

# TRANSPORT W POLSCE

## Polityka transportowa Unii Europejskiej

Wejście Polski do Unii Europejskiej 1 maja 2004 roku miało znaczące i daleko idące konsekwencje dla branży transportowej. Wspólnota Europejska bowiem, w ramach wspólnej, jednolitej polityki transportowej<sup>2</sup>, przeprowadziła bardzo głębokie zmiany liberalizacyjne i deregulacyjne na rynku transportowym, których skutki obserwujemy także w Polsce.

Za podstawowy cel polityki transportowej uznano tworzenie podstaw jednolitego rynku transportowego oraz jego trwałość, zrównoważony rozwój. Rynek ten powinien charakteryzować się zachowaniem równowagi: ekonomicznej, społecznej i ekologicznej.

W praktyce oznacza to między innymi podejmowanie prób przesunięcia wzrostu popytu z transportu samochodowego na:

- transport kolejowy
- żeglugę morską bliskiego zasięgu
- żeglugę śródlądową
- promowanie transportu multimodalnego.

## Struktura przewozów

Tab. 1. Struktura gałęziowa lądowego transportu towarowego w krajach UE (25) w latach 1995-2007 w tonokilometrach (w proc.).

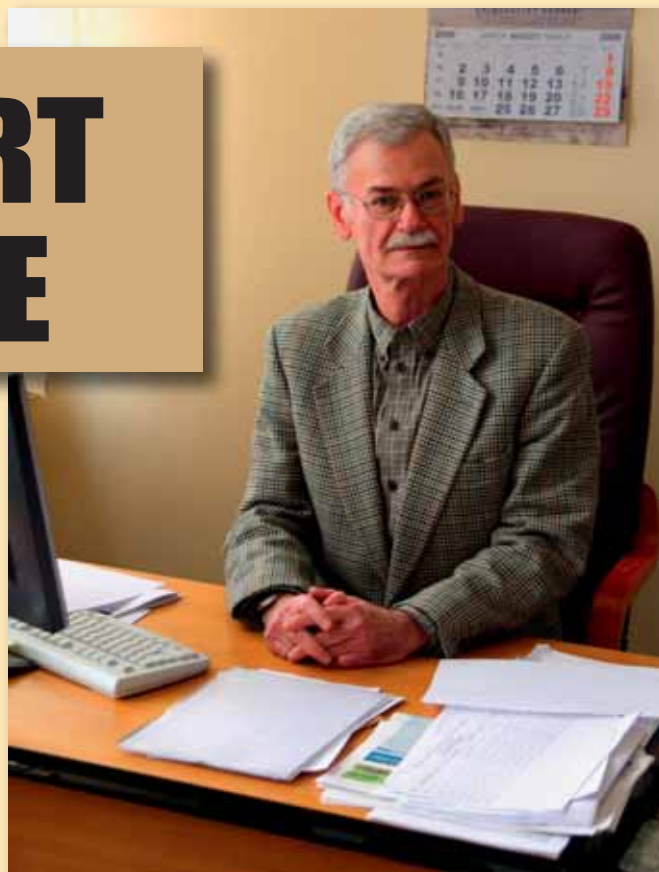
| Lata | Transport drogowy | Transport kolejowy | Żegluga śródlądowa |
|------|-------------------|--------------------|--------------------|
| 1995 | 72,1              | 20,9               | 7,0                |
| 2002 | 76,1              | 17,6               | 6,3                |
| 2003 | 76,2              | 18,0               | 5,8                |
| 2004 | 76,5              | 17,6               | 5,9                |
| 2005 | 76,9              | 17,4               | 5,7                |
| 2006 | 77,0              | 17,5               | 5,5                |
| 2007 | 77,2              | 17,3               | 5,5                |

Źródło: Eurostat.

Nie brakuje jednak głosów, że działania i środki, mające służyć realizacji tych założeń, są mało skuteczne i nie przynoszą spodziewanych efektów. Mogą o tym świadczyć dane zawarte w tabeli 1. Na przestrzeni 13 lat mamy do czynienia z ciągłym wzrostem udziału transportu drogowego w przewozach, natomiast, z pewnym drobnymi wahaniami, spada udział transportu kolejowego oraz żegluga śródlądowej.

<sup>1</sup> Prof. zw. dr hab. J. Neider jest Kierownikiem Zakładu Transportu Międzynarodowego i Spedycji na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego (przyp. red.).

