

Kolejowe korytarze transportowe Organizacji Współpracy Kolei

Mirosław ANTONOWICZ¹

Streszczenie

Międzynarodowe korytarze transportowe są częścią globalnego systemu transportowego i stanowią ważny element działalności Organizacji Współpracy Kolei (OSŻD)². Działania związane z rozwojem przewozów w przestrzeni euroazjatyckiej są ukierunkowane na unowocześnienie i rozwój transportu kolejowego przez doskonalenie parametrów techniczno-eksploatacyjnych korytarzy w celu poprawy konkurencyjności kolei w przewozach ładunków w Azji i Europie. Te korytarze są szeroko wykorzystywane do planowania i organizowania kursowania pociągów kontenerowych w ruchu międzynarodowym między państwami członkowskimi OSŻD. Obecnie stale kursuje prawie 300 pociągów kontenerowych. Celem artykułu jest przedstawienie dotychczasowych działań w zakresie rozwoju korytarzy, roli i ich znaczenia w przewozach kolejowych na obszarze krajów członków organizacji współpracy Kolei (OSŻD). W artykule przedstawiono zagadnienia związane z rozwojem i przewozem ładunków w 13 międzynarodowych korytarzach transportu kolejowego z kolejowego obszaru euroazjatyckiego. Zwrócono uwagę na nowe rozwiązania dotyczące korytarzy oraz Nowy Jedwabny Szlak³ będący elementem szerszej inicjatywy chińskiej tzw. Koncepcji Inicjatywy Pasa i Szlaku. Jest to globalny plan infrastruktury opracowany w Chinach i wdrożony w ponad 100 krajach, głównie w krajach określanych jako rynki wschodzące (ang. *emerging markets*).

Słowa kluczowe: międzynarodowy korytarz transportowy, kolejowy korytarz transportowy, wskaźniki dla korytarzy transportowych, Nowy Jedwabny Szlak

1. Wstęp

Korytarze transportowe są dziś trwałym elementem kreującym politykę transportową i stanowią istotny element globalnej sieci transportowej. Korytarz transportowy jest ciągiem infrastruktury transportowej międzynarodowego znaczenia, wzdłuż którego przebiegają różne drogi transportowe (np. autostrada, linia kolejowa o odpowiednich parametrach techniczno-eksploatacyjnych), z rozmieszczonymi na nich węzłami transportowymi (np. centrami logistycznymi, terminalami intermodalnymi i portami morskimi) [4]. Z punktu widzenia działalności Organizacji Współpracy Kolei (OSŻD), istotne są korytarze o charakterze międzynarodowym. Przez korytarz międzynarodowy należy rozumieć część krajowego lub międzynarodowego systemu transportowego, który zapewnia przenoszenie znacznych potoków ru-

