



Konferencja
Nowa Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T) dla gospodarki i
społeczeństwa

Options and Needs for Extending the Baltic – Adriatic
Corridor

Możliwości i Potrzeby Rozszerzenia Korytarza Bałtyk –
Adriatyk



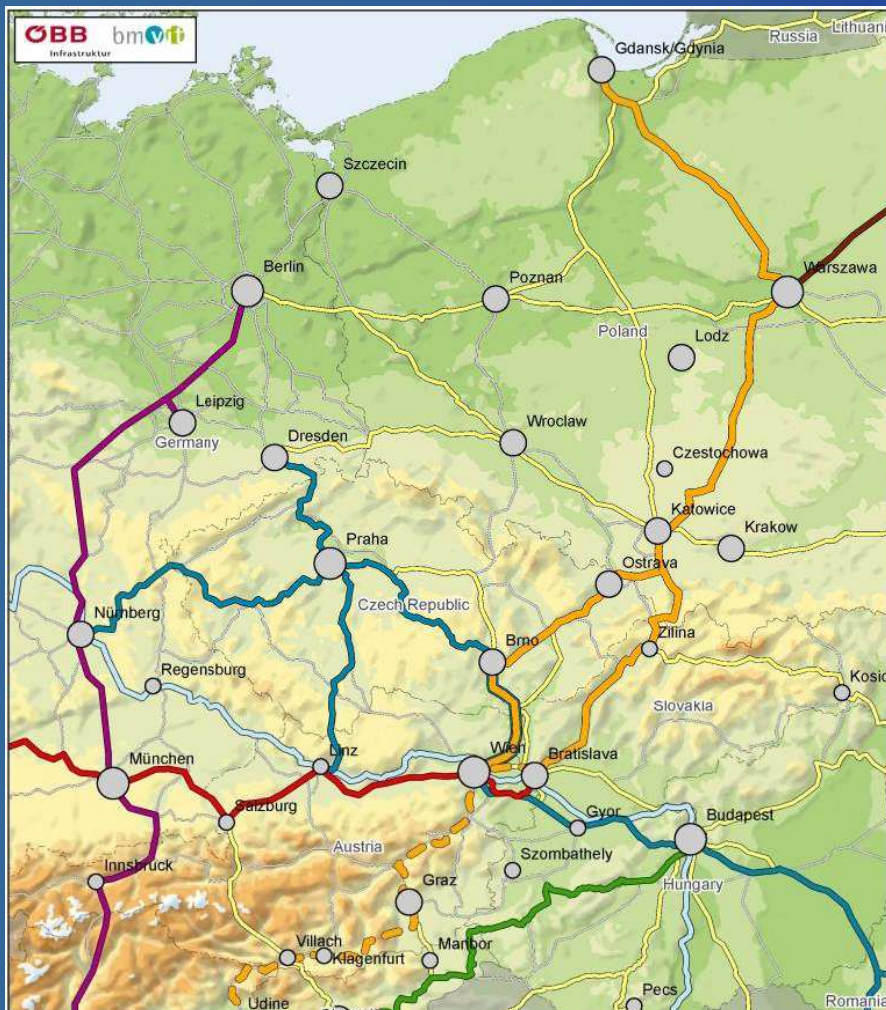
*Prof. Adam K. Prokopowicz, Ph. D., The Global Innovation and Logistics Institute,
Corpus Christi, Washington D.C., Basel.*

akprok@globalinnovation.org

Korytarz Bałtyk – Adriatyk

- Sieć Transeuropejskiego Transportu (TEN-T)
- Kolejowy projekt priorytetowy 23:
 - Gdańsk – Warszawa – Katowice – Brno/Zilina – Bratysława – Wiedeń
 - Wiedeń – Graz – Klagenfurt/Villach – Udine – Triest/Wenecja – Bolonia/Ravenna
- Jeden z najważniejszych korytarzy Północ – Południe
- Najbardziej na wschód przebiegające połączenie korytarzowe przez Alpy łączące Morze Bałtyckie i Adriatyk.
- Podniesienie jakości połączeń kolejowych