<sup>2</sup> Transportowi został poświęcony tytuł V, art. 70-80 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską. Art. 70 brzmi: „Cele Traktatu w odniesieniu do kwestii uregulowanych w tytule V są realizowane przez państwa członkowskie w ramach wspólnej polityki transportowej”, wersja skonsolidowana Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Dz. Urz. UE z 2006 r., nr C 312.



**Janusz NEIDER**

Uniwersytet Gdański<sup>1</sup>

Popatrzmy zatem, czy trendy te odbijają się w strukturze przewozów na rynku polskim (tabela 2). Jak wynika z zestawienia, dynamika tych zmian jest w Polsce jeszcze bardziej widoczna. Mamy do czynienia z dość dramatycznym spadkiem udziału transportu kolejowego, przy czym jego pozycja w stosunku do średniej z 25 krajów UE jest nadal znacząca, co wynika głównie ze struktury przewożonych w Polsce ładun-

Tab. 2. Struktura gałęziowa lądowego transportu towarowego w Polsce w latach 2000-2008 w tonokilometrach (w proc.).

| Lata | Transport drogowy | Transport kolejowy | Żegluga śródlądowa |
|------|-------------------|--------------------|--------------------|
| 2000 | 56,7              | 42,4               | 0,9                |
| 2001 | 60,2              | 38,8               | 1,0                |
| 2002 | 60,5              | 38,6               | 0,9                |
| 2003 | 60,8              | 38,6               | 0,7                |
| 2004 | 67,4              | 31,9               | 0,7                |
| 2005 | 70,0              | 29,2               | 0,8                |
| 2006 | 71,3              | 28,0               | 0,7                |
| 2007 | 73,1              | 26,3               | 0,6                |
| 2008 | 75,7              | 23,7               | 0,6                |

Źródło: Transport. Wyniki działalności 2000-2008, GUS, Warszawa 2001-2009.

ków. 50% masy przewozowej i 30% pracy przewozowej w polskim transporcie kolejowym stanowi nadal węgiel. Ponadto, transport kolejowy nie ma w Polsce konkurenta w postaci żelaznicy śródlądowej.

## Transport kolejowy

Bołączki polskiego kolejnictwa są dobrze znane, zwłaszcza jeżeli chodzi o niedoinwestowaną, znajdującą się niekiedy w katastrofalnym stanie, infrastrukturę liniową oraz niedostateczną liczbę nowoczesnie wyposażonych stacji i terminali. Przedstawiając sytuację tej gałęzi transportu należy także zwrócić uwagę na kilka innych zagadnień. Możemy do nich zwłaszcza zaliczyć:

- postępy w zakresie liberalizacji polskiego rynku kolejowego
- rozwój i efekty konkurencji
- bardzo niski udział w przewozach ładunków innych, niż masowe
- ograniczone możliwości finansowe i organizacyjne działających w Polsce przewoźników
- zachodzące w polskim kolejnictwie zmiany właścicielskie.

Warunki dla liberalizacji i deregulacji polskiego rynku kolejowego, w ślad za odpowiednimi aktami unijnymi, stworzyły: Ustawa z dnia 27 czerwca 1997 roku o transporcie kolejowym oraz Ustawa z dnia 8 września 2000 roku o restrukturyzacji, prywatyzacji i komercjalizacji Polskich Kolei Państwowych (powstały wówczas między innymi PKP CARGO SA oraz Polskie Linie Kolejowe SA – PLK SA). Urząd Transportu Kolejowego (UTK), czyli regulator rynku, powstał na mocy Ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym.

Jeżeli chodzi o stworzenie warunków umożliwiających dostęp do kolejowej sieci państw członkowskich przewoźnikom z innych krajów unijnych (zgodnie z dyrektywą nr 440/1991 Parlamentu i Rady z dnia 29 lipca 1991 roku w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych<sup>3</sup>), to Polska, przystępując do Unii Europejskiej, wynegocjowała okres przejściowy. Od 1 stycznia 2007 roku nastąpiło całkowite otwarcie polskiego rynku dla międzynarodowych przewozów towarowych, a od 1 stycznia 2008 roku otwarcie dla towarowych przewozów kabotażowych.