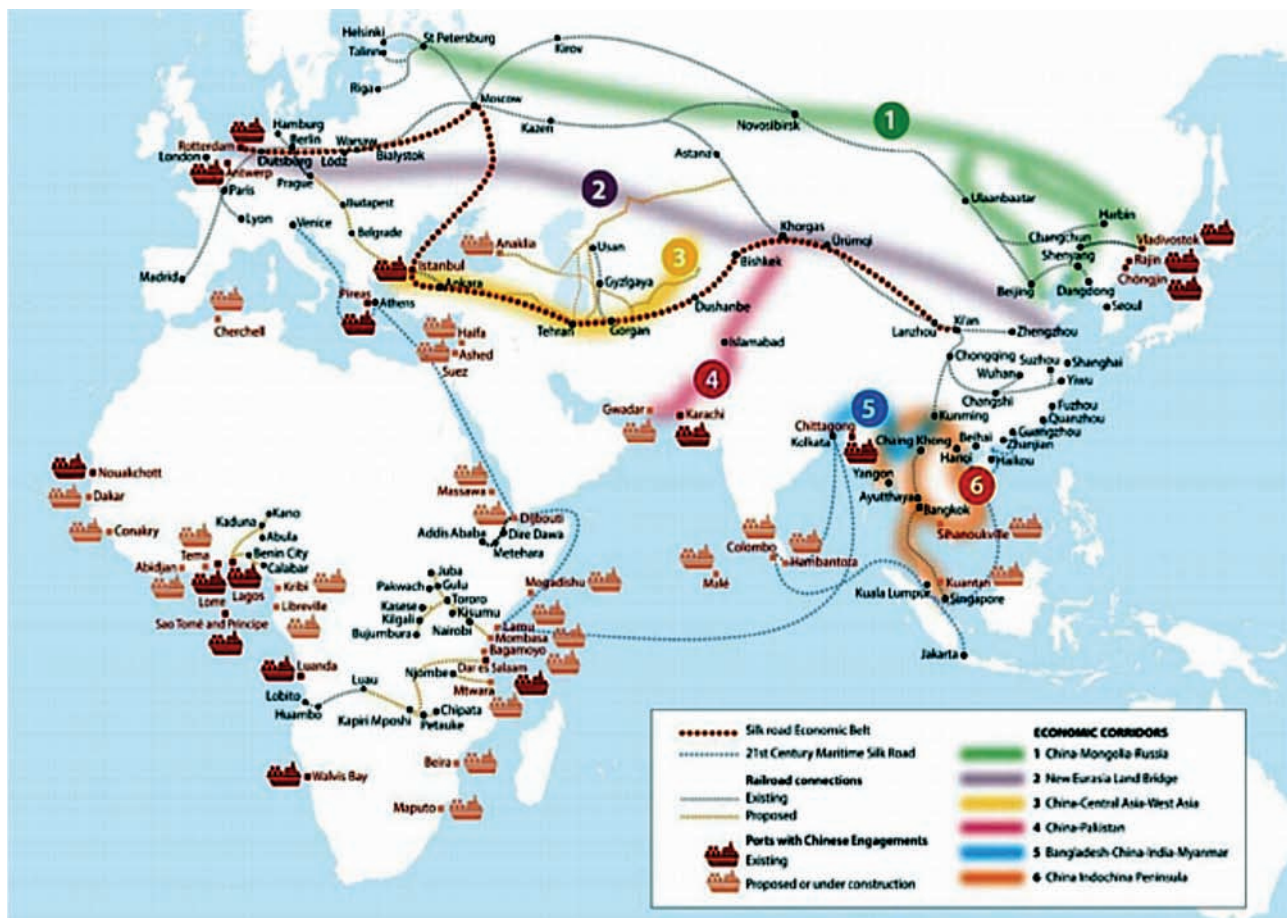
chu osób i ładunków między regionami geograficznymi, obejmuje obiekty infrastrukturalne oraz środki transportu wszystkich gałęzi transportu występujących w danym korytarzu, a także całościowy kształt warunków technologicznych, organizacyjnych i prawnych realizacji tych przewozów [11]. W związku z tym, inwestycje w korytarze transportowe należy traktować jako źródło aktywizacji współpracy gospodarczej państw i regionów, tym bardziej, że do cech wyróżniających korytarz transportowy należy między innymi rozbudowany potencjał gospodarczo-produkcyjny regionów zlokalizowanych na końcach korytarza lub możliwość zastosowania technologii przewozów multimodalnych⁴. Potwierdza to rozwój korytarzy transportowych między Azją i Europą oraz zainteresowanie wykorzystaniem korytarzy przez wiele organizacji międzynarodowych i państw, np. przez Chiny i Polskę [6, 7]. Chińskie plany, z podkreśleniem znacze-

¹ Prof. Akademii Leona Koźmińskiego, dr; Katedra Marketingu, Centrum Logistyki i Łańcuchów Dostaw Akademii Leona Koźmińskiego, Przewodniczący Organizacji Współpracy Kolei (OSŻD); e-mail: maaw@kozminski.edu.pl.

² OSŻD – Organizacja Współpracy Kolei z siedzibą w Warszawie, założona w 1956 roku w Bułgarii, zrzesza 27 państw członkowskich z Europy i Azji. Strategicznym celem organizacji jest rozwój międzynarodowej komunikacji kolejowej.

³ Koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku – trasa lądowa i morska, była przedstawiona przez Przewodniczącego ChRL Xi Jinpinga jesienią 2013 roku. Zakładała ona utworzenie sieci połączeń infrastrukturalnych, głównie korytarzy transportowych, pomiędzy ChRL i Europą – najważniejszym chińskim partnerem gospodarczym.

⁴ Przewozy multimodalne są to przewozy towarów przez co najmniej dwie różne gałęzie transportu.



Rys. 1. Inicjatywa chińska [13]

nia OSZD w rozwoju korytarzy i przewozów towarów wykorzystujących korytarze [3] przedstawia rysunek 1.

2. Przesłanki utworzenia kolejowych korytarzy transportowych OSZD

Ruch kolejowy pomiędzy państwami członkowskimi OSZD odznacza się znacznymi odległościami (od 5000 do 10 000 km i więcej) z podwójną zmianą szerokości toru przy ruchu w jednym kierunku (1435 mm – 1520 mm – 1435 mm) oraz wieloma przejściami granicznymi na trasie. Ponadto, organizacja przewozów na trasach między Europą oraz Azją jest regulowana przepisami i zasadami, które w pewnym stopniu odbiegają od obowiązujących w Europie zachodniej⁵. Głównym

kierunkiem działalności organizacji jest rozwój i doskonalenie międzynarodowego transportu kolejowego, przede wszystkim w komunikacji między Europą i Azją, z uwzględnieniem transportu kombinowanego [8].