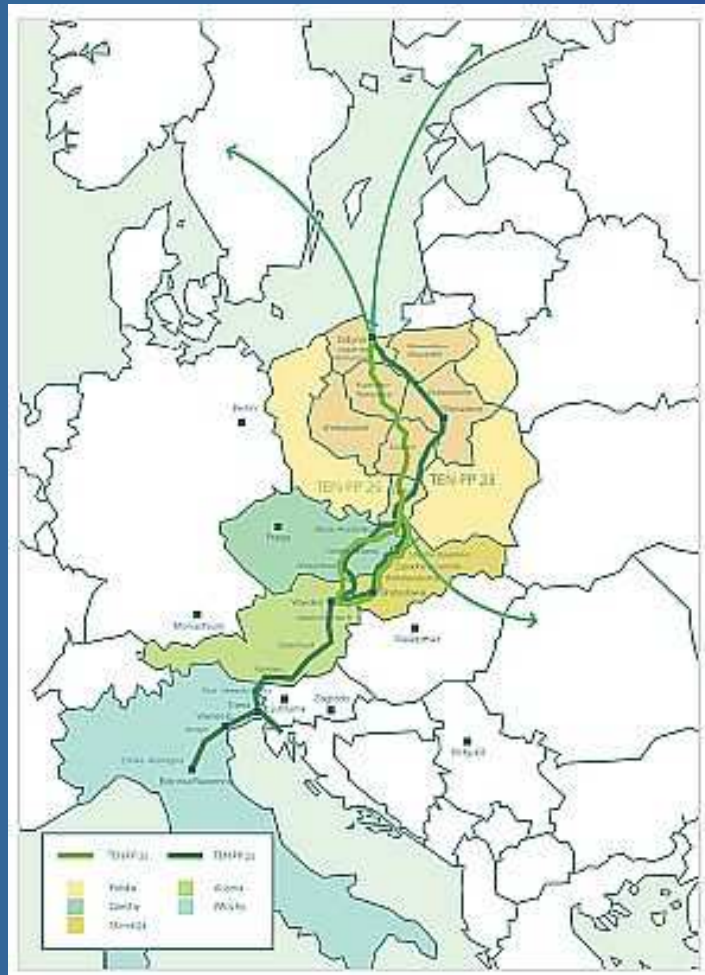
Korzyści z rozwoju korytarza Bałtyk – Adriatyk



- *Połączenia (skrzyżowania) z:*
 - *7 z 10 Pana-europejskich Korytarzy*
 - *6 z 30 priorytetowych linii TEN-T*
- *Możliwości do rozwoju rzeczywistego i efektywnego systemu intermodalnych przewozów kolejowych*



Intermodalne przewozy kolejowe w korytarzu Bałtyk – Adriatyk



- Perspektywa kolejowych przewozów intermodalnych
- Perspektywa przewozów pasażerskich
- Perspektywa portów i linii oceanicznych

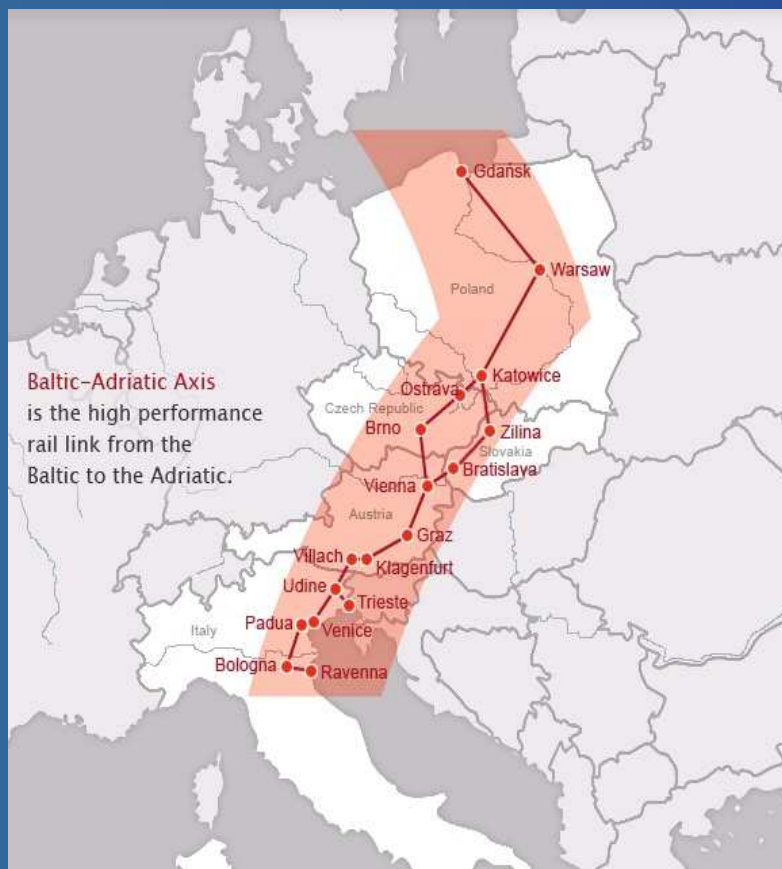
Intermodalne przewozy kolejowe w korytarzu Bałtyk – Adriatyk

- *Korytarz stwarza możliwość kolejowych przewozów intermodalnych pomiędzy portami: Triest, Wenecja, Ravenna, Koper, Gdańsk, Gdynia.*
- *Jaki jest praktyczny potencjał dla tych przewozów?*
- *Porty Adriatyku i Bałtyku obsługują Centralną Europę – współpraca czy konkurencja?*
- *Czy dopuszczenie długich pociągów intermodalnych (ok. 1 km długości) może pomóc w stworzeniu efektywnych przewozów intermodalnych w tym korytarzu?*
- *Jakie są potrzeby infrastrukturalne?*
- *Korytarz może być ale czy będą przewozy?*