Procesy liberalizacyjne zachodzące w polskim kolejnictwie należy ocenić pozytywnie. Do końca 2008 roku UTK wydał już 101 licencji dotyczących prowadzenia działalności w zakresie przewozów kolejowych różnego typu. Polska jest niewątpliwie w czołówce państw unijnych w zakresie tworzenia konkurencyjnego rynku przewozów kolejowych. Może o tym świadczyć między innymi *IBM Rail Liberalisation Index* – w którym Polska znalazła się w 2007 roku na 8 miejscu wśród 27 krajów.

Prywatni operatorzy przewozów towarowych rozpoczęli działalność na polskim rynku w 1998 roku. Nie brakuje wszakże opinii, że konkurencja w transporcie kolejowym, momentami dość ostra, nie wywołuje nowego popytu. Przewoźnicy walczą o tę samą pulę masy przewozowej, czyli inaczej mówiąc,

odbierają ładunki PKP CARGO SA (tabela 3). Jeżeli w niektórych latach następowały wzrosty przewozów, to nie dzięki konkurencji i lepszym jakościowo usługom, ale dzięki ogólnemu wzrostowi popytu, czyli dobrej sytuacji gospodarczej kraju. Przykładami mogą tutaj być zwiększony popyt na przewozy kruszywa, czy też rosnąca konsumpcja paliw.

Tab. 3. Podział polskiego rynku kolejowych przewozów towarowych w 2008 roku (w proc.).

| Przewoźnik  | Tony | Tonokilometry |
|-------------|------|---------------|
| PKP CARGO   | 49,6 | 71,3          |
| PCC Holding | 21,8 | 5,7           |
| PTK Holding | 11,6 | 2,5           |
| CTL Rail    | 5,1  | 6,4           |
| PKP LHS     | 3,1  | 5,6           |
| Lotos Kolej | 1,9  | 4,4           |
| PKN Orlen   | 0,9  | 1,3           |
| Pozostali   | 6,0  | 3,0           |

Źródło: Rynek Kolejowy 2009, nr 3.

Konkurencja o pozyskanie ładunków dotyczy niestety przede wszystkim przewozów zwartych, czyli całopociągowych przewozów ładunków masowych. Natomiast przewozami rozproszonymi, w pojedynczych wagonach i grupach wagonów, przewoźnicy kolejowi, w tym także prywatni, nie są zbyt zainteresowani, ponieważ jedynie przewozy zwarte są w miarę rentowne, a zwłaszcza te wykonywane na krótkich odległościach, jak przewozy węgla z kopalń do elektrowni i elektrociepłowni. Natomiast przewozy rozproszone wymagają kosztownej obsługi manewrowej i rozrządowej, wydłuża się też czas dostawy ładunków. Można sądzić, iż w tym właśnie tkwi głównie przyczyna bardzo niskiego udziału ładunków innych niż masowe w przewozach kolejowych.

Zarządcą istniejących w Polsce stacji rozrządowych do obsługi ruchu rozproszonego, gdzie formuje się i rozformowuje pociągi, jest PKP CARGO SA, która ponosi koszty pracy manewrowej i trakcyjnej oraz utrzymania infrastruktury. Stacje te powinny kiedyś przejść do PLK SA, ale wówczas zarządca powinien mieć własne lokomotywy do obsługi wagonów na stacjach.

Ograniczone możliwości finansowe przewoźników dają o sobie znać między innymi brakiem środków na kosztowne przeciwie, kolejowe inwestycje<sup>4</sup>. Sytuacja finansowa przewoźników zależy też w pewnej mierze od wysokości opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (pozostała ona w gestii poszczególnych państw członkowskich UE). W krajach, w których rządowi brakuje środków na finansowanie infrastruktury kolejowej, stawki za dostęp do niej mają tendencję do szybkiego wzrostu. Podnoszenie przez PLK SA cen za użytkowanie infrastruktury kolejowej wywołuje z kolei protesty przewoźników kolejowych, obniżając rentowność ich działalności.

Kwestia możliwości finansowych i organizacyjnych będzie niewątpliwie w najbliższych latach decydować o zmianach na polskim rynku kolejowym. Znajduje się on bowiem w fazie konsolidacji i przemian własnościowych.

<sup>3</sup> Dz. Urz. WE z 1991 r., nr 237.

