

Marcin Burchacz<sup>1</sup>, Witold Kuszewski<sup>2</sup>  
Instytut Morski w Gdańsku, Zakład Ekonomiki i Prawa

## Bariery rozwoju transportu multimodalnego w Polsce z perspektywy wybranych morskich terminali kontenerowych

### 1. WPROWADZENIE

Transport multimodalny jest uważany za najwłaściwszą formę transportu zrównoważonego. Powiązanie różnych środków transportu w sprawny łańcuch pozwala na uzyskanie wielorakich efektów. Oprócz efektywności ekonomicznej, najważniejszym rezultatem transportu multimodalnego jest ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne.

Duży nacisk na rozwój transportu międzygałęziowego kładzie Komisja Europejska, co znalazło odbicie zarówno w Białej Księdze jak i w innych dokumentach. Również w Polsce zapisy dotyczące rozwoju transportu multimodalnego znalazły miejsce w dokumentach rządowych.

Mimo to postęp w dziedzinie transportu międzygałęziowego jest dotychczas niewielki. Dotyczy to zarówno całej Unii Europejskiej a także, nawet w większym stopniu Polski. W opublikowanym w 2009 roku przez Dyрекcję ds. Transportu i Energii opracowaniu<sup>3</sup>, poprzedzonym przedmową Komisarza ds. Transportu i Energii Antonio Tajani, bardzo krytycznie ocenia się dotychczasowe rezultaty.

W Polsce postęp w rozwoju przewozów multimodalnych jest jeszcze bardziej mizerny. W zakończonym w Instytucie Morskim pod koniec 2010 r. opracowaniu<sup>4</sup> podjęto próbę identyfikacji przeszkód stojących na drodze lepszej integracji międzygałęziowej w polskim transporcie towarowym.

### 2. POTENCJAŁ MORSKICH TERMINALI KONTENEROWYCH W OBSŁUDZE TRANSPORTU MULTIMODALNEGO

Rozwój integracji międzygałęziowej w ramach procesu transportowego uzależniony jest od szeregu czynników. Jednym z ważnych czynników jest jakość obsługi ładunków w portach. Jakość tę wyznacza stan infrastruktury i suprastruktury terminali portowych. Wpływ na postęp w integracji międzygałęziowej ma także sprawna, kompleksowa obsługa logistyczna ze strony innych podmiotów (spedytorów, służb celnych, kontroli jakości, fitosanitarnych, weterynaryjnych, IT) uczestniczących w procesie transportowym.

Analizując stan infrastruktury portowej z punktu widzenia możliwości poszerzenia integracji intermodalnej, można rozważać jedynie terminale kontenerowe i promowe, przystosowane do obsługi ładunków zjednostkowanych (w kontenerach, na naczepach i samochodach ciężarowych).

Wszystkie polskie porty morskie przystosowane są do obsługi ładunków zjednostkowanych, chociaż zakres i jakość wyposażenia są zróżnicowane.

Dla oceny możliwości rozwoju integracji międzygałęziowej przeprowadzono badania stanu infrastruktury i wyposażenia przeładunkowego wybranych terminali kontenerowych, do których należą: **Baltic Container Terminal (BCT) w Gdyni, Deepwater Container Terminal (DCT Gdańsk) w Gdańsku oraz Deutsche Bahn Port Szczecin (DB Port Szczecin).**

<sup>1</sup> marcin.burchacz@im.gda.pl

<sup>2</sup> witold.kuszewski@im.gda.pl

<sup>3</sup> *A sustainable future for transport*, Directorate General for Energy and Transport, June 2009

<sup>4</sup> Kuszewski W. i inni, *Identyfikacja barier w integracji międzygałęziowej na przykładzie określonych terminali portowych jako kluczowych ogniw procesu transportowego*, WWIM Nr. 6540, grudzień 2010

Dokonano analizy istniejącej infrastruktury i potencjału tych terminali. Stwierdzono, że nie stanowią one bariery w rozwoju przewozów multimodalnych. Przeciwnie, dysponują pewną rezerwą potencjału, co obrazuje poniższa tabela.