Pasażerskie przewozy kolejowe w korytarzu Bałtyk – Adriatyk

- *Korytarz stwarza znaczące możliwości rozwoju transportu pasażerskiego*
- *Liczne aglomeracje miejskie, atrakcje turystyczne*
- *Mieszkańcy będą mieli lepszy dostęp do infrastruktury kolejowej*
- *Jaki typ usług kolejowych jest najlepszy dla wykorzystania tego potencjału?*
 - *Standard 160 km/h*
 - *Szybkie pociągi 200 km/h*
 - *Szybkie pociągi ponad 250 km/h*
- *Dlaczego sieć szybkich pociągów nie jest rozwijana na terenie Centralnej i Wschodniej Europy (CEE) w tym w korytarzu Bałtyk Adriatyk?*
 - *Co ogranicza wprowadzenie tych pociągów w CEE?*
 - *Czy to problem systemu finansowania transportu kolejowego w Europie?*
 - *Czy to jest problem systemowy wdrażania Polityki Spójności ?*

Różne koncepcje i pomysły na wykorzystanie Korytarza Bałtyk – Adriatyk



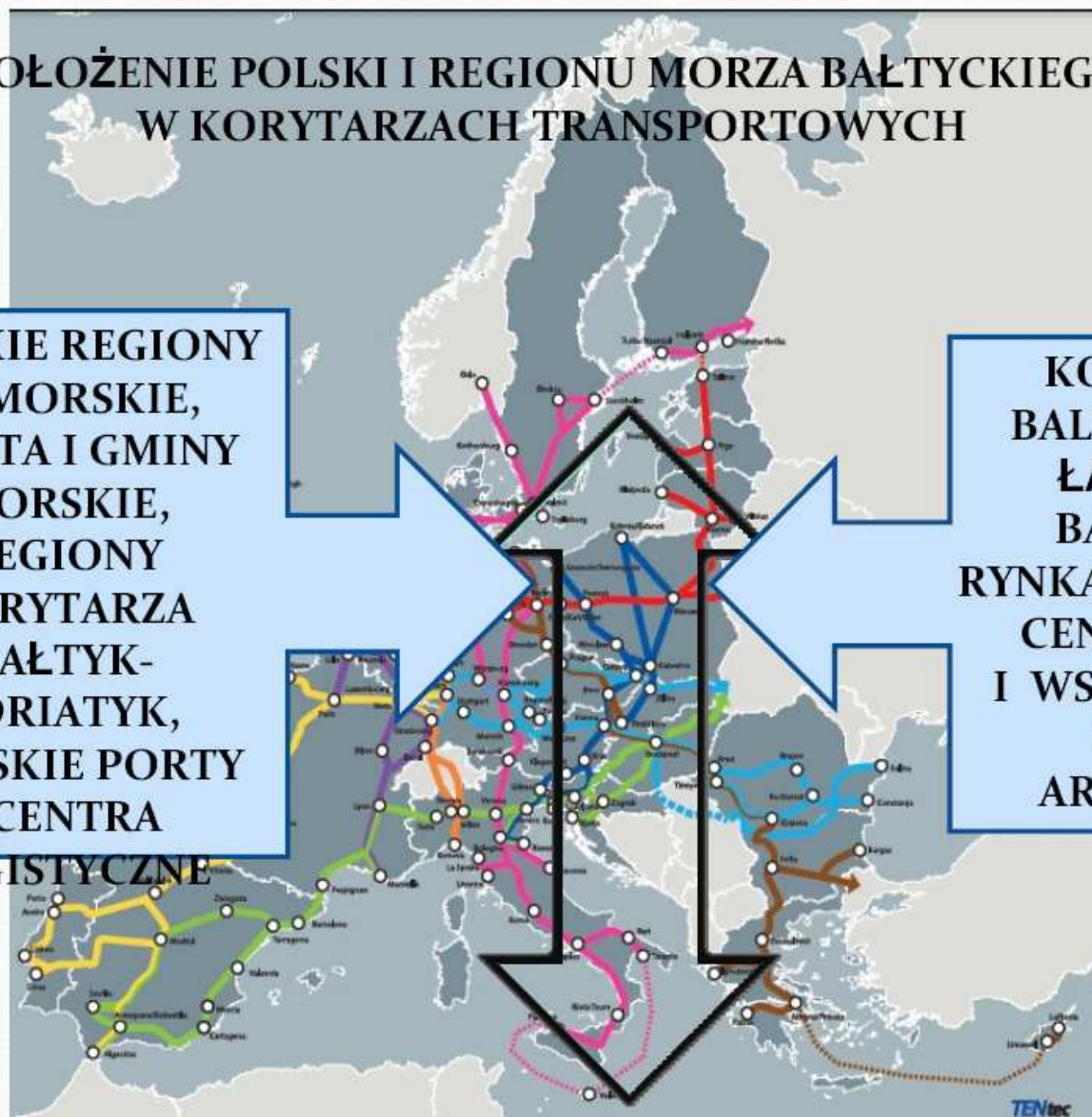
- Centra Logistyczne
- Infrastruktura kolejowa – pasażerska i intermodalna
- Infrastruktura drogowa
- Infrastruktura portowa
- Dodatkowe połączenia z/do korytarza