<sup>4</sup> Lokomotywa elektryczna jednosystemowa kosztuje ok. 12 mln zł, a nowoczesna lokomotywa wielosystemowa ok. 16 mln zł (nie licząc wysokich kosztów zagranicznych homologacji), natomiast nabycie wagonu węglarki to wydatek ok. 250 000 zł.

W 2008 roku europejski fundusz Bridgepoint (typu *private equity*) wszedł w posiadanie 75% akcji CTL Logistics. Fundusze tego typu inwestują w firmy perspektywiczne, sprzedając je po jakimś czasie (3 – 5 lat) z odpowiednim zyskiem. W tym samym roku, PCC Rail, a właściwie jego właściciel, PCC SE<sup>5</sup>, zakupił strategiczny pakiet akcji firmy PTKiGK z Rybnika (która szukała inwestora strategicznego), zapewniający mu pozycję głównego udziałowca. Dzięki tej transakcji, PCC Rail stał się też większościowym udziałowcem w spółce Trawipol, która z kolei jest właścicielem innego polskiego przewoźnika, czyli PTK Holding SA Zabrze (dawne PTKiGK z Zabrza). Najważniejszym jednak wydarzeniem była rezygnacja w 2009 roku przez PCC SE z obecności na polskim rynku i sprzedaż akcji grupy PCC Rail (za wyjątkiem spółki PCC Intermodal) potentatowi na europejskim rynku przewozów kolejowych, niemieckiemu przedsiębiorstwu DB Schenker. W wyniku tych przemian, mamy obecnie do czynienia ze swego rodzaju duopolem, czyli dwoma ważnymi graczami (PKP CARGO SA i DB Schenker) oraz kilkoma niszowymi firmami kolejowymi. Ponadto, nie wiadomo kiedy i komu zostanie sprzedany CTL Logistics oraz jakie są perspektywy przedsiębiorstwa PKP CARGO SA. Pozostawanie firmą państwową ma swoje dobre, ale i złe strony. Słychać też głosy, iż PKN Orlen chce sprzedać swoją firmę kolejową, specjalizującą się w przewozach paliw. Konieczne jest też wydzielenie ze struktury organizacyjnej PKP SA zarządcy infrastruktury, czyli PLK SA, na co od dłuższego czasu zwraca uwagę Komisja Europejska. Najbliższy czas będzie więc dla polskiego rynku kolejowego okresem ciekawych doświadczeń.

## Transport drogowy

W środowisku branży TSL od wielu lat przewija się opinia, iż mamy w Polsce nadpodaż potencjału przewozowego, a przewoźnicy to w większości firmy małe, bez możliwości rozwojowych, pracujące w gruncie rzeczy na potrzeby swojego właściciela i jego rodziny. Trzeba przyznać, iż rozwój liczebny polskich przewoźników jest imponujący. 1 maja 2004 roku w przewozach międzynarodowych funkcjonowało 8 980 firm, dysponujących flotą 44 683 pojazdów. Na koniec 2008 roku istniało już 23 278 firm, eksploatujących łącznie 126 785 pojazdów<sup>6</sup>.

Nie sprawdzają się zatem głosy wieszczące od lat masowe bankructwa w tej gałęzi transportu, a firmy przewozowe wykazują się dużą odpornością na niekorzystne zjawiska zewnętrzne. W miejsce tych, które rezygnują, przychodzą natychmiast nowe. Tak dynamiczny rozwój potencjału przewozowego jest niewątpliwie efektem możliwości zatrudnienia samochodów praktycznie na obszarze całej Unii Europejskiej. I polscy przewoźnicy możliwości te wykorzystują znakomicie.

Z dniem 1 maja 2004 roku zyskali oni możliwość wykonywania przewozów międzynarodowych na terenie Unii, poszerzo-

nej do 25 państw. Przyniosło to rezultaty, których spodziewało się wiele zagranicznych, branżowych organizacji transportowych. Otóż polscy przewoźnicy, w krótkim czasie, stali się absolutnym liderem na rynku przewozów międzynarodowych w UE, o czym świadczą dane zamieszczone w tabeli 4.

