

**ROZWÓJ POLSKIEJ LOGISTYKI POPRZEZ
INWESTYCJE W TERMINALE PRZEŁADUNKOWE
A INTERES PAŃSTWA NA PRZYKŁADZIE
KĘDZIERZYN-KOŹŁE TERMINALE**



Dr hab. AGNIESZKA TUBIS

Dr hab. TOMASZ ALEKSANDROWICZ

Dr ŁUKASZ TOLAK

Dr MATEUSZ ZAJĄC



Fundacja Inicjatyw Bezpieczeństwo-Rozwój-Energia
ul. Nowogrodzka 31 | 00-511 Warszawa

Spis treści

WSTĘP	4
ANALIZA STRATEGICZNA	6
Polityka transportowa Unii Europejskiej	6
Transport multimodalny jako element systemu transportowego	10
Rozwój terminali przeładunkowych w Polsce. Strategia zrównoważonego rozwoju transportu do roku 2030	12
Żegluga śródlądowa w systemie transportowym	19
Żegluga śródlądowa w krajach Unii Europejskiej	24
Żegluga śródlądowa w Polsce	25
Uwarunkowania prawne i polityczne żeglugi śródlądowej w Polsce	30
Podsumowanie	33
ANALIZA OPERACYJNA	35
Logistyka jako element składowy gospodarki w wybranych krajach europejskich	35
Logistyka w Polsce na tle wybranych przykładów europejskich	50
Terminale multimodalne w Polsce – krytyczny element infrastruktury punktowej	52
Rola państwa w rozwoju nowoczesnej infrastruktury logistycznej w Polsce	70
Terminale paliwowe w Polsce i Europie – charakterystyka i rola podmiotów niezależnych	77
Podsumowanie	83
TERMINAL PRZEŁADUNKOWY W KĘDZIERZYNIE-KOŹLU STUDIUM PRZYPADKU	85
Dyrektywa o wspólnym obszarze kolejowym w kontekście inwestycji w Kędzierzynie-Koźlu	93
Podsumowanie	100
WNIOSKI KOŃCOWE Z RAPORTU	102
BIBLIOGRAFIA	104
ZAŁĄCZNIKI	109

Wstęp

Logistyka odgrywa coraz większą rolę w europejskim i światowym systemie transportowym. Do jej funkcjonowania niezbędne są terminale magazynowe i przeładunkowe, czyli infrastruktura punktowa, pozwalająca na połączenie transportu kolejowego, morskiego, wodnego śródlądowego, lotniczego i samochodowego w jedną sieć transportową. Istnienie i wykorzystywanie takiej infrastruktury przyczynia się nie tylko do wzrostu PKB czy rozwoju regionalnego, ale służy także ochronie środowiska poprzez minimalizację transportu kołowego. Przykładem tego rodzaju infrastruktury jest terminal Kędzierzyn-Koźle.

Podstawowym celem niniejszego opracowania jest ocena zasadności włączenia terminala w Kędzierzynie-Koźlu do polskiej oraz europejskiej infrastruktury transportowej, przeprowadzona na tle obecnego stanu i perspektyw rozwoju infrastruktury i transportu w Polsce, a w tym również określenie potencjału tego terminala w kontekście rozwoju sieci transportowej w Polsce i w krajach Unii Europejskiej.

Osiągnięcie tak sformułowanego celu wymagało nakreślenia właściwego kontekstu badawczego, co pozwoliło na ustalenie najważniejszych faktów i cech badanych zjawisk. Dokonano tego poprzez analizę szeregu zagadnień, ze szczególnym uwzględnieniem:

- analizy strategicznych założeń rozwoju terminali lądowych w ramach Unii Europejskiej i strategii wypracowanych w tym obszarze przez władze Rzeczypospolitej Polskiej;
- analizy planów rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce na tle innych państw członkowskich Unii Europejskiej;
- roli logistyki oraz transportu w gospodarce;
- porównania stanu logistyki w wybranych krajach europejskich, ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji w Europie Środkowej i Wschodniej;
- analizy prognoz rozwoju logistyki w zakresie wybranej infrastruktury transportowej oraz rozwoju przepływów logistycznych;
- analiza założeń i przebiegu realizacji inwestycji KKT S.A.

W części pierwszej autorzy dokonali przeglądu strategii sformułowanych i obowiązujących zarówno na poziomie Unii Europejskiej, jak i krajowym. Analiza ta pozwoliła na identyfikację stanu faktycznego i planów związanych z rozwojem transportu, lądowej infrastruktury logistycznej oraz stanu żeglugi śródlądowej. Umożliwiło to wskazanie kierunków rozwoju nakreślonych w perspektywie krótko i średniookresowej, stanowiących punkt odniesienia dla stanu faktycznego.

Analiza sytuacji obecnej zarówno w skali Europy Środkowo-Wschodniej, jak i Polski, przeprowadzona w drugiej części raportu, umożliwiła wypracowanie wniosków i rekomendacji w odniesieniu do najważniejszych wyzwań stojących przed logistyką polską, ze szczególnym uwzględnieniem jej pozycji w odniesieniu do najlepiej rozwiniętych pod tym względem gospodarek Unii. W tej części analizy udało się m.in. zidentyfikować istotne różnice w skali i strukturze przychodów pochodzących z procesów logistycznych, zarówno w odniesieniu do posiadających najlepiej rozwiniętą logistykę wiodących krajów UE, jak i krajów Europy Środkowej i Wschodniej.

Główny cel opracowania został zaprezentowany w części dotyczącej bezpośrednio terminala w Kędzierzynie-Koźlu oraz we wnioskach końcowych stanowiących syntezę zagadnień podejmowanych w całym opracowaniu w odniesieniu do opisywanej inwestycji.

W poszczególnych częściach opracowania zastosowano analizę danych statystycznych z obszaru logistyki, transportu i gospodarki, analizę źródeł prawa, w tym dogmatykę prawniczą, analizę dokumentów strategicznych definiujących kierunki rozwoju systemu transportowego na poziomie europejskim i krajowym. Dodatkowo przeprowadzono analizę wybranych pozycji literatury naukowej i opracowań z zakresu transportu i logistyki, jak również metodę case study w odniesieniu do inwestycji w Kędzierzynie-Koźlu. Studium przypadku wzbogacono o elementy analizy systemowej, traktując terminal Kędzierzyn-Koźle jako element łańcucha wartości wchodzący w interakcje zarówno z elementami łańcucha dostaw, jak i systemem logistycznym jako całością.

Przeprowadzone na potrzeby niniejszego opracowania badania pozwoliły na sformułowanie szeregu wniosków, rekomendacji i prognoz. W odniesieniu do głównego celu opracowania podstawowy stawiany wniosek stwierdza, iż włączenie terminala Kędzierzyn-Koźle do ogólnopolskiej sieci transportowej przyniesie korzyści gospodarcze zarówno w skali państwa, jak i regionu. Będzie to również stanowić realizację założeń przyjętych przez Radę Ministrów RP w roku 2019, zawartych w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku¹ (dalej Strategia 2030).

¹ Ministerstwo Infrastruktury (2019), Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/projekt-strategii-zrownowazonego-rozwoju-transportu-do-2030-roku2> [dostęp 08.06.2020 r.].

Analiza strategiczna

W pierwszej części raportu dokonana zostanie analiza polityk UE i rządu RP związanych z kreowaniem przyszłości szeroko pojętego systemu transportowego w perspektywie najbliższej dekady. Analiza ma na celu ustalenie wizji transportu europejskiego do roku 2030, jako punktu odniesienia dla oceny stanu obecnego, dokonanego w dalszej części opracowania.

Dodatkowym elementem, niezbędnym dla osiągnięcia założonych celów opracowania jest przegląd znaczenia i kondycji żeglugi śródlądowej, mającej stanowić istotny element przyszłej struktury transportowej Unii Europejskiej. Porównanie w tym zakresie, odnosić się będzie do całej Unii Europejskiej, ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji panującej w Polsce. Dlatego ta część została wzbogacona o analizę uwarunkowań prawnych i dokumentów kierunkowych związanych z kreowaniem polityki państwa oraz zobowiązań międzynarodowych, które w sposób istotny powinny wpływać na jej realizację.

Polityka transportowa Unii Europejskiej

Celem polityki Unii Europejskiej w zakresie transportu jest zapewnienie płynnego, efektywnego, bezpiecznego i swobodnego przepływu osób oraz towarów na terenie UE za pomocą zintegrowanych sieci wykorzystujących wszystkie rodzaje transportu (drogowy, kolejowy, wodny i powietrzny)². Polityka Unii Europejskiej zmierza do zrównoważenia poszczególnych gałęzi transportu i zwiększenia roli kolei w przewozach towarowych, poprzez stworzenie do 2030 roku w pełni funkcjonującej multimodalnej sieci transportowej.

Wspólnota Europejska podejmuje szereg działań, zarówno o charakterze legislacyjnym, jak i przedsięwzięć inicjujących (łącznie z finansowaniem), których celem jest wspieranie rozwoju transportu multimodalnego w Europie. Transport ten niesie bowiem za sobą bezsporne korzyści ekologiczne, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu

² Szczegółowe omówienie zmian, jakie zachodziły na przestrzeni lat w regulacjach Unii Europejskiej zob.: Michał Beim, Bartosz Mazur, Andrzej Soczówka, Robert Zajdler (2015), *Transport intermodalny w województwie wielkopolskim w latach 2004–2014. Przemiany, stan obecny i perspektywy rozwoju*, Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne UMWW, Poznań, s. 18–26; zob. też: Magdalena Majewska (2016), *Prawne aspekty polityki transportowej Unii Europejskiej. Rozprawa doktorska*, Uniwersytet w Białymstoku, Białystok, https://repozytorium.uwb.edu.pl/jspui/bitstream/11320/5726/1/M_Majewska_Prawne_aspekty_polityki_transportowej_Unii_Europejskiej.pdf [dostęp 23 lutego 2020 r.].

oraz odciążenie dróg z części ruchu ciężarowego³. Unia Europejska już od pewnego czasu prowadzi politykę zmierzającą do osiągnięcia zrównoważonego systemu transportu. Jej głównym celem jest przeniesienie ładunków z transportu drogowego na inne, bardziej przyjazne dla środowiska rodzaje transportu⁴.

W opublikowanej w roku 2011 przez Komisję Europejską Białej Księdze⁵ stwierdza się m.in., że na wybrzeżach kontynentu niezbędna jest większa liczba wydajnych punktów umożliwiających wprowadzanie towarów na rynki europejskie, co pozwoli na uniknięcie niepotrzebnych przewozów przez terytorium Europy. Porty morskie odgrywają zasadniczą rolę jako centra logistyczne, jednak wymagają dobrych połączeń z obszarami w głębi lądu. Ich rozwój jest niezbędny dla obsługi coraz większych wolumenów towarów w ramach żeglugi morskiej bliskiego zasięgu na wodach UE oraz współpracy z resztą świata.

W przypadku śródlądowych dróg wodnych istnieje niewykorzystany potencjał. Muszą one odegrać większą rolę, w szczególności poprzez transport towarów w głąb lądu, a także dzięki stworzeniu połączeń z morzami europejskimi. Leszek Mindur podkreślał w tym kontekście nacisk Unii na utworzenie „zielonych korytarzy” z wykorzystaniem żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, transportu kolejowego, wodnego śródlądowego oraz drogowego, na których byłyby zlokalizowane węzły przeładunkowe zaopatrzone w przyszłości w rozwiązania przyjazne środowisku⁶.

**Dziesięć celów
na rzecz utworzenia
konkurencyjnego
i zasobooszczędnego
systemu
transportu**

Komisja Europejska sformułowała dziesięć celów na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu⁷, w którym m.in. określono poziomy odniesienia dla osiągnięcia celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 60%. W celach tych Komisja Europejska kładzie także nacisk m.in. na optymalizację działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, na przykład poprzez większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych środków transportu, a w tym:

³ Zob.: Leszek Mindur (2018), *Metody wspierania transportu intermodalnego w wybranych krajach Europy w latach 1990–2016*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej” z. 120, s. 287.

⁴ Komisja Europejska (2017), Pomoc państwa SA.48093 (2017/N) – Polska – Pomoc na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020, Bruksela, dnia 31.10.2017 r., C(2017) 7201 final, https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/269295/269295_1946509_105_2.pdf [dostęp 23.02.2020 r.].

⁵ Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Bruksela, dnia 28.3.2011 r., KOM(2011) 144 wersja ostateczna.

⁶ L. Mindur, op. cit., s. 288.

⁷ European Commission (2011), White Paper on transport, Luxembourg, Publications Office of the European Union, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf.

- do roku 2030 – 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, natomiast do roku 2050 powinno to stanowić ponad 50% tego typu transportu. Osiągnięcie takich minimów ułatwi rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych; aby osiągnąć ten cel, musimy rozbudować stosowną infrastrukturę;
- do roku 2050 – ukończenie szybkiej europejskiej sieci kolejowej; trzykrotny wzrost istniejącej sieci szybkich kolei do roku 2030 oraz zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich państwach członkowskich; do roku 2050 większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją;
- stworzenie do roku 2030 w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T, zaś do roku 2050 osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci, jak również stworzenie odpowiednich usług informacyjnych;
- do roku 2050 połączenie wszystkich lotnisk należących do sieci bazowej z siecią kolejową, najlepiej z szybkimi kolejami; zapewnienie, aby wszystkie najważniejsze porty morskie miały dobre połączenie z kolejowym transportem towarów oraz w miarę możliwości, systemem wodnego transportu śródlądowego.

Sieć bazowa korytarzy dla transportu

Komisja stwierdza ponadto, że Europie potrzebna jest sieć bazowa korytarzy pozwalających na wydajny i niskoemisyjny transport dużych, skonsolidowanych ilości towarów i pasażerów dzięki szerokiemu zastosowaniu bardziej wydajnych środków transportu multimodalnego oraz zaawansowanych technologii, a także udostępnieniu infrastruktury dostaw ekologicznych paliw. Pomimo rozszerzenia UE, między wschodem a zachodem Unii występują znaczne różnice w zakresie infrastruktury transportowej. Należy zająć się tym problemem. Kontynent europejski musi zostać zjednoczony również pod względem infrastruktury.

Sieć bazowa musi zapewniać skuteczne połączenia multimodalne między stolicami UE oraz pozostałymi ważnymi miastami, portami morskimi i lotniczymi, przejściami granicznymi, jak również innymi istotnymi centrami gospodarczymi. Jej rozwój powinien koncentrować się na ukończeniu budowy brakujących połączeń (w szczególności odcinków transgranicznych i „wąskich gardeł” lub obwodnic), na modernizacji istniejącej infrastruktury, na budowie terminali multimodalnych w portach morskich i rzecznych oraz na tworzeniu miejskich centrów konsolidacji logistycznej.

Równocześnie Komisja podkreśla konieczność zaangażowania sektora prywatnego, w szczególności postulując ustanowienie ram umożliwiających rozwój partnerstw publiczno-prywatnych poprzez:

Rozwój partnerstwa publiczno-prywatnego

- wprowadzenie formalnej kontroli projektów TEN-T w celu określenia projektów posiadających potencjał w zakresie partnerstw publiczno-prywatnych,
- stworzenie standardowych i przewidywalnych procesów zamówień publicznych w odniesieniu do partnerstw publiczno-prywatnych dla projektów TEN-T, oraz
- stosowną zmianę przepisów w zakresie TEN-T umożliwiającą stosowanie zamówień publicznych w odniesieniu do partnerstw publiczno-prywatnych oraz mechanizmów płatności.

W tym kontekście Komisja zachęca państwa członkowskie do większego korzystania z partnerstw publiczno-prywatnych, przy jednoczesnym uznaniu, że nie wszystkie projekty są odpowiednie dla tego rodzaju mechanizmu. Jednocześnie zapewnia państwom członkowskim wsparcie eksperckie.

W unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej podkreśla się, że ich podstawowym celem jest rozwiązanie głównych napotkanych problemów, do których należą: brakujące ogniwa, w szczególności w odcinkach transgranicznych, nierówności infrastrukturalne w obrębie państw UE i pomiędzy nimi, niewystarczające połączenia multimodalne (połączenia między różnymi rodzajami transportu), zbyt wysokie poziomy emisji gazów cieplarnianych z transportu oraz niewystarczająca interoperacyjność (kompatybilność różnych systemów związanych z transportem).

Art. 28 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 określając wymogi dotyczące infrastruktury transportowej, zobowiązuje państwa członkowskie do zapewniania w sposób uczciwy i niedyskryminacyjny sytuacji, w ramach której rodzaje transportu będą łączyły się w następujących miejscach: terminalach towarowych, dworcach pasażerskich, portach śródlądowych, portach lotniczych oraz portach morskich, aby umożliwić multimodalny transport osób i towarów (art. 28 ust.1 pkt a).

W art. 29 określono priorytety w zakresie rozwoju multimodalnej infrastruktury transportowej, wskazując m.in. na konieczność zapewnienia skutecznych połączeń wzajemnych, jak również integracji infrastruktury sieci kompleksowej, w tym poprzez infrastrukturę dostępową oraz terminale towarowe i platformy logistyczne; usunięcie

najpoważniejszych technicznych i administracyjnych przeszkód utrudniających transport multimodalny, a także zapewnienie niezakłóconego przepływu informacji pomiędzy rodzajami transportu i realizacji usług multimodalnych oraz usług dotyczących jednego rodzaju transportu w całym transeuropejskim systemie transportowym⁸.

Powyższa analiza jednoznacznie wskazuje na znaczenie, jakie Unia Europejska przywiązuje do kwestii budowy i funkcjonowania terminali przeładunkowych o charakterze multimodalnym.

Transport multimodalny jako element systemu transportowego

Z punktu widzenia zapewnienia realizacji potrzeb gospodarczych, przemysłu, handlu, a także potrzeb ludności niezbędne jest efektywne wykorzystanie sieci transportowych. W praktyce oznacza to konieczność połączenia poszczególnych gałęzi transportu w jedną sieć, a to stwarza konieczność tworzenia hubów transportowych, czyli elementów sieci transportowych umożliwiających zmianę gałęzi transportu, np. z morskiego na kolejowy czy wodny śródlądowy. Rolę takich hubów pełnią terminale przeładunkowe, służące łączeniu różnych środków transportu w celu optymalizacji ekonomicznych parametrów transportu.

Rodzaje transportu multimodalnego

W literaturze naukowej podkreśla się rosnący, negatywny wpływ drogowego transportu towarowego na środowisko naturalne, wzrost kongestii, przy równoczesnym, niewystarczającym wykorzystaniu istniejących możliwości innych gałęzi transportu, zwłaszcza transportu kolejowego. Z tego powodu poszukuje się alternatywnych rozwiązań, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jednym ze sposobów jest transfer ładunków z transportu drogowego na bardziej przyjazne środowisku gałęzi transportu. Transport multimodalny jest jednym z alternatywnych rozwiązań w tworzeniu nowoczesnych łańcuchów transportowo-logistycznych łączących dwie lub więcej gałęzi transportu w jeden system. Transport multimodalny od lat budzi ogromne zainteresowanie w środowiskach akademickich, biznesowych, stanowi temat w rozważaniach publicznych.

⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE, Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1.

Na płaszczyźnie współpracy międzynarodowej na przestrzeni ostatnich dziesięcioleci wypracowano standaryzację kategorii transportu⁹. Można zatem wskazać na przewozy multimodalne, intermodalne oraz kombinowane. Transport multimodalny (*multimodal transport*) to przewóz ładunków przez co najmniej dwie różne gałęzie transportu, przy czym towar może zmieniać jednostkę ładunkową. W transporcie intermodalnym (*intermodal transport*) przewóz ładunków odbywa się w tej samej jednostce ładunkowej, która jest przewożona na całej trasie od nadawcy do odbiorcy przy użyciu różnych gałęzi transportu. Jednostkę ładunkową w transporcie intermodalnym może stanowić kontener, drogowe nadwozie wymienne lub nacze-pa drogowa.