Tabela 1. Zdolność przeładunkowa i jej wykorzystanie portowych terminali kontenerowych w 2009 r.

TERMINAL	w TEU		Wykorzystanie w procentach
	Przeładunki	Zdolność przeładunkowa	
OGÓŁEM	668 152	1 870 000	35,7
Baltic Container Terminal	226 764	750 000	30,2
Gdynia Container Terminal	149 273	275 000	54,3
Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia	2 332	25 000	9,3
Deepwater Container Terminal Gdańsk	162 253	600 000	27,0
Gdański Terminal Kontenerowy	74 809	100 000	74,8
DB Port Szczecin	52 721	120 000	43,9

Źródło. „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny „Kontenery”, luty 2010, s.22.

Jedynie w zakresie włączenia do łańcucha transportowego przewozu barkami siecią śródlądowych dróg wodnych, analizowane terminale nie dysponują odpowiednią infrastrukturą, co wynika głównie ze słabości samej sieci.

### 3. ZAMIERZENIA INWESTYCYJNE

Wszystkie rozpatrywane terminale kontenerowe planują w najbliższych latach kolejne inwestycje doskonalące ich infrastrukturę i zwiększające potencjał i sprawność przeładunkową.

W zakresie rozbudowy terminali kontenerowych, największe możliwości rozwojowe i jednocześnie największe plany posiada **DCT Gdańsk**. Rozbudowie tej sprzyjają bowiem zarówno występujące w tym porcie większe rezerwy terenowe, jak i możliwości rozbudowy w kierunku morza.

W pierwszym rzędzie mają zostać zakupione nowe suwnice nabrzeżowe, rozbudowana bocznica kolejowa i powiększona powierzchnia składowa. W drugim etapie przewiduje się powiększenie sztucznego pirsu, na którym znajduje się terminal, w kierunku morza o 350 m. Ta inwestycja, łącznie z przygotowaniem projektu i wykonawstwem, potrwa 3–5 lat. W efekcie rozbudowy możliwości przeładunkowe DCT zwiększą się do 4 mln TEU rocznie, przy czym wzrośnie również wielkość statków, jakie będą mogły być obsługiwane przy nabrzeżach terminalu (do ok. 18 tys. TEU)<sup>5</sup>.

Rozpoczęto również studia projektowe nad koncepcją budowy infrastruktury umożliwiającej przeładunki kontenerów na barki i wykorzystania wodnych dróg śródlądowych.

Plany rozwojowe **BCT** w Gdyni mieszczą się w ogólnej strategii rozwoju portu. Przewidują one rozbudowę przede wszystkim potencjału dla kontenerów i jednostek ro-ro. Pomimo mniej korzystnych warunków nawigacyjnych aniżeli w porcie gdańskim, Gdynia ma ambicję stać się portem bazowym dla portów bałtyckich przygotowanym do obsługi dużych statków. Rolę tą spełniać ma **BCT**. W pierwszym etapie (w najbliższych latach) pogłębione zostanie dojście do basenu VIII, w którym usytuowany jest **BCT**, do głębokości dla statków o zanurzeniu 13,5 m. Poprawi to dostęp do terminalu od strony morza i w związku z tym jego pozycję konkurencyjną wobec terminalu DCT. Docelowo port Gdynia planuje pogłębienie nabrzeża bułgarskiego (*Gdynia Container Terminal*) do 15 m. Przygotowane ono zostanie do przyjęcia dużych jednostek. Decyzja o pogłębieniu zależna będzie jednak od rozwoju rynku przewozu kontenerów.

<sup>5</sup> Zasoby sieci internetowej z dnia 28 października 2010 r.

Zamierzenia rozwojowe szczecińskiego terminalu *DB Port Szczecin* mieszczą się w strategii przyjętej i realizowanej przez Zarząd Portów Szczecin-Świnoujście. Obecnie realizuje się lub też planuje w najbliższej przyszłości różnego rodzaju inwestycje, które w ujęciu całościowym dać mają efekt synergii, dzięki czemu zdolność przeładunkowa tych portów w zakresie kontenerów znacznie wzrośnie.

