



LOGISTYKA W POLSCE RAPORT 2017

Zespół autorów:

Mirostaw Antonowicz – rozdział 5.1

Halina Brdulak – rozdział 2

Ireneusz Fechner

– rozdział 6.1,

– rozdział 8 (współpraca Krystyna Kotakowska, Rafał Rokicki,
Izabela Borzych, Zbyszko Krojenka, Karol Nowaczyk)

Marcin Foltyński – rozdział 5.6

Marek Grzybowski – rozdział 5.3

Arkadiusz Kawa – rozdział 4

Zdzisław Kordel – rozdział 5.2

Waldemar Osmólski – rozdział 1 (Standaryzacja w obszarze wymiany
komunikatów elektronicznych)

Ryszard Rolbiecki – rozdział 5.4

Maciej Stajniak – rozdział 5.5

Szymon Strojny – rozdział 7

Grzegorz Szyszka – rozdział 3

Bogusław Śliwczyński – rozdział 1

Adam Wojciechowski – rozdział 6.2

Logistyka w Polsce

RAPORT 2017

**Praca zbiorowa pod redakcją
Ireneusza Fechnera i Grzegorza Szyszki**

Poznań 2018

Biblioteka Logistyka

Wydawca:
Instytut Logistyki i Magazynowania
ul. Estkowskiego 6
61-755 Poznań
tel. 61 850 49 22; faks 61 852 63 76
www.ilim.poznan.pl
www.bibliotekalogistyka.pl

Seria „Biblioteka Logistyka”
Redaktor serii: Tomasz Janiak

ISBN 978-83-63186-57-9 (ebook)

Poznań 2018, wyd. I

Zezwala się na korzystanie z utworu: „Logistyka w Polsce - Raport 2017”, (dalej „Utwór”) na warunkach licencji Creative Commons Uznanie autorstwa 3.0 (znanej również jako CC-BY), dostępnej pod adresem <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/> lub innej wersji językowej tej licencji lub którejkolwiek późniejszej wersji tej licencji, opublikowanej przez organizację Creative Commons.”.

Opracowanie redakcyjne: Tomasz Janiak

Skład i łamanie: Piotr Kaźmierski

Projekt okładki: Piotr Kaźmierski

Spis treści

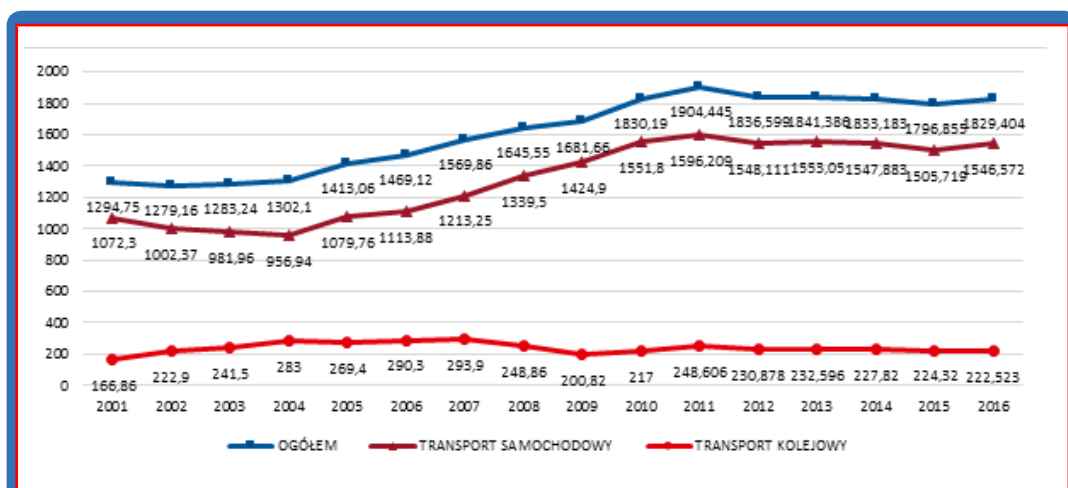
1. Cyfryzacja łańcuchów transportowych	6
2. Logistyka w polskiej gospodarce w latach 2016–2017	16
3. Rynek logistyczny w Polsce 2016-2017	25
4. Rynek KEP w Polsce	34
5. Rynek transportu i spedycji.....	42
5.1. Transport kolejowy	42
5.2. Transport samochodowy	56
5.3. Transport morski	66
5.4. Transport wodny śródlądowy	77
5.5. Transport lotniczy	87
5.6. Transport intermodalny	96
6. Rynek magazynowy.....	105
6.1. Rynek powierzchni magazynowych	105
6.2. Rynek urządzeń magazynowych.....	119
7. Ocena stanu logistyki w przedsiębiorstwach działających w Polsce w latach 2016 i 2017	130
8. Edukacja logistyczna	139

5. Rynek transportu i spedycji

5.1. Transport kolejowy

Ogólna charakterystyka rynku kolejowego

Na polskim rynku przewozu ładunków koleją możemy wyróżnić następujące segmenty rynku z punktu widzenia ich złożoności, wagi czy możliwości potencjału rozwojowego: ustabilizowany segment przewozów całopociągowych, kurczący się segment przewozów wagonowych i grup wagonowych, oraz szybko rozwijający się segment przewozów intermodalnych (głównie przewozów kontenerów). Rynek przewozu ładunków transportem kolejowym znajduje się w fazie dojrzałości z tendencją ewolucyjną do funkcjonowania jako struktura oligopolistyczna z uwagi na procesy konsolidacji i koncentracji po stronie podaży usług transportowych. Przez ostatnie kilkanaście lat na europejskim rynku przewozów towarowych obserwujemy dominację transportu samochodowego. Jest to szczególnie widoczne w Polsce, gdzie transport samochodowy uzyskał szereg preferencji w zakresie korzystania z infrastruktury transportowej. Praktycznie z roku na rok rosną przewozy samochodowe. Transport kolejowy po latach stagnacji, w 2017 r. odnotowuje wzrost.



Rysunek
5.1.1.

Rynek przewozu rzeczy w Polsce w latach 2001 – 2016 transportem samochodowym oraz kolejowym (mln ton).

Źródło: GUS

Rynek transportowy w Polsce – w opinii wielu ekspertów¹ – w okresie po wejściu do Unii Europejskiej dynamicznie rósł. Niestety w tym okresie mimo wzrostu rynku, wielkości przewozowe transportem kolejowym spadły o 22%.² Efekty polityki transportowej Unii Europejskiej i Polski nie są zadowalające³, a bariery technicznej interoperacyjności nie dość szybko likwidowane, utrudniają sprawność działań transportowych i logistycznych. Dlatego też KE zaakceptowała IV pakiet kolejowy, kierując się zamiarem przeprowadzenia istotnych zmian w ważnych obszarach funkcjonowania sektora kolejowego w tym rozwiązań w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową, otwarcia rynku krajowych usług przewozu osób transportem kolejowym, interoperacyjności i bezpieczeństwa systemu kolejowego.⁴ Mimo iż kolejowy transport ładunków stanowi element zintegrowanego systemu transportowego Polski, to w lądowym systemie przewozu ładunków nie odgrywa dominującej roli. Nie sprzyja to budowie koncepcji zrównoważonego systemu transportowego Polski. Niemniej ostatnie działania związane z unijną perspektywą finansową oraz wydatkowaniem około 66 mld zł na modernizację infrastruktury transportu kolejowego budzą nadzieje na odwrócenie negatywnych tendencji.

Infrastruktura

W Polsce infrastruktura kolejowa zarządzana była na koniec 2017 r. przez 14 podmiotów. Podstawową siecią linii kolejowych zarządza i je udostępnia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Sieć kolejowa dzieli się na linie o znaczeniu państwowym⁵ (około 12,3 tys. km) oraz linie o znaczeniu lokalnym. Przez Polskę przechodzą linie mające znaczenie dla międzynarodowych przewozów kolejowych. Linie te objęte są umowami międzynarodowymi o liniach AGC⁶ i AGTC⁷ oraz uwidocznione w sieci bazowej TENT, czy w rozporządzeniach Unii Europejskiej ustanawiających korytarze transpor-

¹ Zob. np. M. Kowalczyk: *Komentarz do spadku udziału kolei w przewozach ładunków*, TRAKO 2017, SEIMTS Warszawa 2017

² Zob. np. Z. Siarkiewicz: *Komentarz do spadku udziału kolei w przewozach ładunków*, TRAKO 2017, SEIMTS, Warszawa 2017

³ Zob. *Kolejowy transport towarowy w UE wciąż nie na właściwym torze*, Sprawozdanie Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, 2016:

⁴ Zob. J. Engelhardt, *Kierunki współczesnej polityki transportowej w: Współczesna polityka transportowa*, red W. Rydzkowski, PWE Warszawa 2017 s.129-142

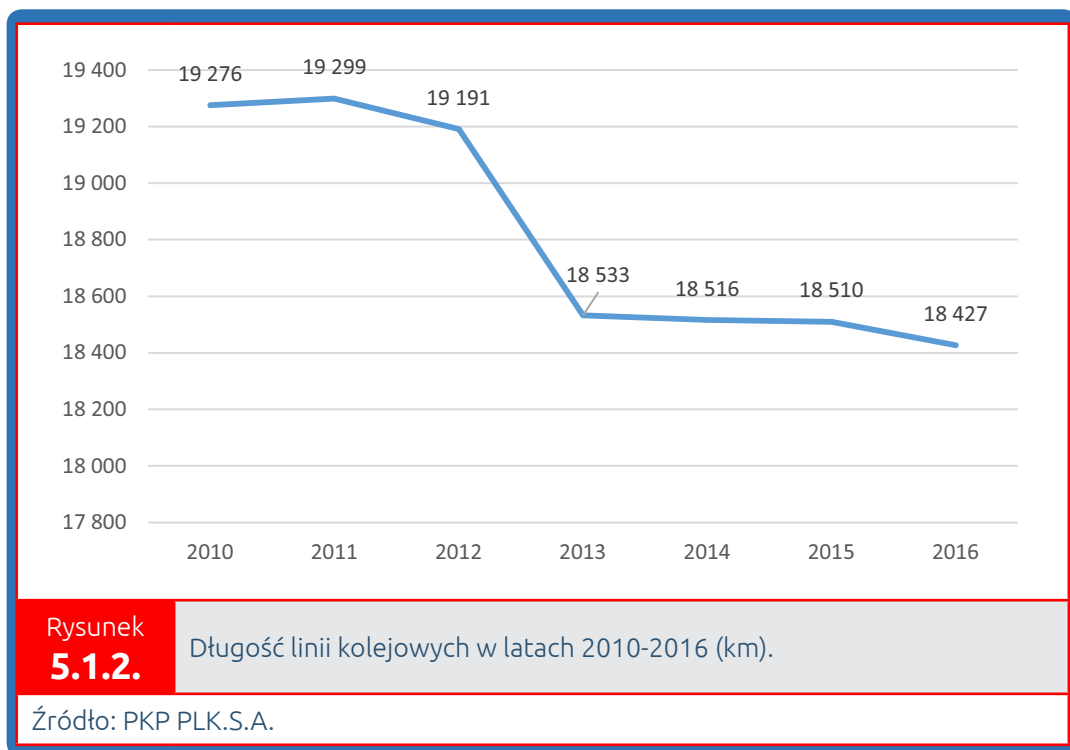
⁵ Linie o znaczeniu państwowym określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2004r. (Dziennik Ustaw Nr 273/poz. 2704 w 2004 r.) w sprawie wykazu linii kolejowych, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe.

⁶ AGC - Umowa o głównych międzynarodowych liniach kolejowych.

⁷ AGTC - Umowa o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących

towe.⁸

Długość linii kolejowych w Polsce maleje. W ostatnich kilkunastu latach obserwuje się spadek długości linii kolejowych. W 2010 r. wartość ta wyniosła 19 276 km, natomiast w 2016 r. 18 427 km (o 849 km mniej). Rysunek 5.1.2 przedstawia opisaną wyżej tendencję.



Stan techniczny linii kolejowych w ostatnich latach znacząco się poprawił, ale w dalszym ciągu pozostaje daleki od oczekiwań przewoźników. W dużej mierze ich niezadowolenie to skutek spiętrzenia prac modernizacyjnych, przekładających się na liczne zamknięcia torowe i wymierny spadek średniej prędkości handlowej pociągów towarowych, w tym przewożących jednostki intermodalne. Taki stan rzeczy przyczynia się do spadku średniej prędkości handlowej w przewozach kolejowych, która w 2016 r. wyniosła ok. 25-35 km/h.⁹ Dla sprostania wymaganiom klientów i konkurencji dla przewozów towarowych potrzebna jest prędkość handlowa rzędu 80-120 km/h.

Duży wpływ na niezawodność oraz terminowość przewozów kolejowych ma stan i jakość infrastruktury kolejowej. Z roku na rok obserwuje się korzystną, z punk-

⁸ Rozporządzenie Parlamentu i Rady UE nr 913/2010 z 22 września 2010 w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy i Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 ustanawiające instrument "Łącząc Europę.

⁹ <https://utk.gov.pl/aktualnosc/13224,Pociagi-towarowe-w-Polsce-coraz-szybsze.html>

tu widzenia przewoźników ładunków, zmianę stanu infrastruktury liniowej z niezadowolającej na dobrą (patrz tabela 5.1.1.).

Ocena / rok	2012	2013	2014	2015	2016
Dobra	43	47	52	54,50	55,10
Dostateczna	30	27	27	27,20	29,30
Niezadowolająca	27	26	21	18,30	15,60

**Tabela
5.1.1.**

Stan i jakość infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. w latach 2012-2016 (%).

Źródło: PKP PLK.S.A.

W obecnej perspektywie finansowej korzystania ze środków pomocowych UE obserwujemy korzystną zmianę na rzecz modernizacji linii wykorzystywanych do przewozów towarowych przewozu towarów transportem kolejowym. W poprzednich latach środki finansowe były w dużej mierze kierowane na linie przeznaczone zasadniczo dla przewozów pasażerskich co miało istotny wpływ na tendencje wzrostowe w liczbie przewożonych pasażerów. Modernizacja linii kolejowych, w tym poprawa dostępu transportu towarowego do portów oraz budowa nowych łącznic pomiędzy istniejącymi już liniami, jest szansą na rozwój kolejowych przewozów, w tym również towarowych.

Środki transportu

W 2016 r. wzrosła liczba zarówno lokomotyw, jak i wagonów towarowych. Szczegółowe zestawienie struktury taboru kolejowego przewoźników towarowych przedstawia tabela 5.1.2. Wśród lokomotyw w 2016 r. najliczniejszą grupę stanowią lokomotywy spalinowe 2216 sztuk. Największą ilościowo grupę wagonów towarowych stanowią węglarki – 58500 sztuk. Zdecydowana większość przewoźników uzależnia swoje plany inwestycyjne od pozyskania długoletnich kontraktów przewozowych, a to możliwe jest wyłącznie poprzez określenie długoletniej strategii rozwoju i wsparcia finansowego tego sektora transportowego, w tym kreowania polityki ulg i preferencji w opłatach za dostęp do infrastruktury kolejowej. Wykorzystanie taboru trakcyjnego przez przewoźników w Polsce w 2015 i 2016 r. kształtowało się

w przedziale 43% – 45%. Wskazuje to, że ponad połowa lokomotyw nie była wykorzystywana do realizacji przewozów. Wykorzystanie wagonów wzrosło i kształtowało się w przedziale 75 – 77%.

Rodzaj taboru	Rok				
	2012	2013	2014	2015	2016
Lokomotywy ogółem	3657	3686	3643	3638	3733
Wagony towarowe ogółem	99879	98106	98643	90754	91717

Tabela 5.1.2. Liczba taboru trakcyjnego i wagonowego przewoźników kolejowych w latach 2012-2016.

Źródło: UTK

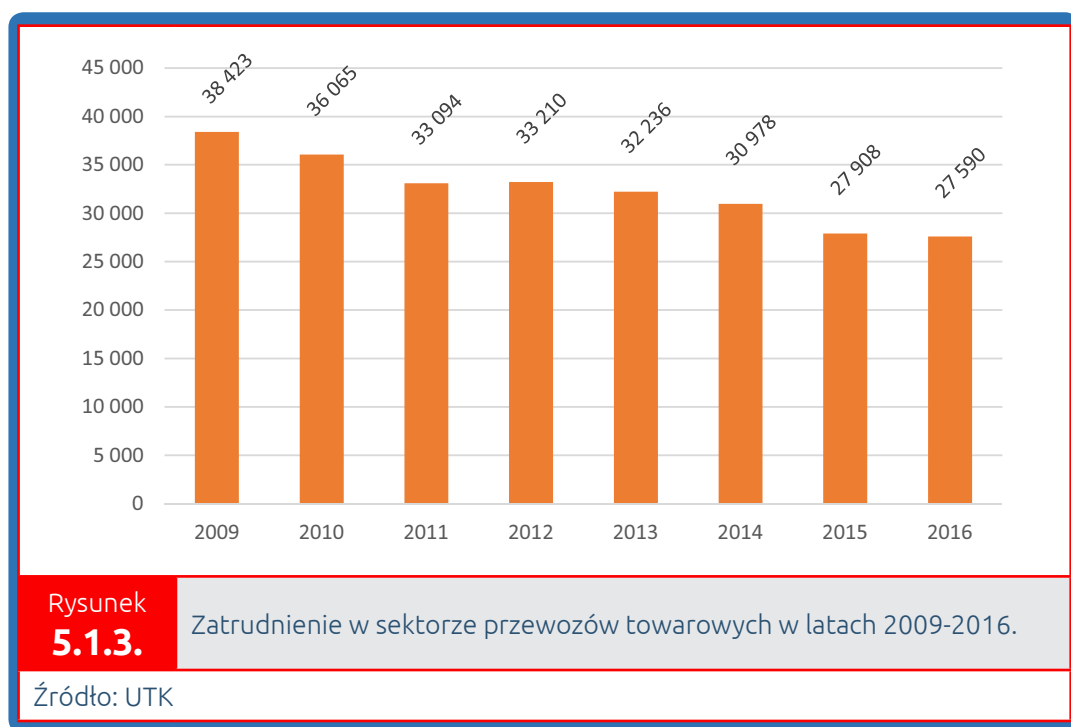
Średni wiek lokomotyw ciągle rośnie i wynosi ok. 34 lata, wagonów utrzymuje się na niezmiennym poziomie około 28 lat. Proces wymiany taboru kolejowego przebiega powoli, w konsekwencji zdecydowanie ogranicza poszerzenie oferty przewozowej. W dalszym ciągu brak jest na polskim rynku wystarczającej liczby specjalistycznych wagonów, np. z przesuwanymi ścianami, czy do przewozu kontenerów w systemie intermodalnym. Unowocześnienie taboru pozwoliłoby na zwiększenie konkurencyjności kolei w stosunku do transportu drogowego. Umożliwiłoby by również obniżenie zarówno kosztów zewnętrznych, kosztów realizacji przewozów, w tym zwiększenia możliwości przewozowych, szybkości, bezpieczeństwa oraz zmniejszenie zużycia torów i czynnika hałasu. Dlatego działania zmierzające od odbudowy polskiego przemysłu budowy, np. wagonów towarowych, należy uznać za zasadne. Poprawa konkurencyjności polskiego przemysłu kolejowego oraz zapewnienie stabilnego finansowania badań i rozwoju – to główne cele rządowego programu Luxtorpeda 2.0.

Wielkość i wartość rynku

W 2016 r. polski rynek transportu kolejowego można scharakteryzować następującymi parametrami:

- liczba licencjonowanych przedsiębiorców – 94,
- liczba przewoźników realizujących przewozy – 69,
- roczne przychody rynku – 7,26 mld PLN,
- roczne koszty realizacji usług kolejowych – 7,08 mld PLN,
- wykonana praca eksploatacyjna – 73,95 mln poc-km¹⁰.

W sektorze transportu kolejowego w latach 2009-2016 obserwuje się stały spadek osób zatrudnionych, z wyjątkiem 2012 r., kiedy to zanotowano nieznaczny wzrost (patrz rysunek 5.1.3.).

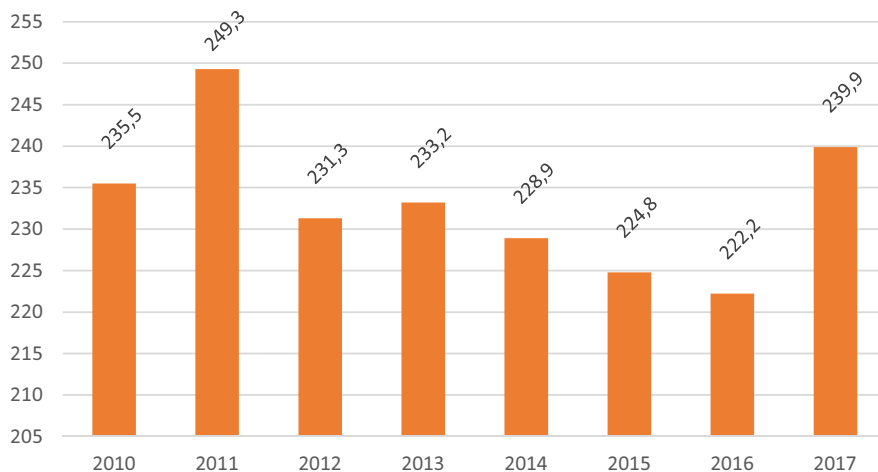


Przewozy ładunków

Ostatnie lata na rynku przewozów ładunków transportem kolejowym charakteryzowały się wyjątkową niestabilnością. Stosunkowo niski wzrost gospodarczy, prace modernizacyjne i inwestycje na infrastrukturze kolejowej wpływały na wielkości prze-

¹⁰ Dane pochodzą z Urzędu Transportu Kolejowego.