Wreszcie transport kombinowany (*combined transport*) zaliczany jest do transportu intermodalnego, w którym główna część przewozu jest wykonywana przez transport kolejowy, drogą wodną śródlądową lub poprzez transport morski w taki sposób, że początkowy i końcowy odcinek transport drogowego przebiega tak krótko, jak jest to możliwe. Odcinek przewozu początkowego lub końcowego oznacza przewóz pomiędzy punktem załadunku i uwzględnia najbliższą stację kolejową – załadunkową, dla odcinka początkowego oraz pomiędzy najbliższą stacją kolejową – wyładunkową, a punktem, w którym towary są wyładowane, dla końcowego odcinka, lub wewnątrz promienia nieprzekraczającego 150 km w linii prostej ze śródlądowego albo morskiego portu załadunku lub wyładunku.

W kontekście konieczności połączeń sieci należących do różnych gałęzi transportu coraz większego znaczenia nabierają terminale intermodalne. W polskiej literaturze naukowej mianem tym określa się obiekty przestrzenne połączone z infrastrukturą i właściwą organizacją, „umożliwiająca właściwy i stosunkowo sprawny przeładunek obsługiwanych intermodalnych jednostek ładunkowych, pomiędzy środkami transportu należącymi do różnych gałęzi transportu oraz wykonywanie operacji na tych jednostkach w związku z ich składowaniem i użytkowaniem”¹⁰.

⁹ Umowa europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC), Genewa, 1991.02.01, Monitor Polski 2004 nr 3, poz. 50; United Nations & Economic Commission for Europe UN/ECE (2001), Terminology on combined transport, European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC), New York–Geneva, 2001, <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf> [dostęp 23 lutego 2020 r.]. Zob. też na ten temat: Dariusz Pyza, Mariusz Piątek (2017), *Wybrane aspekty projektowania terminali intermodalnych*, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, z. 119; Dariusz Pyza (2016), *Transport intermodalny – uwarunkowania techniczno-technologiczne, organizacyjne i funkcjonalne*, [w:] *Wybrane zagadnienia logistyki stosowanej*, tom IV, red. Jerzy Feliks, Kraków, Wydawnictwo AGH; idem (2012), *Modelowanie systemów przewozowych w zastosowaniu do projektowania obsługi transportowej podmiotów gospodarczych*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa; idem (2009), *Optimization of transport in distribution systems with restrictions on delivery times. Archives of Transport*, Polish Academy of Sciences Committee of Transport, Vol. 21, Iss. 3–4, Warsaw.

¹⁰ Dariusz Pyza, Mariusz Piątek (2017), *Wybrane aspekty projektowania terminali intermodalnych*, op. cit., s. 389–390.

Rola terminali przeładunkowych

Terminale przeładunkowe pełnią zatem krytyczną rolę w procesie transportowym¹¹. Wykorzystywane są w celu optymalizacji kosztów związanych z polityką obrotu kontenerami stosowaną przez armatorów, jak również jako punkt, bez którego transport intermodalny w Polsce (ale również w innych krajach) nie mógłby funkcjonować.

Lokalizacja terminala ma korzystny wpływ na lokalną gospodarkę i rozwój regionu. W obszarze oddziaływania terminalu, podmioty gospodarcze mają ułatwiony dostęp do szybkich kanałów dystrybucyjnych – możliwości szybkiej wysyłki towarów, jak wygodnego odbioru niezbędnych w działalności komponentów¹².

Terminale intermodalne mają także istotny wpływ na jakość środowiska naturalnego. Specyfika ich działalności, umożliwiającą wykorzystanie kilku rodzajów transportu, powoduje zmniejszenie intensywności wykorzystania transportu drogowego. Transport ten, ze względu na wielkość emisji spalin jest uznawany za najbardziej obciążający dla środowiska. Można zaryzykować tezę, że znaczenie środowiskowe terminali jest tym większe, im więcej różnych rodzajów transportu jest obsługiwanych w danym terminalu. Jest to szczególnie widoczne w przypadku terminali, które są jednocześnie portami rzecznyymi. Transport wodny, w porównaniu z samochodowym, zmniejsza w sposób istotny presję na środowisko naturalne.

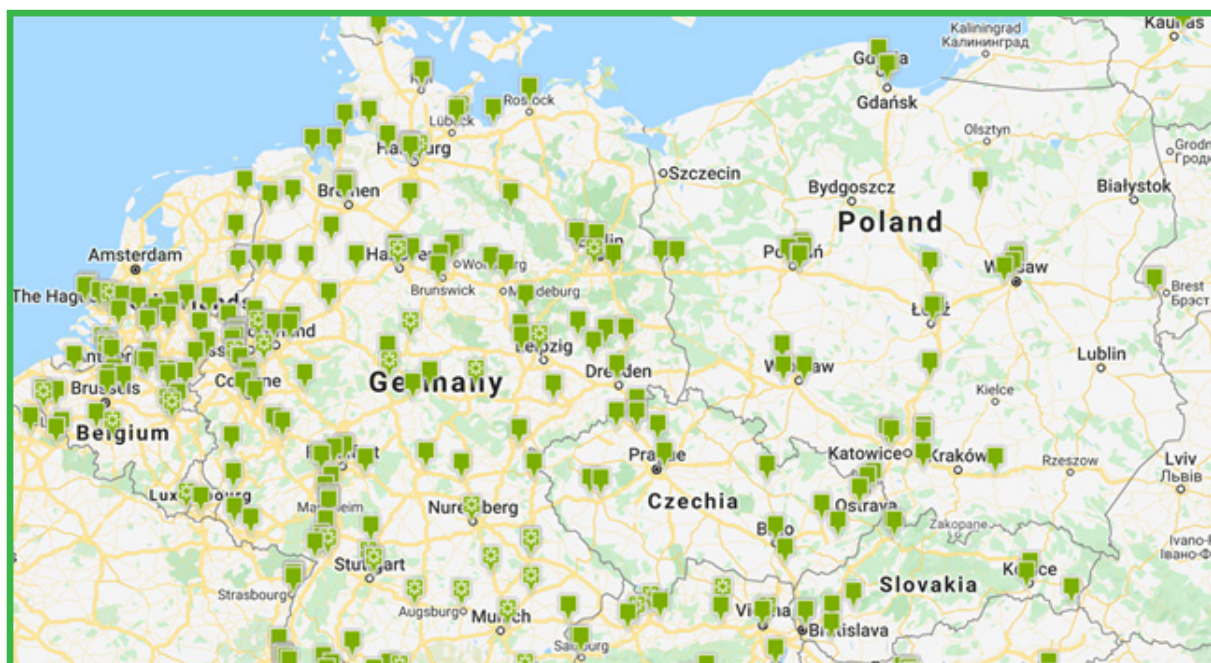
Rozwój terminali przeładunkowych w Polsce. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030

Na tle państw europejskich Polska nie posiada dobrze rozwiniętej sieci terminali intermodalnych. Według danych z roku 2017 jest ponad 1 terminal na 10 tys. km², podczas gdy analogiczny współczynnik dla Holandii, Niemiec i Belgii wynosi ponad 4. Należy także uwzględnić, iż 2129 km linii kolejowych było w roku 2017 wyłączonych z eksploatacji, a transport drogowy posiada dominujący udział w przewozie ładunków (ponad 85%)¹³.

¹¹ Directorate-General for Agriculture and Rural Development (European Commission) (2018), Study on storage capacities and logistical infrastructure for EU agricultural commodities trade (with a special focus on cereals, the oilseed complex and protein crops (COP)) Final report – Study, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/b102ecaa-2cbd-11e8-b5fe-01aa75ed71a1>.

¹² Józef Stokłosa, Tadeusz Cisowski, Andrzej Erd (2014), *Terminale przeładunkowe jako elementy sprzyjając rozwojowi łańcuchów transportu intermodalnego*, „Logistyka” tom 3, s. 5995, 5997.

¹³ Komisja Europejska (2017), Pomoc państwa SA.48093 (2017/N) – Polska – Pomoc na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020, op. cit.; Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, op. cit.



Rysunek 1. Terminale intermodalne w Europie Środkowej

Źródło: AGORA (bd.), *Intermodal Terminals in Europe*, <http://www.intermodal-terminals.eu/database>.

Duże terminale intermodalne zlokalizowane są w rejonach największych aglomeracji (Górny Śląsk, Warszawa, Poznań, Wrocław, Łódź), w portach morskich (Gdańsk, Gdynia) oraz na granicy z Białorusią (Małaszewicze). Warto zaznaczyć, że port w Szczecinie jest również portem śródlądowym. Lokalizacje potencjalnie umożliwiające wykorzystanie żeglugi śródlądowej oraz transportu drogowego i kolejowego znajdują się m.in. we Wrocławiu, w Kędzierzynie-Koźlu i w Gliwicach¹⁴.

W tym kontekście należy zauważyć, iż linia kolejowa Herby Nowe – Paczyna – Kędzierzyn-Koźle Azoty (C 65/3) znalazła się w międzynarodowym wykazie linii kolejowych ważnych dla międzynarodowego transportu kombinowanego, a Gliwice – połączone z Kędzierzynom-Koźlem drogą wodną – są postrzegane jako obiekt ważny dla międzynarodowego transportu kombinowanego¹⁵.

¹⁴ Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, op. cit.

¹⁵ Umowa europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC), op. cit., zał. I i II.

Terminale kontenerowe w Niemczech

W Niemczech z ogólnej liczby 139 terminali kontenerowych¹⁶, istnieje ponad 99 terminali trimodalnych integrujących ze sobą transport rzeczny, drogowy i kolejowy. Trzy następne zlokalizowane są na granicy, służąc jednak obsłudze podmiotów po obu stronach Renu. Wiele z terminali wyspecjalizowanych jest tylko w obsłudze jednego typu towarów, inne – jak Ludwigshafen BASF – dedykowane są określonym przedsiębiorcom lub grupom przedsiębiorstw. Niemniej, nie umniejsza to znaczenia tych terminali trimodalnych w funkcjonowaniu transportu intermodalnego. W samej Saksonii – która jest jednym z najmniej rozwiniętych gospodarczo obszarów Niemiec – istnieje jedenaście terminali transportu intermodalnego. Łączą one wszystkie formy transportu: żeglugę śródlądową, fracht kolejowy i lotnictwo towarowe.

Terminale kontenerowe w Szwajcarii

Warto także zwrócić uwagę na przypadek Szwajcarii, na terytorium której w roku 2010 istniały 44 terminale intermodalne. Pewną osobliwością szwajcarskiego programu rozwoju transportu jest możliwość wsparcia finansowego, dla terminali intermodalnych leżących poza granicami państwa; ubiegający się o takie dofinansowanie musi wykazać istotny interes Szwajcarii oraz zapewnić na czas trwania projektu kontrolę szwajcarską nad inwestycją. W roku 2012 na tej liście znajdowało się sześć terminali. Ważnym dla Szwajcarii elementem funkcjonowania transportu intermodalnego jest przenoszenie tranzytu transalpejskiego z dróg na tory kolejowe. W roku 2013 przez Alpy przetransportowano 38,2 mln ton towarów netto. Drogami przetransportowano 34,1%, koleją – przy wykorzystaniu transportu intermodalnego – 47,6%, a koleją z wykorzystaniem bezpośredniego załadunku wagonów 18,3%. W roku 2004 było to odpowiednio: 35,3%, 39,3% i 25,4%¹⁷.

Dzięki inwestycjom w terminale intermodalne wspieranym ze środków Funduszu Spójności w ramach Programów Operacyjnych Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013 oraz 2014–2020 sieć terminali intermodalnych w Polsce jest systematycznie rozbudowywana.

¹⁶ Na podstawie: AGORA (bd.), *Intermodal Terminals in Europe*, op. cit.

¹⁷ M. Beim, B. Mazur, A. Soczówka, R. Zajdler (2015), *Transport intermodalny w województwie wielkopolskim w latach 2004–2014. Przemiany, stan obecny i perspektywy rozwoju*, op. cit., s. 142; 150; 153; 155; 157.

Terminale intermodalne w Polsce

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030

Pierwszy taki program został zatwierdzony przez Komisję Europejską 13 lipca 2009 roku i był realizowany w okresie 2009–2015. Następnie został on zmieniony 31 maja 2013 roku, a zmiana ta dotyczyła zwiększenia budżetu już zatwierzonego programu pomocy. Obecna realizacja w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 trwać będzie do 31 grudnia 2023 roku¹⁸. Ponadto należy wskazać, iż w perspektywie finansowej Unii Europejskiej do roku 2030 grupa PKP rozważa zbudowanie ok. 19 terminali za ok. 1,5 mld zł; wytypowała też 120 nieruchomości pod potencjalne terminale intermodalne i centra logistyczne¹⁹.

Szczegółowe zamierzenia polskiego rządu w zakresie rozwoju transportu kombinowanego i sieci terminali multimodalnych zostały zaprezentowane w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (Strategia 2030), przyjętej w roku 2019.

Analiza zapisów Strategii 2030 pozwala na stwierdzenie, że jednym z jej kluczowych elementów jest rozwój transportu kombinowanego, a w tym maksymalne wykorzystanie istniejących i budowa nowych terminali multimodalnych. Dokument zakłada osiągnięcie przepustowości transportowej, umożliwiającej efektywne funkcjonowanie całego systemu transportowego poprzez uzyskanie efektu sieciowego w ujęciu międzygałęziowym, zapewniającego sprawną obsługę transportową społeczeństwa i gospodarki, we wszystkich obszarach kraju, oraz przechodzących przez Polskę korytarzy transportu międzynarodowego, a także przyczyniającego się do obniżenia negatywnego oddziaływania na środowisko oraz zdrowie i jakość życia. W tym zakresie istotny będzie równomierny holistyczny rozwój systemów transportowych na kierunkach wschód-zachód i północ-południe, jak również zapewnianie odpowiednich powiązań między nimi. Wymaga to m.in. budowy zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce.

W Strategii 2030 podkreśla się, iż uspoźnienie całego systemu transportowego wymaga zarówno dynamicznej rozbudowy brakujących elementów infrastruktury transportowej pozwalających ten system jak najszybciej urzeczywistnić, jak i poprawy jakości infrastruktury, jej standardów technicznych oraz wprowadzania rozwiązań i elementów integrujących różne kategorie sieci (węzły multimodalne, centra przesiadkowe

¹⁸ Pomoc państwa SA.48093 (2017/N) – Polska – Pomoc na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020, op. cit.

¹⁹ Bożena Leszczyńska (2018), *Antonowicz: PKP SA może zbudować ok. 19 terminali intermodalnych*, PortalMorski.pl, <https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/38992-antonowicz-pkp-sa-moze-zbudowac-ok-19-terminali-intermodalnych> [dostęp 8.06.2020 r.]

i terminale cargo – m.in. przy dworcach kolejowych). Cały dokument konsekwentnie zakłada zatem, iż będą zwiększały się inwestycje w śródlądowe drogi wodne. Zgodnie bowiem z zaleceniami Komisji Europejskiej rozwój żeglugi śródlądowej jest promowany jako najbardziej energooszczędny sposób transportu towarów.

Rozwój śródlądowych dróg wodnych

Największy nacisk w zakresie rozwoju tego rodzaju transportu zostanie położony, według Strategii 2030, na modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej. Realizacja tej inwestycji wynika z kilku zasadniczych powodów:

- Odra ma bezpośrednie połączenie z systemem dróg wodnych Europy;
- wzdłuż Odry i do Odry ciąży szereg terenów o dużej podaży ładunków;
- z Odrą związane są regiony Polski mające znaczący udział w wymianie zagranicznej;
- Odrzańska Droga Wodna może stać się integralną częścią korytarzy sieci bazowej TEN-T;
- w dolnym biegu Odrzańskiej Drogi Wodnej położony jest zespół portów Szczecin i Świnoujście, mający podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej.

W związku z tym Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu zakłada:

- realizację planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, w tym służących m.in. poprawie dostępu do portów morskich;
- włączenie śródlądowych dróg wodnych w Polsce do sieci TEN-T;
- włączenie żeglugi śródlądowej w krajowy system transportu intermodalnego;

Rozwój śródlądowych dróg wodnych, istotnych z punktu widzenia transportowego, wymaga przystosowania ich do klas dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu. Pozwoli to na rozwój przewozu towarów na dużych statkach oraz barkach.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030 zapowiada rozwój zrównoważonego intermodalnego systemu transportowego i efektywnych połączeń portów morskich z ich zapleczem; równolegle z rozwojem śródlądowych dróg wodnych planuje się powstanie śródlądowych multimodalnych centrów logistycznych oraz wsparcie rozwoju zaplecza przeładunkowego portów morskich. System towarowych przewozów intermodalnych jest szczególnie perspektywiczny, wzięwszy pod uwagę cel i zadania polityki transportowej. Wynika to przede wszystkim z jego proekologicznego charakteru, odciążenia infrastruktury drogowej oraz ograniczenia kosztów zewnętrznych transportu.

Transport intermodalny w Polsce

W Strategii 2030 podkreśla się, że transport intermodalny ma w Polsce niewielki udział w całości przewozów, natomiast obserwuje się konsekwentny i dynamiczny wzrost tego wskaźnika.

Dla dalszego wzrostu znaczenia transportu intermodalnego w Polsce niezbędna jest systematyczna poprawa warunków technicznych, prawnych, organizacyjnych i ekonomiczno-finansowych, tak aby przyczyniły się one do:

- podniesienia jakości usług, w tym wzrostu terminowości i niezawodności przewozów, obniżenia kosztów funkcjonowania operatorów oraz zapewnienia bezpieczeństwa przesyłek;
- zwiększenia efektywności transportu kolejowego i lotniczego;
- zwiększenia możliwości rozwoju przewozów towarowych w transporcie wodnym śródlądowym i morskim;
- przestrzegania przez podmioty zarządzające terminalami i centrami logistycznymi zasad uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wszystkich uczestników rynku w zapewnianiu dostępu do infrastruktury logistycznej.

Za główne elementy transportu intermodalnego warunkujące jego rozwój uznano:

- sieć węzłów przeładunkowych (terminali intermodalnych i multimodalnych przystosowanych do przeładunku towarów niebezpiecznych, centrów logistycznych);
- sieć powiązań komunikacyjnych między żeglugą śródlądową a innymi gałęziami transportu, poprzez budowę sieci optymalnie skomunikowanych terminali intermodalnych oraz stref aktywności logistycznej i gospodarczej na bazie portów rzecznych;
- efektywną współpracę przewoźników kolejowych z operatorami transportu multimodalnego, centrami logistycznymi, właścicielami terminali, podmiotami zarządzającymi portami morskimi, służbami celnymi, weterynaryjnymi oraz fitosanitarnymi.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030 zakłada, iż podstawowym działaniem, wspierającym rozwój transportu intermodalnego będzie intensywna modernizacja kolejowej infrastruktury liniowej oraz punktowej, wykorzystywanej w systemie tych przewozów (w szczególności usytuowanej na sieci TEN-T). Istniejące obecnie terminale transportu intermodalnego wymagają modernizacji i rozbudowy. Rozwój tego typu transportu w Polsce wiąże się ze zwiększeniem liczby terminali i zorganizowaniem regionalnych centrów logistycznych.