W ramach działalności organizacji OSZD wykonano wiele działań, umożliwiających opracowanie dokumentu pt. „Korytarze transportowe OSZD i ich parametry”, będącego elementem integrującym systemy kolejowe z przestrzeni euroazjatyckiej z systemem korytarzy paneuropejskich. W pracach wzięli udział eksperci ze wszystkich krajów członkowskich OSZD. Podczas opracowywania schematu głównych linii kolejowych (korytarzy) wykorzystano materiały paneuropejskich korytarzy transportowych przyjęte na Krete, w Helsinkach i w Petersburgu, materiały dotyczące korytarza TRACECA⁶ oraz trasy Kolei Transazjatyckiej opracowane przez UNESCAP⁷.

⁵ Umowa o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (SMGS).

⁶ TRACECA to międzynarodowy program transportowy z udziałem Unii Europejskiej i 12 państw członkowskich regionu Europy wschodniej, Kaukazu i Azji Środkowej. Celem programu jest wzmocnienie stosunków gospodarczych, handlu i transportu w regionach basenu Morza Czarnego, Kaukazu Południowego i Azji Środkowej.

⁷ Komisja Gospodarczo-Społeczna Organizacji Narodów Zjednoczonych dla Azji i Pacyfiku. Jest jedną z pięciu komisji regionalnych podległych jurysdykcji Rady Ekonomiczno-Społecznej Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Przy opracowywaniu siedmiu kolejowych korytarzy transportowych posługiwano się pojęciem kolejowego korytarza transportowego jako zespołu kolei naziemnych i przepraw kolejowo-wodnych z nowoczesnym wyposażeniem technicznym, mającego na celu koncentrację w nich międzynarodowego ruchu tranzytowego z najkrótszymi terminami dostaw towarów i pasażerów, wysokimi wskaźnikami operacyjnymi i ekonomicznymi [8]. Dokonano podziału korytarzy na trzy kategorie:

- korytarze kierunku równoleżnikowego (Wschód – Zachód),
- korytarze kierunku południkowego (Północ – Południe),
- korytarze zajmujące pozycję pośrednią między korytarzami kierunków równoleżnikowych i południkowych.

Do podstawowych wymagań stawianych korytarzom zaliczono [1]:

- korytarz powinien przebiegać po głównej trasie linii kolejowej, wzdłuż której jest lub będzie wykonywana duża liczba międzynarodowych przewozów towarów i osób,
- korytarze muszą odpowiadać międzynarodowym parametrom technicznym lub muszą być zmodernizowane zgodnie z wymaganiami Umowy Euro-

pejskiej o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC),

- korytarz powinien przebiegać przez terytorium kilku państw,
- trasa korytarza powinna przebiegać jak najkrótszą drogą między centrami tworzenia potoków towarowych i centrami ich odbioru końcowego.

Obecnie w przestrzeni euroazjatyckiej w ramach OSŻD funkcjonuje 13 korytarzy transportowych. Geograficznie obejmują prawie wszystkie kraje członkowskie OSŻD z zachodu na wschód i z północy na południe (rys. 2). W latach od 1996 do 2001, w toku przeprowadzonych prac, Organizacja Współpracy Kolei przeanalizowała parametry geograficzne, techniczne, operacyjne i techniczne 13 korytarzy oraz zebrała i przeanalizowała dane na temat infrastruktury i przejść granicznych, a także zbadała sposoby ulepszenia technologii transportu towarowego. Efektem tych prac było opracowanie kompleksowych działań w celu poprawy organizacji międzynarodowego transportu kolejowego wzdłuż korytarzy transportowych w komunikacji między Europą i Azją.

Zainteresowane kraje podpisały Memorandum⁸ w sprawie współpracy i rozwoju korytarzy. Stało się ono podstawą do skoordynowanych działań państw w zakresie reorganizacji i modernizacji odpowiednich



Rys. 2. Korytarze transportowe OSŻD [7]

⁸ Memorandum o współpracy przy rozwoju 13 euroazjatyckich korytarzy kolejowych podpisano w czerwcu 2013 roku przez kraje członkowskie OSŻD.

linii kolejowych. Głównymi celami działań wynikających z Memorandum były między innymi:

- współpraca w monitorowaniu potoków towarowych oraz we wdrażaniu kompleksowych działań na rzecz doskonalenia przewozów i rozwoju korytarza;
- wymiana informacji o stanie infrastruktury korytarza kolejowego oraz dążenie do skoordynowanych działań w celu jej rozwoju;
- stosowanie wzajemnie korzystnych i ekonomicznie konkurencyjnych warunków taryfowych wspierających wdrożenie kombinowanych i multimodalnych przewozów towarowych w korytarzu.