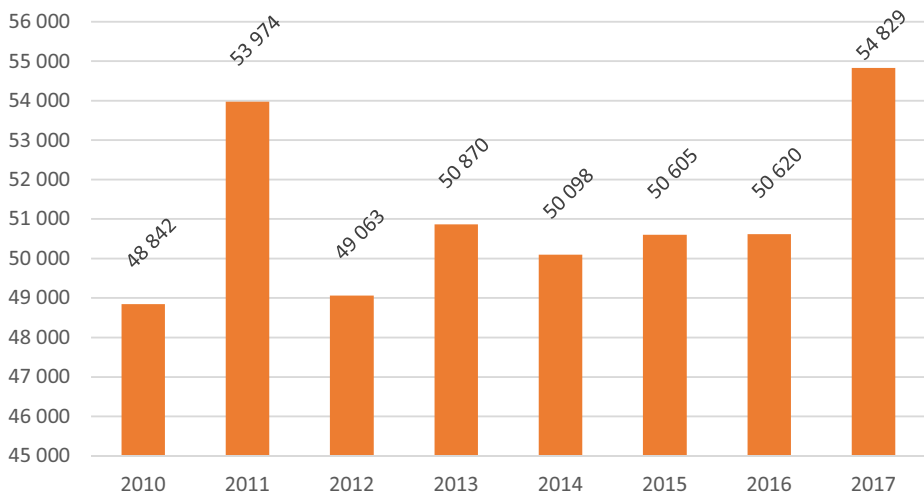
wozowe i wykonywaną pracą przewozową. Spadki i wzrosty powodowane były niestabilnością popytu na przewozy w poszczególnych grupach towarowych i rosnącą konkurencyjnością transportu samochodowego. W latach 2010-2016 wolumen przewożonych ładunków rok do roku spadał średnio o około 2% (z wyjątkiem 2011 oraz 2013 r., kiedy to nastąpiło nieznaczne ożywienie). W 2017 r. zaobserwowano tendencję wzrostową, zarówno w masie przewożonych ładunków jak i wykonanej pracy przewozowej. Tendencje na rynku przedstawiają rysunki 5.1.4 i 5.1.5.



Rysunek
5.1.4.

Masa ładunków w kolejowych przewozach towarowych w Polsce w latach 2010-2017 (mln ton).

Źródło: UTK



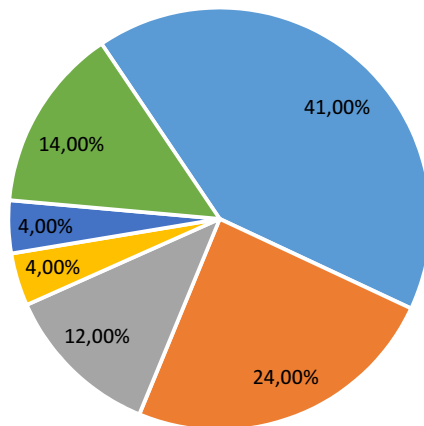
Rysunek
5.1.5.

Praca przewozowa w kolejowych przewozach towarowych w Polsce w latach 2010-2017 (mln tkm.).

Źródło: UTK

Zwiększone przewozy związane są przede wszystkim z uruchomieniem inwestycji infrastrukturalnych i wiążą się ze zwiększonymi przewozami materiałów budowlanych oraz importem węgla. Rosnące koszty przedsiębiorstw kolejowych związane z prowadzeniem działalności, zmiana struktury organizacyjnej kolei w Polsce, liberalizacja rynku i pojawienie się nowych przewoźników oraz zarządców infrastruktury, to tylko niektóre z czynników mających wpływ na funkcjonowanie towarowego transportu kolejowego w naszym kraju. Nastąpiła również zmiana struktury wożonych towarów poprzez zmniejszenie przewozów masowych, m.in. węgla czy wyrobów hutniczych na korzyść przewozów intermodalnych. Największą grupę ładunków przewiezionych koleją w 2016 r. stanowił węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny (41%). Drugą co do wielkości grupą są rudy metali, produkty górnictwa i kopalnictwa, w 2016 r. stanowiły 24%. 14-procentowy udział należy do pozostałych grupy według klasyfikacji towarów do celów statystyk transportu. Ostatnią znaczącą grupą jest koks, brykiet, produkty rafinacji ropy naftowej, których udział wynosi 12%. Struktura przewozów towarów wg grup w 2016 r. została przedstawiona na rysunku 5.1.6.

- Węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny
- Rudy metali, produkty górnictwa i kopalnictwa
- Koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowej
- Chemikalia, produkty chemiczne
- Metale, wyroby metalowe gotowe
- Pozostałe grupy wg klasyfikacji NST



Rysunek
5.1.6.

Masa przewiezionych ładunków według grup w 2016 r.

Źródło: Opracowanie PKP S.A. na podstawie danych UTK

Znacząca promocja i wsparcie finansowe z wykorzystaniem środków pomocowych w ostatnich kilku latach przyczyniły się do rozwoju przewozów intermodalnych, jednak nie wpłynęło to znacząco na udział transportu kolejowego w rynku transportowym. Biorąc pod uwagę cały rynek transportu rzeczy Polski, intermodalność w ogólnym systemie transportowym odgrywa rolę marginalną w transporcie samochodowym. Według danych za 2016 rok jest to poniżej 1% przewożonej masy i ok. 1,5% pracy przewozowej. Według Urzędu Transportu Kolejowego masa ładunków w transporcie intermodalnym w 2017 r. wzrosła o 1,9 mln ton w porównaniu do 2016 r. W 2017 r. przetransportowano kolejną 14,7 mln ton ładunków intermodalnych, czyli o prawie 15% więcej w porównaniu z rokiem 2016. Praca przewozowa wyniosła 5,4 mld tkm i wzrosła o ok. 1 mld tkm w porównaniu z rokiem poprzedzającym. Istotnie wzrosła też liczba przewożonych jednostek jak i TEU odpowiednio o 130 tys. sztuk i 231 tys. TEU. W strukturze przewożonych jednostek, podobnie jak w latach poprzednich, dominowały kontenery 20 i 40-stopowe, które stanowiły w 2017 r. 91,5% wszystkich przetransportowanych jednostek. Rozwój przewozów intermodalnych potwierdza również liczba przewoźników świadczących takie usługi. W 2016 r. przewozami intermodalnymi zajmowało się 13 przedsiębiorców, a w 2018 r. już 18. Udział przewozów intermodalnych w transporcie kolejowym przedstawia tabela 5.1.3.

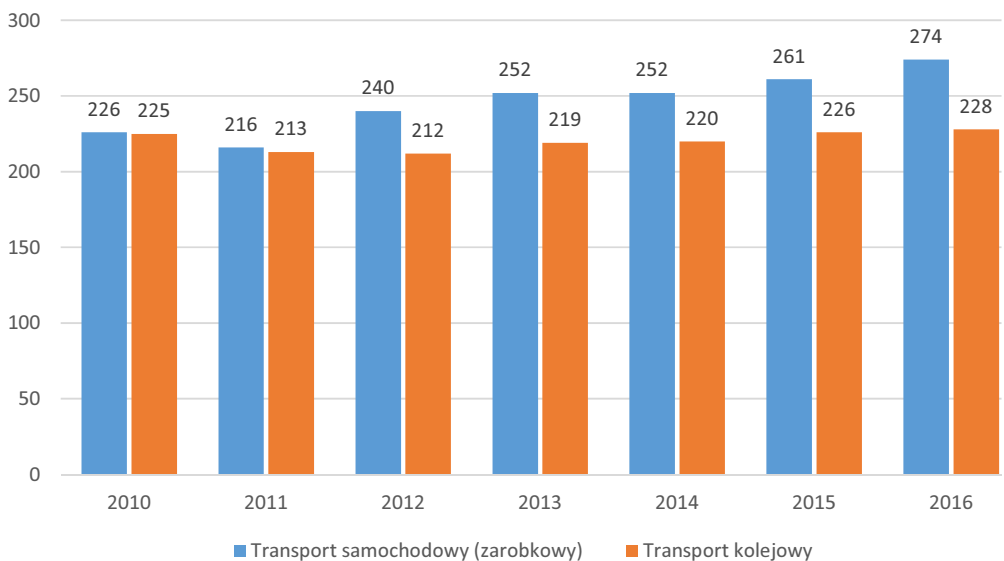
	I kwartał 2017	I-II kwartał 2017	I-III kwartał 2017	I-IV kwartał 2017	rok 2016
masa	6,56%	6,25%	6,11%	6,12%	5,77%
praca przewozowa	10,53%	10,08%	9,91%	9,87%	8,77%

**Tabela
5.1.3.**

Udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym.

Źródło: Opracowanie na podstawie danych UTK

Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku transportem drogowym i kolejowym wykazuje tendencje rosnącą. Średnia odległość w transporcie kolejowym wzrosła tylko o 3 km, w porównaniu do 2010 r. Średnia odległość w transporcie drogowym w 2016 r. znacznie się zwiększyła, w odniesieniu do 2010 r., aż o ok. 50 km.



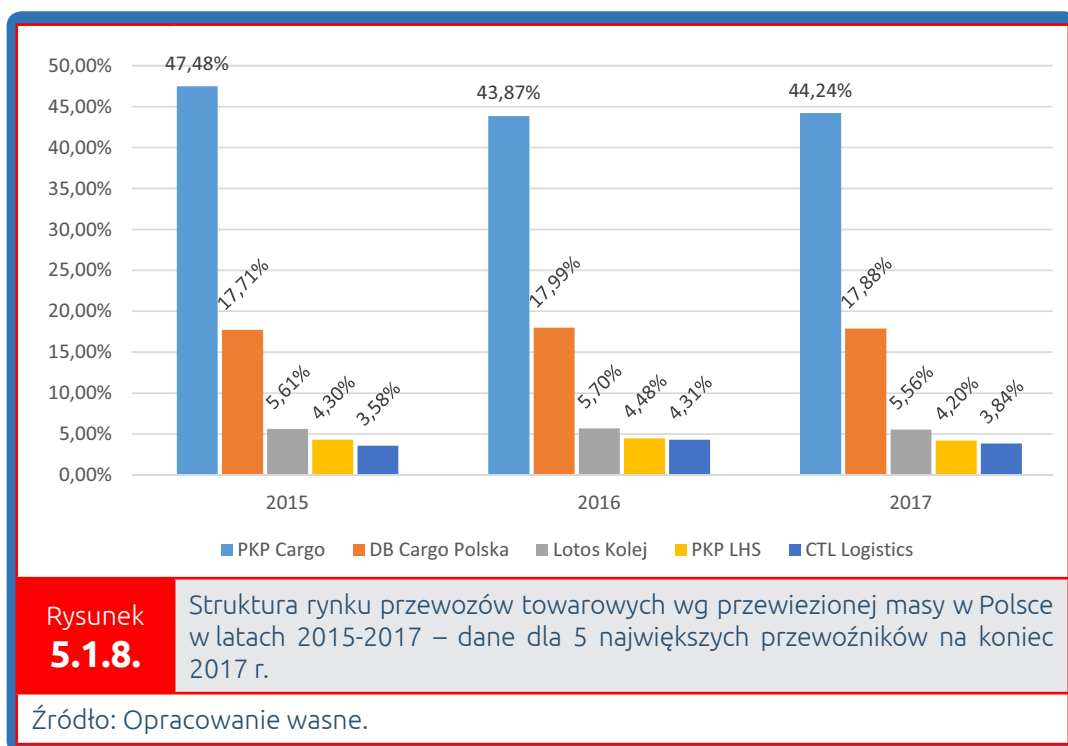
**Rysunek
5.1.7.**

Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku transportem drogowym zarobkowym oraz kolejowym w latach 2010-2016 (km).

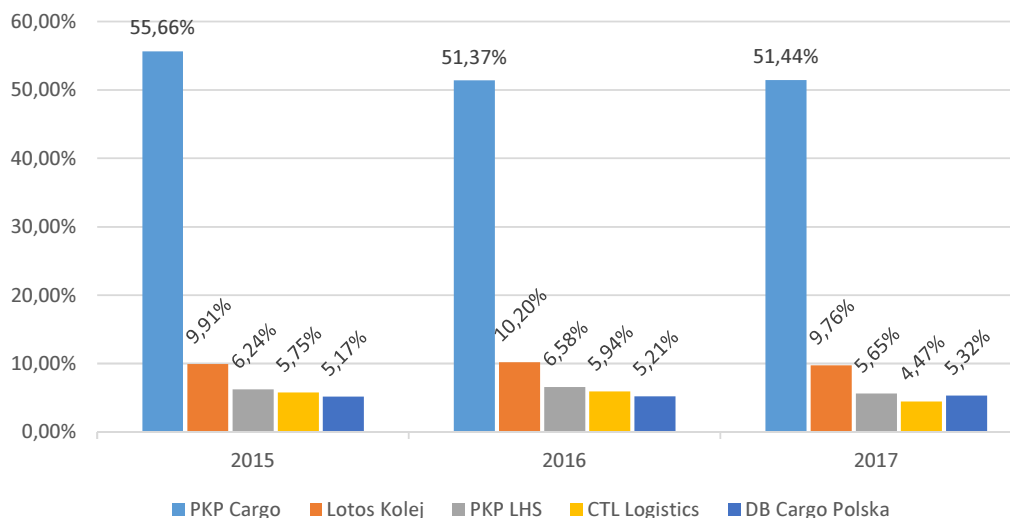
Źródło: GUS

W dalszym ciągu największym przewoźnikiem towarowym na polskim rynku pozostaje PKP CARGO LOGISTICS. Jego udział w rynku mierzony według wolumenu przewiezionej masy wynosi ponad 44% , natomiast udział w rynku mierzony wg wykonanej pracy przewozowej w 2017 r. osiągnął poziom ponad 51%.¹¹ Jednakże inni dynamiczni operatorzy prywatni i państwowi odbierają spółce rynek.

Ważnymi graczami na rynku pozostają Lotos Kolej, PKP LHS, DB Cargo i CTL Logistics. Zmiany udziałów operatorów w polskim rynku według przewiezionej masy i wykonanej pracy przewozowej przedstawią rysunki 5.1.8 i 5.1.9. W rynku mierzonym udziałem przewiezionej masy drugim istotnym przewoźnikiem jest DB Schenker Rail Polska z blisko 18% udziałem, a trzecim Lotos Kolej powyżej 5,6% udziałem. Zauważalne jest znaczne zmniejszenie w 2017 r. udziałów w rynku CTL Logistics. Utrata rynku przez głównego przewoźnika w Polsce może być zrekompensowana wzrostem jego pozycji na rynku europejskim poprzez akwizycje oraz przewidywane przejścia na rynku polskim.



¹¹ Zob. Wyniki PKP CARGO S.A za 2015 r. (informacja PKP CARGO S.A z 18.03. 2016)



Rysunek 5.1.9.

Struktura rynku przewozów towarowych wg wykonanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2015-2017 – dane dla 5 największych przewoźników na koniec 2017 r.

Źródło: Opracowanie własne.

Zmiana udziałów i segmentów przewożonych ładunków nie wpłynęła jednak znacząco na zwiększenie udziałów przewozów kolejowych w rynku transportowym. Dzięki pozyskiwaniu środków finansowych m.in. poprzez program Łącząc Europę (Connecting Europe Facility – CEF), Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POLIŚ) oraz Regionalne Programy Operacyjne (RPO), rynek przewozu ładunków transportem kolejowym ma szansę się rozwijać.

Ocena, prognozy

Pozytywnym przejawem, który może przyczynić się do rozwoju towarowego transportu kolejowego jest polityka prowadzona przez Unię Europejską, zdeterninowana ukierunkowaniem na przyjazne środowisku formy transportu. W Polityce transportowej zawartej w Białej Księdze kilka ze wskazanych przez Komisję Europejską kierunków jest ważnych dla rozwoju kolejowego transportu towarowego:

1. Do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu,
2. Stworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej multimodalnej

sieci bazowej TEN-T, zaś do 2050 r. osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci, jak również stworzenie odpowiednich usług informacyjnych związanych z zarządzaniem ruchem,

3. Do 2020 r. ustanowienie ram europejskiego systemu informacji, zarządzania i płatności w zakresie transportu multimodalnego,
4. Przejście na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” oraz zaangażowanie sektora prywatnego w celu eliminacji zakłóceń, w tym szkodliwych dotacji, wytworzenia przychodów i zapewnienia finansowania przyszłych inwestycji w dziedzinie transportu.

Jednak dla urzeczywistnienia wizji zwiększenia roli i znaczenia transportu kolejowego w Polsce niezbędne jest wyrównanie warunków konkurencji w obszarze kosztów dostępu do infrastruktury, między innymi poprzez znaczące zwiększenie dofinansowania publicznego do zarządzania i utrzymania infrastruktury transportu kolejowego. Umożliwi to dalsze obniżenie stawek dostępu do infrastruktury transportu kolejowego do poziomu porównywalnego ze stanem np. w Niemczech czy Wielkiej Brytanii. Ważne jest też wsparcie publiczne dla przedsiębiorstw świadczących usługi kombinowanego transportu drogowo-kolejowego poprzez ulgę intermodalną do opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej.¹² Niezależnie od powyższego niezbędne są rozwój technologiczny i cyfryzacja kolei.¹³

Zachowanie równowagi gałęzi transportowych, a więc i kształt systemów, będzie miało wpływ na uwarunkowania społeczne, ekonomiczne, ekologiczne, przestrzenne oraz funkcjonalne. Ponieważ procesy zachodzące w transporcie towarowym stanowią ciąg organizacyjno-technologiczny, integrujący materiałowe i informatyczne działania w obszarach zaopatrzenia, produkcji, dystrybucji, eksploatacji wraz z fazami przewozu, przeładunku i składowania ładunków, wywierają one znaczący wpływ na: gospodarkę, jakość życia społeczeństwa, jak również na środowisko naturalne. Ważne jest, aby funkcjonowanie transportu odbywało się po najniższych kosztach ogólnych, jednak z uwzględnieniem oczekiwań jego użytkowników i otoczenia. Reasumując, w ostatnim czasie przyjęto wiele dokumentów związanych z transportem kolejowym, np. Krajowy Program Kolejowy do 2023 r. czy przyjęty w 2018 r. program wieloletni „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 r.”. Polska kolej zyskuje możliwość planowania prac utrzymaniowych i remontowych w cyklu wieloletnim. Zagwarantowanie znacznych środków finansowych na ten cel pozwoli na nadrobienie wieloletnich zaległości na kolei. Podstawowym

¹² Zob. szerzej M. Antonowicz: *Komentarz do spadku udziału kolei w przewozach ładunków, TRAKO 2017*, SEIMTS Warszawa 2017

¹³ Zob. J. Pieriegud: *Transformacja cyfrowa kolei, SGH, ProKolej 2017*

celem programu jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju, przez odwrócenie tendencji spadkowej udziału transportu kolejowego w przewozach oraz zapewnienie niezbędnych środków na prace utrzymaniowo-remontowe na istniejącej sieci kolejowej. Program finansowany będzie ze środków budżetu państwa i Funduszu Kolejowego. Na jego realizację w latach 2019-2023 ze środków publicznych zostanie przeznaczony ok. 23,8 mld zł. W zasadzie działania dotyczą infrastruktury liniowej, natomiast nie równie ważnej dla rozwoju transportu towarowego i poprawy jego konkurencyjności, a przede wszystkim przejmowania ładunków z dróg na kolej, infrastruktury obsługowej¹⁴, tj. np. terminali, platform logistycznych, bocznic itd., o których mowa w zakresie unijnych wytycznych dotyczących sieci transportowej.¹⁵ Inicjatywy odwracające niekorzystne trendy w transporcie towarowym wymagają także skutecznych działań lobbujących na rzecz ekologicznej kolei towarowej i współpracy partnerskiej zainteresowanych, tj. aktywności państwa i interesariuszy społecznych, zaangażowanych w proces wzmocnienia roli kolei towarowej w gospodarce polskiej.

¹⁴ Zob. Implementowana do prawa polskiego Dyrektywę Parlamentu i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (zał. II)

¹⁵ *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 1315 z 11 grudnia 2013, Szerzej temat porusza I. Gójski w Komentarz do spadku udziału kolei w przewozach ładunków, TRAKO 2017, SEIMTS Warszawa 2017*

5.2. Transport samochodowy

Stan infrastruktury transportu drogowego

Według danych statystycznych ogólna długość dróg publicznych na początku 2017 r. wyniosła 420236 km, z czego 69% stanowiły drogi o nawierzchni twardej, a 31% drogi o nawierzchni gruntowej. Ogólna gęstość dróg o nawierzchni twardej na początku 2017 r. wyniosła 92,7 km na 100 km². Dla oceny szczegółowej sieci dróg celowe jest porównanie liczby kilometrów oraz udziału procentowego poszczególnych kategorii dróg w ich liczbie ogółem (tabela 5.2.1.).

Kategorie dróg publicznych stan na 01.01.2016		
kategorie dróg	km	Udział procentowy (%)
drogi krajowe	19 293	4,7
drogi wojewódzkie	29108	6,9
drogi powiatowe	125 308	29,5
drogi gminne	246142	58,9
ogółem	419851	100

Tabela
5.2.1.

Kategorie dróg publicznych w podziale na liczbę kilometrów oraz udział procentowy, stan na 01.01.2016 r.