Rozwój transportu intermodalnego

W celu lepszego zintegrowania systemu transportowego oraz rozwoju przewozów intermodalnych muszą zostać stworzone korzystne warunki prawno-organizacyjne i techniczne prowadzące – poprzez wzmocnienie współpracy międzygałęziowej poszczególnych przewoźników – do poprawy jakości usług przewozowych osób i rzeczy, racjonalnego wykorzystania infrastruktury transportowej oraz zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Jako cele w zakresie transportu intermodalnego Strategia 2030 wskazuje:

- budowę węzłów międzynarodowego transportu intermodalnego, poprawiających jakość przewożonych przez Polskę towarów na szlaku Europa-Azja, zintegrowanych ze szlakami transeuropejskimi, w szczególności północ-południe, powiązanych z ewentualną rozbudową linii szerokotorowych na terenie Polski;
- budowę systemu wewnątrz krajowych przewozów intermodalnych obejmujących dostępnością wszystkie regiony kraju i zintegrowanego z węzłami intermodalnymi transportu międzynarodowego.

W perspektywie 2030 roku Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu zakłada:

- uruchomienie procesów wpływających na budowę wewnątrz krajowego systemu transportu intermodalnego obejmującego wszystkie regiony Polski;
- dalszy rozwój infrastruktury wspierającej transport intermodalny, w szczególności poprzez powiązanie portów morskich oraz portów wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową (drogową i kolejową) – realizacja tego celu zapewni integrację portów z ich zapleczem (ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych), w tym realizację koncepcji *extended port Gateway*²⁰.

Implementacja projektu strategicznego w zakresie rozwoju transportu intermodalnego i multimodalnego wymaga lepszego wykorzystania dostępnych już obecnie instrumentów, w tym prawnych, związanych z obsługą transportu intermodalnego. Stosowne będzie pozyskanie wsparcia instytucjonalnego dla promocji i rozwoju transportu intermodalnego, w tym instytucji publicznych oraz spółek Skarbu Państwa posiadających odpowiednie narzędzia i zasoby. Wpływie to zdecydowanie na zwiększenie synergii działań podmiotów zarządzających infrastrukturą transportową.

²⁰ Fedele Iannone (2013), *Dry Ports and the Extended Gateway Concept: Port-Hinterland Container Network Design Considerations and Models Under the Shipper Perspective*, SSRN, <https://ssrn.com/abstract=2320394>.

Rozwój sieci TEN-T

W odniesieniu do dalszego rozwoju sieci TEN-T i przewidywanej rewizji tej sieci, jej obecny układ wymaga zmian pod kątem podjęcia działań na rzecz włączenia do niej elementów infrastruktury istotnych z punktu widzenia rozwoju systemu transportowego Polski i UE, w tym śródlądowych dróg wodnych do sieci bazowej TEN-T, co będzie się wiązać między innymi z możliwością aplikowania o środki europejskie niezbędne do osiągnięcia standardów międzynarodowych klas żeglowności oraz połączenia infrastruktury portów śródlądowych z infrastrukturą transportu kolejowego, drogowego i morskiego.

Istotną kwestią jest także ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko, dlatego też Strategia 2030 zakłada, iż rozwój transportu do 2030 r. oparty będzie na wspieraniu różnorodności gałęziowej i komplementarności poszczególnych gałęzi sieci transportowej (zintegrowanej i uzupełniającej się) oraz środków transportu w obrębie każdej z gałęzi oraz wsparciu dla tych rodzajów transportu, których oddziaływanie na środowisko jest najmniejsze, a także rozwiązań w zakresie promocji użytkowania niskoemisyjnych środków transportu i zmianie podziału zadań przewozowych między poszczególne środki transportu (modal split) i maksymalizacji udziału zero oraz niskoemisyjnych gałęzi transportu.

W świetle powyższego opracowania, w pełni zasadna jest teza, iż rozwój transportu kombinowanego – co jest równoznaczne z rozwojem sieci punktowych terminali multimodalnych – jest istotnym priorytetem polityki transportowej Rzeczypospolitej Polskiej.

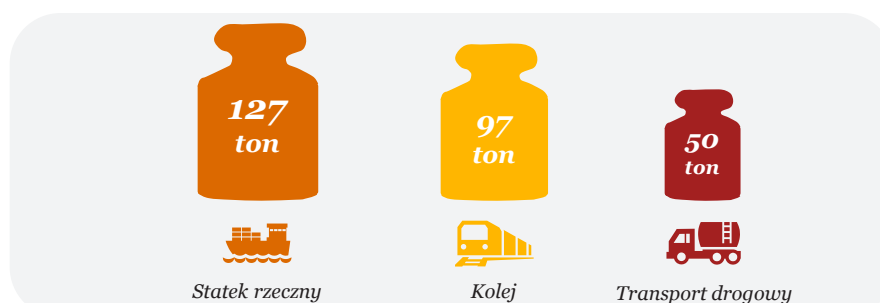
Żegluga śródlądowa w systemie transportowym

Śródlądowy transport wodny (żegluga śródlądowa) stanowi wraz z transportem drogowym i kolejowym jeden z trzech głównych rodzajów transportu lądowego. Zalety śródlądowego transportu wodnego są powszechnie znane i wymieniane „jednym tchem” we wszystkich opracowaniach naukowych oraz popularno-naukowych. Do zalet tych należy:

- wysoka efektywność ekonomiczna tego rodzaju transportu,
- niska emisja zanieczyszczeń do atmosfery,
- możliwość transportu przesyłek ponadgabarytowych, a nawet wyjątkowo dużych i ciężkich jak przęsła mostu,
- niższe koszty zewnętrzne (choć w tym obszarze nie ma jednolitego stanowiska).

Pomimo niewątpliwych zalet, oczywiste jest, że żegluga śródlądowa ma również wady. Należą do nich przede wszystkim: uzależnienie od warunków atmosferycznych oraz konieczność utrzymywania w należyłym stanie technicznym uregulowanych, żeglownych dróg wodnych.

Transport wodny jest jedną z najbardziej efektywnych kosztowo form przewozu towarów. Szacuje się, że 1 litr paliwa umożliwia przemieszczenie na 1 km 127 ton towarów podczas gdy przy transporcie kolejowym jest to 97 ton, a drogowym 50 ton.



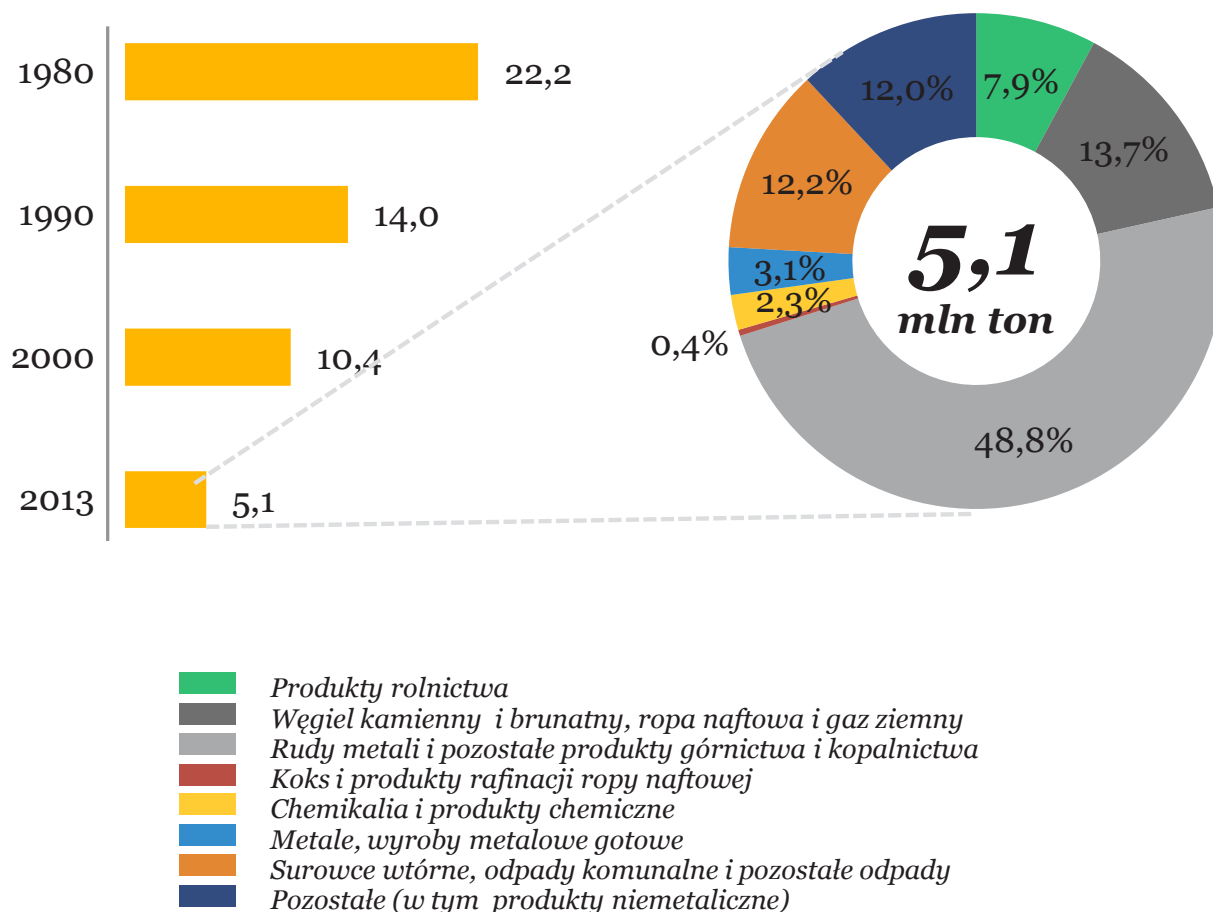
Rysunek 2. Tonaż możliwy do przemieszczenia na dystans 1 km przy wykorzystaniu 1 litra paliwa
Źródło: materiały wewnętrzne firmy Kędzierzyn-Koźle Terminale SA.

Obecnie **wodny transport śródlądowy pełni w Polsce niszową rolę**. W ostatnich dziesięcioleciach wolumen przewozów tą formą transportu wykazywał trend spadkowy. W roku 1980 wodnymi drogami śródlądowymi przewieziono 22,2 mln ton, a w 2017 5,1 mln ton towarów. Przykład czołowych krajów europejskich wykorzystujących transport barkowy (Niemcy oraz Holandia) pokazuje, że **przy dobrej organizacji transport towarów drogami wodnymi śródlądowymi może być atrakcyjny** i ma szansę być konkurencyjny wobec innych form przewozów.

Rola transportu śródlądowego w Polsce

Biorąc powyższe pod uwagę, w czerwcu 2016 roku Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przygotowało założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce do 2020 roku, z perspektywą do 2030²¹, a w styczniu 2017 roku Polska ratyfikowała konwencję AGN, co zobowiązuje kraj do dostosowania głównych dróg wodnych do co najmniej IV klasy żeglowności. W efekcie inwestycji ładowność barek pływających po ODW wzrośnie z obecnych 500 ton do 1500 ton.

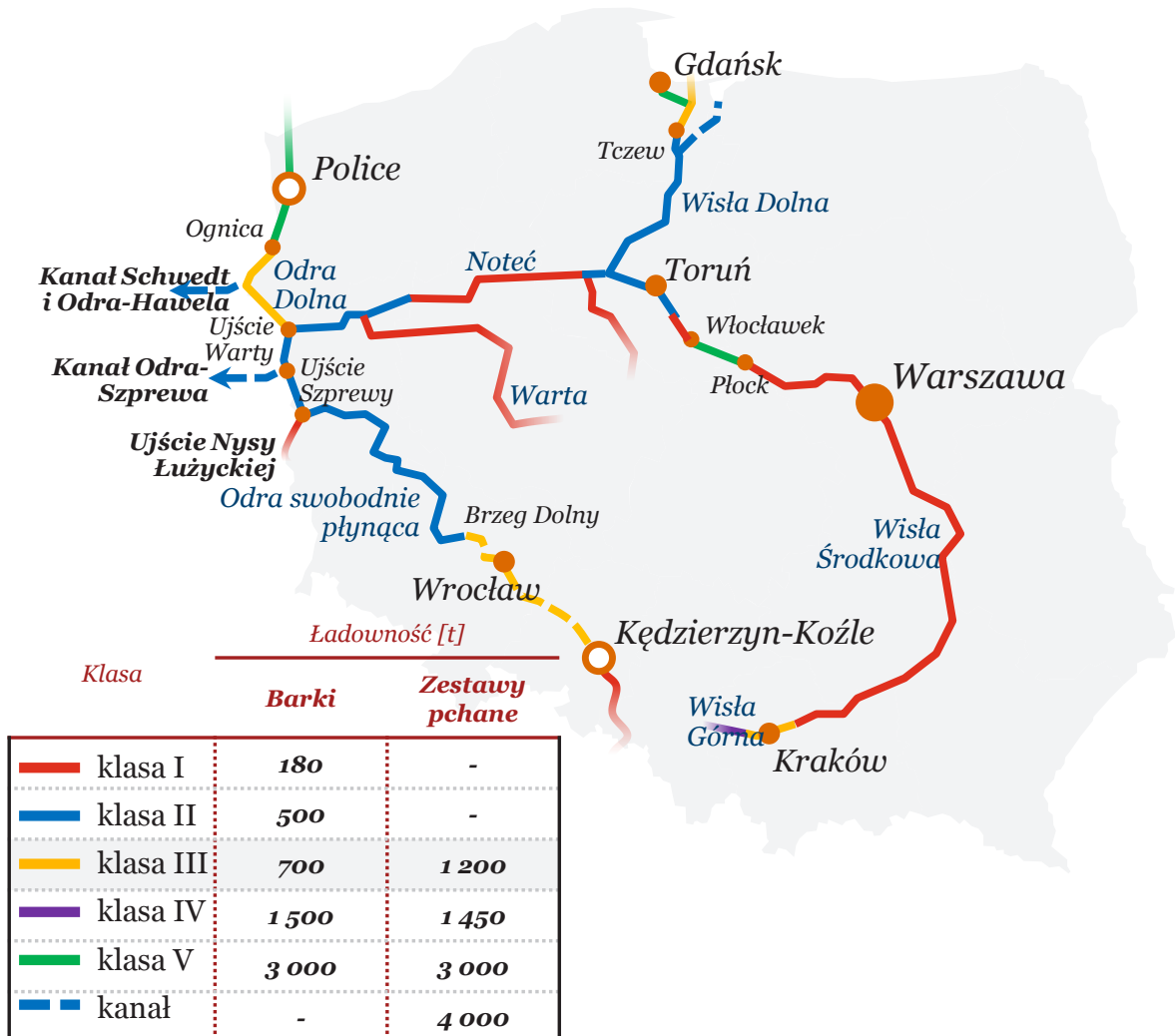
²¹ Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (2016), Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030, Warszawa, <https://www.gov.pl/attachment/756d30a9-6255-4384-8fe7-bf4695b9d9c8>



Rysunek 3. Przewóz ładunków transportem wodnym śródlądowym w Polsce [w mln ton]
Źródło: materiały wewnętrzne firmy Kędzierzyn-Koźle Terminale SA.

Jak wynika z opracowania Głównego Urzędu Statystycznego (GUS), długość sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce w roku 2018 wyniosła 3654 km, z czego 2425 km stanowiły uregulowane rzeki żeglowne, 635 km – skanalizowane odcinki rzek, wreszcie 335 km – kanały, a 259 km – jeziora żeglowne²².

²² Główny Urząd Statystyczny (2019), *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2018 roku*, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wodny-srodladowy-w-polsce-w-2018-roku,4,9.html> [dostęp 08.06.2020 r.].



* Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych

** Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce do roku 2020 z perspektywą do 2030, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (MGMiŻŚ)

Rysunek 4. Mapa dróg wodnych i parametrów przepustowości w Polsce

Źródło: materiały wewnętrzne firmy Kędzierzyn-Koźle Terminale SA.

Eksplloatowanych przez żeglugę było 3336 km (91,3%) dróg żeglownych. Wymagania stawiane tym drogom o znaczeniu międzynarodowym (klasy IV i V) w roku 2018 spełniało w Polsce 5,6% długości dróg wodnych (206 km). Jest to informacja o tyle istotna, że zakwalifikowanie dróg śródlądowych do Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T wymaga dostosowania ich do klasy co najmniej IV. Pozostała sieć dróg wodnych tworzą drogi o znaczeniu regionalnym (klasy I, II i III), których łączna długość w roku 2018 wyniosła 3448 km (94,4% ogólnej długości dróg wodnych).

Funkcjonowanie żeglugi śródlądowej w Polsce wg raportu NIK

Najpewniejszym źródłem pozwalającym zobrazować stan techniczny infrastruktury niezbędnej dla funkcjonowania żeglugi śródlądowej, jest informacja o wynikach kontroli *Funkcjonowanie żeglugi śródlądowej* (zwana dalej Informacją NIK), przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli (NIK). Pomimo tego, że raport został opracowany w roku 2014, a dotyczył oczywiście okresu wcześniejszego, przedstawione w nim wnioski, które w części przytoczymy, zachowują niestety aktualność do chwili obecnej. Poniższy fragment zawiera podsumowanie stanu technicznego wodnych dróg śródlądowych:

„Na obszarze działalności wszystkich skontrolowanych urzędów żeglugi śródlądowej stwierdzono długotrwale niezachowanie obowiązujących klas dróg wodnych śródlądowych. Na przykład:

- przeprowadzana przez Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu weryfikacja minimalnej głębokości tranzytowej na szlaku tranzytowym Odry, na obszarze działalności tego urzędu wykazała, że obowiązująca głębokość tranzytowa 1,8 m utrzymywana była w latach 2011–2012 zaledwie przez 40-90 dni w roku;
- na odcinku Wisły od ujścia Sanu do Płocka – stosownie do przywołanego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. – powinna być zapewniona głębokość tranzytowa 1,6 m (klasa Ib). Faktycznie głębokość ta wynosiła zaledwie 0,6-0,8 m. Wymogów II klasy nie spełniał również – ze względu na mniejszą głębokość tranzytową (1,3 m) – Kanał Żerański. Stosownie do przepisów wymienionego rozporządzenia głębokość ta powinna wynosić 1,8 m;
- na podstawie obowiązujących od 1 lipca 2004 r. ograniczeń żeglugowych, wprowadzonych przez Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, zmniejszono szerokość szlaku żeglugowego na Odrze z 50 do 30 m, a nawet 10-13 m przy mostach od jazu w Widuchowej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi (na odcinku 33,6 km).