Natomiast jeśli chodzi o przewozy kabotażowe, to wynegocjowano formułę 3+2, co oznaczało, że przez 3 lata przewoźnicy polscy nie mieli dostępu do tego rodzaju przewozów na terenie innych państw Unii, a po 1 maja 2007 roku w ciągu kolejnych 2 lat zakaz ten mógł być zniesiony w tych państwach, które zdecydowały się na to dobrowolnie w wyniku dwustronnych uzgodnień. Tylko Irlandia, Portugalia i Szwecja skorzy-

Tab. 4. Udział przewoźników z państw członkowskich UE (27) w przewozach międzynarodowych w 2007 roku w tonokilometrach (w proc.).

| Kraj            | Udział |
|-----------------|--------|
| Polska          | 22     |
| Niemcy          | 9      |
| Słowacja        | 8      |
| Czechy          | 8      |
| Litwa           | 8      |
| Holandia        | 8      |
| Węgry           | 7      |
| Austria         | 5      |
| Luksemburg      | 4      |
| Pozostałe kraje | 21     |

Źródło: Eurostat.

stały z tej możliwości. Dostęp do rynków kabotażowych polscy przewoźnicy uzyskali od 1 maja 2009 roku i jest to dla nich kolejna, ważna data. Trzeba wszakże pamiętać, że oznacza to jednocześnie wolny dostęp do polskiego rynku kabotażowego dla zagranicznych przewoźników. Wykonywanie przewozów kabotażowych jest jednak ograniczone odpowiednimi regulacjami prawnymi. Ich warunki precyzuje rozporządzenie Parlamentu i Rady nr 1072/2009, z dnia 21 października 2009 roku dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych<sup>7</sup>.

Pomimo tych ograniczeń oraz faktu, że wykonywanie przewozów kabotażowych podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym przyjmującego państwa członkowskiego, wiele polskich firm przewozowych albo jest już obecnych na obcych rynkach, albo przygotowuje się do tego kroku.

Innym wyzwaniem, przed którym tym razem stoi Ministerstwem Infrastruktury, jest wprowadzenie w ciągu najbliższych 2 – 3 lat elektronicznego systemu poboru opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej. Jak na razie, firmy przewozowe wykupują winiety, ponosząc opłaty za czasowe użytkowanie dróg krajowych. Winiety w Polsce wprowadzono w 2002 roku. Dotyczą pojazdów o masie całkowitej powyżej 12 ton, a zróżnicowane są w zależności od normy EURO.

<sup>5</sup> PCC SE – *Petro Carbo Chem Societes Europea*; firma założona w 1993 r. z siedzibą w Duisburgu; jej działalność obejmuje 3 pionry: chemiczny, energetyczny i logistyczny.

<sup>6</sup> Dane Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego (BOTM).

<sup>7</sup> Art. 8, ust. 2 powyższego rozporządzenia brzmi: „Po dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym, przewoźnicy drogowi uprawnieni są do wykonywania tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego pojazdu, do 3 przewozów kabotażowych będących następstwem transportu międzynarodowego z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do przyjmującego państwa członkowskiego.

Ostatni rozładunek rzeczy w trakcie przewozu kabotażowego przed opuszczeniem przyjmującego państwa członkowskiego ma miejsce w ciągu 7 dni od ostatniego rozładunku w przyjmującym państwie członkowskim w ramach dostawy rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym”. Dz. Urz. UE z 2009 r., nr 300.

Postanowienia art. 8 rozporządzenia nr 1072/2009 znajdują zastosowanie od 14 maja 2010 r.

Ponieważ nie można w tym samym czasie nakładać na ten sam odcinek drogi opłat w postaci winiety i myta, w 2005 roku zrezygnowano z pobierania opłat od samochodów ciężarowych jeżdżących autostradami i pozostawiono tylko winiety. Operatorzy autostrad otrzymują od rządu rekompensaty. Jest to źródłem pewnych problemów i kontrowersji. Dane zawarte w tabeli 5 wskazują, że wielkość opłat winietowych przekazywanych do Krajowego Funduszu Drogowego zrównała się z wydatkami na rekompensaty. W następnych latach wysokość rekompensat znacznie przekroczy wpływy z winiet. Jeżeli zatem rząd nie chce dopłacać do koncesjonariuszy, sytuacja musi ulec jak najszybszej zmianie.