Źródło: *Transport - Wyniki Działalności w 2015r.*, GUS., Warszawa 2017

Porównując liczbę kilometrów poszczególnych kategorii dróg widać, że prawie 60% stanowią drogi gminne. Są to drogi najgorsze jakościowo, o najmniejszym znaczeniu dla transportu osób i towarów. Kolejną grupą są drogi powiatowe, które stanowią nieco ponad 30% wszystkich dróg. Ta kategoria jest także wykorzystywana przede wszystkim na potrzeby lokalne. Najistotniejsze w całym systemie dróg są drogi krajowe oraz wojewódzkie, które niestety stanowią odpowiednio 4,7% i niecałe 7%. Przedstawiona statystyka ukazuje słabość polskiej infrastruktury drogowej, pomimo iż w ostatnich latach mamy do czynienia ze zwiększaniem się liczby dróg krajowych o najwyższych parametrach technicznych, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Rozwój krajowej infrastruktury drogowej powinien być efektywniejszy, gdyż jak potwierdzają statystyki europejskie, wzrost udziału transportu drogowego w przewozach pasażerskich oraz towarowych w Polsce wykazuje znaczącą dyna-

mikę na tle Unii Europejskiej. W 2014 r., liczba dróg publicznych ogółem w Polsce (o nawierzchni twardej i gruntowej) wynosiła 417 026,0 km, a gęstość na 100 km² osiągnęła wskaźnik 133,4. W zależności od przyjętych wskaźników (na 100 km² bądź na liczbę mieszkańców) pod względem gęstości sieci dróg w ostatnich latach, w tej samej grupie co Polska, znajdują się takie kraje, jak m.in. Szwecja, Finlandia, Niemcy, Holandia .

	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2017
Drogi publiczne o twardej nawierzchni	249 828	250 291	252 273	255 543	261 233	273 760	280 719	-	288 000
w tym:									
autostrady	358	405	552	663	765	857	1 365	1 556	1637
drogi ekspresowe	193	226	233	297	452	675	1 053	1 448	1536

**Tabela
5.2.2.**

Liczby kilometrów dróg publicznych o twardej nawierzchni, w tym autostrad oraz dróg ekspresowych w latach 2000 – 2017

Źródło: *Transport Wyniki Działalności w 2015 r.*, GUS Warszawa 2017 oraz dane GDDKiA z 2018 roku dotyczące autostrad i dróg ekspresowych. www.autostrady.pl z 21.02.2018

W latach 2000 – 2014 liczba dróg o twardej nawierzchni rośnie, aczkolwiek nieregularnie. W okresie od 2000 do 2004 r. widoczne są wahania liczby kilometrów, natomiast od 2004 r. następuje przyrost liczby kilometrów dróg publicznych o twardej nawierzchni. Akces Polski do Unii Europejskiej był czynnikiem pobudzającym rozbudowę infrastruktury drogowej. W przypadku autostrad oraz dróg ekspresowych, dynamiczny rozwój odnotowuje się od 2008 r. Obecnie stan techniczny jedynie około 61% dróg krajowych można określić jako dobry.¹ Istotne jest także wprowadzanie nowych innowacyjnych rozwiązań wykorzystywanych przy budowie infrastruktury transportowej, m.in. korzystanie z nowoczesnych materiałów budowlanych o wysokiej wytrzymałości i trwałości czy korzystanie z materiałów alternatywnych i dodatkowych materiałów uszlachetniających asfalt, beton i fundament drogi.

¹ *Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2015 r.*, GDDKiA, Warszawa 2016, s. 25.

Stan i struktura pojazdów samochodowych

Rynek samochodów ciężarowych w Polsce systematycznie wzrasta z roku na rok. Poniżej podano zestawienie wszystkich pojazdów zarejestrowanych na koniec lipca 2017.²

Typ pojazdu	J.m.	2014	Liczba (lipiec 2017)
samochód osobowy	szt.	19 977 516	22 005 578
samochód ciężarowy	szt.	3 033 416	3 203 256
autobus	szt.	105 834	113 823
motocykl	szt.	1 188 344	1 388 809
motorower	szt.	1 216 068	1 304 014

Tabela
5.2.3.

Zestawienie wszystkich pojazdów zarejestrowanych w 2014 r. i na koniec lipca 2017 r..

Źródło: Raport CEPIK z lipca 2017.

Łącznie było to 28678674 sztuk. Biorąc pod uwagę drugą połowę 2017 r. należy stwierdzić, iż wyjątkowym miesiącem był grudzień, w którym zarejestrowano 3087 nowych pojazdów. Ponad 1/7 (+13,8% r/r) więcej niż rok wcześniej i więcej o 1/5 (+19,4% m/m) niż miesiąc wcześniej, w listopadzie 2017.r. , kiedy przybyło 2 585 szt. (+2,7% i -9,4% m/m).³

Cały 2017 r. zakończył się rekordowym wynikiem 29 951 nowych pojazdów. W zagregowanej grupie pojazdów użytkowych wzrost wyniósł +4,7%. Wysoki dotychczasowy rekord z 2016 r. (28 616 szt.) został jeszcze poprawiony. Przypomnijmy, że rezultat 2016 roku urósł w tempie dwucyfrowym o 18,4%; po bardzo dynamicznym całym roku. W grupie nowych samochodów ciężarowych pow. 3,5 t w grudniu zarejestrowano 2 729 szt. Było to więcej niż rok wcześniej (+13,9%; +334 szt.), jak i miesiąc wcześniej (+10,3%; +255 szt.). Rezultat ostatniego grudnia był znakomity zważywszy na wspomniane już utrudnienia administracyjne i dwa dni robocze mniej niż rok wcześniej i miesiąc wcześniej.

² Raport CEPIK z lipca 2017.

³ Dane Polskiego Związku Motoryzacyjnego. Z 2018 r.

W grupie nowych samochodów ciężarowych pow. 3,5 t w marcu br. zarejestrowano 2 905 szt. Niemniej trzeba także wyraźnie podkreślić, że w strukturze nowego taboru ciężarowego Polska nie jest w czołówce europejskiej. Jak pokazują dane statystyczne Eurostatu⁴ średni wiek pojazdu ciężarowego, poruszającego się po drogach UE, wynosi 11,7 lat. Najlepiej wypadają Niemcy.auta poniżej 5 lat stanowią 83% taboru ciężarowego kraju. Na dobrej pozycji znajduje się również Luksemburg (77%), Francja i Szwecja (71%), Wielka Brytania i Dania (70%) oraz Austria (67%). Niezbyt wysoko na liście znajduje się również Bułgaria, gdzie ciężarówki powyżej 10 lat stanowią 1/3 taboru, Portugalia i Cypr (29%) oraz Polska (26%).

Stan i struktura przedsiębiorstw transportu międzynarodowego i krajowego w Polsce wykonujących przewozy ładunków.

Według danych Inspekcji Transportu drogowego przewozy międzynarodowe na koniec 2016 r. wykonywało około 32,1 tys. firm zarejestrowanych w Polsce⁵ i posiadających ważne wypisy z licencji⁶, czyli niespełna trzykrotnie więcej w porównaniu ze stanem z końca 2004 r. (tab. 5.2.4., rys. 5.2.1.).

⁴ Eurostat z lipca 2017 r.

⁵ Należy dla porządku zaznaczyć, że umownie i w uproszczeniu, w dalszej części opracowania będzie używane także określenie „polski transport ciężarowy” odnoszące się do przedsiębiorstw zarejestrowanych w Polsce.

⁶ Jeżeli przedsiębiorstwo transportowe spełni wszystkie wymogi (certyfikat kompetencji zawodowych, gwarancje finansowe i niekaralność) uzyskuje licencję na wykonywanie przewozów. Po uzyskaniu jej organ licencyjny wydaje wypisy z tej licencji w liczbie odpowiadającej liczbie zgłoszonych przez niego pojazdów. Tak stanowią zarówno przepisy wspólnotowe, jak i polskie

Liczby pojazdów w grupie	Stan na dzień 31 grudnia												
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
0*	0	0	0	178	272	260	663	550	1240	1807	1652	1476	1001
1	2842	3327	3993	5109	5853	6005	6131	6902	6649	6682	6750	7038	7453
2 do 4	5220	6065	7161	8809	9993	10253	10500	10884	10796	11193	11818	12531	13376
5 do 10	2747	2843	3473	4259	4724	4847	4969	5262	5168	5589	6015	6618	7215
11 do 20	692	851	1065	1337	1518	1558	1604	1720	1720	1829	1988	2219	2518
21 do 50	259	349	475	598	688	706	775	824	796	851	948	1051	1187
51 do 100	58	73	110	137	166	170	185	200	172	197	223	239	264
pow. 100	17	26	34	53	64	66	68	76	73	79	94	107	122
Razem	11835	13534	16311	20480	23278	23865	24895	26418	26614	28227	29488	31279	33136
w tym z ważnymi wypisami	11835	13534	16311	20302	23006	23605	24232	25868	25374	26420	27836	29803	32135

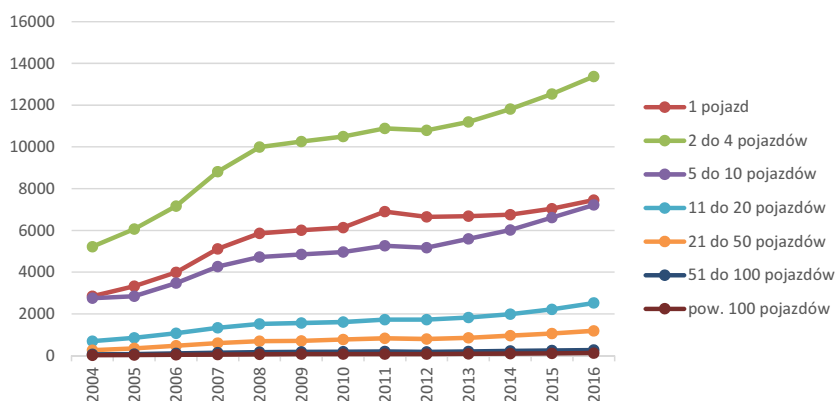
* przedsiębiorcy posiadający ważną licencję, ale nieposiadający ważnych wypisów z licencji

Tabela
5.2.4.

Liczba przedsiębiorstw międzynarodowego samochodowego transportu rzeczy w Polsce w latach 2004 - 2016 według grup liczby samochodów ciężarowych.

Źródło: • GITD; Raport; dane statystyczne dotyczące transportu międzynarodowego (od 2009 r. do 2016 r.); www.gitd.gov.pl

- Bentkowska-Senator K., Kordel Z., Waśkiewicz J. „Transport Samochodowy Ładunków”; wyd. ITS; Warszawa, 2009; s. 53
- Bentkowska-Senator K., Kordel Z., Waśkiewicz J. „Polski Transport Samochodowy. Rynek. Koszty. Ceny.”; wyd. ITS; Warszawa 2012; s. 45, 51



Rysunek
5.2.1.

Graficzne przedstawienie danych zawartych w tab. 3.2.4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie źródeł z tab. 3.2.4.

Liczba wydanych licencji na wykonywanie przewozów krajowych, według stanu na koniec 2014 r. wyniosła około 60,4 tys.⁷ (45,2 tys. licencji w 2005 r.)⁸, a na koniec 2016 r. około 62 tys.

Liczba wypisów z licencji firm wykonujących przewozy międzynarodowe wg stanu na koniec 2016 r. wyniosła około 205,4 tys. Wzrosła niespełna 3,5 krotnie w porównaniu z odpowiednią liczbą w końcu 2004 r.

	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6	Razem
2010	1821	5985	26229	61843	25223	16401		137502
2011	1482	4932	22565	62737	27104	29150		147970
2012	1089	3011	15648	53948	26412	44142		144250
2013	924	2061	11813	48954	26249	64593		154594
2014	868	1542	9030	43596	25824	79515	8270	168645
2015	899	1287	7226	38616	24473	85834	26691	185026
2016	1207	1114	6104	32747	22292	91213	50713	205390

**Tabela
5.2.5.**

Liczby pojazdów ciężarowych w przedsiębiorstwach transportu międzynarodowego według norm emisji zanieczyszczeń spalin w latach 2010 - 2016 w Polsce [szt.].

Źródło: GITD: Sprawozdanie – Dokumenty wydane przez GITD – ważne w obrocie prawnym; Stan na dzień 31 grudnia; (www.gitd.gov.pl)

Pojazdy spełniające wymagania norm Euro 5 i Euro 6 emisji zanieczyszczeń spalin stanowiły w 2016 r. 69,1% (w 2015 r. 60,8%) ogółu parku w tych przedsiębiorstwach. Widać wyraźnie, że polscy przewoźnicy bardzo mocno modernizują tabor, zwracając coraz częściej uwagę na jego stronę jakościową, a więc spełnianie warunków wysokiej ekologiczności. Według szacunków autora udział euro 5 i 6 w 2017 r. wyniósł około 75%.

⁷ Według danych Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z października 2015 r.

⁸ Bentkowska – Senator K., Kordel Z., Waśkiewicz J. „Transport Samochodowy Ładunków”; Wyd. ITS; Warszawa 2009 r.; s. 93.

Lata	Licencje (firmy)		Wypisy z licencji (pojazdy)		Średnia liczba pojazdów w firmie
	Stan na 31 grudnia	tys.	wzrost do roku poprzedniego %	tys.	
2004		41,4	X	X	X
2005		45,2	9,18	119,3	X
2006		51,2	13,27	134,1	12,41
2007		57,0	11,33	155,1	15,66
2008		61,5	7,89	173,3	11,73
2009		62,2	1,14	180,5	4,15
2010		61,2	-1,61	181,2	0,39
2011		64,4	5,23	196,1	8,22
2012		63,0	-2,17	195,4	-0,36
2013		60,0	-4,76	197,7	1,18
2014		60,4	0,67	205,0	3,69
2016		62,6	1,1	220	7,3

**Tabela
5.2.6.**

Liczby pojazdów ciężarowych w przedsiębiorstwach transportu międzynarodowego wg norm emisji zanieczyszczeń spalin w latach 2010 - 2016 w Polsce [szt.].

Źródło: Zestawienie na podstawie informacji otrzymanych z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Liczebność firm i pojazdów w transporcie krajowym charakteryzuje się w badanym okresie znaczącym wzrostem, który w wielkościach bezwzględnych wynosi dla firm około 20 tys., a dla pojazdów – 86 tys. Wskaźnik dynamiki w 2014 r. w stosunku do roku bazowego wynosił 1,45 dla firm, a dla pojazdów 1,72, co oznacza, że sukcesywnie zwiększała się ich średnia liczba w przedsiębiorstwie. W 2014 r. średnia ta wynosiła ponad 3 pojazdy, a zatem przeciętnie biorąc, zgodnie z klasyfikacją przedsiębiorstw, w transporcie znajdują się one w grupie przyjętej jako mikroprzedsiębiorstwa. Daje się zauważyć także znaczący wzrost licencji i wypisów z licencji w 2016 r.

Charakterystyka przewozów transportem samochodowym

Przewozy ogółem wykonane polskim transportem ciężarowym o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) przekraczającej 3,5 t⁹ wyniosły:

- w 2004 r.: 732,0 mln ton, 102,8 mld tkm¹⁰,

⁹ GUS – „Transport – wyniki działalności” w 2014 r.; Uwagi metodyczne; s. 25.

¹⁰ GUS – „Transport – wyniki działalności” w 2005 r.; s. 134.

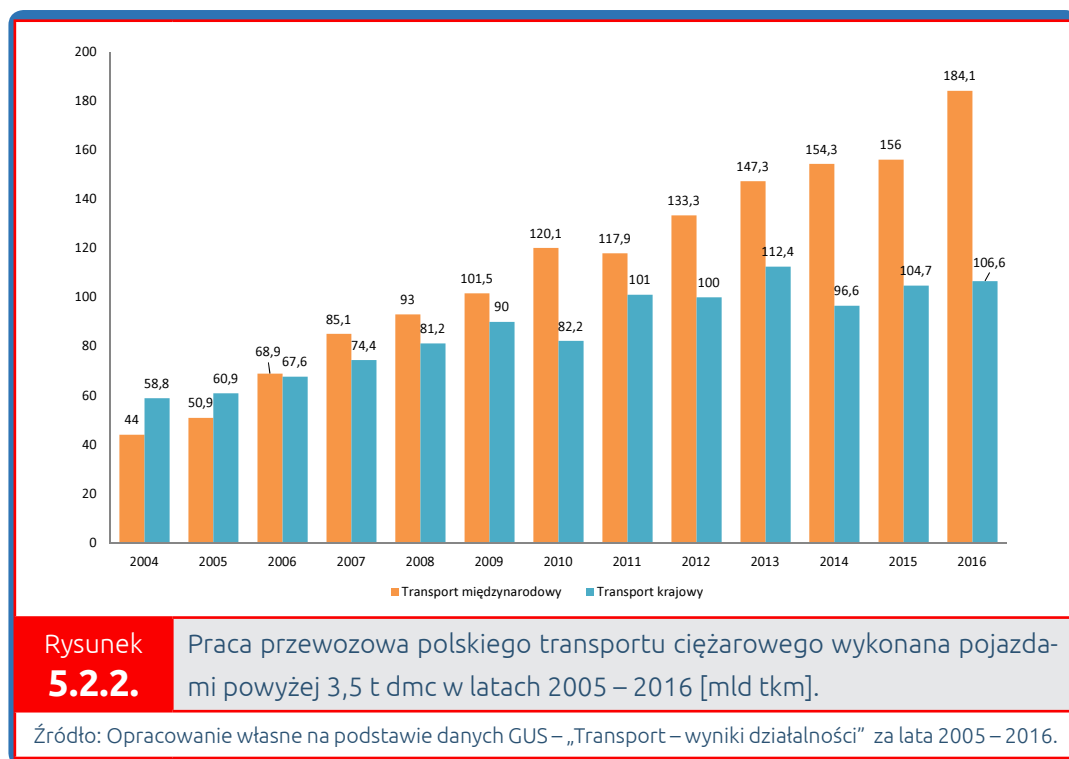
- w 2005 r.: 863,4 mln ton, 111,8 mld tkm,
- w 2014 r.: 1300,4 mln ton, 250,9 mld tkm,
- w 2015 r.: 1265,0 mln ton, 260,7 mld tkm¹¹,
- W 2016 r.: 1313,7 mln ton, 290,7 mld tkm¹².

Praca przewozowa ogółem transportu ciężarowego w roku 2016 była 2,5-krotnie większa niż 2004 r.

Przewozy międzynarodowe wyniosły:

- w 2004 r.: 42,5 mln ton, 44,0 mld tkm,
- w 2005 r.: 52,5 mln ton, 50,9 mld tkm,
- w 2014 r.: 192,7 mln ton, 154,3 mld tkm,
- w 2015 r.: 204,7 mln ton, 156,0 mld tkm,
- w 2016 r.: 242,9 mln ton, 184,1 mld tkm.

W 2016 r. praca przewozowa transportu międzynarodowego była ok 4-krotnie większa w porównaniu z pracą wykonaną w 2004 r. (rys. 5.2.2.).



W latach 2005 – 2016 w zasadzie miał miejsce wzrost średniej rocznej wydajności pracy przewozowej statystycznego samochodu ciężarowego w przewozach między-

¹¹ GUS – „Transport – wyniki działalności” w 2015 r.; s. 162.

¹² GUS – „Transport – wyniki działalności” w 2016 r.; s. 169.

narodowych. W 2005 r. wynosiła ona około 701 tys. tkm/samochód, w 2014 r. około 913 tys. tkm/samochód, w 2015 r. około 841 tys. tkm/samochód, a w 2016 r. około 896 tys. tkm/samochód. W strukturze typów przewozów ładunków międzynarodowym transportem samochodowym od 2005 r. prawie 3,5-krotnie wzrósł wywóz, a ok. 3-krotnie przywóz masy ładunków do Polski. Ponad 7-krotnie – według przewiezionych ton i prawie 5-krotnie w pracy przewozowej wzrosły przewozy wykonywane przez polskie firmy pomiędzy obcymi krajami. Przewozy kabotażowe uległy zwiększeniu niespełna 16 razy w masie przewiezionych ładunków i 20 razy w pracy przewozowej.

Wyszczególnienie	Lata			
	2005	2010	2014	2016
Przewozy w mln ton				
Ogółem	863,40	1216,08	1300,38	1546,0
dynamika 2005 r. = 1	1,00	1,41	1,51	1,44
transport krajowy	810,85	1072,51	1107,70	954,0
udział w % ogółem	93,91	88,19	85,18	
dynamika 2005 r. = 1	1,00	1,32	1,37	1,69
w tym:				
transport zarobkowy	513,01	632,78	685,41	761,0
udział w transp. kraj. w %	63,27	59,00	61,88	
dynamika 2005 r. = 1	1,00	1,23	1,34	
Praca przewozowa w mld tkm				
Ogółem	111,83	202,31	250,93	303,0
dynamika 2005 r. = 1	1,00	1,81	2,24	2,53
transport krajowy	60,94	82,22	96,63	228
udział w % ogółem	54,49	40,64	38,51	
dynamika 2005 r. = 1	1,00	1,35	1,59	
w tym:				
transport zarobkowy	44,56	58,29	72,26	
udział w transp. kraj. w %	73,12	70,90	74,78	
dynamika 2005 r. = 1	1,00	1,31	1,62	
Średnia odległość przewozu w km				
Ogółem	130	166	193	199
transport krajowy	75	77	87	85

**Tabela
5.2.7.**

Wielkości przewozów ładunków transportem samochodowym ogółem i krajowym w latach 2005 - 2016 według badania reprezentacyjnego.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie – *Transport - wyniki działalności w latach 2005 – 2014*, GUS, Warszawa., *Przewozy ładunków w 2016*. GUS, Warszawa 2017.

Z danych liczbowych zawartych w powyższej tabelicy wynika, że udział przewozów ładunków transportem samochodowym, w analizowanym przedziale czasowym, w wolumenie przewozów ogółem był znaczący. Zwiększyły się przewozy transportem zarobkowym oraz wzrosła ich dynamika. Udział transportu zarobkowego w transporcie krajowym w wysokości utrzymującej się na poziomie ok. 63% jest wyższy niż w przewozach ładunków ogółem, ale świadczy nadal o znaczącym udziale transportu niezarobkowego, tj. gospodarczego.

Prognozy rozwoju transportu samochodowego w Polsce.