Do najistotniejszych utrudnień żeglugowych należą zbyt małe głębokości torów wodnych, parametry eksploatacyjne obiektów mostowych (zarówno drogowych, jak i kolejowych) oraz często powtarzające się awarie śluz i jazów, a także długie okresy przerw nawigacyjnych (z powodu zalodzenia, a następnie – wysoka woda). Na przykład:

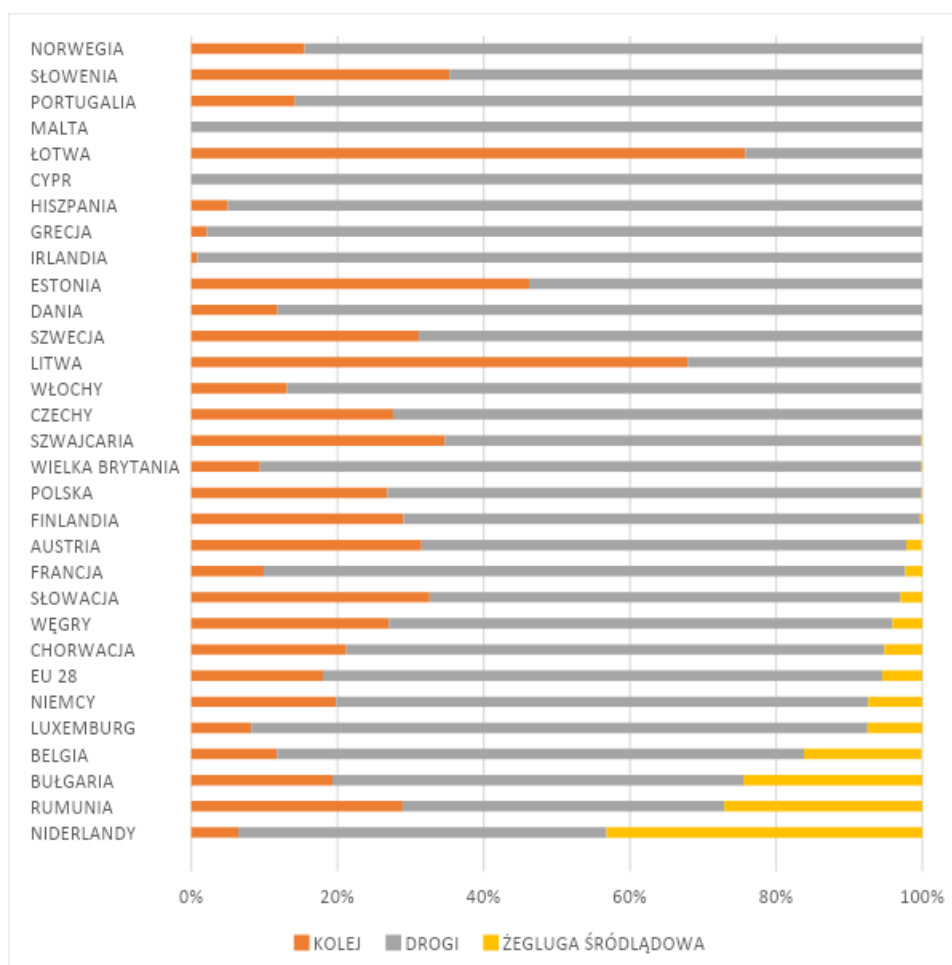
- liczba mostów na Odrze (drogowe i kolejowe), które wymagają przebudowy w celu dostosowania drogi wodnej do klasy IV żeglowności wynosiła 38, a na Kanale Gliwickim – 15;
- na Odrze skanalizowane było ogółem 38 odcinków, gdzie promienie łuków były mniejsze od wymaganych i wynosiły: w 8 przypadkach od 200 do 275 m, w 15 przypadkach od 300 do 360 m i w 15 przypadkach od 400 do 490 m. Najmniejsze promienie łuków osi szlaku żeglownego występowały w rejonie Oławy oraz Trestna, gdyż wynosiły one od 220 do 250 m²³.

²³ Najwyższa Izba Kontroli (2014), *Funkcjonowanie żeglugi śródlądowej*, <https://www.nik.gov.pl/plik/id,6232,vp,7990.pdf> [dostęp 08.06.2020 r.].

Nie jest celem tego opracowania analiza stanu technicznego śródlądowych dróg wodnych, tym niemniej podkreślenia wymaga fakt, że wszystkie dotychczasowe programy rozwoju żeglugi śródlądowej nie były przez organy państwa zrealizowane, natomiast inwestycje sektora prywatnego są skutecznie hamowane.

Żegluga śródlądowa w krajach Unii Europejskiej

Dla obiektywnego przedstawienia poziomu rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce na tle pozostałych krajów Unii Europejskiej, postrzeganej jako całość, niezbędne jest choćby skrótowe przedstawienie danych liczbowych, których źródłem jest Eurostat. Tablica poniżej przedstawia udział poszczególnych rodzajów transportu w Unii Europejskiej oraz w poszczególnych państwach UE osobno.



Rysunek 5. Udział procentowy poszczególnych rodzajów transportu w wykonanej pracy przewozowej
 Źródło: Eurostat (2018), *Modal split of freight transport [tran_hv_frmod]*, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight_transport_statistics_-_modal_split [dostęp 8.6.2020 r.].

Autorzy tego opracowania nie podejmują się analizy przyczyn tak dużego zróżnicowania udziału żeglugi śródlądowej w ogólnym wolumenie wykonanej pracy przewozowej. Dane dotyczące Polski wskazują jednoznacznie, że w naszym kraju ten rodzaj transportu ma udział marginalny. Wieloletnie zaniedbania w zakresie utrzymywania wodnych dróg śródlądowych, degradacja lub wręcz całkowite zniszczenie śródlądowych portów rzecznych, nie są możliwe do usunięcia w krótkim czasie. Znamienne natomiast jest, że ten stan utrzymuje się praktycznie przez dziesięciolecia.

Liderami w zakresie żeglugi śródlądowej wśród krajów Unii Europejskiej są niewątpliwie Niemcy. Zgodnie z danymi przedstawionymi w bazie danych Eurostat w roku 2018, praca przewozowa żeglugi śródlądowej wyniosła w tym kraju ok. 47,2 mld tonokilometrów, sąsiadujący z nami Niemcy 46,9 mld tonokilometrów, a na przykład inni nasi sąsiedzi – Czesi – ok. 23 mln tonokilometrów. Niewątpliwie interesujące są przyczyny tak ogromnego zróżnicowania, które mogą być zarówno geograficzne, jak i historyczne. Należy również wziąć pod uwagę bieżącą politykę transportową poszczególnych państw UE.

Dane dotyczące Polski zostaną przedstawione w kolejnym punkcie, należy jednak pamiętać, że nie zawsze wielkości podawane przez GUS i dane zaczerpnięte z tabel publikowanych przez EUROSTAT są spójne, co prawdopodobnie wynika z różnic w metodologii ich gromadzenia. Nie zmienia to jednak w najmniejszym stopniu obrazu stanu żeglugi śródlądowej w Polsce na tle innych państw Unii Europejskiej.

Żegluga śródlądowa w Polsce

Akty prawne dotyczące żeglugi śródlądowej w Polsce

Dwa podstawowe akty prawne dotyczące żeglugi śródlądowej w Polsce to ustawa z dnia 21 grudnia 2000 roku o żegludzie śródlądowej (tekst jednolity: Dz.U. z 2019 r. poz. 1568 z późn. zm.) oraz wydane na podstawie ustawy Prawo wodne – Rozporządzenie Rady Ministrów z 26 czerwca 2019 roku w sprawie śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. z 2019 r. poz. 1568).

Wskazane rozporządzenie określa śródlądowe drogi wodne, dla porządku przypomniemy, że wśród wskazanych wodnych dróg śródlądowych znajdują się również:

- pod pozycją 21: „Rzeka Odra od miejscowości Racibórz wraz z kanałami śluz Krapkowice i Oława oraz systemem dróg wodnych we Wrocławiu, tj. Starą Odrą, Kanałem Miejskim i Kanałem Żeglugowym (Nawigacyjnym), do połączenia z rzeką Odrą Wschodnią, wraz z tą rzeką i bocznymi odgałęzieniami, która prze-

- chodzi od Przekopu Klucz-Ustowo w rzekę Regalicę, wraz z tą rzeką i bocznymi odgałęzieniami (Kanał Odyńca, Kanał Cegielinka, Dąbska Struga, Dąbski Nurt, rzeka Święta, Czapina) do ujścia do jeziora Dąbie”;
- pod pozycją 22: „Rzeka Odra Zachodnia od jazu w miejscowości Widuchowa do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzieniami (Kanał Marwice-Gartz, Kanał Kurowski, Kanał Zielony) i przekop Klucz-Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią”;
 - a pod pozycją 10: „Kanał Gliwicki wraz z Kanałem Kędzierzyńskim”.

W tej części opracowania wykorzystane będą również dane zaczerpnięte z informacji sygnalnej GUS *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2018 r.* z 26 lipca 2019 roku²⁴.

Zmiany organizacyjne

Na wstępie kilka informacji o zmianach organizacyjnych wprowadzonych od 1 stycznia 2018 roku. Od tego dnia funkcjonuje Państwowe Gospodarstwo Wodne „Wody Polskie”, będące głównym podmiotem odpowiedzialnym za krajową gospodarkę wodną. „Wody Polskie” działają na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 lipca 2017 roku – Prawo wodne (oraz statutu nadanego Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 28 grudnia 2017 roku).

Gospodarstwo jest państwową osobą prawną, w skład której wchodzi następujące jednostki organizacyjne:

- Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej z siedzibą w Warszawie,
- regionalne zarządy gospodarki wodnej z siedzibami w Białymstoku, Bydgoszczy, Gdańsku, Gliwicach, Krakowie, Lublinie, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie, Warszawie i Wrocławiu,
- 50 zarządów zlewni,
- 330 nadzorów wodnych.

Od momentu dokonania zmian organizacyjnych upłynęło zbyt mało czasu, aby możliwa była ocena ich oddziaływania sektor zagospodarowania zasobów wodnych naszego kraju. Należy jednak mieć nadzieję, że umożliwią one rzeczywisty postęp w tym obszarze.

²⁴ Główny Urząd Statystyczny (2019), *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2018 roku*, op. cit.

Klasy polskich dróg wodnych

Ogólną długość śródlądowych dróg wodnych przedstawiono w pierwszej części opracowania. Uszczegółowienia wymagają jednak informacje dotyczące kategorii tych dróg wodnych. I tak w ogólnej długości 3654 km takich dróg:

- do klasy Ia należało 1080 km,
- do klasy Ib należało 900 km,
- do klasy II należało 1071 km
- do do klasy III należało 397 km,
- do klasy IV należało 38 km,
- do klasy Va należało 47 km,
- do klasy Vb należało 121 km.

Łącznie do dróg wodnych o znaczeniu regionalnym (klasy Ia-III) zaliczyć należy 3448 km takich dróg, a do dróg o znaczeniu międzynarodowym – 206 km.

Podstawowe znaczenie dla żeglugi śródlądowej w Polsce ma Odrzańska Droga Wodna (ODW), do której należą następujące odcinki (dane zaczerpnięte z informacji NIK):

- Kanał Gliwicki o długości 41,2 km, klasa III;
- Racibórz – Kędzierzyn-Koźle (śluzą): 44,4 km, klasa Ia;
- Kędzierzyn Koźle – Brzeg Dolny: 187,1 km, klasa III;
- Opatowice – Wrocław (szlak boczny): 15,4 km, klasa II;
- Brzeg Dolny – ujście Nysy Łużyckiej: 259,8 km, klasa II;
- Ujście Nysy Łużyckiej – ujście Warty: 75,2 km, klasa II;
- Ujście Warty – Ognica: 79,4 km, klasa III;
- Ognica – przekop Klucz – Ustowo – Regalica – jezioro Dąbie: 44,6 km, klasa Vb;
- Odra Zachodnia od Widuchowej do granicy z wodami morskimi: 33,6 km, klasa Vb;
- Przekop Klucz – Ustowo: 2,7 km, klasa Vb.

Odcinki dróg o parametrach międzynarodowych posiada również Wisła, ale są to trzy niepołączone ze sobą odcinki w okolicach Krakowa, fragment rzeki od Płocka do Włocławka oraz odcinek Martwej Wisły.

Tabor w transporcie śródlądowym

Drugim elementem niezbędnym do wykonywania przewozów żegluga śródlądową, obok infrastruktury, jest tabor. Podstawowe dane przedstawiające liczbę eksploatowanego taboru wykorzystywanego do śródlądowego transportu ładunków w Polsce z podziałem na typy i rodzaje w latach 2017 i 2018 umieszczono w tabeli 1.

Liczba jednostek taborowych w roku 2017		
Rodzaj taboru	Liczba	Nośność (tony wymierzone)
Holowniki	25	nie dotyczy
Pchacze	194	nie dotyczy
Barki razem: w tym	598	299 844
z własnym napędem	89	65 550
bez własnego napędu	509	234 294
Liczba jednostek taborowych w roku 2018		
Rodzaj taboru	Liczba	Nośność (tony wymierzone)
Holowniki	23	nie dotyczy
Pchacze	178	nie dotyczy
Barki razem: w tym	551	277 637
z własnym napędem	89	66 765
bez własnego napędu	462	210 872

Tabela 1. Liczba jednostek taborowych żeglugi śródlądowej w Polsce w 2017 i 2018 roku

Źródło: Główny Urząd Statystyczny (2019), *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2018 roku*, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wodny-srodladowy-w-polsce-w-2018-roku,4,9.html> [dostęp 8.6.2020 r.].

Jak wynika z przedstawionych danych, liczba jednostek taborowych zmniejsza się w niewielkim stopniu lub utrzymuje się na niezmiennym poziomie. Jako ciekawostkę należy podkreślić, że liczba pasażerskich statków śródlądowych wzrasta w tym okresie w zauważalny sposób (ze 117 do 123), również wiek taboru pasażerskiego (statków pasażerskich) jest zdecydowanie niższy niż jednostek przeznaczonych do przewozu ładunków²⁵.

Przewozy towarowe w polskiej żegludze śródlądowej

Przewozy towarów żegluga śródlądową w Polsce kształtują się w ostatnich latach zgodnie z danymi, zawartymi w tabeli 2.

²⁵ Źródło: Informacja sygnałna GUS. Dane w GUS dotyczą polskich armatorów. Nie oznacza to jednak, że te jednostki taborowe pływają w Polsce. W przeważającej większości pływają na rzekach innych krajów. Zatem prezentowane tutaj dane są poprawne metodologicznie, ale z polskimi przewozami mogą mieć niewiele wspólnego.

Rok	Masa ładunku [tys. ton]	Praca przewozowa [tys. ton km]	Średnia odległość [km]
2017	5778	877 270	151,8
2018	5107	782 362	153,2
2018/2017	88,4%	89,2%	100,9%

Tabela 2. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w Polsce w 2017 i 2018 roku

Źródło: Główny Urząd Statystyczny (2019), *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2018 roku*, op. cit.

Udział przewozów żegluga śródlądową w przewozach ładunków ogółem jest w przypadku żeglugi śródlądowej marginalny. Przyjrzyjmy się jeszcze udziałowi poszczególnych grup ładunków w przewozach.

Grupa	Masa [tys. ton]
Produkty rolnicze, leśne, rybołówstwa	376,1
Węgiel kamienny i brunatny	756,0
Inne produkty górnictwa (w tym rudy metali)	1849,8
Produkty spożywcze, napoje, tytoń	142,4
Drewno i podobne	202,4
Koks i produkcji rafinacji ropy naftowej	579,8
Chemikalia, paliwo jądrowe	166,7
Inne niemetaliczne wyroby mineralne	298,0
Metale, wyroby metalowe	398,1
Maszyny i sprzęt	9,2
Sprzęt transportowy	1,8
Surowce wtórne, odpady	327,1
Razem	5107,4

Tabela 3. Przewozy żegluga śródlądową w Polsce w 2018 roku wg grup ładunków

Źródło: Główny Urząd Statystyczny (2019), *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2018 roku*, op. cit.

W ogólnej masie 5107,4 tys. ton ładunków aż 2119,0 tys. ton, czyli 41,5%, stanowiły przewozy między portami zagranicznymi. W zakresie pracy przewozowej udział ten wynosi 71,2%. Pośrednio świadczy to zarówno o możliwościach przewozowych, jak i słabości infrastruktury punktowej w kraju.

Przedstawione wyżej liczby wskazują na marginalne znaczenie transportu śródlądowego w Polsce. Średni unijny udział tego rodzaju transportu w ogólnej pracy przewozowej w wysokości ok. 6% wydaje się być w naszym kraju celem niemożliwym do osiągnięcia w realnej perspektywie. Tym bardziej należy skoncentrować się na tym obszarze, który ma największy potencjał, czyli Odrzańskiej Drodze Wodnej. Dostosowanie parametrów tej drogi do poziomu międzynarodowego może umożliwić realny,

skokowy wzrost przewozów. Warunkiem takiego wzrostu jest jednak również rozwój infrastruktury punktowej, popierać więc należy wszelkie działania zmierzające do rozwoju takiej infrastruktury – portów wraz z wyspecjalizowanymi terminalami.

Uwarunkowania prawne i polityczne żeglugi śródlądowej w Polsce

Porozumienie AGN

Europejskie Porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN) wydano 19 stycznia 1996 roku²⁶. Polska przystąpiła i ratyfikowała ten dokument w roku 2017. Porozumienie AGN weszło również do polskiego porządku prawnego. Szczególnie istotne są w tym dokumencie cele Porozumienia, wprost wyartykułowane w preambule dokumentu, którą przytaczamy w całości, gdyż przedstawia intencje stron:

„ZDAJĄC SOBIE SPRAWĘ z potrzeby ułatwienia i rozwijania międzynarodowego transportu poprzez wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych w Europie,
ŚWIADOME spodziewanego wzrostu międzynarodowego transportu towarów wynikającego z rosnącej międzynarodowej wymiany handlowej,
PODKREŚLAJĄC istotną rolę śródlądowego transportu wodnego, który w porównaniu z innymi środkami transportu śródlądowego niesie korzyści ekonomiczne i ekologiczne, a także oferuje niewykorzystany potencjał infrastruktury i jednostek pływających, przez co może ograniczyć koszty społeczne i negatywny wpływ na środowisko transportu śródlądowego jako całości,
W PRZEKONANIU, że zwiększenie wydajności i atrakcyjności dla klientów śródlądowego transportu wodnego w Europie wymaga ustanowienia ram prawnych, które dadzą podstawy skoordynowanego planu rozwoju i budowy sieci śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym w oparciu o ustaloną infrastrukturę i parametry operacyjne,
UZGODNIŁY, co następuje.”

Z tych uzgodnień podamy jedynie podstawowe informacje, mające związek z portem śródlądowym Kędzierzyn Koźle. I tak artykuł 1 Porozumienia AGN stanowi, że:

„Umawiające się Strony przyjmują postanowienia niniejszego Porozumienia jako skoordynowany plan rozwijania i budowy sieci śródlądowych dróg wodnych, zwanej dalej »siecią śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym« lub »siecią dróg wodnych o oznaczeniu E«, którego realizację

²⁶ Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzone w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r., Dz.U. 2017 poz. 1137, <http://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=W-DU20170001137>.

zamierzają podjąć w ramach swoich stosownych programów. Sieć dróg wodnych o oznaczeniu E składa się ze śródlądowych dróg wodnych i portów o znaczeniu międzynarodowym opisanych w Aneksie I i II do niniejszego Porozumienia”.

W odniesieniu do Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz portu Kędzierzyn-Koźle Aneksy stanowią, co następuje:

- w aneksie I jest wyszczególniona magistralna droga wodna oznaczona symbolem E-30 z następującym opisem przebiegu drogi „Świnoujście – Szczecin – rzeka Odra od Szczecina przez Wrocław do Koźła” jako fragment projektowanego w przyszłości połączenia Odra – Dunaj z odgałęzieniem o symbolu E-30-01 „Kanał Gliwicki” oraz tzw. pozostała główna droga wodna oznaczona symbolem E-31 o przebiegu „Szczecin – Odra Zachodnia – Kanał Hohensaaten – Friedrichsthaler”;
- w aneksie II do Porozumienia wyszczególnione są porty żeglugi śródlądowej o znaczeniu międzynarodowym, wśród tych portów znajdziemy port śródlądowy Koźle oznaczony symbolem P-30-05.