3. Podstawowe wskaźniki analityczne dla korytarzy transportowych w 2019 r.

Organizacja i rozwój transportu kolejowego w korytarzach OSŻD w znaczący sposób umożliwiają usprawnienie przekraczania granicy zarówno z technicznego, prawnego, jak i administracyjnego punktu widzenia, a tym samym znacznie skracają czas postoju pociągów na granicach i w rezultacie ogólny czas przejazdów. Należy również zwrócić uwagę na ciągłe podejmowanie działań inwestycyjnych, mających na celu poprawę stanu technicznego korytarzy, w tym przywrócenie pierwotnych parametrów eksploatacyjnych, ogólną poprawę stanu technicznego nawierzchni kolejowej i modernizację połączeń w celu dostosowania odcinków korytarzy do wymaganej prędkości.

Dla każdego korytarza opracowano dokumentację szczegółowo określającą jego parametry eksploatacyjne, przejścia graniczne, zdolności przepustowe, potrzeby i plany dalszego rozwoju. W tym celu dla każdego korytarza podpisano „Memorandum o współpracy w zakresie technicznego, operacyjnego i handlowego rozwoju korytarza kolejowego OSŻD”, które zobowiązuje jego uczestników do zapewnienia stosownych warunków do utrzymania i rozwoju danego korytarza. Korytarze charakteryzują się różnymi parametrami i wykonywaną na nich pracą eksploatacyjną. Podstawowe parametry, charakteryzujące trzynaście korytarzy OSŻD przedstawiają dane analityczne. Szczególnie istotne są te korytarze OSŻD, które przebiegają przez terytorium Polski.

Podstawowe parametry charakteryzujące 13 korytarzy OSŻD

- Korytarz nr 1 (TRANSSIB) jest najdłuższym korytarzem transportowym na świecie, przebiega przez terytorium Polski, Łotwy, Litwy, Estonii, Białorusi, Rosji, Kazachstanu, Uzbekistanu, Chin, Mongolii i Korei Północnej. Jego całkowita długość z odgałęzzeniami wynosi 25 210 km (tabl. 1).

Tablica 1

Parametry charakteryzujące korytarz 1 [8]

Kraj	Długość odcinka [km]	Przewozy towarowe [tys.-nettotonokilometry]	Natężenie ruchu [tys. tkm na 1 km]
Białoruś	856	17 448 255	20 383
Kazachstan	1 753	26 472 511	15 101
Chiny	3 717	182 001 022	48 964
Łotwa	1 017	12 856 093	12 641
Litwa	316	986 773	3 123
Mongolia	1 532	619 875	405
Polska	682	7 549 093	11 069
Rosja	15 181	1 107 877 244	72 978
Uzbekistan	23	302 934	13 171
Estonia	133	422 074	3 173
Ogółem	25 210	1 356 535 874	53 809

[Opracowanie własne].

- Korytarz nr 2 przebiega na terytorium Rosji, Kazachstanu, Chin i Wietnamu. Długość korytarza wraz z odgałęzzeniami wynosi 13 869 km (tabl. 2).

Tablica 2

Parametry charakteryzujące korytarz 2 [8]

Kraj	Długość odcinka [km]	Przewozy towarowe [tys.-nettotonokilometry]	Natężenie ruchu [tys. tkm na 1 km]
Wietnam	156	53 890	345
Kazachstan	3 625	79 469 765	21 923
Chiny	7 438	391 865 565	52 684
Rosja	2650	162 837 786	61 448
Ogółem	13 869	634 227 006	45 730

[Opracowanie własne].

- Korytarz nr 3 przebiega przez terytorium Polski, Ukrainy i Rosji. Długość tego korytarza wynosi 2 227 km (tabl. 3).

Tablica 3

Parametry charakteryzujące korytarz 3 [8]

Kraj	Długość odcinka [km]	Przewozy towarowe [tys.-nettotonokilometry]	Natężenie ruchu [tys. tkm na 1 km]
Polska	679	6 669 554	9 823
Rosja	482	9 203 904	19 095
Ukraina	1 066	18 668 756	17 513
Ogółem	2 227	34 542 214	15 511

[Opracowanie własne].

- Korytarz nr 4 przebiega przez terytorium Czech, Słowacji, Polski, Węgier i Ukrainy. Całkowita długość korytarza z uwzględnieniem odgałęzień wynosi 2693 km (tabl. 4).

Tablica 4

Parametry charakteryzujące korytarz 4 [8]

Kraj	Długość odcinka [km]	Przewozy towarowe [tys.-nettotonokilometry]	Natężenie ruchu [tys. tkm na 1 km]
Węgry	65	867 177	13 341
Polska	490	2 165 908	4420
Słowacja	847	21 704 060	25 625
Ukraina	6	36 418	6070
Czechy	1 285	8 594 320	6688
Ogółem	2 693	33 367 883	12 391

[Opracowanie własne].