Wartość całego rynku transportowego w Polsce szacuje się na poziomie około 205 mld zł. W 2016 roku wartość usług transportu samochodowego w przewozach ładunków kształtowała się na poziomie ponad 95 mld zł. Według prognoz do 2030 roku tempo wzrostu pracy przewozowej, rocznie, będzie wynosiło około 1,5%.¹³

Okres prognozy	Wariant bazowy	Wariant umiarkowanego rozwoju	Wariant progresywny
2016	184,115	184,115	184,115
2017	188,2	191,6	195,6
2018	192,1	198,2	205,9
2019	195,9	204,9	216,5
2020	199,7	211,7	227,4
2021	203,1	218,0	237,4
2022	206,3	222,9	245,6
2023	209,5	228,0	254,0
2024	212,5	232,8	261,8
2025	215,0	236,1	267,0
2026	217,4	238,1	269,6
2027	219,7	239,8	271,7
2028	221,8	241,3	273,2
2029	224,1	242,6	274,3
2030	225,9	242,9	274,3

Tabela
5.2.8.

Wariantowa prognoza do 2030 r. pracy przewozowej wykonywanej taborem pow. 3,5 t dmc zarejestrowanych w Polsce przedsiębiorstw międzynarodowego transportu ciężarowego [mld tkm].

Źródło: Dane pochodzą z opracowania ITS Warszawa/S. Dorosiewicz i J.Waśkiewicz dotyczącego prognozy wzrostu pracy przewozowej w transporcie ciężarowym Polski. Warszawa, kwiecień 2018.

¹³ Dane w tabeli 4.2.8 pochodzą z opracowania ITS Warszawa/S. Dorosiewicz i J.Waśkiewicz dotyczącego prognozy wzrostu pracy przewozowej w transporcie ciężarowym Polski. Warszawa, kwiecień 2018.

5.3. Transport morski

Ogólna charakterystyka rynku

Morski transport towarów w 2016 r. wzrósł o 2,6%, a w 2017 r. o 4,1%, w wyniku czego przez morza i oceany statki przewiozły ok. 11,6 mld t towarów masowych i drobnicy.¹

Rynek transportu morskiego w 2016 r. przeżył szok po upadłości Hanjin Shipping. Jednak rynek przewozu towarów szybko się otrząsnął, a nowe konsorcja i alianse podzieliły się statkami i rynkiem koreańskiego armatora. Mimo nadpodaży floty rok 2017 był stabilniejszy niż poprzednie lata. Podaż ładunków systematycznie rośnie.

Jest to po części zasługa wzrostu konsumpcji w Ameryce Północnej oraz w Europie i popytu konsumpcyjnego i inwestycyjnego w Azji. Aktywni konsumenci i inwestorzy na wszystkich kontynentach sprawili, że przewozy kontenerów między portami morskimi w 2017 r. wzrosły o około 5,2%. Siłą napędową stanowiła tu gospodarka Stanów Zjednoczonych, dzięki której przewozy na połączeniach między portami Pacyfiku wzrosły w ciągu 3 kwartałów 2017 r. o 8%, podczas gdy przewozy między portami Dalekiego Wschodu a Europą Zachodnią zbliżył się do 5%.²

Na początku 2017 r. flota światowa obejmowała 93 161 statków o łącznej nośności 1,86 mld t. Od początku wieku na rynku transportu morskiego obserwuje się rosnącą podaż statków, a z nimi również przestrzeni ładunkowej. W latach 2016-2017 armatorzy zwiększyli swoje floty o ponad 3% rocznie. Pomimo spadającego tempa przyrostu floty w wielu segmentach rynku, notowano wciąż nadpodaż zdolności transportowych, co zwiększało presję na obniżenie frachtów.

Infrastruktura

W Polsce działają 3 porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej, którymi administrują trzy zarządy morskich portów handlowych. Są to porty w Gdańsku, Gdyni oraz zespół portów Szczecin-Świnoujście. Ponadto na wybrzeżu polskim funkcjonują porty Elbląg, Police, Kołobrzeg, Darłowo i kilka mniejszych, głównie rybackich i turystycznych.

¹ Claksons 2017 Review: *How Are The Year End Stats Looking? in International Shipping News* [data pobrania 08.01.2018]

² Więcej w: M. Grzybowski, *Rynek transportu morskiego*, Polska Gazeta Transportowa nr 1-3, 17.01.2018 r.

W okresie 2016-2017 w polskich portach finalizowano lub rozpoczynano szereg inwestycji kluczowych dla poprawy konkurencyjności portów morskich i bezpieczeństwa państwa. Efekty inwestycji infrastrukturalnych realizowanych szczególnie intensywnie po wejściu Polski do Unii Europejskiej widać w rozwoju infrastruktury, w tym długości nabrzeży. W 2017 r. podjęto kluczowe decyzje strategiczne. W Gdyni o budowie portu zewnętrznego, a w Gdańsku Portu Centralnego. W Zespole Portów Szczecin-Świnoujście efekty ekonomiczne przyniosła budowa terminalu przeładunkowego LNG w Świnoujściu oraz stanowiska statkowego w Terminalu Promowym. W DCT Gdańsk kontenerowce oceaniczne przyjmuje nabrzeże T2 oddane do eksploatacji w 2016 r. Wykorzystywane jest w Gdańsku stanowisko „T1” wybudowane przez Naf-toport w 2015 r. do przeładunku produktów, o mocy przeładunkowej 2 mln ton rocznie. Efektywnie wykorzystywany jest nowy terminal kolejowy, uruchomiony w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym w Gdyni.

W 2017 r. podjęto kluczowe decyzje strategiczne. W Gdyni o budowie portu zewnętrznego, a w Gdańsku Portu Centralnego.

Inwestycje

W celu utrzymania konkurencyjności zarządy portów o strategicznym znaczeniu dla gospodarki narodowej kontynuują aktywną działalność inwestycyjną. Zarząd Morskiego Portu Gdynia w 2018 r. na budowę infrastruktury i suprastruktury wyda około 345 mln zł. Zakończona zostanie przebudowa obrotnicy w centrum portu przed podejściem do terminali kontenerowych BCT oraz GCT. W drugiej połowie 2018 r. do terminali w Gdyni będą mogły zawijać statki o długości 400 m, a więc największe kontenerowce wchodzące na Bałtyk. Dokończone zostanie pogłębienie toru podejściowego. Do połowy 2019 r. rozbudowane zostanie stanowisko przeładunku paliw płynnych. Rozpocznie się budowa nowego publicznego terminalu promowego (wartość inwestycji oszacowano na 180 mln zł).

W Gdańsku w 2018 r. na inwestycje przeznaczony się 170 mln zł, a Unia Europejska dofinansuje projekty w wysokości 600 mln zł. Główne inwestycje w Porcie Gdańsk będą realizowane ze środków Unii Europejskiej, w ramach instrumentu CEF Transport (Connecting Europe Facility (CEF) for Transport). Wykonawcą projektów jest Urząd Morski w Gdyni. Istotne inwestycje o łącznej wartości 470 mln zł (dofinansowanie z UE – 85%) podjęte zostaną w zdekapitalizowanym gdańskim Porcie Wewnętrznym.

Inwestycje o łącznej wartości 470 mln zł (dofinansowanie z UE – 85%) podjęte zostaną w zdekapitalizowanym gdańskim Porcie Wewnętrznym.

Program inwestycyjny Zarządu Portów Świnoujście-Szczecin w latach 2014-2020 obejmuje inwestycje w portach o wartości około 1,5 mld zł. Do 2020 r. przy wsparciu środków z Unii Europejskiej w Szczecinie zmodernizowane będą nabrzeża w rejonie Kanału Dębickiego oraz Basenu Kaszubskiego. Głębokość nabrzeży zostanie zwiększona z 10,5 m do 12,5 m projektowanej głębokości toru wodnego Świnoujście-Szczecin. W Świnoujściu, w terminalu LNG ma powstać nowe stanowisko do redystrybucji LNG, a w porcie planuje się nabrzeże głębokowodne do obsługi kontenerowców. W poprawie dostępu od strony lądu do Szczecina i Świnoujścia niezwykle ważną rolę odgrywają projekty rozbudowy trasy S3 oraz użegłownienia Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Polskie porty morskie - przeładunki

Przeładunki w polskich portach morskich w 2016 r. wyniosły 81 mln t, a w 2017 r. przekroczyły 87 mln t.

Przeładunki w polskich portach morskich w 2016 r. wyniosły 81 mln t, a w 2017 r. przekroczyły 87 mln t., podczas gdy w 2015 r. było o 10 mln t mniej towarów masowych i drobnicy.

Porty	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Gdańsk	18 863	27 182	25 306	26 897,1	30 259,3	32 277,6	35 913,6	37 289	40 613,8
Szczecin - Świnoujście	16 498	20 843	21 354	21 266,7	22 750	23 401,4	23 274,4	24 113	25 423,6
Gdynia	13 257	14 735	15 911	15 809,7	17 658,7	19 408	18 198	19 563	21 225

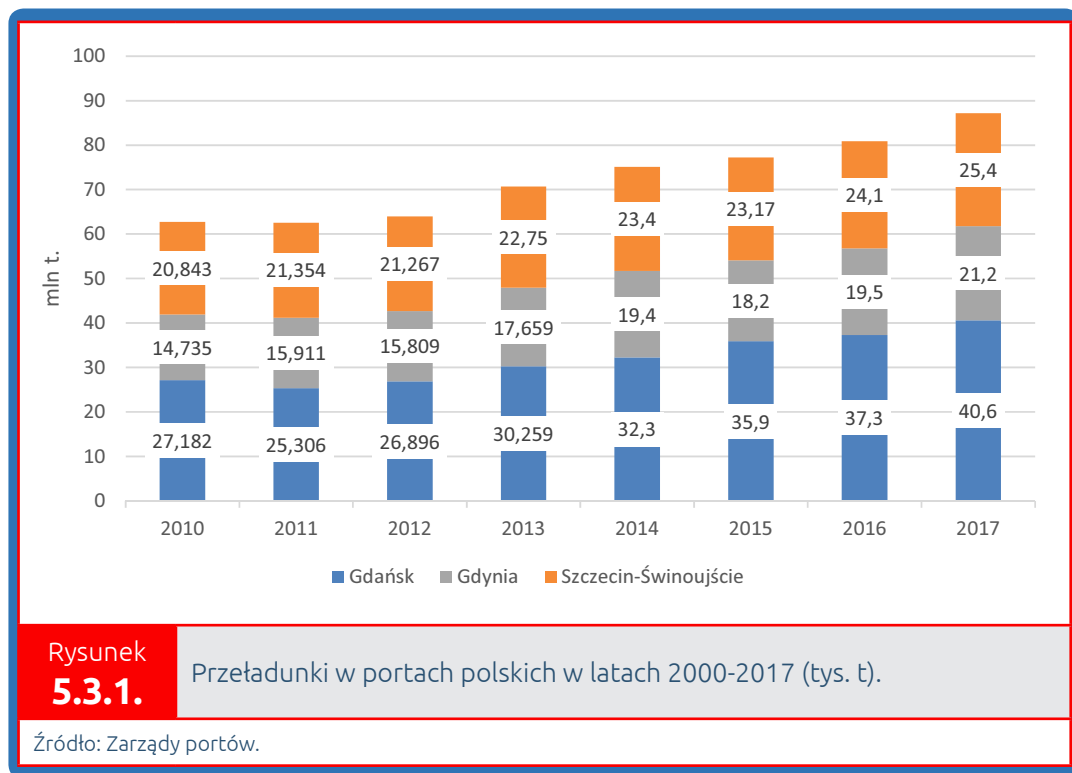
Tabela 5.3.1.

Przeładunki w największych polskich portach morskich w latach 2009–2017 (w tys. t)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Zarządów Portów i terminali przeładunkowych.

Wysoka dynamikę przeładunków od kilku lat odnotowuje się w Gdańsku, gdzie już w 2013 r. przekroczone 30 mln ton. W 2015 r. spadek podaży drobnicy w kontenerach zrekompensowano rekordowymi przeładunkami ropy. Terminale zespołu Szczecin-Świnoujście przekroczyły w 2014 r. 23 mln ton, a dzięki uruchomieniu terminalu LNG podaż ładunków płynnych zwiększyła się w 2017 r. o ponad 3 mln t., a przeładunki ogółem w obu portach przekroczyły 25,4 mln t. W Gdyni po rekordowych przeładunkach w 2014 r. (ponad 19,4 mln t), w 2015 r. nastąpił spadek podaży towarów (szczególnie w kontenerach), w latach 2016 – 2017 rynek odbudował się

zarówno w przeladunkach drobnicy, paliwach w imporcie, rosta również podaż węgla w imporcie.



Port Gdańsk

W Gdańsku w 2017 r. przeladowano ok. 40,6 mln t. 9% więcej niż w 2016 r. Dla porównania w 2015 r. przeladowano prawie 36 mln t i wtedy po raz kolejny pobito rekord przeladunków. Stało się tak dzięki wysokiej podaży drobnicy i innych ładunków w kontenerach. W 2017 r. podaż drobnicy przekroczyła po raz pierwszy w historii portu Gdańsk 18 mln t. Był to wzrost o 24% w stosunku do 2016 r. i około 30% w stosunku do lata 2014-2015. W tym okresie na dobry wynik Gdańska w 2014 r. i 2015 r. również zdecydowany wpływ miała wysoka dynamika podaży drobnicy (odpowiednio – ponad 11,2 mln t oraz ponad 11,8 mln t), szczególnie w kontenerach (odpowiednio – 10,4 mln t oraz 10,7 mln t). Dzięki połączeniom oceanicznym konsorcjów armatorów kontenerowych z rynkami Dalekiego Wschodu, w 2016 r. w kontenerach suwnice DCT Gdańsk przeladowały około 13,4 mln t, a w 2017 r. ponad 16,4 mln t towarów.

W Gdańsku w 2017 r. wielkość przeladunków wyniosła ok. 40,6 mln t. 9% więcej niż w 2016 r.

W terminalach paliwowych Portu Północnego i Naftoportu przepompowano około 13,2 mln t ładunków płynnych, podczas gdy w 2016 r. było 12,8 mln t, a w 2015 r. ponad 14,7 mln t. Wśród ładunków masowych suchych dominował węgiel. Taśmociągami przemieszczono w ub.r. ponad 5 mln t. (głównie w imporcie), a więc niewiele więcej (o 0,5%), niż w 2016 r. Warto również dodać, że Gdańsk ponownie wrócił na rynek transportu samochodów. Rekordowe wyniki osiągnięto w przeladunkach samochodów osobowych. W 2017 r. przez nabrzeża portowe na statki ro-ro załadowano 73 207 aut, o 412% więcej niż w 2016 r. Firma Adampol kieruje tu samochody Kia z Żyliny na rynek międzynarodowy oraz sprowadza marki Nissan i Hyundai z Japonii, Wielkiej Brytanii, Hiszpanii na rynek polski i krajów Europy Środkowej i Wschodniej.

W Gdańsku rozładowywano również sprzęt wojskowy dla wojsk amerykańskich stacjonujących w Polsce. W marcu ponad 300 ciężarówek, a we wrześniu przez DCT dotarł sprzęt w kontenerach oraz czołgi, wozy bojowe, haubice i inne elementy wyposażenia (łącznie około 1,1 tys. elementów sprzętu wojskowego). W listopadzie dostarczono statkiem USS Resolve 470 pojazdów. Rozładunek przeprowadzono na Nabrzeżu Szczecińskim, a operację logistyczną organizowała firma BLG AutoTerminal Gdańsk.

Port Gdynia

W Porcie Gdynia w 2017 r. przeladowano 21,2 mln t ładunków.

W Porcie Gdynia w 2017 r. przeladowano 21,2 mln t ładunków, co jest rekordowym wynikiem w historii portu, po spadku obrotów w 2012 r. W 2014 r. osiągnięto już rekord w 90-letniej historii portu, przeladowując ponad 19,4 mln t. towarów.

W Gdyni jak dominuje drobnica, której przeladowano prawie 12,46 mln t, a więc znacznie mniej niż w 2015 r. (około 11,3) oraz więcej niż w 2014 r. (ponad 12,7 mln t.). Wzrósł import węgla, do ponad 2,1 mln t, podczas gdy w 2015 r. nie przekroczył 1,4 mln t. W latach 2012-2013 podaż tego ładunku wzrosła prawie 30% do 2,64 mln t. W ładunkach masowych spadły przeladunki zbóż i pasz. W 2017 r. przeladowano ponad 3,48 mln t., podczas gdy w 2016 r. przekroczone 4 mln t, a 2015 r. było ich ponad 3,7 mln t. Zwiększona podaż towarów i duża aktywność marketingowa operatorów terminali przelożyła się na doskonałe wyniki finansowe Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., który osiągnął zysk netto 77 mln zł, o 28% większy niż w 2016 r.

Porty Szczecin-Świnoujście

Terminale portów Szczecin i Świnoujście przeładowały w 2017 r. 25,4 mln t towarów, o 5% więcej niż w 2016 r. To rekordowy wynik, znacznie lepszy niż w 2015 r. (23,17 mln t) oraz w 2014 r. (23,4 mln t). To kolejny rok wzrostu podaży drobnicy promowej. W latach 2016-2017 ładunki ro-ro w terminalu promowym Świnoujście wzrosły o prawie 7% z 8,7 do 9,3 mln t. między Polską a Szwecją jeszcze dwa lata wcześniej promami przewieziono ponad 8 mln t ładunków, w 2015 r., niespełna 7,4 mln t, a w 2013 r. około 6,6 mln ton (z wagą środków transportu).

Spada podaż węgla w terminalach masowych Szczecina i Świnoujścia z 4,5 mln w 2013 r. (kiedy odnotowano wzrost rok do roku o 6,4%) do 4,6 mln t w 2014 r. oraz 3,2 mln t w 2015 r. W 2016 r. taśmociągi i dźwigi Szczecina i Świnoujścia przeładowały jedynie 2,9 mln t, a w 2017 r. już 2,14 mln t węgla. Podaż rudy w 2017 r. osiągnęła ponad 2,48 mln t (1,6 mln t w 2016), jest to jednak spadek tego ładunku w porównaniu do 2013 r. (2,6 mln t). Po krótkim załamaniu wzrosła podaż ładunków masowych suchych z około 3 mln ton (2013) do 3,25 mln t (2014) i 3,45 w 2015 r., w latach 2016 i 2017 przeładowano odpowiednio 2,9 oraz 3 mln t tych ładunków.

Terminal LNG w Świnoujściu nie wykorzystuje swojego rocznego potencjału przeładunkowego oszacowanego na 5 mld m³, ale od chwili uruchomienia w końcu 2015 r. zapewnił nową jakość w systemie energetycznym państwa. W styczniu 2018 r. zawiął do gazoportu już 25 gazowiec. Dzięki temu w latach 2016-2017 do rurociągów gazociągu Świnoujście-Szczecin wpompowano łącznie ponad 5,6 mld m³ gazu, skąd jest on przesyłany do infrastruktury Gaz-System S.A.

Terminale portów Szczecin i Świnoujście przeładowały w 2017 roku 25,4 mln t towarów, o 5% więcej niż w 2016 r.

Przeładunki kontenerów w polskich portach

W 2017 r. w polskich portach zanotowano rekordowe przeładunki kontenerów – 2 385 tys. TEU. W imporcie było około 1 205 tys. TEU, w eksporcie przekroczone 1 192,6 tys. TEU.

Poziom 2 mln TEU w polskich terminalach kontenerowych udało się już przekroczyć w 2014 r., jednak w 2015 r. recesja na rynku rosyjskim spowodowała zmniejszenie transshipmentów w DCT Gdańsk i zmniejszenie

W 2017 r. w polskich portach zanotowano rekordowe przeładunki kontenerów – 2 385 tys. TEU. W imporcie było około 1 205 tys. TEU, w eksporcie przekroczone 1 192,6 tys. TEU.

przeładunków o ponad 100 tys. TEU. W 2016 r. udało się odbudować rynek dzięki zwiększonemu popytowi na ładunki skonteneryzowane.

Dynamicznie zwiększa się podaż kontenerów w polskich portach, a szczególnie w terminalach Trójmiasta, do których wpływają również kontenerowce oceaniczne. Do terminala kontenerowego DCT Gdańsk związają dwa alianse oceaniczne, które zapewniają połączenie terminala z portami Dalekiego i Bliskiego Wschodu oraz portami Europy Zachodniej. W lutym 2015 r. serwis uruchomił Alians 2M. Stanowi on kontynuację wcześniejszego połączenia Maersk Line, do którego dołączył Mediterranean Shipping Company (MSC). W maju 2017 r. APL, CMA-CGM, COSCO SHIPPING, EVERGREEN i OOCL rozpoczęły współpracę z DCT Gdańsk w ramach nowego OCEAN Alliance.

W połowie 2015 r. członkowie Aliansu G6 zdecydowali o przedłużeniu serwisu Loop 7 Azja-Europa na Morze Bałtyckie. W Azji Loop 7 obsługuje terminale kontenerowe w Singapurze, Yantian, Qingdao, Szanghaju oraz Hongkongu. W Europie statki tego serwisu zawiązają do terminali 4 portów: Rotterdamu, Hamburga, Gdańska i Southampton. Gdańsk jest trzecim portem europejskim wg kolejności zawinięć. Bezpośrednie połączenie z Dalekiego Wschodu do terminalu DCT Gdańsk jest realizowane przy użyciu megakontenerowców o pojemności od 19 tys. TEU do 21 tys. TEU. Z Dalekiego Wschodu do Gdańska statki zaczynają rejs w portach Shanghai i Ningbo, a wpływają jeszcze do portów: Xiamen, Yantian, Singapur, Felixstowe oraz Rotterdam.