I jeszcze jeden, ale bardzo istotny fragment porozumienia znajdujący się w aneksie III część C, ustalającym charakterystyki techniczne i operacyjne portów. Punkt iii tej części stanowi, że:

[Port] „powinien być połączony z głównymi drogami i liniami kolejowymi (optymalnie należącymi do sieci międzynarodowych dróg i linii kolejowych utworzonych na mocy Umowy europejskiej o głównych drogach ruchu międzynarodowego (AGR), Umowie europejskiej o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) oraz Umowie Europejskiej o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego oraz obiektach towarzyszących (AGTC)”²⁷.

Stacja kolejowa Kędzierzyn-Koźle znajduje się w ciągu głównej linii kolejowej o znaczeniu międzynarodowym (E-30), a połączenie pomiędzy stacją kolejową a portem istnieje, choć znajduje się w złym stanie technicznym.

Program rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej

Program rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej jest aktualnie opracowywany przez Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Morskiej, a jego finalny projekt nie został jeszcze opublikowany (planowane jest to na rok 2020), znane są natomiast opracowania częściowe, a także harmonogram projektu. Z harmonogramu wynika, że projekt powinien być zakończony w pierwszym kwartale 2021 roku przyjęciem ostatecznej wersji programu. Pomimo braku wstępne-

²⁷ Ibidem, s. 41.

go nawet projektu dokumentu, stan prac, w tym przeprowadzone analizy wskazują, że program może być przełomem, gdyż przewiduje dostosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów drogi międzynarodowej. Ma to ogromne znaczenie, ponieważ na skutek ukończonej w roku 2013 rewizji wytycznych dla sieci TEN-T, jedynie ujście Odry zostało włączone do tej sieci. Pozostałe odcinki są z niej wykreślone, ze względu na brak deklaracji o dostosowaniu tego szlaku do co najmniej IV klasy żeglowności. Kolejna rewizja sieci TEN-T będzie miała miejsce w roku 2023 i do tego czasu powinny być podjęte stosowne decyzje dotyczące prac dostosowujących ten szlak żeglugowy do klasy co najmniej IV.

Wszystkie programy i plany powstające w różnych komórkach organizacyjnych władzy państwowej, niestety powielają słuszną skądinąd diagnozę opłakanego stanu żeglugi śródlądowej w Polsce oraz dość deklaratorywnie mówią o „istotnej roli żeglugi śródlądowej w systemie transportowym państwa”. Przykładowo w Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju (SOR) możemy przeczytać znane już nam wcześniej stwierdzenia:

„Szlaki żeglugowe nie tworzą spójnej sieci śródlądowych dróg wodnych. Długość śródlądowych dróg wodnych od 2000 r. systematycznie spada i w 2014 r. wynosiła 3655 km. Wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym (klasy IV i V) w 2015 r. spełniało w Polsce 5,9% dróg wodnych (214 km). Udział dróg tej klasy, zapewniających parametry niezbędne do nowoczesnej żeglugi, w ogólnej długości dróg wodnych w Polsce nie zmienił się od 2007 r. Wykorzystanie żeglugi śródlądowej, zarówno w przypadku transportu pasażerów jak i towarów jest znacząco niższe niż wynosi średnia unijna”²⁸.

Pozostaje pytanie czy w dokumencie SOR sprecyzowane są zamierzenia władzy państwowej w tym obszarze. Można znaleźć na nie odpowiedź w dalszej części tekstu:

„Podjęte zostaną również działania w zakresie odbudowy możliwości transportowych polskich szlaków wodnych (zwłaszcza Odry oraz dolnej Wisły). Transport rzeczny będzie promowany jako konkurencyjny i niskoemisyjny środek transportu, m.in. w tzw. logistyce miejskiej”.

²⁸ Ministerstwo Rozwoju (2017), Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), Warszawa, <https://www.gov.pl/documents/33377/436740/SOR.pdf>.

W dalszej części dokumentu przeczytać możemy również, że planowany jest:

„Rozwój infrastruktury wspierającej transport intermodalny, w szczególności poprzez:

- powiązanie portów morskich oraz portów wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową (drogową i kolejową);
- dalszy rozwój potencjału polskich centrów logistycznych – wsparcie unowocześnienia oferowanych usług.
- wdrożenie systemu wsparcia sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie: modernizacji taboru, rozwoju kompetencji i kadr sektora, tworzenia mechanizmów współpracy podmiotów sektora w świadczeniu usług transportowych”.

Dokument dotyczący strategii rozwoju gospodarki państwa ze swojej natury musi być opracowany na pewnym stopniu ogólności, jedynym konkretnym celem wskazanym w tym obszarze jest liczba 1186,1 km, która określa planowaną w roku 2030 długość śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym w Polsce. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, przyjęta przez Radę Ministrów 24 września 2019 roku, w części dotyczącej transportu śródlądowego nie zawiera innych celów w obszarze żeglugi śródlądowej poza znaną nam wcześniej wielkością 1186,1 km. Nie można tam znaleźć programów dotyczących infrastruktury punktowej, w tym wielospecjalistycznych terminali, taboru, popieraniu inwestycji itp. Podobne wrażenie sprawia wcześniejszy dokument przyjęty przez Radę Ministrów w 2016 roku, zatytułowany Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030 roku.

Reasumując – jedyny program rozwoju żeglugi śródlądowej na Odrze, który może budzić nadzieję, to nieukończony jeszcze Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej. Projekty, opracowania cząstkowe i analizy wskazują jednak na szansę zarówno przyjęcia realnego programu, jak i jego późniejszej realizacji.

Podsumowanie

- Unia Europejska kładzie nacisk na zapewnienie płynnego, efektywnego, bezpiecznego i swobodnego przepływu osób oraz towarów na terenie UE za pomocą zintegrowanych sieci wykorzystujących wszystkie rodzaje transportu. W swych działaniach Komisja Europejska kładzie nacisk m.in., na optymalizację działania multimodalnych łańcuchów logistycznych.
- W swych działaniach Komisja Europejska podkreśla m.in. istotność działań mających na celu optymalizację funkcjonowania multimodalnych łańcuchów logistycznych.

- Rządowa Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku poprawnie diagnozuje obecne zaniedbania, wskazując niezbędne kierunki działań, w zakresie rozwoju terminali przeładunkowych i krajowego systemu transportowego.
- Pomimo swoich niezaprzeczalnych zalet, znaczenie żeglugi śródlądowej w Polsce pozostaje marginalne, co jest wynikiem wieloletnich zaniedbań i degradacji istniejących szlaków wodnych. Udział w wolumenie pracy przewozowej żeglugi śródlądowej w naszym kraju od lat pozostaje marginalny.
- Odrzańska Droga Wodna oraz Port śródlądowy Kędzierzyn-Koźle zostały wskazane jako obiekty o znaczeniu międzynarodowym (porozumienie AGN). Zobowiązuje ono strony do połączenia wymienionych w porozumieniu portów śródlądowych z głównymi drogami i liniami kolejowymi. Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej może stanowić przełom w rewitalizacji żeglugi na Odrze.

Analiza operacyjna

Przedstawiona w części pierwszej analiza strategiczna wskazuje na ogólne tendencje gospodarcze oraz strategiczne kierunki rozwoju, zarówno Unii Europejskiej, jak i Polski jako kraju członkowskiego. W części drugiej przedstawiona zostanie analiza stanu obecnego, oceniająca faktyczny stan rozwoju logistyki w wybranych krajach europejskich oraz w Polsce. Jej istotnym celem jest identyfikacja obecnych ograniczeń występujących w istniejącej infrastrukturze logistycznej w kraju, w szczególności dotyczących terminali integrujących różne gałęzie transportu.

Analizie poddana zostanie również rola państwa w aspekcie rozwoju nowoczesnej infrastruktury punktowej, jak również zasadność dopuszczenia inwestorów prywatnych, których działalność wzmocnić może pozycję konkurencyjną Polski na rynku europejskich usług logistycznych.

Na koniec analiza operacyjna została skoncentrowana na szczególnym przypadku terminali multimodalnych – terminalach paliwowych. Te elementy infrastruktury punktowej stanowią krytyczne składowe systemu bezpieczeństwa każdego kraju i z tego powodu ich rozwój stanowi bardzo istotny element sieci przepływów paliwowych, uwzględniany w strategiach wszystkich państw europejskich.

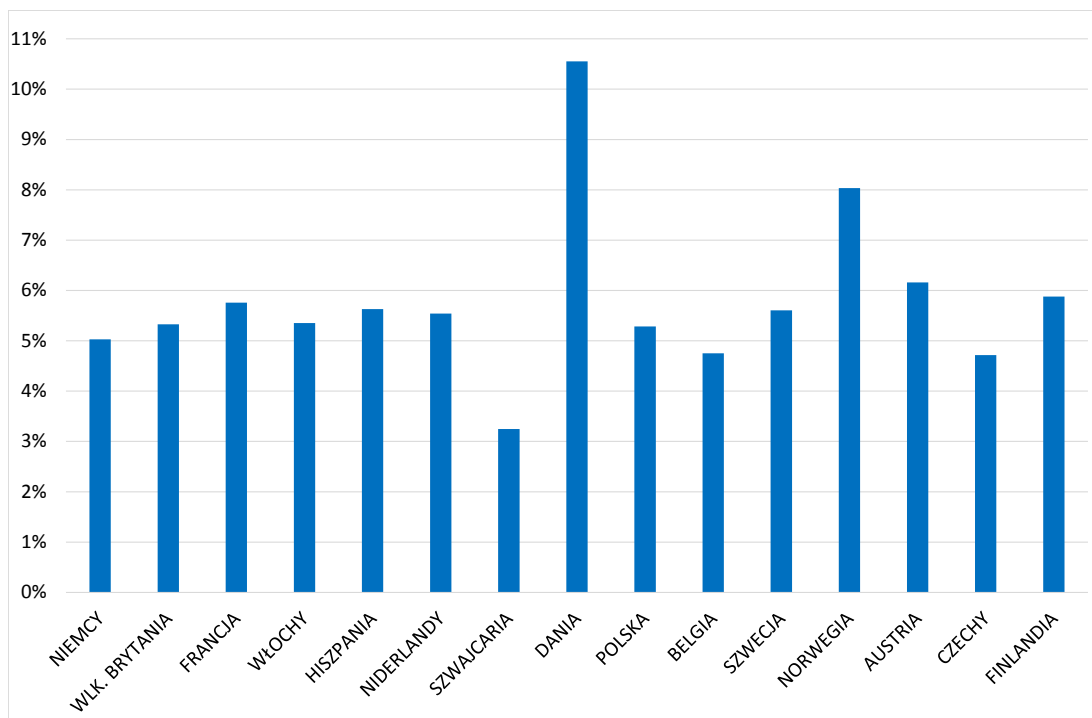
Logistyka jako element składowy gospodarki w wybranych krajach europejskich

Usługi logistyczne nabierają coraz większego znaczenia w funkcjonowaniu krajowych i międzynarodowych łańcuchów dostaw. Powoduje to, że operatorzy logistyczni zaczynają odgrywać kluczową rolę w obrocie ładunkami towarowymi, a oferowane przez nich usługi stają się istotną składową rozwoju gospodarczego danego kraju. Potwierdza to analiza przychodów generowanych przez ogół przedsiębiorstw zlokalizowanych w poszczególnych państwach członkowskich UE.

**Sektor usług
logistycznych
w Europie**

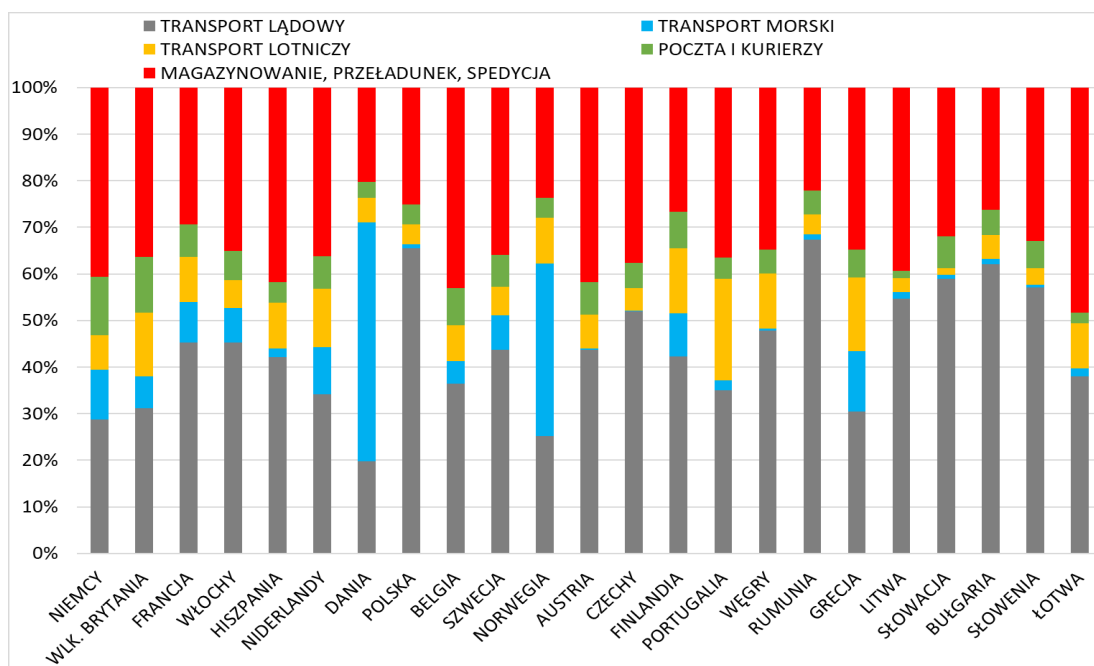
Udział sektora usług logistycznych związanych z transportem i magazynowaniem, w przychodach przedsiębiorstw ogółem, dla 16 największych gospodarek europejskich wynosi od nieco ponad 3 do niemal 11%. Dla 9 krajów z badanej grupy, w tym 6 najbogatszych w Europie, daje się zaobserwować zbieżność wartości przychodów z usług logistycznych na poziomie 5–6% (rysunek 6). Polska legitymuje się wynikiem zbliżonym do Niemiec – na po-

ziomie 5,3%. Warto zwrócić uwagę na Austrię i Czechy, kraje bez dostępu do morza, posiadające bardzo dobrze rozwinięty sektor usług logistycznych. Na wyróżnienie zasługuje również Dania i Norwegia, których udział przychodów z działalności logistycznej odbiega w górę od średniej europejskiej.



Rysunek 6. Udział przychodów przedsiębiorstw z sektora logistyki (transport i magazynowanie) w przychodach przedsiębiorstw ogółem – największe kraje europejskie. Kolejność wg wielkości przychodów ogółem
 Źródło: Eurostat (2020), *Annual enterprise statistics by size class for special aggregates of activities* (NACE Rev. 2) [sbs_sc_sca_r2]. Turnover is the total of all sales (excluding VAT) of goods and services carried out by the enterprises of a given sector during the reference period, https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-datasets/product?code=sbs_sc_sca_r2. Najbardziej aktualne dane z roku 2017.

Jak przedstawiono na rysunku 10, w zestawieniu przychodów przedsiębiorstw z sektora logistyki, liczonych w miliardach euro, Polska plasuje się na średnim europejskim poziomie, z wolumenem ponad 54 miliardami euro przychodów.



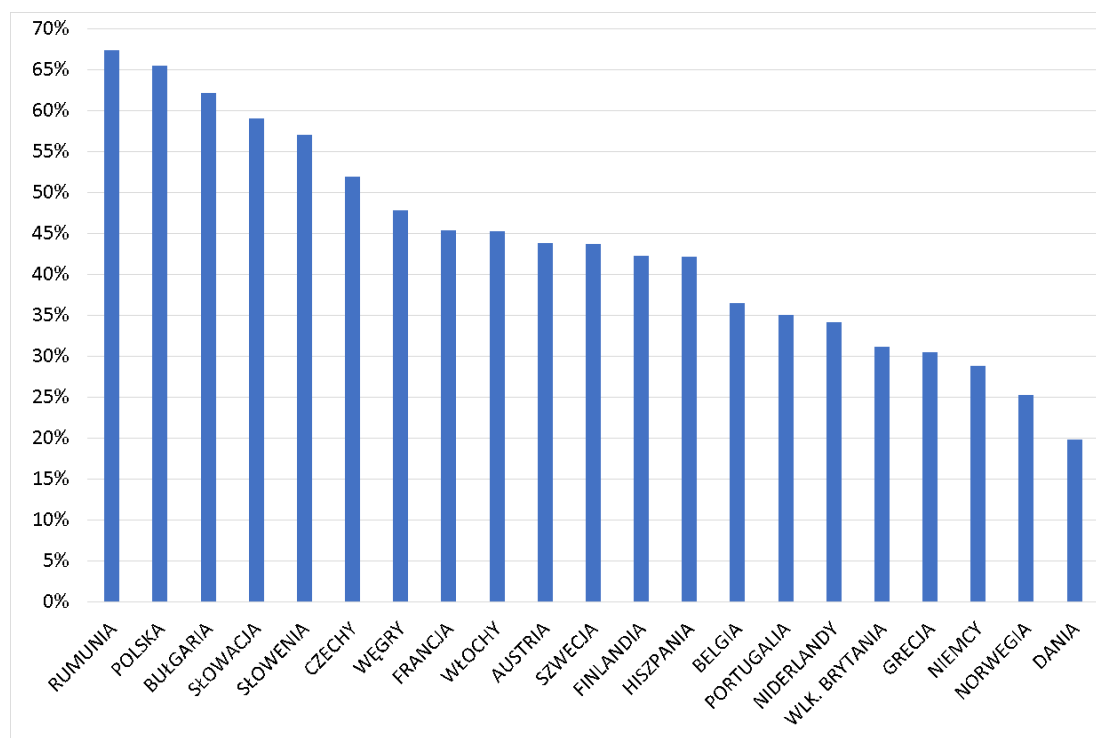
Rysunek 7. Struktura przychodów przedsiębiorstw z usług logistycznych, wybrane kraje europejskie

Źródło: Eurostat (2020), *Annual enterprise statistics by size class for special aggregates of activities (NACE Rev. 2)* [sbs_sc_sca_r2], op. cit.

Przychody przedsiębiorstw z usług logistycznych

Struktura przychodów przedsiębiorstw z usług logistycznych (rysunek 7) obrazuje wyraźne różnice strukturalne. **Najbogatsze kraje europejskie dominują w segmencie „magazynowanie i usługi dodatkowe dla transportu”, który zawiera przychody z infrastruktury, magazynowania, przeładunków oraz z tytułu organizacji transportu, np. spedycji, to tzw. „zaawansowana logistyka”.** Zwraca uwagę wysoka (piąta) pozycja Czech na tej liście (rysunek 9). W kategorii transport lądowy dominują państwa Europy Środkowej i Wschodniej, bazujące na przedsiębiorstwach przewozowych transportujących towary drogą lądową, w ramach której zazwyczaj występują jako jeden z elementów łańcucha logistycznego, często jako podwykonawcy, np. firmy polskie, rumuńskie, słowackie (rysunek 8). Ta prawidłowość dotyczy gospodarek większych i średnich państw europejskich. W przypadku mniejszych organizmów gospodarczych, takich jak np. kraje nadbałtyckie: Litwa, Łotwa, Estonia czy Cypr, mogą występować duże odchylenia wynikające ze struktury gospodarki, które wymagałyby oddzielnej analizy.

Niektóre państwa skandynawskie, takie jak: Finlandia, Norwegia czy Dania, posiadają własną specyfikę związaną z transportem morskim i ten czynnik napędza ich gospodarki (rysunek 7). Interesujący przypadek Danii jest przedstawiony bardziej szczegółowo w dalszej części opracowania.