Tab. 5. Wpływy z opłat winietowych i rekompensaty dla koncesjonariuszy z Krajowego Funduszu Drogowego w latach 2005-2008 (w mln zł).

| Lata | Wpływy | Rekompensaty |
|------|--------|--------------|
| 2005 | 446,3  | 115,2        |
| 2006 | 549,9  | 409,1        |
| 2007 | 599,4  | 529,8        |
| 2008 | 620,3  | 618,7        |

Źródło: dane Głównej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Dyrektywa nr 52/2004 Parlamentu i Rady z 29 kwietnia 2004 roku w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie<sup>8</sup> zachęca państwa członkowskie do wprowadzenia elektronicznych opłat drogowych oraz wskazuje, jakie technologie powinny zostać zastosowane. Natomiast dyrektywa nr 36/2006 Parlamentu i Rady z 17 maja 2006 roku w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe<sup>9</sup> stwierdza, że mogą one być pobierane w obrębie transeuropejskiej sieci drogowej (TEN-T), czyli na autostradach i drogach szybkiego ruchu, ale można też stosować je na drogach nienależących do TEN-T, w tym na drogach równoległych. Polski rząd musi zatem szybko podjąć decyzje, dotyczące wyboru technologii poboru opłat mytowych oraz wskazać drogi, za użytkowanie których te opłaty będą pobierane.

Mówiąc o transporcie drogowym należy też dostrzegać problem, który dotyczy całego ruchu na polskich drogach, a z którym nie możemy sobie od lat poradzić. Chodzi mianowicie o liczbę ofiar wypadków drogowych. W 2008 roku na drogach UE zginęło 39 000 osób, w Polsce – 5 437, czyli 14%. Liczba ofiar w przeliczeniu na milion mieszkańców w wybranych krajach wyniosła: W. Brytania – 44, Francja – 69, Włochy – 79, Węgry – 99, Czechy – 104, Bułgaria – 139, Rumunia – 142, Polska – 143, Litwa – 148. Zajmujemy więc przedostatnie miejsce w tej niechlubnej statystyce. Co prawda już niemal każda gmina w Polsce zainstalowała swoje fotoradary, ale niestety pełnią one głównie rolę fiskalną, nie mając wpływu na bezpieczeństwo jazdy. Dopiero zdecydowana poprawa jakości infrastruktury drogowej przyniesie zmianę tej sytuacji.

Pomocne będą niewątpliwie środki z programów unijnych. Samo GDDKiA jest beneficjentem ponad 60 projektów ujętych na liście projektów indywidualnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Do tego dojdą środki z funduszy regionalnych. Kilkadziesiąt miliardów złotych dotacji przyzna-

nych na lata 2007 – 2013 na poprawę stanu infrastruktury drogowej zapewne przyczyni się do częściowej chociażby eliminacji naszego cywilizacyjnego zapóźnienia w tym zakresie.

## Transport lotniczy

Polski rynek przewozów lotniczych został całkowicie otwarty dla przewoźników unijnych już 1 stycznia 2004 roku, a więc przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej, gdzie pełna liberalizacja rynku nastąpiła 1 kwietnia 1997 roku. Podstawę do tego kroku dała ustawa Prawo lotnicze z 3 lipca 2002 roku. Dobrze znamy efekty tego otwarcia, jeżeli chodzi o przewozy pasażerskie. Natomiast w zakresie przewozu ładunków praktycznie niewiele się zmieniło, ponieważ przewoźnicy niskokosztowi nie zajmują się ich obsługą. Dane zawarte w tabeli 6 świadczą, że chętnych do korzystania z usług tej gałęzi transportu jest niewiele. Niezbyt pomogło też pojawienie się na polskim rynku znanych, światowych firm kurierskich.

Przesyłki z i do polskich lotnisk przewożone są przede wszystkim w lukach samolotów pasażerskich, na polskich lotniskach nie pojawiają się bowiem samoloty towarowe ze względu na zbyt małą podaż ładunków. Niekiedy pojawiają się tylko statki powietrzne firm kurierskich. Samolotów towarowych zresztą PLL LOT nie posiada. Sytuacja taka nie zmienia się od lat i trudno sądzić, iż w najbliższym czasie ulegnie zmianie.

Należy natomiast z uwagą odnotować ożywienie inwestycyjne, jakie ma miejsce w portach lotniczych. Prawie we wszystkich buduje się nowe terminale, drogi dojazdowe, czy płyty postojowe. Wiele z tych projektów uzyskało wsparcie z funduszy UE. Inwestycje te mają szczególne znaczenie dla portów regionalnych, których rola w przyszłości powinna rosnąć.