Wysoka dynamika podaży kontenerów w DCT wynika z połączenia oceanicznego z Dalekim Wschodem oraz transshipmentów do portów Regionu Morza Bałtyckiego. Dzięki temu DCT zajmuje na kontenerowej mapie terminali bałtyckich pierwsze miejsce pod względem przeładunków. Należy również odnotować, że przewozy intermodalne kontenerów do i z terminalu kształtują się na poziomie 40%. Do terminali kontenerowych Gdańska i Szczecina kontenery są dowożone i odwożone przez serwisy żeglugi bliskiego zasięgu (*Short Sea Shipping*). Przeważają feedery o pojemności od 800 do 2 tys. TEU. Większe jednostki (powyżej 4 tys. TEU) wprowadza do Gdyni okazjonalnie jedynie MSC.

Morska flota transportowa

Polscy armatorzy i firmy zarządzające statkami na początku 2018 r. zarządzali łącznie flotą 285 statków. Firmy zrzeszone w Polskim Stowarzyszeniu Zarządców Statków zarządzają w imieniu armatorów obcych flotą 210 jednostek o nośności 2,4 mln t. Armatorzy polscy w 2016 r. zarządzali flotą 96 jednostek o nośności ok. 3 mln. t. Utrzymuje się trend rejestrowania polskich jednostek pod obcymi banderami. Jednostki zakupione w latach 2017-2018 r. przez polskich armatorów do eksplo-

atacji (głównie PŻM i PŻB) nie zostały zarejestrowane pod polską banderą. W przypadku promów eksploatowanych na Bałtyku oznacza to, że armatorzy nie mogą korzystać z funduszy na ich modernizację i przystosowanie do pływania w strefie SECA (o niskiej emisji siarki w spalinach).

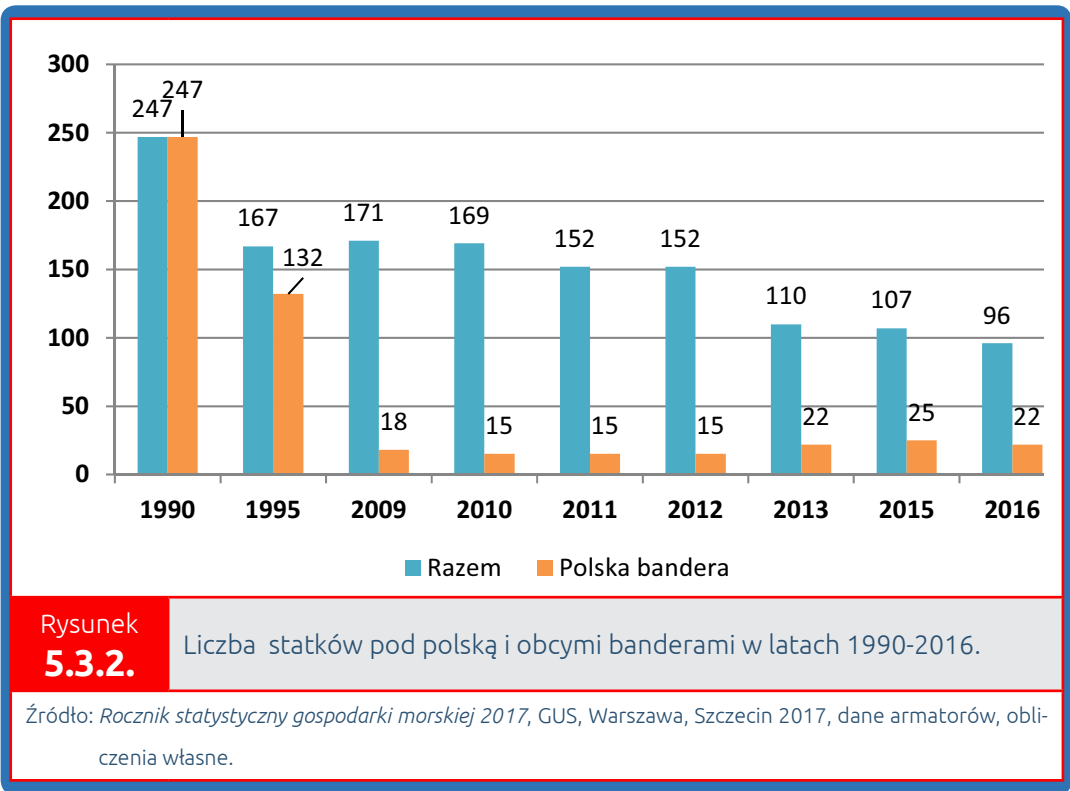
Rodzaje statków	Statki						
	2009	2010	2011	2012	2013	2015	2016
Ogółem	120	121	108	110	110	107	96
Statki do przewozu ładunków suchych	94	95	91	93	88	86	83
w tym: masowce	66	69	69	72	64	55	57
rorowce	–	–	–	2	2	2	2
pozostałe drobnicowce	–	–	–	–	16	20	22
zbiornikowce	12	12	7	7	6	9	4
Promy	11	11	7	7	7	10	7
Statki pływające pod banderą: polską	18	15	15	15	22	25	22
obcą	102	106	93	95	89	82	74

**Tabela
5.3.2.**

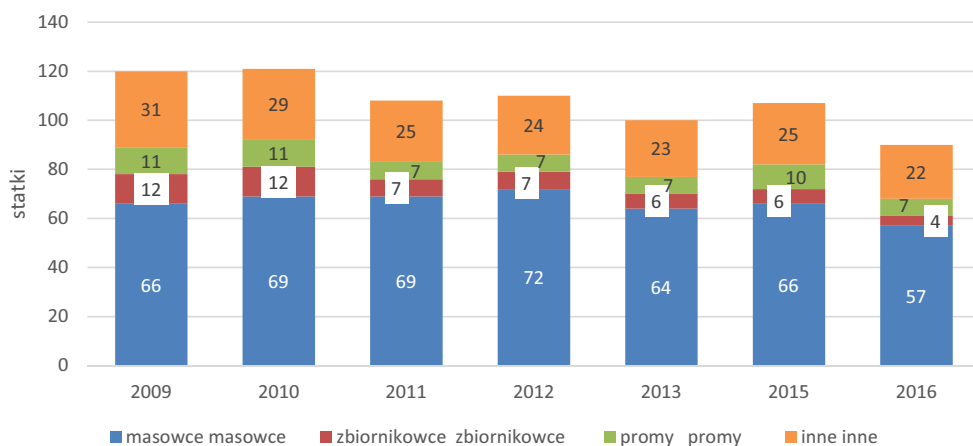
Morska flota transportowa według rodzajów statków w latach 2009-2016. Stan na 31 grudnia.

Źródło: *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2017*, GUS, Warszawa, Szczecin 2017, dane armatorów, szacunki i obliczenia własne (Marek Grzybowski).

W 2017 r. w Polsce zarejestrowani byli następujący armatorzy: Polska Żegluga Morska (54 statki o łącznej nośności 2,1 mln dwt., w tym masowce, siarkowce oraz promy), Chipolbrok (Chinese-Polish Joint Stock Shipping Company) posiada 17 statków wielozadaniowych (około 460 tys. DWT). Unibaltic z siedzibą w Szczecinie posiada 10 statków. Szczeciński armator Baltramp eksploatuje 4 uniwersalne drobnicowce o nośności od 1750 ton do 2783 ton. Polska Żegluga Bałtycka SA (występuje pod marką POLFERRIES), posiada 5 promów. Na początku 2017 r. armator kupił prom na rynku wtórnym, który po remoncie jako Cracovia (rok budowy – 2002) wprowadził na połączenie Świnoujście-Ystad. Natomiast wycarterowany przez Polską Żeglugę Bałtycką prom Nova Star od połowy 2018 r. będzie pływał na linii Gdańsk-Nynashamn. Czarterującym jest Singapore Technologies Marine Ltd (morski oddział Singapore Technologies Engineering Ltd.). PŻB czarteruje jednostkę na warunkach bareboat charter przez 24 miesiące, począwszy od 9 lutego 2018 r.



Wiodącym armatorem polskim jest Polska Żegluga Morska (PŻM, na rynku międzynarodowym - Polsteam). W 2016 r. w PŻM wprowadzono zarząd komisaryczny. Grupa Kapitałowa PŻM ostatnie kilka lat kończyła ze stratą. W wyniku tego w 2016 r. ich wartość skumulowana przekroczyła 1,7 mld zł. W ostatnich 10 latach z około 90 statków w PŻM zostało 54 jednostek. Szczeciński armator dysponuje 49 masowcami, zbiornikowcem do przewozu płynnej siarki oraz posiada 4 promy. Masowce to statki o nośności od 11,7 tys. dwt do 82 tys. dwt, a promy od 6860 dwt do 8870 dwt. Prognozowany zysk za 2017 r. dla Grupy Kapitałowej Polskiej Żeglugi Morskiej wynosi 54 mln zł.



**Tabela
5.3.3.**

Struktura polskiej floty w latach 2009-2016 (liczba statków).

Źródło: Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2017, GUS, Warszawa, Szczecin 2017, dane armatorów, obliczenia własne.

Maleje popyt na przewozy węgla, w wyniku czego statki PŻM przewiozły go w 2013 r. 358 tys. t, podczas gdy w 2014 r. było go 421 tys. t, a w 2015 - 1,1 mln t. Dobry rynek zanotowano dla przewozów wyrobów stalowych. Z portów Holandii do portów położonych na Wielkich Jeziorach Amerykańskich przewieziono ich w 2015 r. 847 tys. t (w 2014 - 796 tys. t). PŻM sukcesywnie odmładza swoją flotę. Dzięki temu w ciągu 10 lat przeciętny wiek statku zmniejszył się z 17 lat do 8 lat. W 2016 r. flota PŻM powiększy się o kolejne 8 nowych statków o nośności wielkości 39 tys. t. Program rozwoju do roku 2020, który został przyjęty przed trzema laty zakłada rozbudowę floty do 70 statków o łącznej nośności 2,5 mln t.

Ocena rynku, prognozy, komentarz

W transporcie ładunków masowych po dobrym 2017 r. nadejście nieco gorszy 2018. Armatorzy masowców walczą o rynek działając w warunkach silnej recesji i spadków indeksów frachtowych. W 2018 r. armatorzy transportujący ładunki masowe suche, a wraz z nimi

Konsolidacja rynku transportu morskiego, bezzałogowe i ekologiczne statki, zautomatyzowane porty oraz integracja informatyczna morskich systemów logistycznych to perspektywa zmian w logistyce morskiej do końca połowy XXI wieku.

Polska Żegluga Morska nie będą walczyć o ładunki. To wynik utrzymującej się dobrej podaży ładunków i wolno rosnącej nośności floty przewożącej ładunki masowe suche. Z analizy portfela kontraktów na nowe statki wynika, że flota operatorów jednostek masowych będzie rosła najwolniej od 1999 r. co sprawi, że w 2018 i 2019 r. podaż ładunków będzie większa niż nośność światowej floty masowców. Stabilnie będzie rozwijał się rynek przewozów ropy naftowej, produktów naftowych oraz LNG.

Na rynku transportu kontenerów od ponad 20 lat armatorzy liniowi intensywnie inwestują we floty kontenerowców. W efekcie pojemność światowej floty kontenerowców przekroczyła już 22 mln TEU. Dlatego w serwisach liniowych, w tym do Gdańska i Gdyni, występuje nadpodaż przestrzeni ładunkowej. Na dużą skalę zaczęto wprowadzać do eksploatacji duże jednostki, o pojemności powyżej 20 tys. TEU. W 2018 i 2019 r. wzrost popytu na przewozy oceaniczne w serwisach liniowych będzie utrzymywał się na poziomie od 3,3% do 4,2%. W wyniku konsolidacji rynku w 2018 r. pięciu największych armatorów kontroluje już około 65% rynku, a kolejnych 5 jedynie około 16% przewozów liniowych.

Przewozy promowe i ro-ro stanowią istotną część transportu morskiego w Unii Europejskiej, która stawia nieustannie na żeglugę bliskiego zasięgu (*Short Sea Shipping*). Transport ro-ro stanowi istotną część strategii przenoszenia ładunków z transportu kołowego na wodny, a przewozy pasażerów promami znajdują istotne miejsce w strategiach liczących się operatorów turystycznych. Przewozy statkami ro-ro i promami przekroczyły 464 mln t, z czego ponad 247 mln t przemieszczono w między portami Unii Europejskiej w żegludze bliskiego zasięgu i będą rosnąć.

Turystyka morska jest najbardziej dynamicznie rozwijającym się segmentem transportu morskiego. To coraz bardziej atrakcyjny sposób spędzania czasu i dochodowy rynek dla operatorów statków pasażerskich, portów oraz firm turystycznych. Z około 25,3 mln pasażerów do portów Bałtyku dotarło aż około 4,4 mln pasażerów, a porty polskie odwiedziło jedynie około 115 tys. pasażerów.

5.4. Transport wodny śródlądowy

Ogólna charakterystyka rynku

Rynek transportu wodnego śródlądowego w Polsce, podobnie jak w krajach Europy Zachodniej, tworzą dwie grupy firm: posiadacze pojedynczych statków oraz przedsiębiorstwa wielostatkowe.

Dominującą część rynku żeglugi śródlądowej stanowią firmy zatrudniające od 1 do kilku osób, dysponujące kilkoma, a najczęściej jednym statkiem wykupionym od byłych przedsiębiorstw państwowych. Proces dynamicznego pojawiania się tego typu firm obserwowany jest od lat 90. XX wieku w związku z rozpoczęciem procesu liberalizacji dostępu do rynku transportowego.

Przedsiębiorstwa wielostatkowe w transporcie wodnym śródlądowym należą do nielicznych, jednak przedmiot działalności tych przedsiębiorstw, jest znacznie rozszerzony i wykracza poza tradycyjną działalność czysto żeglugową. Także w odróżnieniu od posiadaczy pojedynczych statków zajmujących się wyłącznie realizacją jednorazowych zleceń przewozowych, przedsiębiorstwa wielostatkowe świadczą tzw. przewozy kontraktowe na podstawie rocznych, a nawet wieloletnich umów z gestorami ładunków.

Szacuje się, że aktualnie na rynku transportu wodnego śródlądowego w Polsce prowadzi działalność około 400 firm żeglugowych¹, w tym dwa największe przedsiębiorstwa wielostatkowe,

Aktualnie na rynku transportu wodnego śródlądowego w Polsce prowadzi działalność około 400 firm żeglugowych.

funkcjonujące w ramach Grupy OT Logistics: OT Logistics SA z siedzibą w Szczecinie oraz Żegluga Bydgoska sp. z o.o. w Bydgoszczy, a udział tych firm w rynku transportu wodnego śródlądowego w Polsce sięga 80%. W wyniku przejęcia przez Grupę OT Logistics w 2007 r. niemieckiego armatora Deutsche Binnenreederei AG z siedzibą w Berlinie, OT Logistics stała się największą w Europie grupą armatorską funkcjonującą na rynku żeglugi śródlądowej.

Główną sferą działalności przedsiębiorstw transportu wodnego śródlądowego w Polsce jest świadczenie usług przewozowych zwłaszcza ładunków masowych. Ze względu na ograniczenia infrastrukturalne związane ze zbyt niskimi prześwitami

¹ Obliczenia własne na podstawie: *Zmiany strukturalne grup podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON*, GUS, Warszawa; *EU Transport in figures*, Statistical pocketbook 2017, Publications Office of the European Union, Luxembourg 2017.

w świetle mostów transport wodny śródlądowy w Polsce nie uczestniczy, tak jak ma to miejsce w krajach Europy Zachodniej, w przewozach kontenerów.

Infrastruktura

Na infrastrukturę śródlądowego transportu wodnego składają się drogi wodne oraz porty i przeladownie zakładowe. W Polsce funkcja transportowa śródlądowych dróg wodnych jest mocno ograniczona. Podstawową przyczyną tej sytuacji jest realizowana dotychczas polityka rozwoju infrastruktury transportu, preferująca przede wszystkim potrzeby inwestycyjne transportu samochodowego oraz kolejowego. Bardzo niski poziom finansowania śródlądowych dróg wodnych doprowadził do poważnej ich degradacji.

W Polsce wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym, tj. klasy IV i wyższej w 2016 r. spełniało tylko 5,9%.

Jak wynika z doświadczeń europejskich, współcześnie większe znaczenie transportowe mają drogi wodne, które spełniają przynajmniej wymagania techniczne klasy IV. Oznacza to, że drogi wodne powinny gwarantować mini-

malną głębokość tranzytową (głębokość najniższa na szlaku wodnym) na poziomie 2,8 m, a tym samym powinny być dostępne dla barek motorowych o tonażu od 1000 do 1500 ton.

W Polsce wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym, tj. klasy IV i wyższej w 2016 r. spełniało tylko 5,9%, czyli 214 km spośród 3654,6 km śródlądowych dróg wodnych uznawanych za żeglowne (tabela 4.4.1). Stan ten w Polsce nie zmienił się od 2007 r.

W oficjalnych statystykach podaje się, że długość eksploatowanych dróg wodnych wynosiła w 2016 r. w Polsce 3365 km, tj. 92,1% dróg żeglownych (na podobną długość wskazywano w latach wcześniejszych). W rzeczywistości jest to poziom znacznie zawyżony, gdyż większe znaczenie transportowe ma w Polsce jedynie około 1200 km dróg wodnych żeglownych.

Klasa techniczna	Rzeki żeglowne i uregulowane	Skanalizowane odcinki rzek	Kanały	Jeziora żeglowne	Ogółem
Drogi o znaczeniu regionalnym					
Ia	757,8	100,8	167,7	53,6	1079,9
Ib	755,6	137,3	-	-	892,9
II	691,4	105,8	105,9	168,0	1071,1
III	115,1	207,2	46,8	27,5	396,6
Drogi o znaczeniu międzynarodowym					
IV	-	37,5	-	-	37,5
Va	-	55	-	-	55
Vb	96,7	-	15,4	9,5	121,6
Ogółem					3654,6

Tabela
5.4.1.

Śródlądowe drogi wodne uznane za żeglowne w 2016 r.

Źródło: *Transport wyniki działalności w 2016 r.*, GUS, Warszawa 2017; *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2016 r.*, GUS, Warszawa 2017.

Problem niskich parametrów technicznych jest nawet charakterystyczny dla najlepszej drogi wodnej w Polsce - Odrze. Na 50,7% długości tej drogi wodnej parametry techniczne nie spełniają nawet warunków określonych dla klasy III. Najtrudniejsze warunki nawigacyjne występują na Środkowej Odrze. Okresowo na tym odcinku głębokość spada do 0,6 - 0,7 m. Tymczasem w warunkach polskich minimalna głębokość tranzytowa, przy której przewozy są jeszcze opłacalne wynosi 1,2 m. Dla porównania w Europie Zachodniej przyjmuje się, że minimalna głębokość warunkująca opłacalność przewozów śródlądową drogą wodną wynosi 2,0 m.²

Dużo większe, aniżeli na Odrze, utrudnienia nawigacyjne występują na Wiśle. Aż 80% długości tej drogi wodnej spełnia jedynie parametry klasy I i II, które z punktu widzenia wymagań współczesnej żeglugi są zbyt niskie, aby zapewnić przewozy ładunków na minimalnym poziomie rentowności.

O dostępności do transportu wodnego śródlądowego decydują porty rzeczne. Podobnie jak śródlądowe drogi wodne ich stan techniczny nie odpowiada współczesnym wymaga-

Obecnie w Polsce istnieje 21 portów, lecz większość z nich nie pełni funkcji żeglugowej.

² H. Rabant, M. Habel, Z. Babiński, *Transport ładunków ponadgabarytowych drogą wodną Wisły. Podstawowe parametry szlaku oraz główne utrudnienia*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG 2016, nr 19(3)

Największym portem rzeczonym w Polsce jest port w Gliwicach. Port ten jako jedyny jest elementem centrum logistycznego – Śląskiego Centrum Logistyki S.A.

niom. Obecnie w Polsce istnieje 21 portów, lecz większość z nich nie pełni funkcji żeglugowej, a jedynie służy do realizacji innych funkcji, np. zaopatrzeniowych, dystrybucyjnych, magazynowych. Porty, które obecnie są eksploatowane w większości należą do przestarzałych, a ponadto (z wyjątkiem portu w Gliwicach) przystosowa-

ne są tylko do obsługi tradycyjnych ładunków masowych. Największym portem rzeczonym w Polsce jest port w Gliwicach. Port ten jako jedyny jest elementem centrum logistycznego – Śląskiego Centrum Logistyki S.A oraz jest przystosowany do obsługi kontenerów (w 2015 r. zdolność przeładunkowa terminala wzrosła do ponad 150 tys. TEU rocznie). Ze względu na zbyt niskie prześwity w świetle większości znajdujących się na Odrze mostów terminal ten nie jest obsługiwany przez transport wodny śródlądowy. Od 2012 r. w porcie tym nie realizowano przeładunków w relacjach barkowych. Obsługa barek w porcie została natomiast ponownie wznowiona w lipcu 2017 r. Od lipca do końca 2017 r. wypłynęły do portu w Gliwicach 293 jednostki pływające, każda o ładowności do 500 ton, i przeładowano w porcie 126,9 tys. ton (węgiel). Planuje się, że w 2018 r. przeładunki w tym porcie osiągną poziom 250 tys. ton.³

Istnieją także duże szanse aktywizacji jednego z największych portów rzecznych w Polsce znajdującego się w Kędzierzynie-Koźlu. Od 2008 r. port ten nie pełni funkcji żeglugowej i jest wykorzystywany jedynie do składowania towarów. W czerwcu 2017 r. rozpoczął się proces modernizacji portu, w którym docelowo ma znajdować się infrastruktura do przeładunku towarów płynnych i sypkich a nawet kontenerów z barek na wagony kolejowe i samochody ciężarowe. Ponadto modernizowana jest droga łącząca port w Kędzierzynie-Koźlu z drogą wojewódzką 423, która ma umożliwić lepszy dostęp do portu.⁴

Podsumowując „wąskim gardłem” dla rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce nie jest aktualnie stan portów rzecznych, lecz stan śródlądowych dróg wodnych.