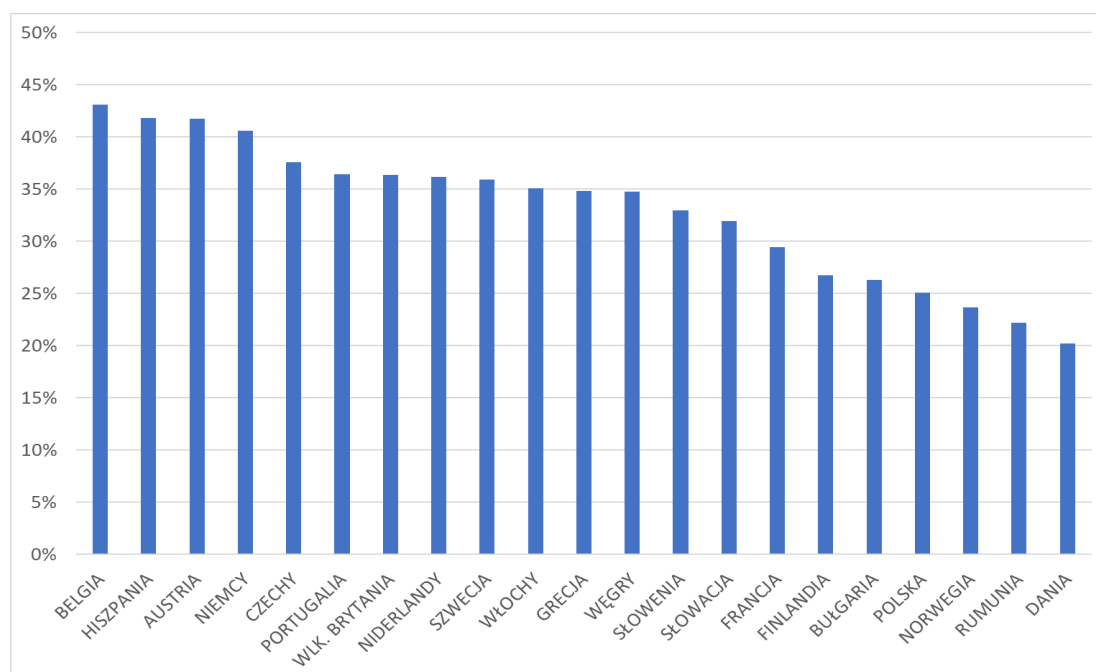
Rysunek 8. Udział przychodów przedsiębiorstw z usług transportu lądowego w UE²⁹ w całości przychodów z logistyki. Źródło: Eurostat (2020), *Annual enterprise statistics by size class for special aggregates of activities* (NACE Rev. 2) [sbs_sc_sca_r2], op. cit.

Dominacja transportu lądowego w usługach przewozowych w Europie Środkowej

Wśród usług przewozowych, transport lądowy dominuje w Europie Środkowej (rysunek 8). Warto zwrócić uwagę, że w rankingu tym Polska zajmuje aż 2. pozycję. Jednak ten rodzaj usług jest jedną z najprostszych form działalności logistycznej. Duży udział transportu lądowego w przychodach przedsiębiorstw logistycznych w Europie Środkowej nie oznacza wcale, że przychody te kształtują się na niskim poziomie w liczbach bezwzględnych. Należy mieć jednak świadomość, że po części są one wynikiem specyfiki danego kraju (np. przewozy surowców kolejną), po części obrazują ścieżki rozwoju logistyki ostatnich kilku dekad (transport drogowy w Polsce i eksport usług z nim związanych).

²⁹ 21 wybranych, największych krajów UE ze względu na ich wielkość i specyfikę położenia (najmniejsze kraje EU).

Rozwój tego segmentu logistyki wydaje się naturalny, gdyż progresja wynika wprost ze wzrostu znaczenia np. kolei oraz z aktywności poszczególnych obywateli, przysiówowych „truckerów”, rozwijających firmy logistyczne w oparciu o samochody ciężarowe, które zostały zakupione w usłudze leasingowej. Udział kosztów pracy w tym segmencie oraz dostępność usług leasingu pozwoliła podbić kontynent firmom z Europy Środkowo-Wschodniej – co znajduje odzwierciedlenie w danych statystycznych (rysunek 8). Niebezpieczeństwo zmian (tzw. „pakiet mobilności”) powoduje, że ten prosty model rozwoju jest zagrożony. Inne segmenty logistyki stanowią przykład bardziej skomplikowanych i zaawansowanych rozwiązań w logistycznych łańcuchach wartości.



Rysunek 9. Udział przychodów z zaawansowanej logistyki (warehousing and additional activities for transportation) w UE, w całości przychodów z logistyki³⁰
 Źródło: Eurostat (2020), *Annual enterprise statistics by size class for special aggregates of activities (NACE Rev. 2)* [sbs_sc_sca_r2], op. cit.

³⁰ Zawiera przychody z infrastruktury, magazynowanie, dodatkowe usługi związane z transportem – jak spedycja, czyli organizacja łańcucha dostaw, dodatkowe usługi dla transportu, serwisy związane incydentalnie z transportem lądowym, morskim i lotniczym, lotniska, porty, przeładunki i inne aktywności. Patrz: Komisja Europejska (bd.), *Warehousing and support activities for transportation*, <http://inspire.ec.europa.eu/codelist/EconomicActivityNACEValue/H.52> [dostęp 08.06.2020 r.].

**Powiązania
ponadnarodowych
łańcuchów
logistycznych**

Jednym z wartych przeanalizowania procesów w logistyce jest zakres wzajemnego wpływu poszczególnych krajów, wskutek powiązania ponadnarodowych łańcuchów logistycznych. W konsekwencji część wolumenów przeznaczonych np. dla Francji może być obsługiwana przez kraje sąsiednie lub za pośrednictwem firm działających z obszaru tych państw, co wpływa negatywnie na jej pozycję w powyższych rankingach (rysunek 9). Z takim procesem mamy do czynienia również w Polsce. Towary wyprodukowane nad Wisłą są importowane lub przewożone w tranzycie przez polskie firmy często na zasadzie podwykonawstwa, w taki sposób, że organizacją całego łańcucha logistycznego zajmują się podmioty gospodarcze posiadające siedziby za granicą, koncentrujące operacje logistyczne poza Polską. W kraju pozostają wówczas nisko wartościowe operacje logistyczne. Nie jest to z reguły związane z własnością kapitału, tylko miejscem siedziby głównej organizacji logistycznej w procesie czy terenie dystrybucji, miejscem przeladunków lub punktem magazynowania i dystrybucji.

**Najbardziej
zaawansowany
segment procesów
logistycznych**

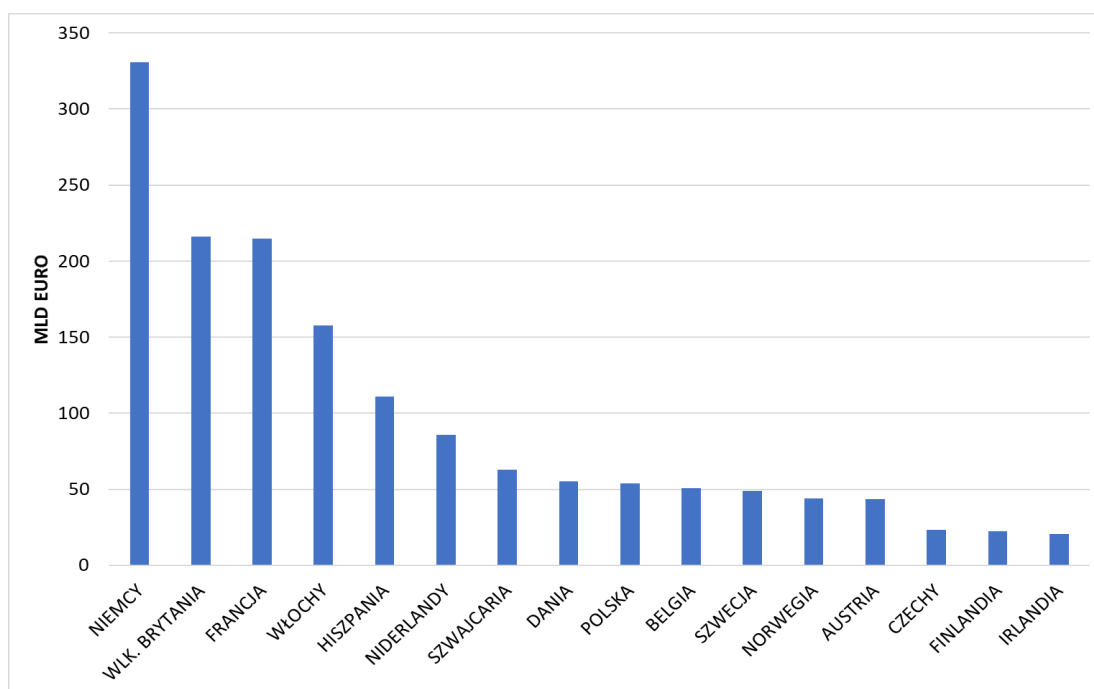
To właśnie przychody z magazynowania i usług dodatkowych wskazują na najbardziej zaawansowany segment procesów logistycznych – kształtowania łańcucha dostaw oraz niezbędnej do tego infrastruktury. Oznacza to możliwość kontroli nie tylko własnych przepływów towarów, ale także zagranicznych. Jak wskazują powyższe wykresy, m.in. kontrola przepływów towarów (rysunek 9), przekłada się na wielkość przychodów krajowych operatorów logistycznych. Kontrola przepływów towarów i przychody z tym związane, to często pochodna znakomitej jakości infrastruktury krajowej, w tym infrastruktury punktowej, zarówno portów morskich i rzecznych, jak też terminali lądowych, w szczególności uwzględniających możliwości magazynowania.

Można postawić tezę, iż państwa z najbardziej rozwiniętą infrastrukturą służącą zaawansowanej logistyce takiej jak porty, terminale, magazyny, lotniska, posiadają przedsiębiorstwa, które zarządzają łańcuchami dostaw (tabela 4). Ich przychody znajdują odzwierciedlenie w pozycji danego państwa w zaawansowanej logistyce. Ergo – im więcej inwestycji w infrastrukturę służącą budowie i obsłudze długich łańcuchów logistycznych, tym wyżej znajduje się państwo w rankingu państw wysoko rozwiniętych pod względem zaawansowanych procesów transportowych.

Udział usług logistycznych w przychodach przedsiębiorstw ogółem (rysunki 10 i 11) jest wartością mniej więcej stałą, co oznacza, że mieści się w przedziale 9–12% tych przychodów, bez względu na wielkość PKB poszczególnych państw. Polska na tle innych krajów wypada bardzo dobrze z 12% udziałem przychodów z sektora usług logistycznych w przychodach przedsiębiorstw.

Wpływ położenia geograficznego na system logistyczny

Najistotniejszym wnioskiem płynącym z analizowanych wykresów wydaje się brak wpływu (brak koincydencji) położenia geograficznego na siłę logistyki. Niezależnie od położenia geograficznego siła logistyki jest niemal wprost odzwierciedleniem siły gospodarki. Nie została zaobserwowana korelacja między położeniem geograficznym a znaczeniem logistyki w danym regionie.

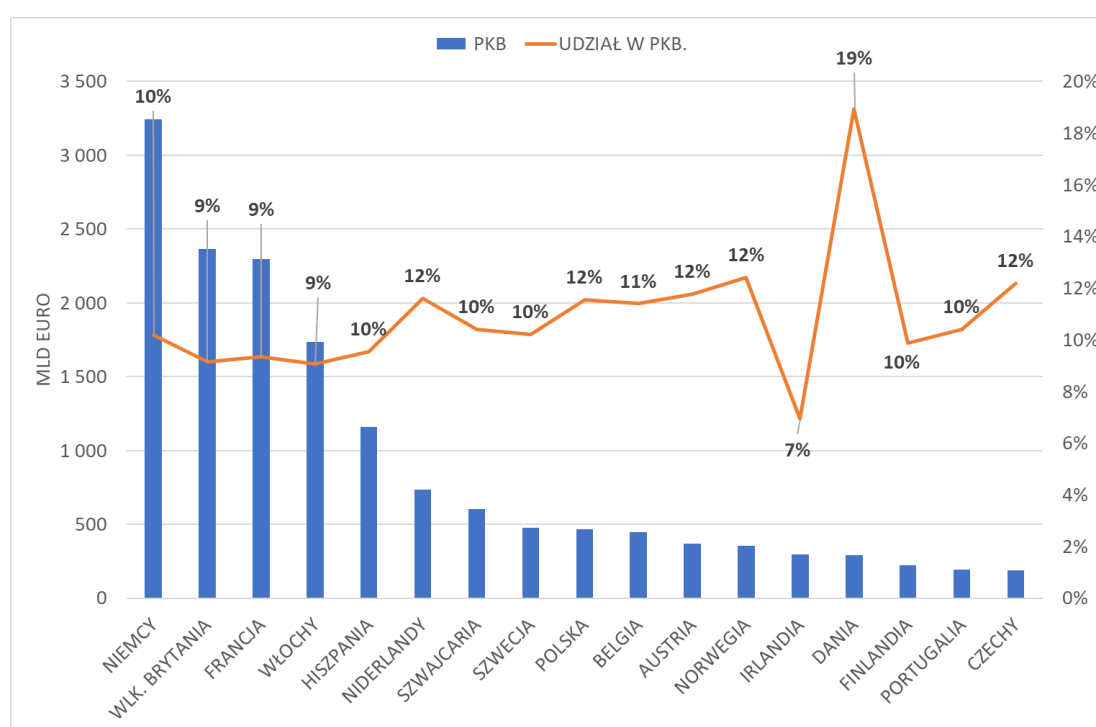


Rysunek 10. Przychody przedsiębiorstw z usług logistycznych (transport i magazynowanie), 16 największych państw Europy pod względem przychodów³¹

Źródło: Eurostat (2020), *Annual enterprise statistics by size class for special aggregates of activities (NACE Rev. 2)* [sbs_sc_sca_r2], op. cit.

³¹ Dane Szwajcarii za rok 2015.

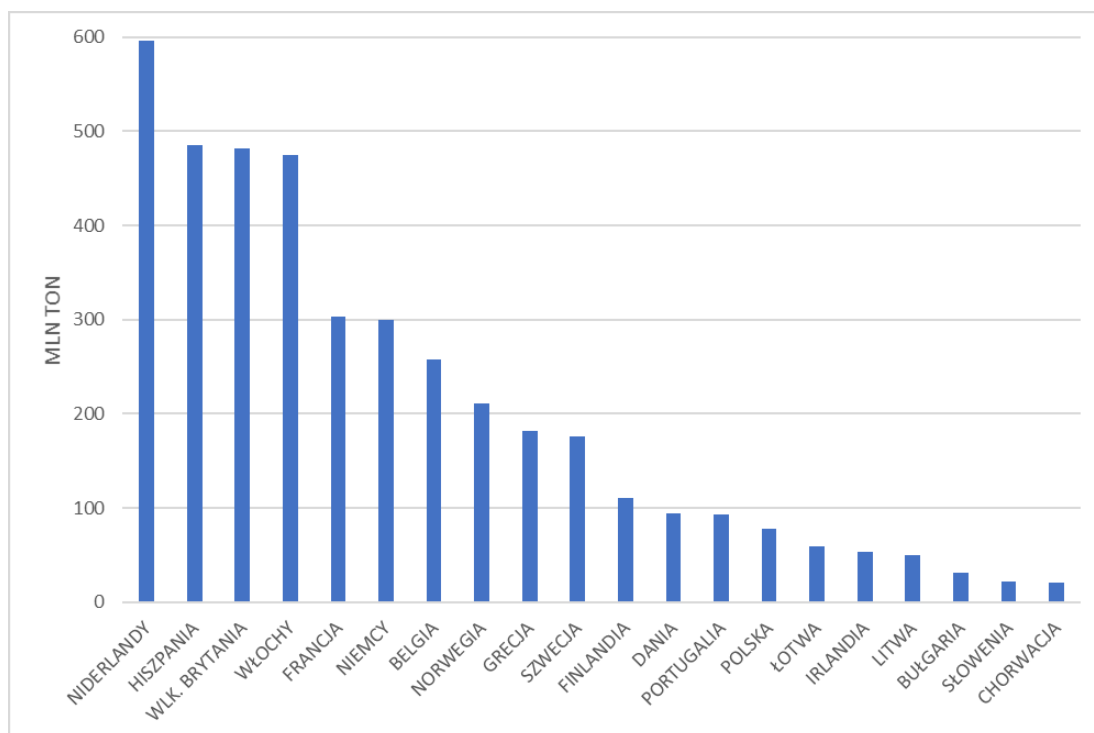
Korzystne i niekorzystne położenie geograficzne jest ciekawym zagadnieniem badawczym. W realiach danych ekonomicznych dotyczących państw, jak wskazuje poniższy przykład (rysunek 11), niemożliwy jest do zaobserwowania wpływ posiadania dostępu do morza czy też tranzytu w odniesieniu do przychodów przedsiębiorstw danego kraju. Można jedynie przeanalizować – na zasadzie business case – poszczególne trendy i łańcuchy wartości w logistyce, w odniesieniu do kluczowych elementów, takich jak przepływy towarów czy też infrastruktura punktowa.



Rysunek 11. PKB siedemnastu największych państw UE vs. relacja przychodów przedsiębiorstw z logistyki (transportu i magazynowania), w przychodach przedsiębiorstw za rok 2017

Źródło: Eurostat (2017), *Gross domestic product at market prices*, <https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/download.do?tab=table&plugin=1&language=en&pcode=tec00001>.

Ze względu na wysoką pozycję Danii czy Norwegii (rysunek 11) warto przeanalizować element przeładunków portowych w Europie jako potencjalny czynnik podstawowy dla rozwoju przedsiębiorstw logistycznych. Analizując przeładunki portowe (rysunek 12), możemy stwierdzić, że wielkości przeładunków w portach samodzielnie nie decydują o pozycji logistyki w gospodarce. Z pewnością pozycja Niderlandów jest związana z wielkością przeładunków portowych, ale otwartym pozostaje pytanie, czy jest to element o kluczowym znaczeniu. Pozycja Grecji w rankingu wydaje się nie potwierdzać takiej tezy.



Rysunek 12. Przetładunki portowe w wybranych krajach portach europejskich, ranking pod względem wielkości przetładunków

Źródło: Eurostat (2017), *Gross weight of goods handled in all ports by direction – annual data*, https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-datasets/-/MAR_GO_AA.

Należy podkreślić, że przesunięcie danego państwa o jedną pozycję w rankingu wielkości PKB jest procesem długotrwałym. Podobnie z przesunięciem pozycji w rankingu przychodów przedsiębiorstw z usług logistycznych – jest to długi, złożony proces. Przyjmując jako determinantę strukturę przychodów przedsiębiorstw z logistyki, analizujemy składowe tych przychodów, na które składają się (według Eurostatu): transport lądowy, transport morski, transport lotniczy, poczta i usługi kurierskie oraz magazynowanie i dodatkowe usługi dla transportu.

Źródła sukcesu logistycznego

Analiza danych struktury przychodów pozwala na wyodrębnienie źródeł sukcesu państw w logistyce. W Kopenhadze, stolicy Królestwa Danii (rysunek 11), ma swoją siedzibę m.in. największa na świecie firma kontenerowa, A.P. Møller-Mærsk A/S, która dzięki wsparciu państwa³² oraz licznym fuzjom i przejęciom przedsiębiorstw³³ stała się kluczowym elementem sukcesu duńskiej logistyki. Podmiot ten osiągnął pozycję globalnego giganta, generując ogromne korzyści dla państwa, w którym ma siedzibę³⁴.