Zakończona inwestycja na Ostrowiu Tumskim pozwala na zwiększenie zdolności przeładunkowej terminalu ze 120 do 200 tys TEU rocznie.

Biorąc pod uwagę planowany w portach zakres dalszych inwestycji rozwojowych można stwierdzić, że w następnych latach porty polskie będą przygotowane do wzrastających obrotów kontenerowych i oferować będą dobre warunki dla zwiększenia udziału przewozów multimodalnych. Bariery rozwoju przewozów multimodalnych w Polsce leżą więc gdzie indziej.

#### 4. WYMOGI INTEGRACJI MIĘDZYGAŁĘZIOWEJ

Integracja międzygałęziowa w transporcie multimodalnym dokonuje się na wielu płaszczyznach: technicznej, technologicznej, organizacyjnej, prawnej i ekonomicznej – jest więc procesem bardzo złożonym<sup>6</sup>.

Integracja techniczna polega na przystosowaniu elementów składowych każdej z gałęzi transportu, jakie są zaangażowane w proces transportu multimodalnego, poprzez wzajemne dopasowanie parametrów technicznych urządzeń przeładunkowych i taboru przewozowego oraz obiektów infrastruktury punktowej i liniowej.

Integracja technologiczna w transporcie multimodalnym polega na ujednoczeniu sposobu przemieszczania ładunku w całym cyklu transportowym. Istota takiej integracji sprowadza się przede wszystkim do zastosowania takiej zewnętrznej postaci ładunku (palety, pojemnika, kontenera, wymiennego nadwozia i in.), która pozwala na zastosowanie zunifikowanego urządzenia do obsługi na wszystkich stykach ogniwo transportowych, uczestniczących w przewozach multimodalnych.

Integracja ekonomiczna jest wymuszona przez rynek usług transportowych, gdyż zapewnia osiągnięcie sukcesu wszystkich uczestników procesu transportowego. Przesłanką integracji ekonomicznej jest dostosowanie się do wymagań klientów, którzy oczekują jednej stawki, obejmującej cały proces dostawy (stawka „*tutto*”). Integracja ekonomiczna reguluje stosunki występujące pomiędzy uczestnikami procesu transportowego, minimalizuje stosowanie autorytarnych metod zarządzania transportem, a w dłuższej perspektywie wpływa na racjonalizację kosztów.

Integracja organizacyjna polega na zapewnieniu ścisłej kooperacji pomiędzy przedsiębiorstwami różnych gałęzi transportu oraz koordynacji poszczególnych ogniwo transportu multimodalnego. Jest to niezwykle ważne zadanie, gdyż gałęzie transportu świadczą usługi różniące się zarówno ilościowo, jak i jakościowo. Kooperacja narzuca współpracę pomiędzy równorzędnymi przedsiębiorstwami transportowymi, które są czynnymi uczestnikami przewozów multimodalnych. Koordynacja zmusza do organizacyjnego uporządkowania i usprawnienia procesu transportowego, najczęściej przez przedsiębiorstwa, mogące z zewnątrz czuwać nad całością cyklu transportowego i sterować nim (tzw. operatorzy transportu multimodalnego).

Z integracją organizacyjną ściśle wiąże się integracja prawna, czyli konieczność stosowania jednolitych lub co najmniej skoordynowanych pomiędzy sobą norm prawnych, regulujących cały przebieg procesu transportowego, włącznie z przewozami multimodalnymi w transporcie międzynarodowym.

Klienci wybierają cały łańcuch transportowy, w którym port morski jest tylko ogniwo transportowym. Kryterium wyboru łańcucha lądowo-morskiego staje się w rezultacie sprawność całego łańcucha transportowego, w tym przede wszystkim dostateczna częstotliwość rejsów dla wszystkich relacji przewozowych oraz sprawność połączeń transportowych portu morskiego z zapleczem.