³ *Port Gliwice podwaja ilość przeładunków*, 17 stycznia 2018 r., <https://infogliwice.pl/port-gliwice-podwaja-ilosc-przeladunkow/> dostęp 27.02.2018.

⁴ J. Fryc, *Rozpoczął się remont kozielskiego portu rzecznego. Niedługo pierwsze towary spłyną Odrą*, <https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/kozielski-port-rzeczny-rozpoczal-sie-remont/tsffycj> (dostęp 27.02.2018).

Środki transportu

Obok śródlądowych dróg wodnych i portów istotnym czynnikiem kształtującym wielkość podaży na rynku transportowym jest flota rzeczna. W długim okresie stan floty rzecznej w Polsce radykalnie się zmniejszył (tabela 5.4.2). W 2016 r. tabor żeglugi śródlądowej liczył 189 pchaczy, tj. o 3,6% mniej niż w 2015 r. W tym samym okresie liczba barek motorowych (barki z własnym napędem) zwiększyła się o 2,2% z 89 do 91 jednostek, a barek bez własnego napędu o 1% z 511 do 516 jednostek. Ze względu na brak środków finansowych na modernizację floty nadal eksploatowany jest tabor holowany. W 2016 r. eksploatowano w Polsce 25 holowników, tj. o 4 jednostki więcej niż przed rokiem. Tabor holowany wykorzystywany jest obecnie tylko do przewozów pomocniczych lub do krótkookresowego przechowywania ładunków.

W długim okresie stan floty rzecznej w Polsce radykalnie się zmniejszył.

Wyszczególnienie	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016
Holowniki	39	25	12	9	11	15	17	17	21	25
Pchacze	386	386	327	236	242	207	192	190	196	189
Barki z własnym napędem	331	319	172	105	95	79	71	79	89	91
Barki bez własnego napędu	1239	1018	565	387	479	518	500	504	511	516

Tabela
5.4.2.

Stan taboru żeglugi śródlądowej w Polsce.

Źródło: *Transport wyniki działalności*, GUS, Warszawa

W odróżnieniu od krajów basenu reńskiego w Polsce w strukturze rodzajowej floty dominują jednostki pływające eksploatowane w systemie pchanym, na który w 2016 r. przypadało 85% ogółu taboru.⁵ Ze względu na uwarunkowania infrastrukturalne eksploatacja zestawów pchanych jest bowiem bardziej uzasadniona, niż

W odróżnieniu od krajów basenu reńskiego w Polsce w strukturze rodzajowej floty dominują jednostki pływające eksploatowane w systemie pchanym, na który w 2016 r. przypadało 85% ogółu taboru.

⁵ *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2016 r.*, GUS, Warszawa 2017.

barek motorowych, gdyż liczba barek w zestawie pchanym może być odpowiednio dostosowana do zmiennych warunków nawigacyjnych. W praktyce w Polsce zestaw pchany liczy jedną lub maksymalnie dwie barki pchane, a ich maksymalna zdolność przewozowa w jednym cyklu przewozowym waha się od 740 do 1160 ton. Ze względu

W 2016 r. wiek eksploatowanych w Polsce wszystkich barek z własnym napędem oraz 74,6% pchaczy wynosił 38 i więcej lat.

na niewystarczającą moc barek motorowych nie są natomiast w Polsce eksploatowane, bardzo popularne w Europie Zachodniej, zestawy sprzężone złożone z barek motorowych (pełniących dodatkowo funkcję pchacza) oraz barek bez napędu.

Szczególnym problemem w Polsce jest poważny stopień dekapitalizacji taboru żeglugi śródlądowej. Przyjmuje się, że normatywny okres eksploatacji pchaczy i barek motorowych wynosi 21 lat, a barek bez własnego napędu – 15 lat. Okres ten dla wszystkich barek motorowych został już przekroczony przed 2010 r., a w przypadku pchaczy w 2014 r. W 2016 r. wiek eksploatowanych w Polsce wszystkich barek z własnym napędem oraz 74,6% pchaczy wynosił 38 i więcej lat.⁶ Mimo znacznej dekapitalizacji flota towarowa w Polsce spełnia wymagania techniczne UE oraz niezbędne warunki bezpieczeństwa, czystości, szczelności oraz ochrony ładunku.

Wielkość i wartość rynku

Jako miary wielkości rynku transportu wodnego śródlądowego w przewozach ładunków przyjęto udział w obsłudze potrzeb transportowych oraz zasięg przestrzenny przewozów.

W Polsce transport wodny śródlądowy odgrywa marginesową rolę w obsłudze potrzeb transportowych. Umownie przyjmuje się, że w skali kraju gałąź ta, zarówno pod względem wielkości przewozów jak i pracy przewozowej, obsługuje 1% potrzeb transportowych. W rzeczywistości udział ten jest o wiele niższy. W 2016 r. udział transportu wodnego śródlądowego w łącznych przewozach ładunków transportem lądowym (transport samochodowy, kolejowy i wodny śródlądowy) wynosił 0,3% (o 0,4 pkt. proc. mniej niż w 2015 r.). Podobnie pod względem pracy przewozowej udział transportu wodnego śródlądowego w latach 2015 – 2016 r. zmniejszył się z 0,7% do 0,2%.

Transport wodny śródlądowy ze względu na duży udział kosztów stałych w kosztach całkowitych predestynowany jest do przewozów na duże odległości. Tymczasem zasięg przestrzenny rynku krajowych przewozów transportem wodnym śródlą-

⁶ *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2016 r...*

dowych w Polsce jest w dużej mierze zawężony. Ze względu na postępującą degradację dróg wodnych krajowe przewozy transportem wodnym śródlądowym mają przede wszystkim zasięg lokalny. W 2016 r. na rynku krajowym 67,2% przewozów była realizowana na dystansie tylko do 49 km, a na odległość 150 km i większą przewieziono transportem wodnym śródlądowym zaledwie 0,3% ogółu ładunków.⁷

W 2016 r. na rynku krajowym 67,2% przewozów była realizowana na dystansie tylko do 49 km.

Na dolnej Wiśle w 2016 r. (a także w 2015 r.) przewozy te były wykonywane średnio dystancje 2,8 km, a na Wiśle górnej 9 km (w 2015 r. – 9,5 km).⁸

Niewielka rola transportu wodnego śródlądowego w systemie transportowym a także ograniczenia przestrzenne rynku żeglugi śródlądowej powodują, że wartość rynku tej gałęzi transportu jest w porównaniu do innych gałęzi relatywnie niewielka. Można oszacować, że wartość rynku tej gałęzi transportu w Polsce w 2016 r. (z wyłączeniem rynku przewozów pasażerskich) kształtowała się na poziomie 710 mln zł, z czego 406 mln przypadło na wartość rynku przewozów ładunków, a 304 mln zł stanowiła wartość usług przeladunkowych, spedycyjnych, składowania i magazynowania ładunków oraz innych usługi związanych z obsługą transportu. W porównaniu do 2015 r. wartość rynku żeglugi śródlądowej (bez przewozów pasażerów) w 2016 r. wzrosła o 70%. Wzrost ten był efektem znacznego wzrostu wartości usług dodatkowych związanych z obsługą ładunku, które w badanym okresie wzrosły aż 3,6-krotnie.⁹

Przewozy ładunków

W 2016 r. transportem wodnym śródlądowym przewieziono w Polsce 6209,7 tys. ton ładunków oraz wykonano 832,4 mln tkm. Przewozy wyrażone w tonach były niższe o 47,9%, a praca przewozowa o 61,9% niższa aniżeli w roku poprzednim. Największy spadek przewozów ładunków odnotowany został w I kwartale 2016 r. W porównaniu do analogicznego kwartału roku 2015 przewozy w I kwartale 2016 r. były o 62,7% mniejsze, a praca przewozowa była o 74,2% niższa.

Wartość rynku tej gałęzi transportu w Polsce w 2016 r. (z wyłączeniem rynku przewozów pasażerskich) kształtowała się na poziomie 710 mln zł.

⁷ *Transport wyniki działalności w 2016 r.*, GUS, Warszawa 2017.

⁸ Obliczenia własne na podstawie: *Transport wyniki działalności...*

⁹ Obliczenia własne na podstawie: *Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2017*, GUS, Warszawa 2017.

W 2016 r. odnotowany został zarówno spadek przewozów na rynku krajowym, jak i międzynarodowym. Biorąc pod uwagę masę przewiezionych ładunków w tonach, przewozy krajowe obniżyły się o 22,7% do 2964,6 tys. ton, a przewozy międzynarodowe o 59,9% do poziomu 3245,1 tys. ton.¹⁰

W oparciu o wyniki za dwa pierwsze kwartały 2017 r. można stwierdzić, że na koniec roku przewozy ładunków żegluga śródlądową w Polsce były jeszcze mniejsze niż w 2016 r. Regres ten jest konsekwencją wyraźnego obniżenia się przewozów na krajowych śródlądowych drogach wodnych. W I i II kwartale 2017 r. przewozy w relacjach krajowych były bowiem o 55,0% i 17,6% niższe aniżeli w odpowiednich kwartałach 2016 r. Podczas gdy łącznie w pierwszym półroczu 2016 r. na krajowych śródlądowych drogach wodnych przewieziono 1,5 mln ton ładunków, to w porównywalnym okresie 2017 r. zaledwie nieco ponad 1 mln ton.¹¹

Przewozy ładunków na rynku międzynarodowym stanowią dominującą sferę działalności polskich armatorów.

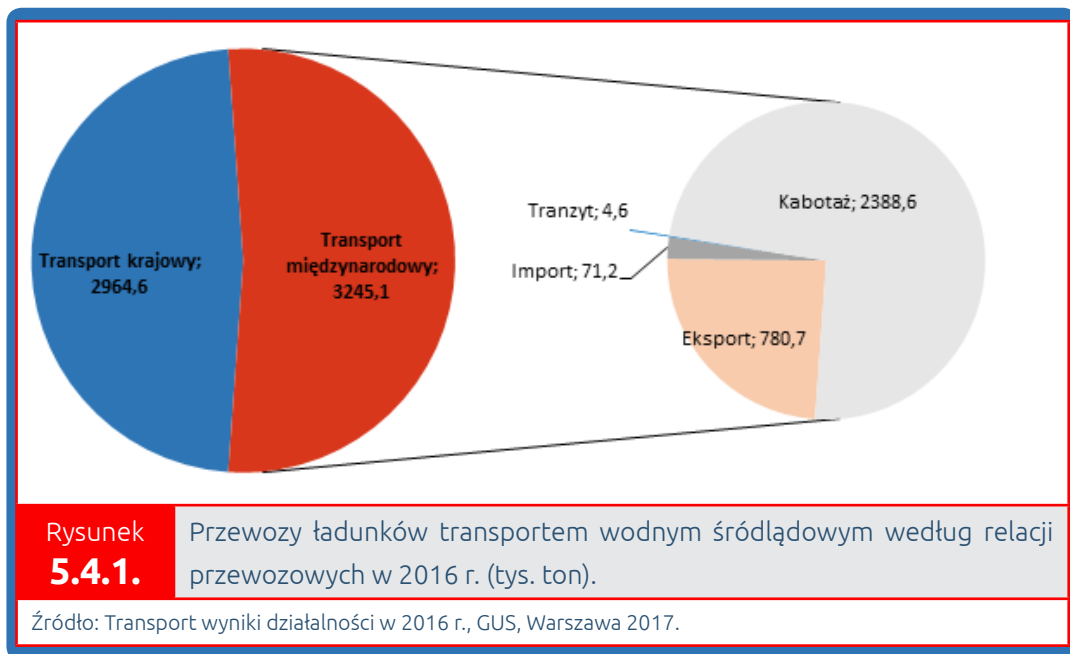
O ile do 2004 r. przewozy kabotażowe miały jedynie charakter incydentalny, to obecnie przewozy te dominują w ramach transportu międzynarodowego.

Przewozy ładunków na rynku międzynarodowym stanowią dominującą sferę działalności polskich armatorów. Pozycja ta szczególnie umocniła się po 2004 r., kiedy to wraz z wstąpieniem Polski w struktury UE w pełni otwarty został rynek przewozów międzynarodowych wraz z kabotażem (przewozy między obcymi portami) dla polskich armatorów. Jak wynika z rysunku 4.4.1. w 2016 r. przewozy w relacjach międzynarodowych stanowiły 52,3% przewozów ogółem. Także w sposób znaczący umocniła się pozycja polskich armatorów na rynku przewozów kabotażowych. O ile do 2004 r. przewozy kabotażowe miały jedynie charakter incydentalny, to obecnie przewozy te dominują w ramach transportu międzynarodowego. W 2016 r. w ramach kabotażu przewieziono 2388,6 tys. ton, co stanowiło 73,6% łącznych przewozów międzynarodowych. W porównaniu

do 2015 r. przewozy te były jednak znacząco niższe (spadek ten wyniósł aż 66%). W 2015 r. przewozy kabotażowe odnotowane zostały bowiem na rekordowo wysokim poziomie – 7021,0 tys. ton, z czego 6822,3 tys. ton przewieziono pomiędzy portami niemieckimi.

¹⁰ *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2016 r.*, GUS, Warszawa 2017.

¹¹ *Transport by nationality of vessel, Database EUROSTAT*, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=iww_go_qnave&lang=en [dostęp 20.02.2018].



Ocena/prognozy

Zwiększenie roli transportu wodnego śródlądowego w systemie transportowym w Polsce przede wszystkim związane jest z poprawą stanu technicznego śródlądowych dróg wodnych. Jako pewien postęp w tym zakresie można uznać przyjęty w dniu 14 czerwca 2016 r. w drodze uchwały Rady Ministrów dokument pt. „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”. Pojawiają się jednak poważne obawy, czy założenie aż czterech o jednakowej randze priorytetów w zakresie realizacji bardzo kapitałochłonnych inwestycji na drogach wodnych jest uzasadnione ekonomicznie. Szacuje się, że realizacja przedsięwzięć przewidzianych w tym dokumencie wymaga zaangażowania do 2030 r. 76,8 mld zł.¹²

Przyjęte założenia finansowe świadczą o bardzo dużym optymizmie. Z wcześniejszych doświadczeń wynika bowiem, że realizacja dotychczasowych programów inwestycyjnych na śródlądowych drogach wodnych w Polsce, o znacznie mniejszym rozmachu finansowym, nie była skuteczna. Na przykład na realizację inwestycji w ramach „Programu dla Odry – 2006” przewidziano dla całego okresu realizacji 2002-2016 nakłady finansowe na poziomie około 4,3 mld zł.¹³ Zatem znacznie mniej,

¹² Uchwała nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”. Monitor Polski, 22 lipca 2016 r., poz. 711.

¹³ Ustawa z dnia 6 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry — 2006”,

a i tak program ten w pełni nie został zrealizowany. Wciąż kontynuowana jest budowa stopnia wodnego w Malczycach i Zbiornika Racibórz. Przewiduje się, że stopień Malczyce zostanie uruchomiony wiosną w 2019 r.¹⁴, a budowa Zbiornika Racibórz ma zakończyć się w drugiej połowie 2019 r. (a w perspektywie kilku kolejnych lat ma nastąpić zmiana jego funkcji ze zbiornika suchego na mokry wielofunkcyjny¹⁵). Opóźnienia w budowie, a także zmiany w koncepcji realizacji inwestycji, mają jednak swoje konsekwencje ekonomiczne w postaci wzrostu kosztów inwestycji.

Duże szanse na przyspieszenie działań związanych z zagospodarowaniem dróg wodnych, stwarza podpisana przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 23 stycznia 2017 r. ustawa o ratyfikacji Europejskiego Porozumienia w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym.

Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 23 stycznia 2017 r. ustawa o ratyfikacji Europejskiego Porozumienia w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym¹⁶, zwanego w skrócie AGN oraz podpisany 6 marca 2017 r. akt ratyfikacyjny tego porozumienia. Oznacza to bowiem zobowiązanie strony polskiej do zabudowy śródlądowych dróg wodnych ujętych w tym porozumieniu zgodnie z międzynarodowymi standardami.

Konieczne jest urealnienie liczby priorytetów zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych w Polsce.

Przed wszystkim konieczne jest urealnienie liczby priorytetów zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych w Polsce. Liczba ta powinna być ograniczona maksymalnie do dwóch. Biorąc pod uwagę doświadczenia międzynarodowe, z których wynika, że przewozy na drogach wodnych generowane są przede wszystkim przez porty morskie, wśród priorytetów zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych powinna znaleźć się modernizacja drogi wodnej Odry i oraz drogi wodnej Wisły na odcinku od Warszawy do Gdańska.

Dz.U. 2001, nr 98, poz. 1067.

¹⁴ J. Bomersbach, Zapora w Malczycach ma być gotowa za dwa lata, <http://sroda.express-miejski.pl/wiadomosc/27860,zapora-w-malczycach-ma-byc-gotowa-za-dwa-lata> [dostęp 22.02.2018]

¹⁵ Dokończenie budowy zbiornika Racibórz Dolny doczeka się generalnego wykonawcy? Portal samorządowy 2017, <http://www.portalsamorzadowy.pl/ochrona-srodowiska/dokonczenie-budowy-zbiornika-raciborz-dolny-doczeka-sie-generalnego-wykonawcy,92840.html>, [dostęp 22.02.2018].

¹⁶ Ustawa z dnia 15 grudnia 2016 r. o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r., Dz.U. 2017, poz. 186.

5.5 Transport lotniczy

Ogólna charakterystyka

Rynek cargo lotniczego ma olbrzymi potencjał. Tylko ok. 1% całkowitej liczby towarów na świecie transportuje się samolotami. Fracht lotniczy stanowi jednak aż 35–37% wartości wszystkich przewożonych ładunków. Dlatego można przyjąć, że rola transportu lotniczego będzie rosła. Przewozy cargo lotniczego mierzone na podstawie danych z międzynarodowych lotniczych listów przewozowych (Air Waybill) na świecie wyniosły w ubiegłym roku 53,5 mln ton.

Przewoźnicy z regionu Azji i Pacyfiku zarejestrowali w ostatnim czasie zwiększenie popytu na przewozy cargo o 5,6% przy rosnącej podaży o 2,2%. Północnoamerykańscy przewoźnicy odnotowali wzrost o 5,4% przy wzroście oferowania o 2,2%, a linie europejskie odnotowały wzrost przewozów cargo o 5,0 %, przy wzroście oferowania o 3,2%.

W Polsce produkuje się wiele towarów, które standardowo są przewożone drogą lotniczą. Są to części do produkcji samochodów, farmaceutyki, części wykorzystywane do przemysłu lotniczego czy towary w handlu internetowym. W 2016 r. przewozy lotnicze cargo były najszybciej rozwijającą się gałęzią transportu, które zanotowały 17% wzrost.

Wpływ lotnisk na gospodarkę w Polsce jest mniejszy niż w wielu innych krajach, ale w regionie jesteśmy zdecydowanym liderem. Sieć lotnisk przyczynia się do powstania rocznie 4% polskiego PKB - głównie dzięki ich wpływowi pobudzającemu inne obszary gospodarki. Porty lotnicze tworzą także ponad 440 tys. miejsc pracy w kraju.

Niewątpliwą przeszkodą w rozwoju rynku cargo na polskich lotniskach jest brak wystarczającej infrastruktury do obsługi ładunków oraz koszty obsługi przez firmy handlingowe, wynikające z braku konkurencji i małego potencjału rynku. Polska jest dziś traktowana jako obszar zasilania cargo dla innych portów lotniczych, a nie jako miejsce rozwoju biznesu przewozowego.

Infrastruktura

Polskie lotniska, poza rozwojem infrastruktury pasażerskiej, w ostatnich latach stawiają też mocno na rozwój infrastruktury cargo, dopatrując się w tym dla siebie możliwości dodatkowego zarobku. Obecnie terminale cargo mają niemal wszystkie lotniska, ale tylko niewielka część z nich to nowoczesne, specjalnie w tym celu zbudowane obiekty.

Na Lotnisku Chopina od lat 90 działa terminal cargo należący obecnie do LS Airport Services, a tuż obok ta sama firma inwestuje w nowy obiekt, który w całości wynajmie firma kurierska DHL. Po przeciwnej stronie terminala funkcjonuje też terminal firmy UPS.

Nowoczesny terminal, oddany w maju 2016 r., mają też Katowice. To inwestycja GTL zarządzającego lotniskiem. Powierzchnie w nim wynajmują firmy kurierskie DHL Express, UPS, TNT i FedEx oraz LS Airport Services jako operator handlingowy cargo. W Rzeszowie nowy obiekt zbudował prywatny inwestor firma Waimea Holding. Na pozostałych lotniskach cargo jest odprawiane w starych, przekształconych budynkach.

Dobrym przykładem jest Łódź. Lotnisko to od dawna stawia na rozwój ruchu cargo w obliczu problemów z utrzymaniem tras pasażerskich. Położenie w pobliżu skrzyżowania autostrad i planowana budowa zachodniej obwodnicy miasta podnoszą jego atrakcyjność

Same wielkości przewozowe to zbyt mało, by można mówić o istotnej rentowności obsługi cargo. Ani polskie, ani zagraniczne porty lotnicze nie podają danych o rozbiściu przychodów na obsługę lotów pasażerskich i cargo, ale przyjmuje się, że aby zarabiać na tego typu działalności, to musi się odprawiać ok. 20-25 tys. ton ładunków rocznie. W Polsce taki wynik osiąga na razie jedynie Lotnisko Chopina, a w tym roku mogą zbliżyć się do niego również Katowice. Już obecnie potencjał tego portu umożliwia przeladunki ponad 40 tys. ton rocznie, ale dość prosto można go zwiększyć. Z portów regionalnych dobre perspektywy (infrastruktura, potencjalni klienci) ma też port Rzeszów-Jasionka, choć akurat w 2017 r. notuje duży spadek przeladunków.