- Korytarz nr 5 jest zlokalizowany na terytorium Węgier, Słowacji, Ukrainy, Rosji, Kazachstanu, Gruzji, Azerbejdżanu, Mołdawii, Chin i Kirgistanu. Całkowita długość korytarza z odgałęzieniami wynosi 22 528 km (tabl. 5).

Tablica 5

Parametry charakteryzujące korytarz 5 [8]

Kraj	Długość odcinka [km]	Przewozy towarowe [tys.-nettotonokilometry]	Natężenie ruchu [tys. tkm na 1 km]
Azerbejdżan	680	4 866 953	7 157
Węgry	1 695	15 546 110	9 172
Gruzja	447	2 628 129	5 879
Kazachstan	5 759	101 243 255	17 580
Chiny	4 442	279 670 730	67 293
Kirgistan	324	867 882	2 679
Mołdawia	209	174 922	837
Rosja	5 299	306 757 609	57 890
Słowacja	549	13 987 456	25 478
Ukraina	3 124	69 307 771	22 950
Ogółem	22 528	795 050 817	35 913

[Opracowanie własne].

- Korytarz nr 6 przebiega przez Czechy, Słowację, Węgry, Rumunię, Serbię, Bułgarię, Grecję, Turcję, Iran i Turkmenistan. Całkowita długość korytarza wraz z odgałęzieniami wynosi 10 054 km (tabl. 6).

Tablica 6

Parametry charakteryzujące korytarz 6 [8]

Kraj	Długość odcinka [km]	Przewozy towarowe [tys.-nettotonokilometry]	Natężenie ruchu [tys. tkm na 1 km]
Bułgaria	1 402	712 926	509
Węgry	1 722	10 477 108	14 511
Rumunia	1 349	7 159 871	5 308
Słowacja	220	6 714 716	30 521
Czechy	452	4 436 483	9 815
Ogółem	5 145	29 501 104	5 734

[Opracowanie własne].

- Korytarz nr 7 przebiega przez terytorium Polski i Ukrainy. Długość korytarza wynosi 1551 km (tabl. 7).

Tablica 7

Parametry charakteryzujące korytarz 7 [8]

Kraj	Długość odcinka [km]	Przewozy towarowe [tys.-nettotonokilometry]	Natężenie ruchu [tys. tkm na 1 km]
Polska	612	4 509 820	7 369
Ukraina	939	22 317 660	23 767
Ogółem	1 551	26 827 480	17 297

[Opracowanie własne].

- Korytarz Nr 8 łączy ze sobą Ukrainę, Rosję, Kazachstan, Uzbekistan i Turkmenistan. Wraz z odgałęzieniami długość całkowita korytarza wynosi 4848 km (tabl. 8).

Tablica 8

Parametry charakteryzujące korytarz 8 [8]

Kraj	Długość odcinka [km]	Przewozy towarowe [tys.-nettotonokilometry]	Natężenie ruchu [tys. tkm na 1 km]
Kazachstan	1 395	18 683 744	13 393
Rosja	1 199	25 563 445	21 320
Uzbekistan	1 290	3 080 086	2 388
Ukraina	964	28 856 418	37 721
Ogółem	4 848	76 183 693	15 714

[Opracowanie własne].

- Korytarz nr 9 jest położony na terytorium Białorusi, Litwy i Rosji. Długość tego korytarza z odgałęzieniami liczy 863 km (tabl. 9).

Tablica 9

Parametry charakteryzujące korytarz 9 [8]

Kraj	Długość odcinka [km]	Przewozy towarowe [tys.-nettotonokilometry]	Natężenie ruchu [tys. tkm na 1 km]
Białoruś	164	3 977 172	24 251
Litwa	548	13 361 951	24 383
Rosja	151	1 427 183	10 194
Ogółem	863	18 766 306	22 026

[Opracowanie własne].

- Korytarz nr 10 przebiega przez terytorium Gruzji, Azerbejdżanu, Turkmenistanu, Uzbekistanu, Kirgistanu, Tadżykistanu, Kazachstanu (część naziemna), z wykorzystaniem przepraw promowych z Bułgarii, Rumunii i Ukrainy do gruzińskich portów morskich (Poti, Batumi), a także z Baku (Azerbejdżan) do Turkmenistanu i Aktau (Kazachstan). Całkowita długość korytarza wraz z trasami promowymi wynosi 11 512 km (tabl. 10).