Kraje Europy Centralnej i Wschodniej mają dominujący udział w wielkości transportu lądowego w logistyce (rysunek 8). Analogicznie, czołową pozycję w magazynowaniu i usługach dodatkowych dla transportu mają kraje Europy Zachodniej (rysunek 9). Usługi pocztowe oraz transport lotniczy nie wykazują szczególnie wyraźnych trendów.

Ponownie warto podkreślić, iż z powyższych danych nie wynika, iż źródłem sukcesu krajów w logistyce jest czynnik położenia geograficznego. Struktura logistyki odzwierciedla jednak wykorzystanie zasobów w poszczególnych krajach. Dostępne dane statystyczne, w połączeniu z analizą poszczególnych łańcuchów dostaw oraz innych elementów logistyki, pozwalają na identyfikację krytycznych parametrów i trendów³⁵. Dla rozwoju logistyki kluczowa wydaje się relacja pomiędzy takimi segmentami jak: transport lądowy oraz magazynowanie i usługi dodatkowe (przeładunki, spedycja itp.). W tych dwóch obszarach znaleźć można odzwierciedlenie jakości zarządzania w danym państwie, obserwując na przykład jakość i usytuowanie infrastruktury punktowej na danym obszarze.

Analiza przychodów przedsiębiorstw logistycznych wskazuje, że wśród pierwszych dziesięciu firm w Europie znajdują się światowi czempioni, którzy konsekwentnie budują swój sukces w oparciu o doświadczenie i wieloletnie strategie. Należy podkreślić, że wzrost światowych przepływów towarowych promuje firmy większe oraz procesy akwizycji. Wspólną cechą przedsiębiorstw wskazanych w tabeli 4 jest kontrola części światowego łańcucha dostaw, umożliwiającą uzyskiwanie przychodów z tego tytułu.

³² John Norris (2014), *Something Rotten in the State of Denmark*, Foreignpolicy, <https://foreignpolicy.com/2014/01/13/something-rotten-in-the-state-of-denmark> [dostęp 8.06.2020 r.]; The Naval Architect (2018), More than just Maersk: Denmark stakes its, Royal Institution of Naval Architects, https://www.rina.org.uk/More_than_just_Maersk.html [dostęp 08.06.2020 r.]

³³ Damco (bd.), *Freight forwarding is in our DNA*, <https://www.damco.com/en/about/our-history/> [dostęp 08.06.2020 r.]; Dorota Ziemkowska (2020), *Maersk kupi amerykańską firmę za ponad pół miliarda dolarów. Co dzięki temu zyska?*, TransInfo, 21.02.2020, <https://trans.info/pl/maersk-kupi-amerykanska-firme-za-ponad-pol-miliarda-dolarow-174295> [dostęp 8.06.2020 r.]

³⁴ J. Norris, *Something Rotten in the State of Denmark*, op. cit.

³⁵ OECD/Eurostat (2014), *Eurostat-OECD Methodological Guide for Developing Producer Price Indices for Services: Second Edition*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264220676-en>.

Pozycja	Kraj	Firma	Przychody w mld euro
1	Niemcy	Deutsche Post DHL	28,48
2	Dania	Maersk	17,05
3	Niemcy	Deutsche Bahn	16,16
4	Szwajcaria	Kuehne & Nagel	10,97
5	Francja	CMA CGM	9,9
6	Francja	SNCF	9,9
7	Francja	La Poste Group	9,7
8	Szwajcaria	MSC	9,5
9	Belgia	UPS Europe	7,9
10	Dania	DSV	7,8
11	Wielka Brytania	The Royal Mail	7,5
12	Holandia	Fedex	7,1
13	Niemcy	Dachser	5,9
14	Niemcy	Hapag Loyd	5,8

Tabela 4. Czternaście największych logistycznych firm europejskich, przychody w roku 2018

Źródło: Mazareanu E. (2020), *Leading logistics companies in Europe in 2018, by revenue (in billion euros)*, Statista.com, <https://www.statista.com/statistics/640120/top-25-logistics-companies-europe/>.

Kalkulacja ekonomiczna w działalności światowych czy europejskich potentatów jest najważniejsza, ale w kalkulacji zawsze jest miejsce na margines dowolności, dotyczący siedziby danej firmy, lokalizacji inwestycji, tras transportowych czy miejsc przeładunku. W tym kontekście najistotniejsza wydaje się rywalizacja związana z wypełnieniem oraz optymalnym wykorzystaniem istniejącej infrastruktury wodnej, kolejowej, drogowej i lotniczej. Proces ten dotyczy w równym stopniu podmiotów państwowych, jak i prywatnych.

Ranking pokazany na rysunku 9 może odzwierciedlać nie tylko jakość infrastruktury logistycznej, ale także jakość zarządzania w wyszczególnionych tam państwach. Określenie dokładnych zjawisk, jakie decydują o pozycji w rankingu, wymaga obszernych badań struktury przedsiębiorstw danego kraju, ich przychodów, rodzajów działalności itd., natomiast niniejsze opracowanie dotyczy w głównej mierze tylko jednego z czynników rozwoju danego kraju, jakim jest infrastruktura punktowa. Infrastruktura logistyczna wysokiej jakości, przyciągająca w swój obszar oddziaływania całe łańcuchy przepływu towarów, wymaga wieloletniego planowania, budżetowania i znakomitej organizacji. A zatem tylko w krajach o wysokiej kulturze zarządzania może rozwinąć się na wysokim poziomie zaawansowana dobra logistyka. To jedna z przyczyn różnic w pozycjach poszczególnych państw, zarówno w transporcie lądowym, jak i zaawansowanej logistyce.

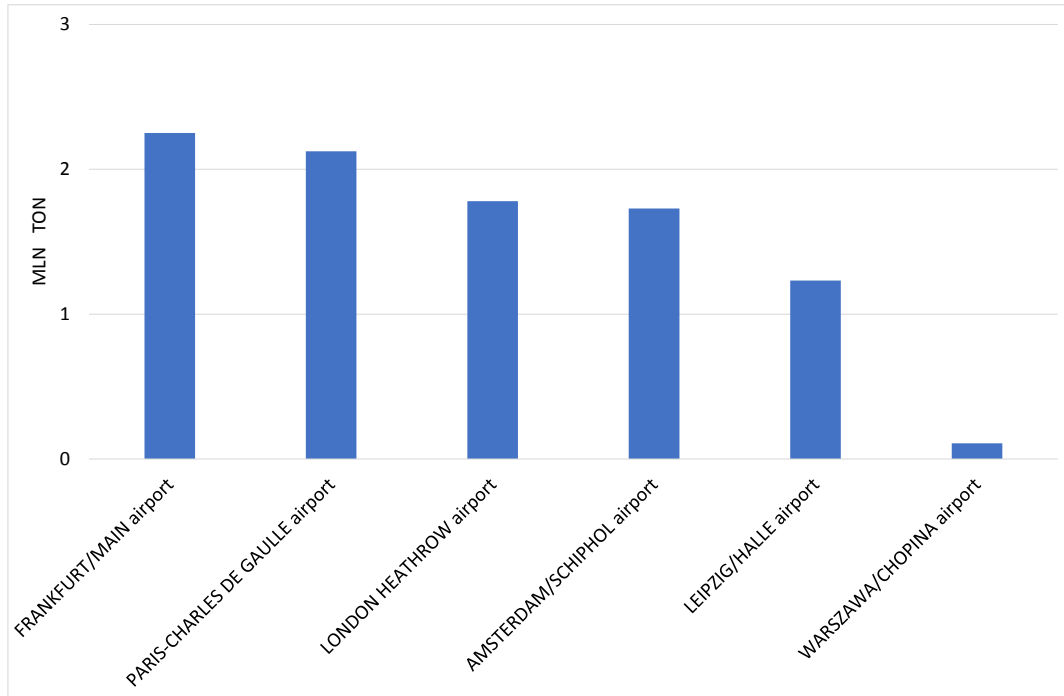
Spójność strategii państwa, a także plany oraz działania przedsiębiorstw prywatnych realizowane razem z administracją rządową, są krytycznymi elementami w aspekcie oceny jakości zarządzania logistyką. Im lepszą politykę prowadzi dane państwo, rozłożoną w tym przypadku na dekady, tym bardziej rozwiniętą gospodarkę posiada, a logistyka jest bardziej zaawansowana. Prawdziwe jest również twierdzenie odwrotne. W logicznej strukturze, podczas wieloletniego funkcjonowania procesów logistycznych na pewno zdarzają się decyzje błędne, takie jak np. w Niemczech w przypadku budowy lotniska w Berlinie czy przy okazji strat finansowych DB Cargo³⁶, ale skala tych potknięć nie ma znaczenia dla konsekwentnie realizowanej strategii gospodarczej, przy działającym korzystnym sprzężeniu logistyki oraz przemysłu. Kluczowa jest więc konsekwentnie realizowana strategia, nakierowana na rozwój logistyki jako czynnika stymulującego inne sektory gospodarcze.

Dobrym przykładem jest sytuacja jednego z europejskich lotnisk. Na liście pięciu największych lotniczych portów cargo w Europie, obok czterech wielkich lotnisk zlokalizowanych w Europie Zachodniej, znajduje się także Lipsk ze wschodniej części Niemiec (dawne NRD). Z infrastruktury lotniska w Lipsku zaczęła korzystać w ostatnim okresie m.in. firma Amazon³⁷. Tak wysoka pozycja Lipska może wydawać się zaskoczeniem, ale ma jednak głębokie uzasadnienie. Na lotnisku umiejscowiony został hub firmy DHL, po jej przejściu przez niemiecką Deutsche Post i przesunięciu centrum operacji europejskich z Brukseli³⁸. Przykład ten jest dowodem na możliwości, jakie daje istniejąca oraz dobrze ulokowana infrastruktura, w przypadku jej właściwego wykorzystania i połączenia z potencjałem działających firm.

³⁶ John Versleijen (2019), *DB Cargo suffers losses for 5 years*, RailFreight.com, 30.08.2019r, <https://www.railfreight.com/business/2019/08/30/db-cargo-suffers-losses-for-5-years/> [dostęp 8.06.2020 r.].

³⁷ Damian Brett (2020), *Amazon to expand presence at Leipzig/Halle Airport*, Air Cargo News, <https://www.aircargonews.net/airlines/freighter-operator/amazon-to-expand-presence-at-leipzig-halle-airport/> [dostęp 8.06.2020 r.].

³⁸ Enrique Moro (2004), *DHL expansion controversy leads to strike*, Eurofound, <https://www.eurofound.europa.eu/publications/article/2004/dhl-expansion-controversy-leads-to-strike>.



Rysunek 13. Przeladunki cargo na lotniskach europejskich w 5 największych europejskich portach lotniczych oraz w Warszawie w roku 2018

Źródło: Eurostat (2020), *Airline traffic data by main airport* [avia_tf_ala], https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=avia_tf_ala&lang=en.

Spółka Deutsche Post DHL nie stanowi jedyne przykłady sukcesu połączenia infrastruktury z przepływami logistycznymi. Miasto Hamburg jest udziałowcem firmy Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA), właściciela kontenerowych terminali przeladunkowych w lokalnym porcie, przewoźnika kolejowego, który przewozi kontenery z portu do własnych terminali kontenerowych w Polsce, Czechach i na Słowacji (patrz rysunek 18)³⁹. Towary z reguły są poddawane procedurom celnym w porcie w Hamburgu, na skutek czego 25% wpływów z ceł UE pozostaje w Niemczech. Stworzony w ten sposób spójny i logiczny łańcuch logistyczny kontroluje transport przez Niemcy, a także wpływa – poprzez inwestycje infrastrukturalne – na cały region, kształtując kierunki transportu w Europie Środkowej i Wschodniej. Realizowany w ten sposób plan ma wieloletnią historię konsekwentnych działań, wykraczających poza jedną dekadę.

³⁹ Patrz strona internetowa firmy METRANS: <https://www.metrans.eu/> [dostęp 8.06.2020 r.].

Przed rokiem 2010 firma Polzug (udziałowcy: Port Hamburg, DB, PKP CARGO) realizowała dokładnie tę samą politykę, choć na zupełnie inną – mniejszą – skalę. W roku 2012 udziały PKP Cargo w firmie Polzug (25,5%) zostały sprzedane firmie HHLA za 1 euro⁴⁰.

Konkurencja z logistycznymi firmami niemieckimi jest bardzo wymagająca. Przykładem może być podmiot Green Cargo AB (dawniej towarowa część narodowych kolei szwedzkich), która w roku 2018, po 10 latach współpracy, odsprzedała DB Cargo 49% udziałów w spółce j.v. DB-Green Cargo realizującej przewozy ze Szwecji do Niemiec i zmieniła formę przewozów dokonywanych w ramach kontynentu.

Powyższe dowodzi, jak ważne jest myślenie perspektywiczne przy projektowaniu działań logistycznych. Polityka niemiecka stanowi w tym przypadku niezwykle spójny model. Wcielanie w życie planów transportowych Niemiec w ramach realizowanej strategii rozwojowej przebiegało następująco:

- 1 Sierpień 2016 – minister ds. transportu ogłasza The 2030 Federal Transport Infrastructure Plan⁴¹.
- 2 Styczeń 2017 – ogłoszony zostaje program dotacji intermodalnych dla terminali kontenerowych (do 80% kosztów)⁴².
- 3 Czerwiec 2017 – ogłoszono Rail Freight Masterplan⁴³.
- 4 Lipiec 2019 – DB AG opublikowało, zgodną z powyższymi planami, strategię transportu dla wszystkich spółek kolejowych, które jej podlegają⁴⁴.

Przedstawiony powyżej proces i będący jego efektem sukces niemieckiej logistyki wskazują, jak istotna dla osiągnięcia zamierzonych rezultatów jest właściwa współpraca pomiędzy rządem wyznaczającym kierunki rozwoju, a realizującymi je podmiotami – zarówno firmami prywatnymi, jak i państwowymi.

⁴⁰ wnp.pl (PS) (2012), *PKP Cargo sprzedało akcje w Polzugu*, wnp.pl, <https://www.wnp.pl/logistyka/pkp-cargo-sprzedalo-akcje-w-polzugu,180648.html>; Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (2012), *Annual Report 2012*, https://hhl.de/fileadmin/download/investoren/geschaeftsberichte/HHLA_AR-2012.pdf, s. 149.

⁴¹ The Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (2016), *The 2030 Federal Transport Infrastructure Plan*, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Articles/G/federal-transport-infrastructure-plan-2030.html>.

⁴² The Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (2017), *Combined transport*, <https://www.bmvi.de/EN/Topics/Mobility/Freight-Transport-Logistics/Combined-Transport/combined-transport.html>.

⁴³ The Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (2017a), *Rail Freight Masterplan*, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/rail-freight-masterplan.html>.

⁴⁴ DB (bd.), *Germany needs Strong Rail*, <https://www.deutschebahn.com/en/group/starke-schiene-4196294>.

Strategia rozwoju logistyki w Polsce

Budowanie strategii rozwoju logistyki to klucz do podejmowania poprawnych decyzji. Jakość planowania w Polsce odbiega od standardów europejskich, zwłaszcza w zakresie transportu kolejowego. Master Plan z 2008 roku⁴⁵ podawał – przy założeniu najgorszego scenariusza – wynik towarowych przewozów kolejowych w roku 2015 na poziomie, którego polska kolej nie jest w stanie prawdopodobnie osiągnąć na przestrzeni najbliższych 10 lat: 62,7 mld tkm w roku 2015 i 73 mld tkm w roku 2030. W roku 2020 (bez kryzysu epidemicznego) byłoby to ok 50 mld tkm.

Tworzenie planów w naszym kraju często oparte jest na ogólnych trendach⁴⁶, tymczasem aktualna gospodarka domaga się precyzyjnie realizowanych strategii rozwoju, w szczególności rozwoju infrastruktury. Wydawanie setek miliardów złotych na infrastrukturę (np. z programów unijnych) odbywa się właśnie na podstawie przygotowanych planów przepływu towarów i pasażerów. Przy takich ogromnych kwotach zaskakujące jest obserwowane tak niedbałe podejście do planowania przyszłej infrastruktury. Niniejsze opracowanie przybliży wybrane aspekty logistyki, jakie winny być uwzględnione m.in. w tworzeniu takiego procesu planowania.

Przykładem racjonalnego i precyzyjnego podejścia w tym zakresie są Niderlandy. Planowanie transportu w tym kraju⁴⁷ obejmuje, oprócz planowania na poziomie ogólnopństwowym, dodatkowo elementy lokalne, które nie wpływają na całość założeń, ale są niezwykle istotne dla lokalnej społeczności oraz realizacji projektów. W swoim badaniu (2014-2016) Holendrzy uwzględnili na przykład zamknięcie kopalni piasku i kruszyw w południowych Niderlandach (-1,75 mln ton rocznie), otwarcie nowej kopalni piasku w prowincji Flevolanod (+1,75 mln ton rocznie), import kruszyw z Belgii (+1,75 mln ton rocznie), otwarcie elektrowni węglowej (sic!) Eemshaven (+1 mln ton węgla rocznie, przesunięcie z innych elektrowni), zamknięcie elektrowni (-1,5 mln ton rocznie, przesunięcie do innych elektrowni), otwarcie elektrowni na biomasę w Utrechtie (+200.000 ton rocznie), zamknięcie papierni w Nijmegen (-350 000 ton rocznie) czy otwarcie fabryki cukru w Terneuzen (+240 000 ton rocznie).

⁴⁵ Ministerstwo Infrastruktury (2008), *Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku*, Warszawa.

⁴⁶ Jan Burnewicz (2007), *Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 ze szczególnym uwzględnieniem docelowej struktury modelowej transportu*, Uniwersytet Gdański, <https://docplayer.pl/10758724-Wizja-struktury-transportu-oraz-rozwoju-sieci-transportowych-do-roku-2033.html>.

⁴⁷ Michael deBok i inni (2017), *An exploration of freight transport forecasts for The Netherlands with BasGoed*, Conference Paper, https://www.researchgate.net/publication/322077969_An_exploration_of_freight_transport_forecasts_for_The_Netherlands_with_BasGoed [dostęp 8.06.2020 r.].

Dzięki właściwie przeprowadzonemu procesowi budowania strategii logistycznej można dokonać przełożenia tej strategii na warunki lokalne i konkretne działania. W zakresie transportu jest to część szerszego planu gospodarczego, pozwalającego rozwijać się krajowym przedsiębiorstwom bez ograniczeń. Transport i logistyka dedykowane są firmom i powinny służyć ich celom. Obserwowany związek działalności gospodarczej oraz logistyki, jak również ich wzajemnie, uzupełniające się role, znajdują właśnie wyraz w strategii transportu – poprzez rozwój infrastruktury w regionach, w wymiarze rodzaju oraz jakości infrastruktury.

Spójna strategia państwowa, realizowana konsekwentnie, w połączeniu ze szczegółowym planem działania i rzeczywistym jej wdrożeniem, jest podstawowym kluczem do sukcesu w zaawansowanej logistyce i winna znaleźć odzwierciedlenie w przychodach polskich przedsiębiorstw.

Logistyka w Polsce na tle wybranych przykładów europejskich

Rozwój przedsiębiorstw logistycznych w Polsce opiera się o transport lądowy. Ponad 60% udziału przychodów firm w usługach logistycznych z transportu lądowego plasuje nas w pierwszej trójce analizowanych państw europejskich, razem z Rumunią, Bułgarią (rysunek 8).