Przeszkodą dla rozwoju w Polsce rynku cargo lotniczego są ponadto braki w infrastrukturze portów lotniczych. Przesyłki przewozi się na pokładach samolotów szerokokadłubowych, wymagających relatywnie długich pasów startowych, dużo miejsc postojowych i magazynów plus urządzeń nawigacyjnych oraz wspomagających, by loty mogły odbywać się także w nocy i przy ograniczonej widoczności. Od 1990 r. w Polsce powstały tylko dwa prawdziwe, specjalnie w tym celu zbudowane

terminale cargo – w Warszawie i Katowicach. Bez nowej infrastruktury lotniska nie będą się rozwijały. Należy pomyśleć nad rozwiązaniami i terminalami do transportu np. świeżej żywności czy lepszą integracją terminali cargo z centrami dystrybucyjnymi, montażowymi czy przetwórczymi.

Nadal rośnie terminal cargo przy Lotnisku Chopina w Warszawie, choć – ze względu na bliskość miasta – jego możliwości są ograniczone.

Wśród lotnisk w Polsce liderem jest oczywiście Warszawa, gdzie lądują samoloty szerokokadłubowe LOT-u, Emirates, Qatar Airways oraz sezonowo Air Canada Rouge, czy Air China. Oferowana pojemność zapewnia Warszawie palmę pierwszeństwa. Połączenie do Warszawy przez przewoźników z Zatoki Perskiej oraz otwarcie przez LOT kierunków takich jak NRT i ICN, które mogą mieć znaczne wypełnienie i przynosić konkretne wpływy, było głównymi czynnikami wzrostu.

W zakresie wdrażania nowych rozwiązań zarządzania ruchem lotniczym oraz inwestycji w infrastrukturę portową i nawigacyjną rozwinęto funkcjonalność obecnego systemu zarządzania ruchem lotniczym PEGASUS.

Środki transportu

W 2016 r. do wykonywania przewozów osób lub ładunków transportem lotniczym było uprawnionych 10 przedsiębiorstw: Enter Air sp. z o.o., Ibex – U.L. sp. z o.o., Polskie Linie Lotnicze LOT S. A., Royal – Star sp. z o.o., SkyTaxi sp. z o.o., Small Planet Airlines sp. z o.o., Smart Jet sp. z o.o., Sprintair Cargo sp. z o.o., Sprintair S. A., Travel Service Polska sp. z o.o.

Największymi są Polskie Linie Lotnicze LOT dysponujące 51 samolotami, EuroLOT – 22, SprintAir – 16, EnterAir – 13 i Lotnicze Pogotowie Ratunkowe – 25. Tylko kilku przewoźników mogło wykonywać loty transkontynentalne np. PLL LOT i Blue Jet, a kilku jedynie loty lokalne (Easy Air, ASA Heli-Water, Sky Adventure, Hi Flyer i HiFly).

Flota narodowego przewoźnika liczy 51 samolotów m.in. Boeing 787 – 8 Dreamliner – 8 samolotów, Boeingi z rodziny 737 – 9 samolotów, Embraer 195 – 6 samolotów, Embraer 175 – 12 samolotów, Embraer 170 – 6 samolotów, Bombardier Q400 – 10 samolotów.

W ramach przewozów lotniczych obsługiwane są przesyłki standardowe, specjalne, a także – na życzenie klienta – przewozy czarterowe. Czartery, jakimi dysponuje polska flota, mogą pomieścić towar o wadze do 120 ton, a ich zasięg wynosi do 12 000 kilometrów. Polscy operatorzy cargo posiadają Boeingi o zasięgu od 2 150 do 11 700 kilometrów, Embraery o zasięgu od 1 500 do 3 000 kilometrów i ATR-y o zasięgu 1 200 kilometrów.

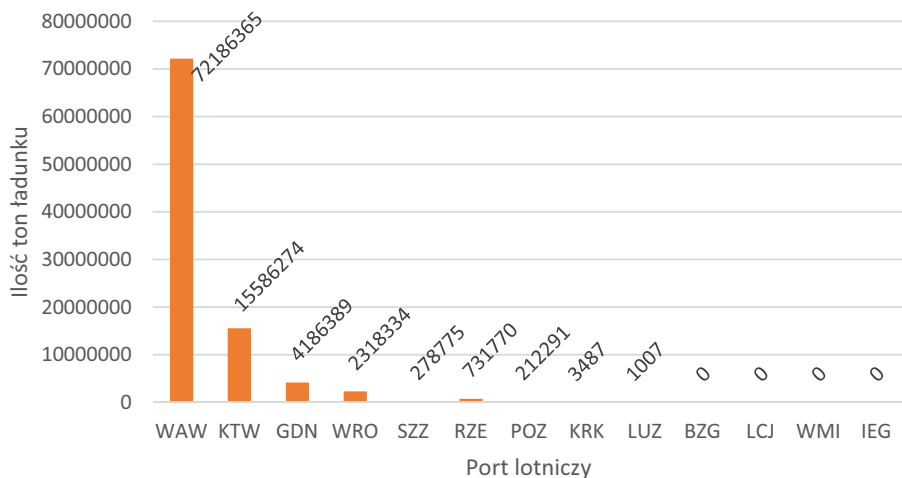
Samoloty Boeing 787 Dreamliner, wylatujące z Warszawy, znacznie zwiększyły możliwości przewozu przesyłek lotniczych. Osiem dreamlinerów, jakimi dysponuje LOT w sezonie letnim, oferuje łączną ładowność ponad 120 ton towarów możliwych do przewiezienia każdego dnia. Te możliwości wykorzystywane na wszystkich trasach, w tym czarterowych, jednak w szczególności na regularnych rejsach dalekiego zasięgu do USA, Kanady i Chin.

Czynnikiem wpływającym na rozwój frachtu lotniczego jest dostępna pojemność na bezpośrednich połączeniach samolotami szerokokadłubowymi, które mogą zabierać przesyłki do 160 cm wysokości. Obecnie takie samoloty latają rozkładowo z portów w Polsce w barwach PLL LOT SA oraz Emirates.

Wielkość i wartość rynku

Jak wynika z danych branżowej organizacji ACI Europe w 2017 r., masa ładunków cargo odprawionych na prawie 500 lotniskach członkowskich organizacji w całej Europie wzrosła o 16%. Według danych Międzynarodowego Stowarzyszenia Transportu Lotniczego (IATA) ruch cargo na całym świecie w tym czasie wzrósł o ponad 20%. W przypadku obydwu tych wskaźników to najwyższa dynamika od 2010 r. Tak duży wzrost przewozów cargo to przede wszystkim efekt poprawy koniunktury gospodarczej na całym świecie. Im wyższe wzrosty PKB, tym więcej przewozi się bowiem drogą lotniczą.

Jednak rynek cargo w Polsce wciąż jest bardzo niewielki, a do tego za ponad 90% odpowiadają tylko dwa porty lotnicze - Warszawa i Katowice. Dysproporcje na tle największych hubów, zwłaszcza w Niemczech, widać między polskim a zachodnim ruchem cargo. Według danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w 2016 r. na wszystkich polskich lotniskach odprawiono 95,6 tys. ton ładunków.



Rysunek
5.5.1.

Przewozy frachtu na polskich lotniskach w 2016 r.

Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Dla porównania, w Niemczech było to 4,59 mln ton, a więc prawie 50-krotnie więcej. W Wielkiej Brytanii odprawiono w 2016 r. 2,39 mln ton ładunków. Najlepszym przykładem jest porównanie wielkości przeladunków w największym porcie polskim cargo, jakim jest Warszawa (72 tys. t) i największym porcie regionalnym w Polsce, czyli w Katowicach (16 tys. t) z dwoma portami w Niemczech, czyli Frankfurtem (2 mln ton) czy Lipskiem (prawie 900 tys. ton). Te liczby świadczą o olbrzymiej sile przyciągania, jaką wywierają niemieckie porty lotnicze na polski rynek cargo. Nie należy też zapominać, że budowany od lat port lotniczy Berlin (BBI) kiedyś zostanie oddany do użytku i będzie wpływał na polski rynek cargo.

Przewozy cargo lotniczego na dużą skalę wymagają konsolidacji. W 25 największych europejskich portach lotniczych przeladowuje się prawie 60% całego wolumenu cargo. Obecnie przy swobodnym przepływie towarów w UE trzeba patrzeć na rozwój przewozów cargo regionalnie. Wszystkie porty lotnicze w Polsce chcą uczestniczyć w dostępie do tego biznesu. Jednakże tylko Warszawa, gdzie operują linie lotnicze na samolotach szerokokadłubowych, daje nadzieję na rozwój.

Wraz ze wzrostem frachtu lotniczego dynamicznie rozwija się rynek ekspresowych przesyłek lotniczych. Firmy kurierskie dostarczające przesyłki w systemie „od drzwi do drzwi”, bazując na rozwoju globalnego handlu internetowego, rosną wraz z rozwojem tego biznesu, co wykorzystują do rozwoju swojej sieci połączeń lotniczych terminali i dystrybucji. Na lotniskach w Katowicach i Warszawie DHL Express uruchomił

nowoczesne automatyczne sortownie paczek, skracając czas dostaw przesyłek.

Transport towarów drogą lotniczą w Polsce traktowany jest z pewnością jako segment rozwojowy. Oczywiście, pozostajemy w tyle w porównaniu do zachodnich gospodarek krajów UE, jednak zauważalne są tendencje wzrostowe i umacnianie się pozycji lotnisk regionalnych. Jednocześnie przewozy lotnicze cargo wymieniane są jako jeden z priorytetów polityki transportowej państwa. Z wielu analiz wynika, że obsługa segmentu przewozów towarowych znacznie poprawia efektywność funkcjonowania przewoźników lotniczych, a także cieszy się zainteresowaniem wśród inwestorów zagranicznych. Zgodnie z przewidywaniami wraz z rozwojem gospodarczym rola transportu lotniczego cargo będzie rosła. Choć oczywiste jest, że nie będziemy rynkiem konkurencyjnym wobec innych krajów należących do wspólnoty.

Szczególnym rodzajem lotniczych przewozów cargo jest tzw. RFS (Road Feeder Service), gdzie fracht transportowany na ciężarówkach RFS jest odprawiany na danym lotnisku i przewóz towarów wykonywany jest transportem drogowym samochodami ciężarowymi do portów lotniczych poza Polską, gdzie operują najwięksi przewoźnicy lotniczy cargo, m.in. do Amsterdamu, Frankfurtu, Paryża, Wiednia czy Londynu. Poniekąd związane jest to również ze słabością naszych połączeń lotniczych. Warszawa na liście największych portów lotniczych na świecie znajduje się na pozycji 181, a następne na niej Katowice zamykają trzecią setkę.

Szansę na rozwój sektora lotniczych przewozów towarowych w Polsce daje projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego – pierwszy zakładający synergii dwóch rodzajów transportu: lotniczego i kolejowego. Możliwość szybkiej dystrybucji towarów z CPK drogą kolejową to rozwiązanie, które ma pomóc Polsce zaistnieć na rynku lotniczych przewozów cargo.

Przewozy ładunków

Transport lotniczy jest jednym z elementów infrastruktury gospodarczej kraju i jednocześnie najszybszym, najdroższym oraz najbardziej efektywnym rodzajem przewozów. W zglobalizowanej gospodarce ma on szczególne znaczenie w przewozach międzykontynentalnych.

Na polskich lotniskach w 2016 roku przeladowano 17% ładunków więcej niż w 2015 r. Także i tu wzrost dotyczył ruchu międzynarodowego, gdzie był wzrost wyniósł 10,5%. Natomiast w ruchu krajowym w portach lotniczych nastąpił spadek przeladunków aż o 73,2%.

W Polsce, poza lotniskiem im. Fryderyka Chopina obsługującym ok. 72 tys. ton, jeszcze tylko trzy lotniska przekraczają obsłużenie 1 tysiąca ton ładunków. Są to Katowice (ok. 16 tys. ton) i Gdańsk (ok. 4 tys. ton) i Wrocław (ok. 2 tys. ton).

Nazwa portu	2015	2016
Chopina w Warszawie	58 284 042	72186365
Katowice - Pyrzowice	14 523 862	15586274
Gdańsk im. L. Wałęsy	4 452 205	4186389
Rzeszów - Jasionka	3 863 349	731770
Poznań Ławica	260 623	212291
Wrocław - Strachowice	89 272	2318334
Szczecin - Goleniów	53 566	278775
Bydgoszcz - Szwederowo	7 583	0
Port Lotniczy Lublin	14 968	1007
Radom - Sadków	0	
Warszawa - Modlin	0	
Łódź - Lublinek	0	
Kraków - Balice	0	3487
Olsztyn - Mazury	0	
Zielona Góra - Babimost	0	

**Tabela
5.5.1.**

Liczba obsłużonych przesyłek „on board” (w kg) z podziałem na porty lotnicze w latach 2015/16.

Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Dostępność przewozów cargo dla nadawców jest duża, mamy już bowiem 14 portów lotniczych mogących prowadzić operacje międzynarodowe. Trzeba jednak pamiętać, że polskie lotniska regionalne są zdominowane przez przewoźników niskokosztowych, którzy nie są zainteresowani przewozami ładunków.

Dynamika ruchu cargo na polskich lotniskach była na dobrym poziomie. W Warszawie przewozy ładunków wzrosły aż o 23,9%, a w Katowicach – o 7,3%. Te dwa lotniska w 2016 r. odpowiadały, według danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, za prawie 92% całego lotniczego cargo w Polsce, więc w praktyce ich dynamika przekłada się na wskaźnik dla całego kraju.

Pozostałe polskie lotniska pod względem cargo odprawianego tylko na pokładzie samolotów mają marginalny udział w krajowym rynku. W 2016 r., według danych ULC, Gdańsk osiągnął wynik 4,2 tys. ton, Wrocław – 2,3 tys., a Rzeszów – 0,7 tys. Pozostałe lotniska nie przekroczyły progu 500 ton. Po doliczeniu ruchu RFS statystyki były wprawdzie nieco lepsze (np. we Wrocławiu łącznie odprawiono 9,9 tys. ton frachtu, trzy czwarte jako RFS; a w Łodzi – 6,6 tys. ton, w całości jako RFS).

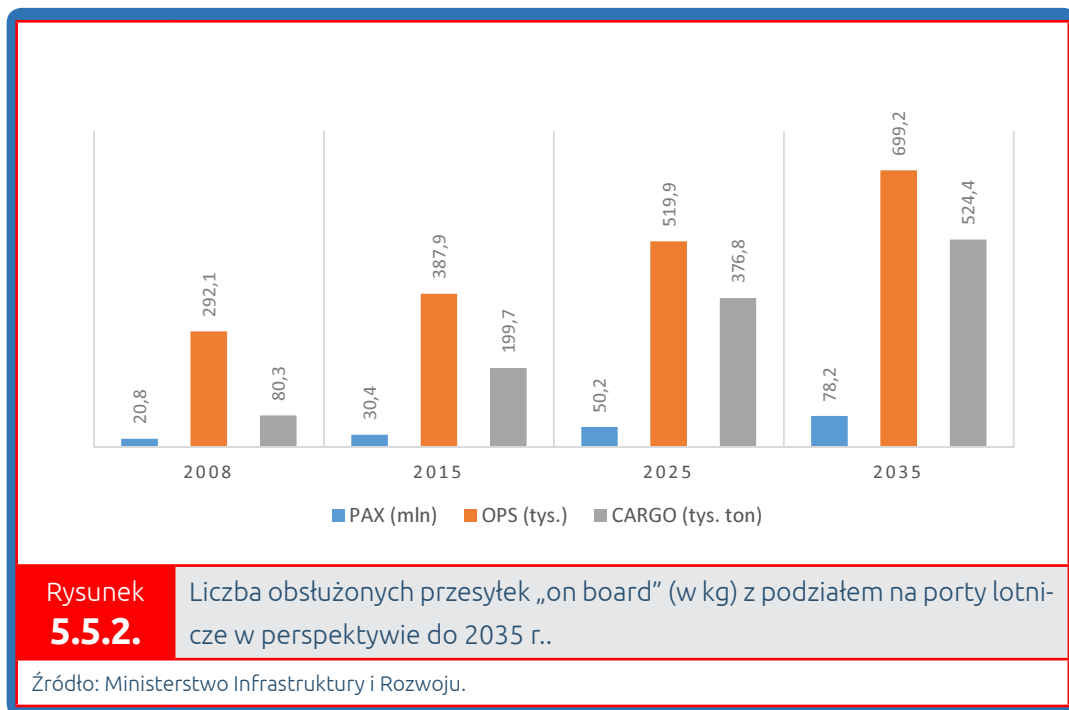
Warunek opłacalności (ok. 20 tys. ton) spełnia niezaprzeczalnie największy port lotniczy – Lotnisko Chopina w Warszawie (ok. 70 tys. ton), a największy port regio-

nalny znajdujący się w Katowicach (16 tys. ton) zaledwie ociera się o to kryterium. Nie jest w stanie spełnić go Gdańsk, który w 2016 r. przetadował 4,2 tys. ton ładunków, ani żadne inne lotnisko w Polsce, gdzie ładunków jest jeszcze mniej.

W Polsce w dalszym ciągu niewielki jest wolumen eksportu i importu dóbr drogą lotniczą. Najwięcej tras transportowych odbywa się w Europie – 44%, następnie do Stanów Zjednoczonych – 24%, pozostałe kierunki to: Daleki Wschód, Afryka, Ameryka Południowa, Australia, Azja, po 4 – 5%. Głównymi portami lotniczymi, które się liczą w przewozach cargo w Europie, są: Frankfurt, Amsterdam, Paryż, Londyn oraz Lipsk. Kierunki przewożenia frachtu lotniczego z i do Polski pokrywają się z trasami samolotów pasażerskich, bowiem gros towarów przewożona jest w lukach samolotów rejsowych wylatujących i lądujących w Warszawie.

Ocena rynku, prognozy, komentarz

Polska to rynek rozwijający się, który dalej będzie rósł. Na lotnicze cargo będzie coraz większe zapotrzebowanie związane np. z silnym w Polsce przemysłem motoryzacyjnym i lotniczym.



W naszym kraju jednak brakuje infrastruktury i dalekosiężnego planowania. Bez nowej infrastruktury lotniska nie będą się rozwijały. Należy zastanawiać się nad roz-

wiązaniami i terminalami do transportu np. świeżej żywności czy lepszą integracją terminali cargo z centrami dystrybucyjnymi, montażowymi czy przetwórczymi.

Powodem nadal niskiej popularności polskiego rynku lotniczego transportu jest nasz słaby, mało innowacyjny przemysł. Istnieją produkty, które wytwarzamy i eksportujemy na zachód, jednak nie wpisują się one w specyfikę transportu lotniczego, którym zwykle przewozi się produkty o wysokiej jakości oraz poziomie zaawansowania technologicznego.

Inną słabością rynku cargo jest cały czas dosyć słaba flota samolotów. Jednak tutaj widzimy znaczącą tendencję wzrostową. Oprócz tego polskie lotniska inwestują coraz większe środki finansowe w rozwój własnej infrastruktury. Wszystko wskazuje na to, że w najbliższych latach będziemy obserwowali na tym rynku zwiększoną dynamikę. Pytanie brzmi, jakie to będzie tempo wzrostu i jakie korzyści mogą w związku z tym odnieść polscy przedsiębiorcy, dla których rozwój transportu lotniczego w Polsce będzie stanowił szansę w rozwoju własnego przedsiębiorstwa.

Innym problemem jest coraz lepsza sieć autostrad zachęcająca firmy logistyczne do korzystania z transportu drogowego. Ładunki RFS są wprawdzie odprawiane na lotnisku, ale pierwszy odcinek podróży do dużego hubu, np. Lipska czy Frankfurtu, pokonują samochodem ciężarowym. Nie generują przychodów z opłat lotniskowych ani w ogóle ruchu stricte lotniczego. Przewozy RFS z punktu widzenia lotniska są łatwiejsze do zorganizowania, tańsze i opłacają się przy niższym poziomie ruchu, który nie zapewniłby rentowności połączeniom lotniczym. Jednak rozwój oparty o samochody ciężarowe, biorąc pod uwagę bardzo niską bazę na polskich lotniskach, nie pozwoli na szybkie nadrobienie strat do Europy Zachodniej.

5.6. Transport intermodalny

Ogólna charakterystyka rynku

Przewozy intermodalne należą do złożonych procesów transportowych, w których towary są przemieszczane w tej samej jednostce ładunkowej na całej trasie od nadawcy do odbiorcy środkami przewozowymi różnych gałęzi transportu (co najmniej dwóch).¹ Podstawową przesłanką wykorzystania ich przez przedsiębiorstwa jest fakt, że daje on możliwość wykorzystania optymalnego zestawu cech obsługowych i kosztowych charakteryzujących zróżnicowane środki transportu.² Struktura przewozu ładunków w Polsce w 2016 r., według rodzajów transportu, wskazuje na całkowitą dominację transportu drogowego – znakomitą większość ładunków, bo aż 84,2%³, przewieziono w ten właśnie sposób. W tym samym okresie transport kolejowy zapewnił przewóz zaledwie 12,1% towarów. Pozostałe gałęzie transportu miały niewielki udział w obsłudze ładunków. Sytuacja ta – połączona ze stałym wzrostem wymiany towarowej (przewozy krajowe, eksport, import, tranzyt) – sprawia, że coraz więcej szlaków komunikacyjnych, zwłaszcza w transporcie drogowym, osiąga swoją maksymalną przepustowość, a efektywna i skuteczna organizacja procesów transportowych staje się coraz trudniejsza lub niemożliwa. Ciągła dominacja transportu drogowego w przewozach towarów, polityka Unii Europejskiej i trend ukierunkowany na zrównoważony rozwój – wszystko to zmusza przedsiębiorców i decydentów do szukania nowych rozwiązań. W Polsce – mimo położenia na skrzyżowaniu 2 europejskich szlaków transportowych sieci TEN-T (North Sea Baltic oraz Baltic – Adriatic), co daje możliwość rozwoju przewozów tranzytowych – transport intermodalny wykorzystywany jest w niewielkim stopniu.

