-T i międzynarodowych łańcuchach dostaw. Węgry, położone na skrzyżowaniu korytarzy (północ-południe, wschód-zachód) są integralną częścią sieci TEN-T. Ich geograficzne położenie zapewnia dostęp do globalnych szlaków transportowych oraz kluczowych rynków europejskich, co czyni je dobrym punktem dystrybucji towarów ze wschodu na zachód Europy, oraz przez „Nowy Jedwabny Szlak" – do wymiany handlowej z Azją. Wśród najważniejszych terminali intermodalnych tego kraju należy wymienić m.in. Győr-Gönyű i Záhony Port. Węgry odgrywają również znaczącą rolę w międzynarodowych łańcuchach dostaw – produkcję na Węgrzech prowadzą m.in. Audi, Mercedes-Benz, Opel oraz Suzuki. Wśród towarów importowych do Węgier znajdują się: maszyny i urządzenia, produkty chemiczne, surowce i paliwa. Natomiast w eksporcie z tego kraju dominują: pojazdy i ich komponenty, maszyny, a także produkty farmaceutyczne i rolne.

W panelu dotyczącym inteligentnego transportu miejskiego i jego roli w sieci TEN-T dyskutowano na temat perspektyw rozwoju mobilności miejskiej, w kontekście polityk Unii Europejskiej. Miasta będą pełniły ważną rolę w dojściu do neutralności klimatycznej: do 2030 r. sto z nich ma osiągnąć neutralność klimatyczną, a do 2025 r. wszystkie duże i średnie ośrodki miejskie, które są węzłami miejskimi w korytarzach sieci TEN-T, będą miały plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Plany Unii Europejskiej przewidują także, że do 2030 r. przynajmniej 30 milionów samochodów i 80 tys. ciężarówek będzie zeroemisyjnych. Założenia dotyczące miast związane są również z automatyczną mobilnością, transportem multimodalnym oraz zastąpieniem papierowych biletów elektronicznymi. W sieci bazowej TEN-T ważną rolę pełnią węzły miejskie (w Korytarzu Transportowym Bałtyk–Adriatyk jest ich 14). Podczas prezentacji przedstawiony został stan infrastruktury kolejowej w obrębie węzłów miejskich znajdujących się w korytarzu, a także rodzaje działań w nich realizowane. Szczególną rolę poświęcono rozwojowi transportu publicznego na przykładzie metropolii Poznań. Transport publiczny w miejskim obszarze funkcjonalnym Poznania opiera się na autobusach miejskich, tramwajach oraz kolei metropolitalnej. Kluczem do sprawnej organizacji przewozu osób było również utworzenie 53 węzłów przesiadkowych integrujących możliwie jak najwięcej

środków transportu zbiorowego i indywidualnego, umożliwiając jednocześnie pozostawienie samochodu lub roweru. W celu ułatwienia pasażerom korzystania z tych środków transportu uruchomiono wspólny bilet. W trakcie panelu rozmawiano również o wyzwaniach stojących przed miastami w zakresie mobilności miejskiej oraz roli samorządów miejskich w kształtowaniu transportu publicznego. Przy planowaniu rozwoju trzeba brać pod uwagę trendy w zakresie mobilności, np. zielone technologie, miasta 15-minutowe, smart city. Samorządy powinny być jednak ostrożne przy ich wdrażaniu. Niesie to za sobą ryzyko, ponieważ inwestycje miast w tym zakresie są zazwyczaj długoterminowe, natomiast technologie i idee ciągle ulegają zmianom. W warunkach konkurencyjności nie można jednak pomijać tych trendów. Samorządy miejskie, mając ograniczony budżet, ponoszą koszty np. zakupu floty transportu publicznego. Autobusy napędzane wodorem są kilkukrotnie droższe od tych napędzanych paliwami kopalnymi. Do tego należy wziąć pod uwagę koszty ich eksploatacji. Podano przykład Górnośląskiego Związku Metropolitalnego, który ze względu na koszty utrzymania wycofał się z kontraktu na tabor napędzany paliwem wodorowym. Zwrócono także uwagę na zmieniające się priorytety mieszkańców miast: dawniej były dla nich ważne miejsca parkingowe, a obecnie – zieleń miejska. Zasugerowano, że dużym ułatwieniem dla samorządów lokalnych w zakresie wdrażania innowacji byłaby pomoc ze strony władz rządowych, np. przez wsparcie finansowe oraz pomoc w magazynowaniu i przewozie paliw wodorowych. Sposobem na ograniczenie ryzyka związanego z wdrażaniem nowych technologii jest również korzystanie z doświadczeń innych samorządów.