<sup>6</sup> R. Kuziemkowski, *Przedsięwzięcia integracyjne w polskim transporcie*, „Problemy Ekonomiki Transportu” 1980, nr 4.

## 5. PODSTAWOWE BARIERY ROZWOJU

Wymienione warunki nie są jednak spełnione w dostatecznym stopniu w polskich łańcuchach transportu multimodalnego. Podstawowe bariery w rozwoju transportu multimodalnego w Polsce można podzielić na trzy zasadnicze grupy:

- bariery infrastrukturalne,
- bariery organizacyjno – prawne,
- bariery ekonomiczne.

Podstawową barierą infrastrukturalną w rozwoju przewozów multimodalnych w Polsce jest słaba dostępność portów morskich od strony lądu z powodu wąskich gardeł w infrastrukturze drogowej kolejowej kraju, a także w sieci transportu drogowego i kolejowego na terenie samych portów. Problem ten był wielokrotnie opisywany w różnych opracowaniach. Konieczne jest również przyspieszenie rozwoju centrów logistycznych, zarówno w pobliżu portów jak i w całym kraju. Dopiero względnie gęsta sieć takich centrów, powiązanych sprawnymi połączeniami kolejowymi i drogowymi, umożliwi pełne wykorzystanie zalet transportu multimodalnego.

Rozwój transportu multimodalnego w Polsce napotyka na wiele przeszkód organizacyjno-prawnych, wśród których do najważniejszych należą:

- Rozproszenie własności terenów portowych. Podmioty zarządzające portami dysponują jedynie mniejszą częścią gruntów leżących w granicach portu. Fakt ten jest niejednokrotnie przeszkodą w harmonijnym rozwoju portu.
- Bardzo liczne, w porównaniu z rozwiniętymi krajami UE, są bariery biurokratyczne w prowadzeniu działalności gospodarczej. Wynikają one zarówno z mnogości restrykcyjnych przepisów jak i niezyczliwości urzędniczych praktyk.
- Restrykcyjne procedury kontroli granicznej w polskich portach. Przekraczanie granic lądowych jest znacznie prostsze, co powoduje, że multimodalny transport lądowo-morski jest często mniej dogodny.

Liczne są bariery ekonomiczne, odnoszą się one do całej działalności gospodarczej w Polsce, ale są też specyficzne, charakterystyczne dla transportu multimodalnego. Najistotniejsze z nich to:

- Wysoki poziom podatków obciążających działalność gospodarczą oraz nadmierne skomplikowanie przepisów regulujących ich naliczanie. Dobrą ilustracją tego stwierdzenia są dane zawarte w poniższej tabeli.

Tabela 2. Polskie regulacje podatkowe na tle innych krajów w 2009 r.

SKŁADOWE	Polska	Średnia UE	Hiszpania	Wielka Brytania	Szwecja	USA	Singapur	Ameryka Łacińska	Średnia OECD
Liczba płatności w roku	40	18	8	8	2	10	5	33	13
Czas, jaki pochłaniają płatności (godziny w roku)	395	231	213	110	122	187	84	563	194
Podatek dochodowy (%)	17,3	b.d.	21,2	21,9	16,4	27,9	7,9	b.d.	b.d.
Podatek od wynagrodzeń (%)	21,9	b.d.	35,1	11,0	36,6	9,6	14,9	b.d.	b.d.
Pozostałe podatki (%)	3,3	b.d.	0,5	3,1	1,6	8,8	5,0	b.d.	b.d.
Łączne obciążenie podatkowe (% zysku)	43	45	57	36	55	46	28	54	45

Źródło: *Doing Business 2009, 2010, The World Bank, IFC a. Palgrave MacMillan, 2009, 2010. www.worldbank.org.*

- Opłaty portowe i opłaty za dzierżawę terenów portowych są wysokie. W obu przypadkach wysokość ich przewyższa poziom obowiązujący w portach niemieckich.
- Niekonkurencyjne, w porównaniu z innymi przewoźnikami, taryfy PKP jak również brak jednolitych taryf przewozowych obejmujących odcinek kolejowy oraz preferencyjnych taryf tranzytowych.