## Transport morski

Około 90% handlu zagranicznego UE i ponad 40% jej handlu wewnętrznego jest obsługiwane przez transport morski. Udział flot państw członkowskich UE (niezależnie od bandery rejestracji) stanowi 40% światowego potencjału przewozowego w żegludze morskiej.

Nasza pozycja pod tym względem jest niezbyt widoczna. Mamy dwóch polskich armatorów uprawiających żeglugę regularną (liniową), przede wszystkim w relacjach europejskich. Są to przedsiębiorstwa POL-Levant oraz Euroafrica. Ich potencjał przewozowy jest jednak niewielki, a statki, którymi dysponują (poza nielicznymi wyjątkami), trudno zaliczyć do

Tab. 6. Wielkość obsłużonych ładunków w polskich portach lotniczych w 2008 roku (w tonach).

| Port lotniczy | Tony          |
|---------------|---------------|
| Warszawa      | 54 667        |
| Katowice      | 12 703        |
| Gdańsk        | 4 610         |
| Poznań        | 2 665         |
| Kraków        | 2 428         |
| Szczecin      | 1 113         |
| Wrocław       | 1 100         |
| Rzeszów       | 515           |
| Bydgoszcz     | 454           |
| Łódź          | -             |
| Zielona Góra  | -             |
| <b>Razem</b>  | <b>80 255</b> |

Źródło: J. Liwiński: Działalność polskich portów lotniczych w 2008 roku, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Warszawa 2009.

<sup>8</sup> Dz. Urz. UE z 2004., nr 166.

<sup>9</sup> Dz. Urz. UE z 2006 r., nr 157.

jednostek nowoczesnych. Jeden armator działa w żegludze trampowej (Polska Żegluga Morska), eksploatując około 70 statków i zajmując znaczącą pozycję na rynku. Ponadto, dwóch armatorów eksploatuje kilkanaście promów w rejonie Bałtyku (Polska Żegluga Bałtycka działająca pod nazwą Polferries oraz Unity Line, będąca spółką PŻM oraz Euroafriki). Trzeba też pamiętać o polsko-chińskiej spółce armatorskiej Chipolbrok, w ostatnich latach wyraźnie specjalizującej się w intratnych przewozach ładunków ciężkich i ponadgabarytowych.

W porównaniu z najlepszym okresem dla polskiej żeglugi, jakim była pierwsza połowa lat 70., stan obecny możemy uznać za skromny. Z powodu braku realistycznej polityki dotyczącej gospodarki morskiej i zainteresowania tą kwestią kolejnych rządów, nie można liczyć na zmianę obecnego stanu rzeczy. Zdecydowana większość statków polskich armatorów pływa pod wygodnymi (tanimi) banderami, podobnie zresztą jak i statki zagranicznych przewoźników. Chcąc przyciągnąć flotę europejską pod macierzyste, krajowe bandery, Komisja Europejska opracowała w 2004 roku wytyczne w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego. Rekomendują one rządów państw członkowskich zakres pomocy, jaka może być udzielona armatorom, aby ci powrócili pod unijne bandery.

Jest to jednak złożony proces. Trzeba pamiętać, że armatorzy, rejestrując statki pod wygodnymi banderami, nie płacą podatków dochodowych, nie ponoszą kosztów pracy, a marynarze nie płacą podatków od swoich wynagrodzeń. W Polsce podatek tonażowy (a więc płacony przez armatora do wielkości posiadanego tonażu statków), zastępujący podatek dochodowy, obowiązuje od 1 stycznia 2007 roku. Podobnie, jak w innych państwach unijnych, również dla polskich armatorów nie stał się on jednak skutecznym bodźcem do powrotu pod macierzystą banderę. Pozostają nadal nierozstrzygnięte (pomimo prowadzonych w tym zakresie prac) kwestie podatków indywidualnych (w tym na ZUS) oraz kosztów pracy ponoszonych przez pracodawców.