POLSKI KLASTER MORSKI STRATEGICZNE KIERUNKI DZIAŁAŃ

POŁOŻENIE POLSKI I REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO W KORYTARZACH TRANSPORTOWYCH

POLSKIE REGIONY
NAMORSKIE,
MIASTA I GMINY
MORSKIE,
REGIONY
KORYTARZA
BAŁTYK-
ADRIATYK,
MORSKIE PORTY
I CENTRA
LOGISTYCZNE

KORYTARZ
BALT-ORIENT
ŁĄCZĄCY
BAŁTYK Z
RYNKAMI EUROPY
CENTRALNEJ
I WSCHODNIEJ
ORAZ
ARABSKIMI



Zmiany geopolityczne w Europie a Korytarz Bałtyk- Adriatyk

*Chorwacja stała się od 1 lipca 2013 roku
członkiem Unii Europejskiej*

Nowy potencjał dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk

Chorwacja – Nowy Obszar dla korytarza Bałtyk Adriatyk



Trzy główne porty:

- Ploče (obsługuje też Bośnię i Hercegowinę)
- Split
- Rijeka

Chorwacja – Nowy Obszar dla korytarza Bałtyk Adriatyk



Porty połączone liniami kolejowymi:

- Ploče (przez Bośnię i Hercegowinę)
- Split
- Rijeka

Infrastruktura kolejowa wymaga modernizacji

Chorwacja – Nowy Obszar dla korytarza Bałtyk Adriatyk



Trzy główne porty połączone siecią bardzo dobrych dróg:

- Ploče
- Split
- Rijeka
- Problem 14 km dostępu do morza Bośni i Hercegowiny utrudnia dostęp drogowy do Dubrownika

Potencjał rozszerzenia Korytarza Bałtyk-Adriatyk do Chorwacji

- *Porty Chorwackie*
 - *Krótszy okres żeglugi do portów Chorwacji niż Słowenii oraz Włoch.*
- *Kolejowe połączenia intermodalne*
 - *Podobne warunki konkurencyjne ale infrastruktura kolejowa wymaga modernizacji i rozwoju – duży wkład UE planowany w okresie do 2020 roku*
 - *Około 20 – 30 procent handlu Polski południowej, Czech, Słowacji, Węgier jest obsługiwany przez porty korytarza Bałtyk – Adriatyk*
- *Kolejowy transport pasażerski*
 - *Duży popyt na dojazd do Chorwacji w okresie turystycznym*
 - *Turyści z CEE stanowią obecnie ponad 50 procent turystów w Chorwacji*
 - *Średnio uposażeni*

Potencjał rozszerzenia Korytarza Bałtyk-Adriatyk do Chorwacji

- *Porty Chorwackie*
 - *Konkurencyjne pod względem infrastruktury i dostępności morskiej i lądowej.*
- *Kolejowe połączenia intermodalne*
 - *Infrastruktura kolejowa wymaga modernizacji i rozwoju – duży wkład UE w okresie do 2020 roku*
- *Kolejowy transport pasażerski*
 - *Konieczność rozwoju szybkich połączeń w okresie turystycznym*

Możliwości Współpracy

- *Rozwój Infrastruktury Kolejowej i Usług Kolejowych*
 - *Pomoc techniczna – znaczne fundusze Unii Europejskiej oraz Rządu Chorwackiego*
 - *Pomoc i współpraca w budowie i modernizacji infrastruktury:*
 - *Planowanie i projektowanie*
 - *Budowa*
- *Infrastruktura Portowa*
 - *Pomoc techniczna – znaczne fundusze Unii Europejskiej oraz Rządu Chorwackiego*
 - *Pomoc i współpraca w budowie i modernizacji infrastruktury:*
 - *Planowanie i projektowanie*
 - *Budowa*
- *Pomoc w przygotowywaniu projektów*

Ostateczny wniosek:

**Korytarz Bałtyk – Adriatyk
powinien objąć także porty, koleje i
drogi Chorwacji, jako nowego
członka Unii Europejskiej.**



Dziękuję!
Thank you for your
attention !!!!