## 6. WNIOSKI I REKOMENDACJE

Sformułowanie przedsięwzięć zaradczych, opracowanie i wdrożenie programu ich realizacji nie jest zadaniem prostym. Nie ma cudownych recept. W przeciwnym razie w rozwiniętych krajach Unii Europejskiej dawno już przedsięwzięłoby skuteczne działania i transport międzygałęziowy byłby powszechny. Tak jednak nie jest, tempo wzrostu przewozów multimodalnych jest nadal niskie a transport samochodowy jest ciągle dominujący. W Polsce, która na tym polu jest zapóźniona w stosunku do bardziej rozwiniętych krajów Unii Europejskiej, podstawowe działania powinny się koncentrować na:

- uproszczeniu prawa gospodarczego,
- obniżeniu obciążeń podatkowych działalności gospodarczej,
- ograniczeniu restrykcyjnych procedur biurokratycznych,
- przyspieszeniu inwestycji infrastrukturalnych: drogowych, kolejowych i wodnych oraz rozbudowy sieci centrów logistycznych,
- uproszczeniu procedur kontroli granicznej w portach.

Na koniec, bardzo istotne działanie mogące dać impuls rozwojowi przewozów multimodalnych. Jak wynika z powyższych rozważań, bariery ograniczające postęp w tej dziedzinie mają różnorodny i złożony charakter. Dotyczą wielu uczestników łańcucha transportowego mających niejednokrotnie sprzeczne interesy. W tej sytuacji niezbędne wydaje się stworzenie organizacyjnej platformy dla dyskusji o istniejących problemach i uzgadniania przedsięwzięć zaradczych, w pracach, której uczestniczyć będą przedstawiciele podmiotów gospodarczych i administracyjnych biorących udział w systemie transportu wielogałęziowego.

Wydaje się, że podobnie jak miało to i ma miejsce w takich krajach jak Holandia, Niemcy czy Szwecja, inicjatywa i trud organizacji takiej platformy podjąć powinna administracja państwowa. W naszym przypadku mogłoby to być Ministerstwo Infrastruktury, przy współpracy z Ministerstwami Gospodarki i Finansów.

## Streszczenie

Powiązanie różnych środków transportu w sprawnie działający łańcuch multimodalny pozwala na uzyskanie wyższej efektywności ekonomicznej, przy jednoczesnym ograniczeniu negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Jednak rozwój integracji międzygałęziowej w Polsce, podobnie jak w Europie, przebiega wolno. Niniejszy artykuł podejmuje próbę identyfikacji i oceny czynników mających wpływ na rozwój procesów transportowych obserwowanych z perspektywy portów morskich, a w szczególności, wybranych polskich terminali kontenerowych.

Słowa kluczowe: transport multimodalny, portowe terminale kontenerowe, porty morskie.

## Barriers to multimodal transport development in Poland from the perspective of selected container terminals

### Abstract

Connecting different transport modes into efficient and coherent multimodal network allows not only higher economic effectiveness but also curbing negative effects on natural environment. However, the process of multimodal transport development in Poland as well as in Europe, is rather slow. This paper attempts to identify and assess factors influencing development of these transport processes from the viewpoint of maritime ports and selected Polish container terminals in particular.

Key words: multimodal transport, port container terminals, maritime ports.

## LITERATURA

- [1] A sustainable future for transport, Directorate General for Energy and Transport, June 2009.
- [2] Kuszewski W. i inni: Identyfikacja barier w integracji międzygałęziowej na przykładzie określonych terminali portowych jako kluczowych ogniw procesu transportowego, WWIM Nr. 6540, grudzień 2010.
- [3] Kuziemkowski R.: Przedsięwzięcia integracyjne w polskim transporcie, „Problemy Ekonomiki Transportu” 1980, nr 4.
- [4] „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny „Kontenery”, luty 2010.
- [5] Doing Business 2009, 2010, The World Bank, IFC a. Palgrave MacMillan, 2009, 2010.