W Polsce mamy 4 porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej. Są to porty w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Są one zarządzane przez Zarządy Morskich Portów, oddzielne dla Gdańska i Gdyni oraz wspólny dla Szczecina i Świnoujścia. Większość spółek eksploatacyjnych, zajmujących się działalnością przeładunkową – składową, oraz spółek świadczących inne usługi portowe, została już sprywatyzowana. Polskie porty można uznać za w miarę nowoczesne. W ostatnich latach dokonano w nich wielu inwestycji, poprawiających jakość ich funkcjonowania, a w planach są następne. Dla szeregu z nich uzyskano dofinansowanie w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport oraz Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Na szczególną uwagę zasługuje rozwój kontenerowego potencjału przeładunkowego. W porcie gdyńskim i gdańskim funkcjonują po dwa terminale kontenerowe (w tym oddany do użytku w 2007 roku nowoczesny terminal DCT w Gdańsku), natomiast w porcie szczecińskim jeden. Zdolności przeładunkowe portowych terminali kontenerowych wynoszą około 1,6 mln TEU, podczas gdy łączne przeładunki w 2008 roku wyniosły 859 000 TEU. Dysponujemy więc sporym zapasem możliwości przeładunkowych.

Głównymi problemami, z jakimi muszą radzić sobie polskie porty morskie, to ich peryferyjne położenie w stosunku do głównych, światowych szlaków żeglugowych, stosunkowo niewielkie obroty polskiego handlu zagranicznego z krajami pozaeuropejskimi oraz konkurencja portów Morza Północnego. Polskie porty, w zakresie obsługi liniowej żeglugi kontenerowej, są portami dowozowo – odwozowymi dla głównych portów Europy Północnej, przede wszystkim dla Hamburga, Bremerhaven, Rotterdamu i Antwerpii. Do naszych portów zawijają niewielkie statki o ładowności od 300 do 900 TEU, zbierające (lub rozwożące) kontenery z kilku portów bałtyckich i przewożące je następnie do jednego z wyżej wymienionych portów. Niedawne zawinięcie do terminalu DCT statku o ładowności 8 000 TEU (przywiózł jednak tylko niewiele ponad 300 TEU) i deklaracja armatora Maersk, że będą to zawinięcia regularne, wymaga zweryfikowania przez czas. Niektórzy sądzą bowiem, że armator uruchamia w ten sposób tonaż, który nie ma zatrudnienia w czasie światowej recesji.

Wiele ładunków skonteneryzowanych trafia z Polski (lub odwrotnie) bezpośrednio do portów Europy Północnej (mniej więcej połowa z tego, co przeładowuje się w polskich terminalach). Powodem są bliskie odległości i krótki czas dostawy (na przykład z Gorzowa do Hamburga dostawa zestawem kontenerowym trwa najwyżej kilkanaście godzin), ale polscy spedytorzy zwracają też uwagę na bardziej przyjazne dla klientów procedury celno – finansowe (na przykład dłuższa, odroczone płatność VAT-u) oraz o wiele mniej rygorystyczne kontrole ilościowo – jakościowe. Na sprawy te zwraca szczególną uwagę Polska Izba Spedycji i Logistyki, jednak przełamywanie administracyjnych barier jest bardzo trudnym i powolnym procesem.

## Żegluga śródlądowa

O żegludze śródlądowej można pisać tylko ze smutkiem. Jest ona bowiem w Polsce w stanie stopniowego zaniku. Jedynie 5% długości dróg wodnych, czyli 206 km, zresztą rozproszonych, spełnia kryteria stawiane drogom wodnym IV i V kategorii, a więc tym najlepszym (dla porównania w Niemczech 70%). W związku z tym w Polsce mogą być eksploatowane tylko niewielkie barki o nośności 500 – 600 ton.

Niewielkim pocieszeniem może być fakt, że w Polsce ma siedzibę jedna z większych firm przewozowych w Europie, a mianowicie Grupa Kapitałowa Odratrans. Jednak struktura rynku po stronie podaży jest rozdrobniona. Szacuje się, że w Polsce istnieje około 200 firm przewozowych, z których większość dysponuje tylko jedną barką. Ponadto, duże przedsiębiorstwa, jak Odratrans czy Żegluga Bydgoska, prowadzą działalność eksploatacyjną w oparciu o dzierżawę statków załogom pływającym. Taka struktura rynku i takie metody eksploatacji tonażu są zresztą wspólne dla całej UE.

Polscy barkarze większość swoich przewozów realizują po drogach wodnych zachodniej Europy. Korzystają z faktu, iż rynek żeglugi śródlądowej został w pełni zliberalizowany (wraz z przewozami kabotażowymi) 1 stycznia 1993 roku. Nic nie wskazuje na to, aby sytuacja ta w najbliższej, a i w nieco dalszej perspektywie zmieniła się.