Tablica 10

Parametry charakteryzujące korytarz 10 [8]

Kraj	Długość odcinka [km]	Przewozy towarowe [tys.-nettotonokilometry]	Natężenie ruchu [tys. tkm na 1 km]
Azerbejdżan	501	3 528 675	7 043
Bułgaria	2	11 165	5 583
Gruzja	447	2 628 129	5 879
Kazachstan	6 599	102 843 606	15 585
Kirgistan	324	867 882	2 679
Tadżykistan	630	231 745	368
Uzbekistan	2 195	14 658 397	6 678
Ukraina	9	22 896	2 544
Ogółem	10707	124 792 495	11 655

[Opracowanie własne].

- Korytarz nr 11 przebiega przez terytorium Rosji, Azerbejdżanu i Iranu. Całkowita długość korytarza z odgałęzieniami wynosi 7690 km (tabl. 11).
- Korytarz nr 12 przebiega przez Mołdawię, Rumunię i Bułgarię. Całkowita długość korytarza wynosi 1416 km (tabl. 12).
- Korytarz 13 przebiega przez terytorium Polski, Łotwy, Estonii i Rosji. Długość korytarza wynosi 1360 km (tabl. 13).

Tablica 11

Parametry charakteryzujące korytarz 11 [8]

Kraj	Długość odcinka [km]	Przewozy towarowe [tys.-nettotonokilometry]	Natężenie ruchu [tys. tkm na 1 km]
Azerbejdżan	504	2 084 496	4 136
Rosja	5722	141 987 779	24 814
Ogółem	6226	144 072 275	23 140

[Opracowanie własne].

Tablica 12

Parametry charakteryzujące korytarz 12 [8]

Kraj	Długość odcinka [km]	Przewozy towarowe [tys.-nettotonokilometry]	Natężenie ruchu [tys. tkm na 1 km]
Bułgaria	548	313 840	573
Mołdawia	216	204 181	945
Rumunia	537	3 043 664	3 806
Ukraina	115	110	962
Ogółem	1416	2 672 267	1 887

[Opracowanie własne].

Tablica 13

Parametry charakteryzujące korytarz 13 [8]

Kraj	Długość odcinka [km]	Przewozy towarowe [tys.-nettotonokilometry]	Natężenie ruchu [tys. tkm na 1 km]
Łotwa	242	767 182	3170
Litwa	165	282 251	1711
Polska	355	1 945 729	5481
Rosja	174	7 098 695	40 797
Estonia	424	1 650 147	3892
Ogółem	1360	11 744 004	8635

[Opracowanie własne].

Przedstawiona analiza potwierdza duże znaczenie wszystkich korytarzy w rozwoju przewozów towarowych. Należy podkreślić, że w korytarzu transportowym Azja – Europa (korytarz 1 i korytarz 10), mają miejsce duże przewozy towarowe Rosji, Chin i Kazachstanu. Jest to istotne ze względu na to, że te przewozy są dokonywane przez Polskę główną odnogą Kolejowego Nowego Jedwabnego Szlaku wraz z rozwojem korytarzy w ramach koncepcji TMTM⁹ i przewozów Indii oraz Iranu [5]. Korytarze przewozowe przedstawiono na rysunkach 3 i 4.

⁹ Korytarz TMTM utworzono w 2014 roku w celu zapewnienia połączenia transportowego pomiędzy Chinami i Europą przez Kazachstan, Azerbejdżan, Gruzję, Turcję / Ukrainę. Powstające Stowarzyszenie Międzynarodowej Trasy Transkaspiskiej TMTM obejmie koleje Ukrainy, Azerbejdżanu, Gruzji, Kazachstanu, Kirgistanu, Turkmenistanu, Turcji, Chin i Polski.



Rys. 3. Korytarz TMTM [9]