20 października odbyła się wizyta studyjna w Terminalu Logistycznym w Győr-Gönyű, podczas której pracownicy obiektu opowiedzieli o jego funkcjonowaniu. Jest to jeden z trzech ogólnodostępnych portów nad Dunajem na Węgrzech, zajmujący powierzchnię ok. 123 ha. Terminal wyposażono w dwanaście stanowisk, z których jedno jest przystosowane do obsługi ładunków niebezpiecznych. Infrastruktura obiektu pozwala na obsługę towarów sypkich (np. zbóż), kontenerów oraz Ro-Ro (*roll-on/roll-off*) – w systemie przeładunku poziomego. Terminal jest własnością państwa, a jego zarządzaniem zajmuje się Dyrekcja Gospodarki Wodnej. Zlokalizowano go w sąsiedztwie: autostrady Wiedeń–Budapeszt, drogi krajowej nr 1 (Győr–Budapeszt) oraz kolei relacji Wiedeń–Budapeszt. Z ww. linii kolejowej poprowadzono osobne odgałęzienie prowadzące do terminalu. Przy wykorzystaniu środków unijnych stworzono zaporę na dopływie Dunaju pozwalającą na zarządzanie poziomem wody w rzece, a tym samym w porcie w terminalu. Jednocześnie przedmiotowa inwestycja przyczyniła się do ochrony środowiska przyrodniczego w otoczeniu miasta Győr, które było zagrożone niskim poziomem wody, spowodowanym przez wybudowanie zapory wodnej na terenie Słowacji oraz systemu elektrowni wodnych w Austrii. Dzięki stałemu monitorowaniu poziomu wody oraz jej przepływu, z czasem planowane jest zautomatyzowanie zapory w zakresie sterowania ilością spuszczanej wody do dalszego biegu Dunaju.

Dwa pierwsze zdjęcia są autorstwa Pana Sławomira Lewandowskiego. Zdjęcia pochodzą ze zbiorów Stowarzyszenia Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk–Adriatyk (www.bac.pl). Autorem trzeciego zdjęcia jest Pan Tomasz Wardak.

Fot. S. Lewandowski

Fot. S. Lewandowski

Fot. T. Wardak

Dariusz Piwowarczyk
Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, Oddział Terenowy w Siedlcach /
Mazovian Office of Regional Planning in Warsaw, Branch Office in Siedlce
e-mail: dpiwowarczyk@mbpr.pl

Tomasz Stanisławski
Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie / Mazovian Office of Regional Planning in Warsaw
e-mail: tstanislawski@mbpr.pl

Tomasz Wardak
Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie / Mazovian Office of Regional Planning in Warsaw
e-mail: twardak@mbpr.pl

CC BY SA

MAZOWIECKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO W WARSZAWIE ©

cytacja:
Piwowarczyk D., Stanisławski T., Wardak T., 2024, *Sprawozdanie z X Forum Korytarza Transportowego Bałtyk–Adriatyk (19–20 października 2023 r.)*, MAZOWSZE Studia Regionalne, 48, Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, Warszawa, s. 143–148, https://www.doi.org/10.21858/msr.48.07