Infrastruktura

Sieć systemu transportu intermodalnego oparta jest na węzłach stanowiących punkty styku różnych gałęzi transportu (drogowy, kolejowy, śródlądowy, morski, lotniczy). Im większa liczba węzłów – terminali kontenerowych, tym łatwiejszy jest dostęp do usług intermodalnych umożliwiających lepsze wykorzystanie możliwości przede wszystkim transportu kolejowego.

¹ M. Fertsch (red.), *Słownik terminologii Logistycznej*. Wydanie 2, I LiM, Poznań 2016

² J. Coyle, E. Bardi, C.J. Langley Jr., *Zarządzanie logistyczne*, Warszawa 2002, s. 433

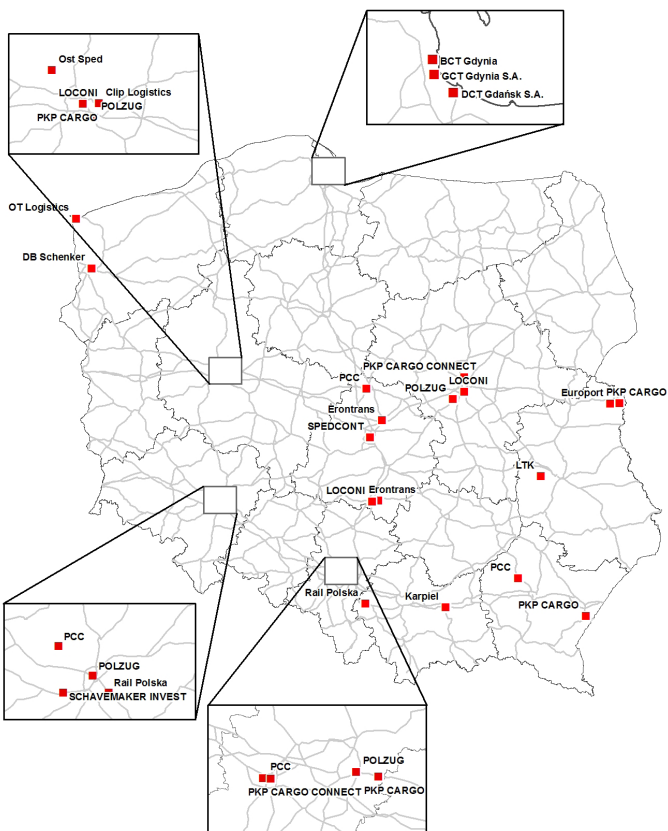
³ *Transport Wyniki działalności w 2016 r.*, Warszawa 2017, s. 89

Nowoczesny terminal transportu intermodalnego jest więcej niż tylko prostym punktem przeładunkowym intermodalnych jednostek transportowych tzw. UTI (np. kontenery, naczepy wymienne) i rozwija się w kierunku tworzenia centrów obsługi przewozu ładunków o szerokim zakresie oferowanych usług. Terminale kontenerowe są często elementem większych przedsięwzięć biznesowych, np. centrów logistycznych, portów morskich, w których funkcjonują przedsiębiorstwa o różnych profilach działalności (operatorzy transportowi, spedytorzy, przedsiębiorstwa magazynowe) oraz często służby administracji państwowej (np. skarbowe, weterynaryjna, fito-sanitarna, itp.).

Środki finansowe pochodzące z perspektywy finansowej UE 2014 – 2020 umożliwiły dynamiczny rozwój punktowej infrastruktury intermodalnej w Polsce. Powstało w tym czasie wiele nowych terminali lub poddano gruntownej modernizacji te już istniejące. Przykładem mogą być terminale:

- DCT Gdańsk – w dniu 24 października 2016 r. nastąpiło oficjalne otwarcie drugiego głębokowodnego nabrzeża kontenerowego DCT Gdańsk,
- CLIP – Centrum Logistyczno - Inwestycyjne Poznań,
- PCC Intermodal w Gliwicach oraz Brzegu Dolnym.

Poniższy rysunek prezentuje lokalizację 33 punktów – terminali kontenerowych funkcjonujących na koniec 2017 r., umożliwiających przeładunek intermodalnych jednostek transportowych. 5 z nich obsługiwało przewozy w relacjach morze-kolej, morze-droga (terminale morskie), pozostałe przewozy w relacjach kolej-droga (terminale lądowe).



Rysunek
5.6.1.

Sieć terminali kontenerowych w Polsce.

Źródło: Opracowanie własne ILiM.

W Polsce na koniec 2017 r. funkcjonowały 33 terminale kontenerowe.

Łączna roczna zdolność przeładunkowa terminali transportu intermodalnego wyniosła 8,3 mln TEU, w tym w terminalach morskich – 5,6 mln TEU, a w terminalach lądowych – 2,7 mln TEU. Stopień wykorzystania ich mocy przeładunkowych osiągnął 57,6% (w terminalach morskich – 63,3%, w terminalach lądowych – 45,7%).⁴

⁴ Główny Urząd Statystyczny, *Transport intermodalny w Polsce w 2016 r.*, Warszawa 28.09.2017

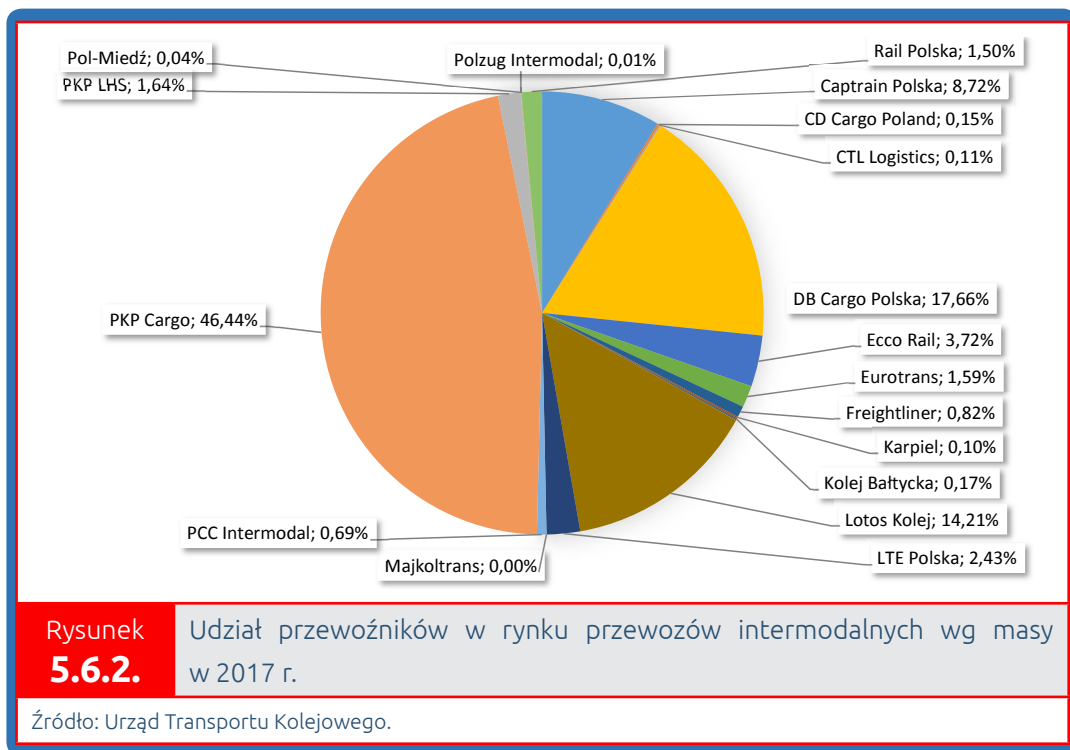
Wielkość rynku

W 2017 r. usługi przewozów intermodalnych wykorzystujących transport kolejowy świadczyło 18 licencjonowanych przewoźników kolejowych, o 6 więcej niż w 2015 r.

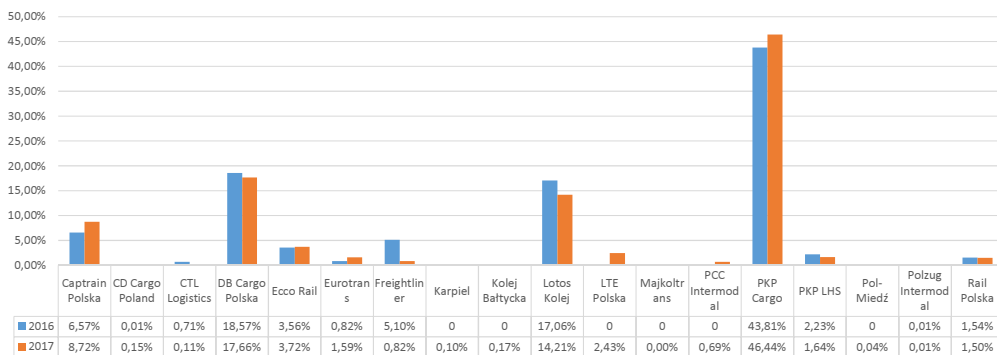
Głównym przewoźnikiem była spółka PKP Cargo, która przewiozła ponad 46% ładunków wg masy. Niezmiennie od kilku lat, na drugiej oraz trzeciej pozycji plasują się odpowiednio DB Cargo Polska (17,66%) oraz Lotos Kolej (14,21%).⁵

Udział poszczególnych firm w przewozach intermodalnych według masy prezentuje poniższy rysunek.

W roku 2017 usługi przewozów intermodalnych świadczyło 18 licencjonowanych przewoźników kolejowych.



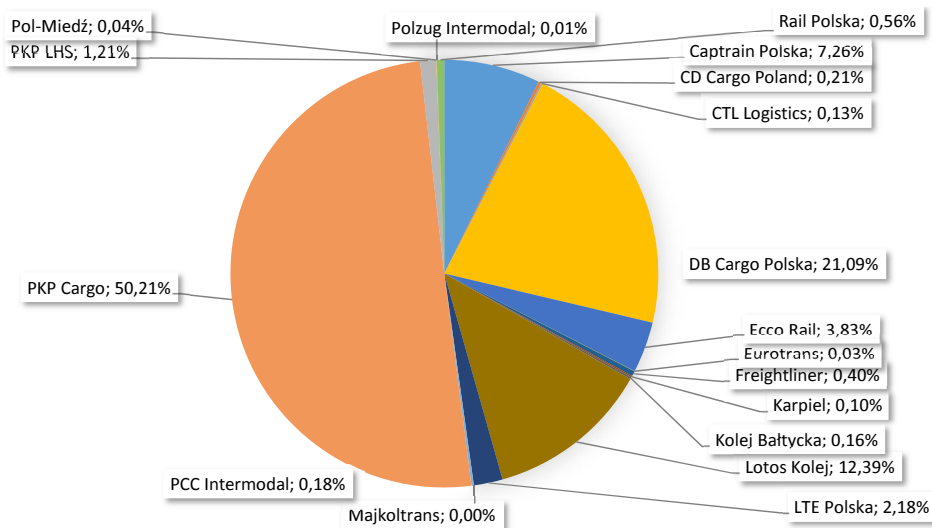
⁵ Urząd Transportu Kolejowego, *Przewozy Intermodalne w 2017 r.*



Rysunek 5.6.3. Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych wg masy w latach 2016 – 2017.

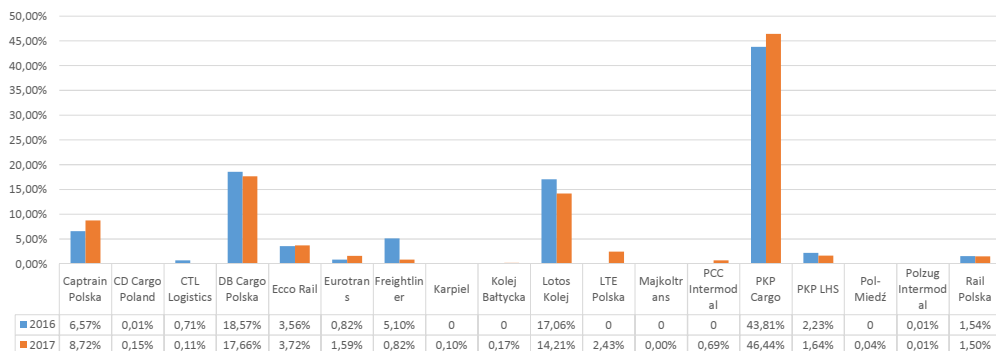
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego.

Udział poszczególnych firm w przewozach intermodalnych według pracy przewozowej prezentuje rysunek 5.6.4.



Rysunek 5.6.4. Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych wg pracy przewozowej w 2017 r.

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego.



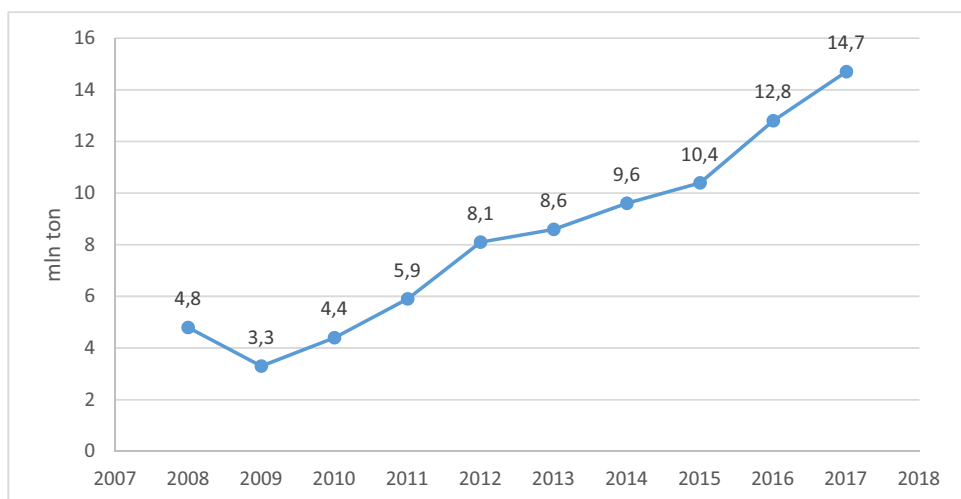
Rysunek 5.6.5.

Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych wg pracy przewozowej w latach 2016 – 2017.

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego.

Przewozy ładunków

W ostatnich latach obserwowany jest w Polsce dynamiczny wzrost w zakresie przewozów intermodalnych, których wolumen w transporcie kolejowym zwiększył się z 4,8 mln ton w 2008 r. do 14,7 mln ton ładunków w 2017 r. (wzrost o ponad 41% w stosunku do 2015 r.).



Rysunek 5.6.6.

Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce (w mln ton).

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego.

Udział przewozów intermodalnych w przewozach kolejowych mierzony masą przewiezionych ładunków osiągnął w 2017 r. poziom 6,12% i był wyższy o blisko 0,4 pkt.% niż w 2016 r. W przypadku pracy przewozowej, wielkość przewozów wyniosła 9,87%, co stanowi wzrost o 8,77% w porównaniu do roku poprzedniego.

W 2017 roku przewoźnicy kolejowy przewieźli 1 667 306 TEU (odpowiednik kontenera 20') co stanowi wzrost o 45% w porównaniu z 2015 r.

Bardzo duże znaczenie dla kolejowych przewozów intermodalnych stanowi sytuacja panująca w portach morskich. Tutaj 2017 r. okazał się rekordowym pod względem przeładunku kontenerów w polskich portach – 2 385 tys. TEU. W imporcie było

około 1 205 tys. TEU, w eksporcie przekroczone 1 192,6 tys. TEU. Między innymi w związku z tak dobrą sytuacją w portach morskich, w całym 2017 r. przewoźnicy kolejowi przetransportowali też rekordową liczbę jednostek transportowych – po raz pierwszy przekroczony został poziom 1 mln sztuk: 1 080 518 sztuk, co stanowiło 1 667 306 TEU (odpowiednik kontenera 20'). Wzrost w stosunku do 2015 r. wyniósł około 45%, co świadczy o tym, że przewozy intermodalne są dynamicznie rozwijającą się częścią rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce.

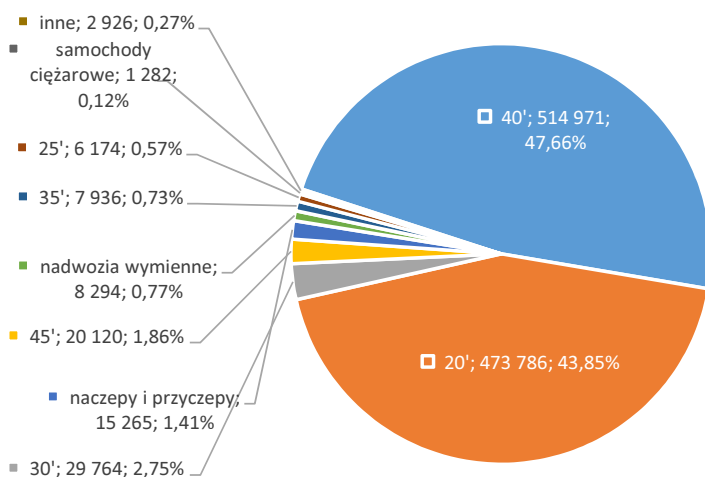
Rok	Liczba jednostek
2017	1 080 518
2016	950 958
2015	745 341

Tabela
5.6.1.

Liczba przewiezionych jednostek transportowych.

Źródło:Urząd Transportu Kolejowego.

Z całości przewiezionych w 2017 r. jednostek transportowych, podobnie jak w latach ubiegłych, największą część stanowiły kontenery 20' oraz 40' – ich udział wyniósł odpowiednio prawie 44% i 48%. Udział pozostałych jednostek transportowych jest marginalny, co oznacza, że nie jest popularny ich transport kolejają.



Rysunek 5.6.7.

Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce (w mln ton).

Źródło:Urząd Transportu Kolejowego.

Głównymi kierunkami potoków skonteneryzowanych ładunków były tradycyjnie relacje obsługujące porty morskie (w szczególności Gdańsk oraz Gdynia) z siecią lądowych terminali położonych np. na Mazowszu, Śląsku czy Wielkopolsce oraz dynamicznie rozwijające się przewozy w ramach tzw. Nowego Jedwabnego Szlaku (przewozy drogą lądową z/do Chin), gdzie Polska odgrywa kluczową rolę w przewozach tranzytowych z krajami zachodniej Europy (np. w przypadku PKP Cargo S.A. wzrost w 2017 r. o 80% r/r wg masy kontenerów).

Ocena/prognozy

Jednym z kluczowych działań koniecznych do podjęcia w celu wzmocnienia trendów wzrostowych w transporcie intermodalnym jest finansowe wspomaganie ze strony Państwa. W tym celu w 2017 r. ustanowiony został Krajowy Program Kolejowy (KPK) - wieloletni program z perspektywą do 2023 r., obejmujący inwestycje na liniach kolejowych, które zostaną dofinansowane kwotą o wartości 66 mld złotych przez ministra właściwego do spraw transportu. Realizacja programu ma się przyczynić przede wszystkim do podniesienia jakości przewozów kolejowych, a przez to m.in. do wzrostu konkurencyjności transportu intermodalnego. Planowana w ramach KPK przebudowa około 9000 torów kolejowych ma doprowadzić do zwiększenia średniej prędkości handlowej pociągów towarowych do 40 km/h w 2023 r.

Przedsiębiorstwo Hatrans, operator połączenia kolejowego Chengdu – Łódź, uruchomiło w 2017 roku ponad 1000 pociągów.

(zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego, w 2016 r. prędkość ta wyniosła 24,9 km/h). Niska prędkość handlowa przewozów intermodalnych, a przez to brak konkurencyjności z transportem drogowym, uważana jest

przez załadowców oraz spedytorów jako jedna z ważniejszych barier rozwoju transportu intermodalnego.⁶

Dla kolejowych przewoźników towarowych szansą na dalsze zwiększenie skali działalności w dynamicznie rozwijającym się segmencie intermodalnym jest połączenie kolejowe Chin z Europą, tzw. Nowy Jedwabny Szlak (One Belt One Road). Ten ogromny projekt gospodarczy, ekonomiczny i geopolityczny zaprezentowany został w 2013 r. i stanowi alternatywę czasową dla przewozów kontenerowych w większości realizowanych obecnie z wykorzystaniem transportu morskiego. Czas przewozu wynosi żegluga morską około 30 – 40 dni, a transport kolejowy od momentu załadowania kontenera w Chinach do dostarczenia go do terminalu kolejowego w Łodzi trwa około 12 – 14 dni. W 2017 r., przedsiębiorstwo Hatrans, operator połączenia kolejowego Chengdu – Łódź, uruchomiło ponad 1000 pociągów między Łodzią a Chengdu (prowincja Syczuan w Chinach).

Dla zwiększenia przewozów intermodalnych, w kolejnych latach, kluczowe wydaje się także wykorzystywanie przez Polskę połączenia tranzytowego w przewozach intermodalnych z Chin do innych krajów Unii Europejskiej, zwłaszcza Europy Zachodniej i w kierunku odwrotnym.

⁶ Wyniki badań ankietowych realizowanych przez Instytut Logistyki i Magazynowania w ramach europejskiego projektu badawczego NSB CoRe finansowanego w ramach programu Baltic Sea Region w latach 2016 – 2019

JEŚLI CHCESZ OTRZYMAĆ RAPORT
LOGISTYKA W POLSCE W CAŁOŚCI,
ZASUBSKRYBUJ NEWSLETTER
PORTALU LOGISTYKA.NET.PL

[KLIKNIJ TUTAJ!](#)

W NAJBLIŻSZY PONIEDZIAŁEK OTRZYMASZ LINK
DO PEŁNEJ WERSJI TEJ WYJĄTKOWEJ PUBLIKACJI

Logistyka.net.pl