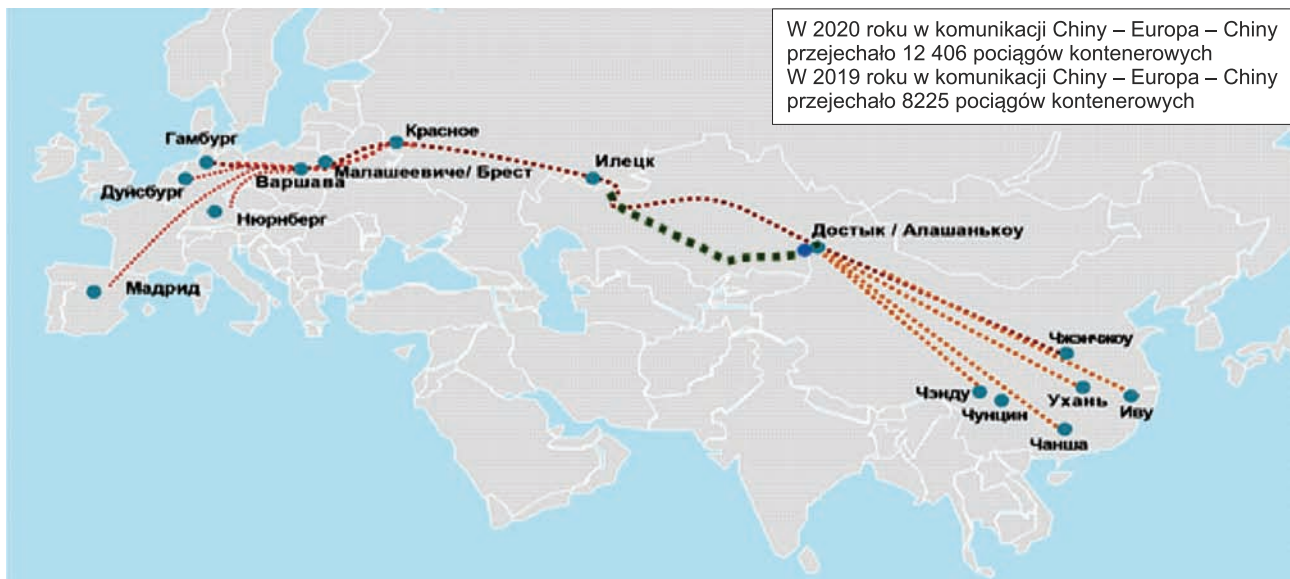


Rys. 4. Korytarz z Iranu [9]

Wymiana handlowa pomiędzy Wschodem i Zachodem jest jednym z głównych czynników determinujących rozwój przewozów towarowych także z wykorzystaniem transportu kolejowego [10]. Według danych Eurostat, wartość dwustronnej wymiany handlowej w 2019 r. wyniosła 644,4 mld euro. Chiński eksport do Unii w 2019 r. był wart 419,2 mld euro i był wyższy o 6,1% niż w 2018 r., natomiast wartość importu z krajów UE do Chin wyniosła 225,5 mld euro, co stanowiło wzrost o 6,6% RdR. Spośród członków UE jedynie trzy kraje: Finlandia, Irlandia i Niemcy odnotowały nadwyżkę w wymianie towarowej z Chinami, natomiast obroty towarowe Polski z Chinami w 2019 r. osią-

gnęły wartość 35 585 mln USD. W 2019 roku, wartość chińskiego importu do Polski wzrosła o ponad 2,1 mld USD, czyli o 4,3%, podczas gdy wartość polskiego eksportu do Chin wzrosła o niecałe 500 mln USD, czyli o 18,9%. Deficyt dwustronnej wymiany towarowej powiększył się do rekordowego poziomu 29 646 mln USD. Chiny są drugim, największym partnerem importowym Polski, lecz dopiero dwudziestym rynkiem pod względem wartości polskiego eksportu [13].

Mimo złożonych warunków związanych z pandemią koronawirusa nie dziwią dynamicznie rozwijające się przewozy kontenerowe na Nowym Jedwabnym Szlaku, co przedstawiono na rysunku 5.



Rys. 5. Kolejowy Jedwabny Szlak [2]

Reasumując, idea Jedwabnego Szlaku jest zarówno obecnie, jak i w przyszłości niezwykle ważna między innymi dla rozbudowy infrastruktury i handlu [12].

4. Prace nad aktualizacją i rozwojem korytarzy OSŻD

Ponieważ pod wpływem wielu czynników geografia szlaków transportowych stale zmienia się, OSŻD dostosowuje i doskonali strategię rozwoju dotyczącą komunikacji międzykontynentalnej wzdłuż głównych szlaków kolejowych. Przykładem jest Program działań, który przewiduje tworzenie, realizację oraz monitorowanie Kompleksowych Planów Poprawy Transportu i Rozwoju Korytarzy Transportowych w ramach Komisji OSŻD ds. Polityki Transportowej i Strategii Rozwoju.

Kompleksowe plany działań na rzecz dalszego rozwoju infrastruktury kolejowej wraz ze wskaźnikami techniczno-eksploatacyjnymi i paszportami wszystkich 13 korytarzy zostały już zatwierdzone. Opisują one działania mające na celu rozwój infrastruktury kolejowej dla każdego odcinka korytarza i pokazują postęp ich realizacji, a także prezentują porównawczą dynamikę zmian wielkości przewozów ładunków, jaką uzyskano w wyniku realizacji tych działań. Wskaźniki techniczno-eksploatacyjne wraz z paszportami pokazują wyposażenie techniczne i wąskie gardła korytarza dla każdego odcinka, podawana jest także charakterystyka terminali, przejść granicznych oraz system prawa przewozowego i taryfy.

Zgodnie z decyzją¹⁰, dokonano zmian w Kompleksowych Planach Poprawy Transportu i Rozwoju Korytarzy Transportu Kolejowego OSŻD nr 2, 5, 8, 10 do 2020 roku, z uwzględnieniem dodania nowych linii. Podjęto również kwestię przygotowania nowych Kompleksowych Planów Poprawy Transportu i Rozwoju Korytarzy Transportowych OSŻD nr 1–13 do 2030 roku, z uwzględnieniem krajowych programów rozwoju transportu kolejowego. Rozważając to zagadnienie zdecydowano, że te prace należy rozpocząć po przygotowaniu dokumentu, który będzie regulował kwestie sporządzania i wypełniania nowych Kompleksowych Planów. W tym celu eksperci z krajów członkowskich OSŻD rozpoczęli i kontynuują prace nad opracowaniem projektu Fiszki pt. „Zasady tworzenia i wypełniania paszportu techniczno-eksploatacyjnego kolejowego korytarza transportowego OSŻD”.

Należy zwrócić uwagę, że główne działania przewidziane w Planie Kompleksowym są realizowane przez kraje członkowskie OSŻD we własnym zakresie, a przez państwa członkowskie UE przy wsparciu Unii Europejskiej. Od 2010 r. do chwili obecnej, organizowany jest monitoring w zakresie Kompleksowych Planów Korytarzy Transportowych.

5. Podsumowanie

Aktywne wykorzystanie kolejowych korytarzy transportowych OSŻD w praktyce przewozów międzynarodowych, umożliwi lepsze planowanie przewozów, znacząco ułatwia przekraczanie granic międ-

¹⁰ Decyzja XLVII sesji Narady Ministrów OSŻD (4–7 czerwca 2019 r., Taszkent, Republika Uzbekistanu).

dzy systemami kolejowymi o różnych standardach prawnych i technicznych, skraca czas przewozów i poprawia współdziałanie między różnymi rodzajami transportu w ruchu multimodalnym, co ostatecznie przyczynia się do wzrostu wydajności, konkurencyjności i atrakcyjności transportu kolejowego. W efekcie, mimo trudnych warunków, przewozy towarowe w krajach OSŻD w 2020 roku utrzymały poziom przewozów powyżej 5 mld ton (rys. 6). Głównym czynnikiem konkurencyjności jest szybkość i terminowość dostaw towarów. Obecnie pociągi kontenerowe mogą pokonywać ponad 1000 km na dobę. Sprzyja to rozwojowi usług tranzytowych. Podstawowe trasy i kierunki to przewozy w relacjach Azja – Europa – Azja.

Literatura

1. Antonowicz M.: *Organizacja Współpracy Kolei-65 lat*, Железные Дороги Мира, 2021, nr 4, s. 20–24.
2. Asrajewa Z.: *Информация о результатах работы Комиссии по грузовому транспорту*, Warszawa, kwiecień 2021.
3. Джаним Д.: *Роль ОСЗД в развитии международных железнодорожных грузовых перевозок между Китаем и Европой*, Направления стратегического развития железнодорожного транспорта стран-членов ОСЗД, Warszawa, 2016, s. 15–25.
4. Engelhardt J.: *Sektor kolejowy w polityce transportowej Unii Europejskiej*, Wydawnictwo edu-LIBRI, Kraków, 2018 s. 85.
5. Hosein A.: *Ближний Восток как стратегический мост для коридоров восток-запад и север-юг, Стим-практика повышения эффективности международных железнодорожных перевозок на евразийском пространстве*, OSŻD Warszawa, 2014, s. 20–31.
6. Jakóbowski J., Popławski K., Kaczmarski M.: *Kolejowy Jedwabny Szlak*, Ośrodek Studiów Wschodnich, Warszawa 2018, s. 34 i następne.
7. Jakóbowski J.: *Poland and the Silk Railroad: a connectivity new bridge between China and the European Union*, China Investment, Issue 21, November 2018.
8. Materiały wewnętrzne OSŻD, Warszawa, 2021.
9. Materiały wewnętrzne Spółki PKP LHS.
10. Słota-Lipińska A.: *Korytarze Transportowe Zachód – Wschód w: Europa – Azja Gospodarka Transport pod red. L. Mindura*, Instytut Logistyki i Magazynowania: Eksperti w logistyce i cyfrowej gospodarce, Poznań, 2007, s. 63–96.
11. Wielędek A.: *Korytarze transportowe*, w: *Technologie Transportowe pod red. L. Mindury*, Instytut Technologii Eksploatacji – Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa – Radom, 2014, s. 695.
12. Wieszczycka W., Rybicka M., Hubner W.: *Liderzy Azji i tradycje Szlaku Jedwabnego w nowej architekturze świata*, w: *Azja XXI wieku i renesans Szlaku Jedwabnego*, Vistula, Warszawa, 2016, s. 23–80.
13. Własne materiały analityczno-informacyjne [materiały niepublikowane], Warszawa, 2020.



Rys. 6. Wielkości przewozu towarów w krajach OSŻD [8]