Niestety, z udziałem zaawansowanej logistyki (magazynowania i pozostałych usług) w przychodach z usług logistycznych na poziomie 25%, Polska znajduje się dopiero na 18-tym miejscu w UE (rysunek 9). Ta dychotomia nie jest determinowana przez położenie geograficzne czy historię – Czechy i Węgry znajdują się dużo wyżej w tym rankingu, z udziałem zaawansowanej logistyki na poziomie 35%.

Usługi logistyczne w Polsce

Porównanie obydwu segmentów usług logistycznych w ramach badań Eurostatu (transportu lądowego oraz magazynowania i usług dodatkowych czyli tzw. logistyki zaawansowanej) (rysunki 8 i 9) wskazywać może na niski poziom zarządzania krajowym systemem transportowym. Rozwój polskich przedsiębiorstw logistycznych opiera się przede wszystkim na usługach, które nie wymagają wysokich nakładów początkowych, takich jak przewozy drogowe. Oznacza to jednak istotne ograniczenie w ich dalszym rozwoju. Funkcjonowanie ponadnarodowych łańcuchów dostaw wymaga bowiem infrastruktury punktowej wspomagającej przepływ towarów oraz integrację różnych środków transportu (magazyny przeładunkowe, terminale, centra logistyczne).

Osiągnięcie poziomu Czech (rysunek 9) w przychodach z zaawansowanej logistyki oznaczałoby wzrost przychodów polskich przedsiębiorstw w tym segmencie o 40%. W roku 2017 przychody przedsiębiorstw w Polsce z tego segmentu logistyki wyniosły 13 miliardów 533,9 miliona euro. Gdybyśmy osiągnęli poziom Czech, wówczas przychody polskich przedsiębiorstw byłyby wyższe o 5,4 mld euro rocznie – jest to wartość, którą Polska traci wskutek realizowania niewłaściwej strategii rozwoju logistyki, bądź jej braku. Strata ta stanowi m.in. efekt niewybudowanych terminali, magazynów, nabrzeży, portów i innej infrastruktury punktowej. To brak spójnego, wieloletniego, konsekwentnie realizowanego planu dotyczącego przepływów towarowych oraz rozwoju sieci logistycznej w kraju.

Ograniczone przychody przedsiębiorstw pochodzące z zaawansowanych usług logistycznych

Istnienie i wartość luki rozwojowej w przychodach przedsiębiorstw z zaawansowanej logistyki, potwierdza też bezpośrednia relacja przychodów przedsiębiorstw z magazynowania i usług dodatkowych dla transportu w stosunku do przychodów przedsiębiorstw ogółem odnotowana dla Polski i dla Czech. Według danych obliczonych na podstawie powyższej formuły, luka wynosi ponad 4,5 miliarda euro (tabela 5).

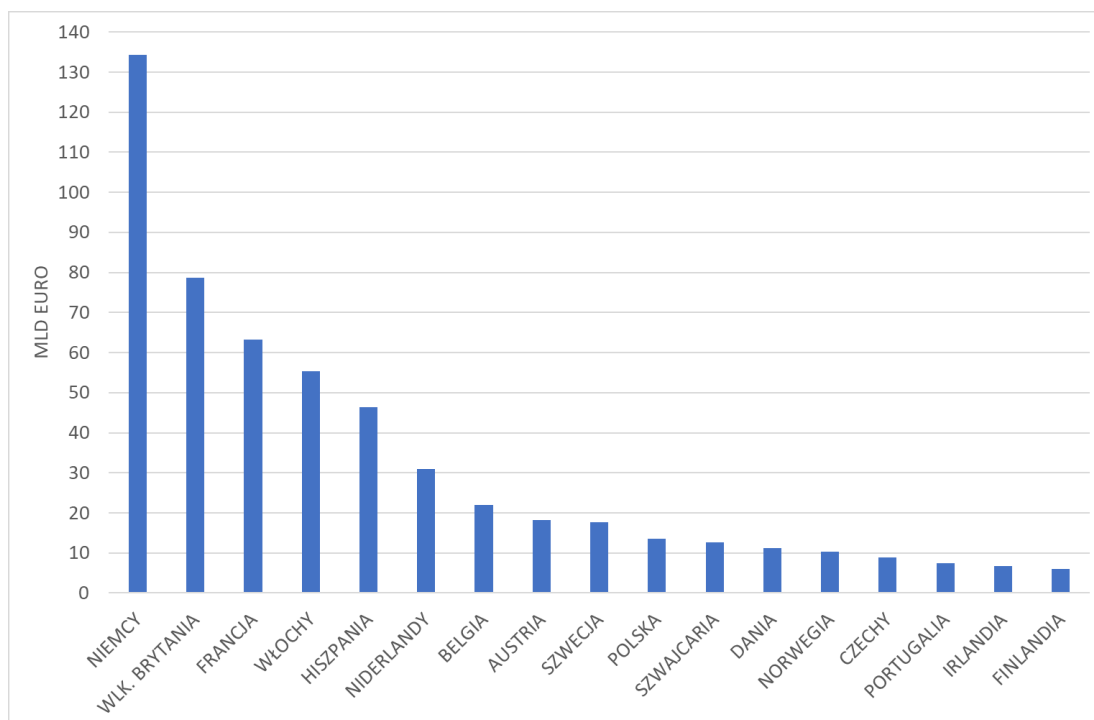
Kraj	Przychody ogółem w mln euro	Przychody z magazynowania i pozostałych usług dla transportu w mln euro	Udział % magazynowania i pozostałych usług dla transportu	Różnica	Wartość różnicy w mln euro
Polska	1 022 068,5	13 533,9	1,32%		
Czechy	495 994,1	8789,7	1,77%	0,45%	4578,6

Tabela 5. Luka rozwojowa i potencjał Polski w zaawansowanej logistyce

Źródło: obliczenia własne autorów na podstawie danych Eurostatu.

Zniwelowanie tej różnicy (czyli poprawa jakości polskiej logistyki) w liczbach bezwzględnych oznacza wzrost przychodów polskich przedsiębiorstw od 4,5 do 5,4 mld euro rocznie⁴⁸ czyli ok. 20 mld złotych. Z uwagi na sprzężenia zwrotne między logistyką a innymi segmentami gospodarki (synergia), realne zyski byłyby znacząco wyższe.

⁴⁸ 54,018 mld euro to całość dochodów segmentu logistyki w Polsce.



Rysunek 14. Przychody z zaawansowanej logistyki największych krajów europejskich⁴⁹

Źródło: Eurostat (2020), *Transportation and storage statistics – NACE Rev. 2*, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Transportation_and_storage_statistics_-_NACE_Rev._2.

Wskutek luki rozwojowej w logistyce, m.in. w infrastrukturze punktowej, Polska traci rocznie przychody przedsiębiorstw na poziomie 20 miliardów złotych (skala działalności takiej firmy jak KGHM⁵⁰). W tym kontekście istotne wydaje się wskazanie przyczyn tego stanu rzeczy.

Terminale multimodalne w Polsce – krytyczny element infrastruktury punktowej

**Kluczowa
rola terminali
przeładunkowych**

W obsłudze logistycznej ładunków towarowych terminale przeładunkowe spełniają kluczową rolę w sieci transportowej. Stanowią one punkty styku różnych gałęzi transportu, uczestniczących w realizacji procesów przewozowych. Nie bez znaczenia jest też fakt, iż obecność terminala korzystnie wpływa na rozwój regionu, bowiem podmioty gospodarcze zlokalizowane

⁴⁹ Dane nie uwzględniają krajów najmniejszych – ze względu na ich wielkość i specyfikę położenia.

⁵⁰ KGHM (2020), *5 lat w liczbach – Grupa KGHM*, <https://kghm.com/pl/inwestorzy/wyniki/5-lat-w-liczbach>.

na jego obszarze oddziaływania mają możliwość łatwego i szybkiego wyeksportowania swoich towarów, a także odbioru towarów, np. komponentów do produkcji czy surowców⁵¹.

Trudno też pominąć znaczenie terminali multimodalnych dla ochrony środowiska naturalnego, bowiem umożliwiając wykorzystanie kilku gałęzi transportu przyczyniają się one do zmniejszenia obciążenia transportu drogowego. W tym kontekście należy też zauważyć, iż wartość terminala przeładunkowego jest tym większa, im więcej gałęzi transportu może on obsługiwać, a więc im więcej jako hub ma połączeń z sieciami transportowymi. Dotyczy to przede wszystkim tych terminali, które są portami rzecznyymi, a więc mogą wykorzystywać wodny transport śródlądowy, odciążając tym samym transport samochodowy.

Zasada opłacalności dystansu w transporcie intermodalnym

W transporcie intermodalnym obowiązuje kilka zasad, wypracowanych ze względu na długi model łańcucha wartości: nadawca–samochód–terminal–kolej–terminal–statek–terminal–kolej–terminal–samochód–klient i z powrotem⁵². **Podstawą ekonomicznej racjonalności transportu intermodalnego jest długość łańcucha logistycznego w kilometrach, ewentualnie stopień jego skomplikowania tak, aby był konkurencyjny do transportu drogowego, tzw. modal shift. W analizach transportu intermodalnego występuje pojęcie break-even distance, czyli dystansu, po przekroczeniu którego ten rodzaj wysiłku logistycznego staje się ekonomicznie konkurencyjny w stosunku do transportu drogowego.** Dystans ten nie jest określony jednoznacznie. Podstawowa odległość, jaką przyjęła UE w tzw. Białej Księdze wynosi 300 kilometrów⁵³. To założenie jest często kwestionowane i dystans jest wydłużany do średnio 578–640 km⁵⁴ i nawet do ponad 1000 kilometrów⁵⁵. Nauka nie daje jednoznacznych wskazań argumentujących wydłużenie wskazanej odległości. W związku z tym nie

⁵¹ Zob.: J. Stokłosa, T. Cisowski, A. Erd, *Terminale przeładunkowe jako elementy sprzyjając rozwojowi łańcuchów transportu intermodalnego*, op. cit., s. 5995; 5997.

⁵² Sytuację ekonomiczną transportu intermodalnego w stosunku do drogowego pogarsza powszechna w dobie optymalizacji tzw. „triangulacja”, gdy samochód po rozładunku kontenera jedzie pod ponowny załadunek i wraca z pełnym kontenerem do portu morskiego.

⁵³ Bergqvist R., Falkemark G., Woxenius J. (2010), *Establishing intermodal terminals*, “World Review of Intermodal Transportation Research” Vol. 3, No. 3, https://www.lir.gu.se/digitalAssets/1344/1344717_2010-writr---rb-gf-jw---establishing-intermodal-terminals.pdf [dostęp 08.06.2020 r.].

⁵⁴ Borut Zgonc, Metka Tekavčič, Marko Jakšič (2019), *The impact of distance on mode choice in freight transport*, „European Transport Research Review” Vol. 11(1), DOI: 10.1186/s12544-019-0346-8 [dostęp 8.06.2020 r.].

⁵⁵ *Sustainable Logistics* (2014), (Eds.) Cathy Macharis, S.Melo, Johan Woxenius, Tom van Lier, Bingley, Emerald Group Publishing.

wiadomo, czy ten dystans to wypadkowa kosztów pracy, prędkości pociągów, liczby kontenerów, odległości odwozu z terminala lądowego czy też administracyjnych ograniczeń drogowych...

Według stowarzyszenia International Union Road-Rail Combined Transport (UIRR), którego członkowie przewieźli w roku 2018 ponad 3 miliony jednostek intermodalnych w Europie, dystans przewozu kontenera czy naczepy wynosi średnio 944 km, zaś trend wskazuje na wzrost tej odległości⁵⁶. Średnia odległość ogółem dla transportu intermodalnego to ponad 600 km⁵⁷. Przyjęcie średnich europejskich dla Polski, z wliczonym głównym korytarzem intermodalnym o długości ponad 1000 km, który biegnie z Beneluxu do północnych Włoch, byłoby nadużyciem. Na pewno w Polsce ten dystans jest krótszy niż w Europie. Dla potrzeb niniejszej analizy dla Polski przyjęto funkcjonujące w literaturze 400 km⁵⁸.

Dystans związany z opłacalnością ma ogromne znaczenie dla polityki budowy terminali kontenerowych i struktury przewozów w danym kraju. Wprawdzie wskaźnik ten traci znaczenie w sytuacji dużej ilości kontenerów na niewielkiej powierzchni, jak ma to miejsce na przykład na granicy Niemiec i Holandii, w regionie Venlo/Duisburga. Dystans w transporcie intermodalnym jest jednak kluczowy, określa zakres oddziaływania terminali morskich i lądowych oraz definiuje przestrzeń oddziaływania logistyki krajowej. Można też spotkać głosy, iż dla terminali lądowych ważniejsza od położenia geograficznego i odległości od portu morskiego jest możliwość koncentracji wolumenów ładunków pomiędzy portem morskim i lądowym terminalem⁵⁹.

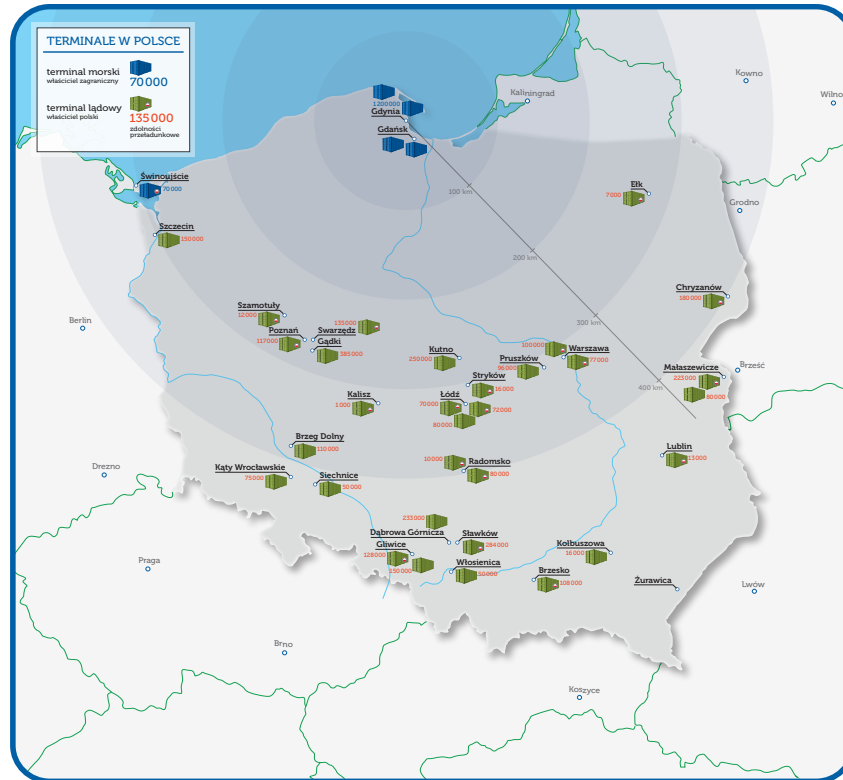
Parametr odległości transportu jest dziś kluczowy dla rozwoju każdego portu (ryunki 15 i 16), a także zabezpieczenia jego przyszłości pod względem wielkości przeładunków, natomiast stopniowo winien również rosnąć transport stricte lądowy – pomiędzy terminalami lądowymi, z pominięciem portów morskich. Obecnie jego udział w transporcie intermodalnym w Polsce jest niewielki, natomiast w Europie mamy potężne firmy w tym segmencie, na przykład niemiecki Kombiverkehr lub szwajcarski Hupac.

⁵⁶ Union Road-Rail Combined Transport (2017), <http://www.uirr.com/en/media-centre/annual-reports/annual-reports/mediacentre/970-uirr-annual-report-2017-18.html>.

⁵⁷ Peter Smeets (2019), *Distances in Intermodal statistics in the Netherlands*, UNECE WP 6, Geneva, http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/wp6/Presentations/Netherlands_Distances_in_modal_split.pdf.

⁵⁸ Zgonc Borut, Tekavčič Metka, Jakšič Marko (2019), *The impact of distance on mode choice in freight transport*, op. cit, Hanssen Thor-Erik, Terje Mathisen, Finn Jørgensen (2012), *Generalized Transport Costs in Intermodal Freight Transport*, "Procedia - Social and Behavioral Sciences" Vol. 54, https://www.researchgate.net/publication/257717181_Generalized_Transport_Costs_in_Intermodal_Freight_Transport.

⁵⁹ Jean-Paul Rodrigue, Jean Debie, Antoine Frémont, Elisabeth Gouvernal (2010), *Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics*, "Journal of Transport Geography" Vol. 18, Iss. 4, DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2010.03.008.



Rysunek 15. Terminale kontenerowe w Polsce – mapa i zakres oddziaływania portu Gdańsk / Gdynia do 400 km
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego (bd.), Terminale Intermodalne, <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktur/mapa-objektow-infrastruktury/terminale-intermodalne> [dostęp 08.06.2020 r.].

Pozycja Polski w logistyce, związana m.in. z infrastrukturą przeładunkową, może wskazywać na istotne braki infrastrukturalne w tym segmencie. Rząd naszego kraju ma tego świadomość i od wielu lat uwzględnia je w dokumentach strategicznych⁶⁰.

Stan terminali przeładunkowych w Polsce

W Polsce znajduje się obecnie 39 intermodalnych terminali przeładunkowych⁶¹. Ich jakość i rozmieszczenie różnią się od siebie znacząco. Pełnią też różną rolę w sieci międzynarodowych i krajowych połączeń intermodalnych (kolejowych). Wśród wyróżnionych obiektów znajdują się zarówno terminale prywatne, należące do SSP (spółek Skarbu Państwa), terminale na granicy wschodniej, gdzie kontenery wymagają przeładunku z torów 1520 mm na 1435 mm, czy terminale nastawione do obsługi portów zachodniej Europy.

⁶⁰ Ministerstwo Rozwoju (2017), Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), op. cit., s. 306.

⁶¹ Urząd Transportu Kolejowego (bd.), *Terminale Intermodalne*, <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktur/mapa-objektow-infrastruktury/terminale-intermodalne> [dostęp 08.06.2020 r.].

Za siecią terminali nie stoi jednak żaden wieloletni plan rozwoju⁶². Ich liczba i stan jest wypadkową prywatnej inicjatywy przedsiębiorstw, koncentracji ładunków i lokalnych potrzeb odbiorców i nadawców. Zważywszy na ekonomiczną stronę transportu intermodalnego (minimalny dystans, jaki zapewnia jego opłacalność – 400 km), to terminale wybudowane na północ od linii Wrocław, Radomsko, Siedlce są przede wszystkim dedykowane do obsługi wolumenów z Europy Zachodniej, tzn. że bardziej racjonalny z ekonomicznego punktu widzenia jest transport (do tych terminali) z portów Europy Zachodniej, niż z Gdańska/Gdyni (rysunek 15). Ponad 50% zdolności przeładunkowych terminali kontenerowych w Polsce⁶³ jest położonych w obszarze przewagi ekonomicznej oddziaływania portów Europy Zachodniej – w stosunku do Gdańska / Gdyni. W latach 2007–2013 w ramach dotacji unijnych przeznaczono 52% (bez terminali morskich, granicznych 1435/1520 mm oraz Szczecina) dotacji na terminale w obszarze preferującym porty europejskie w stosunku do polskich, z czego w programie 3.2.POIŚ-2014-2020 (nabór zakończony w styczniu 2018 roku) aż 68%⁶⁴.

Należy dodać, iż wszystkie terminale w Polsce, bez względu na położenie, będą obsługiwać polskie porty w celu wypełnienia pojemności przeładunkowej czy dzięki umieszczeniu w sieci połączeń, lecz opłacalność transportu intermodalnego z polskich portów dla terminali położonych bliżej niż 400 km od portu będzie niższa, co niestety w długiej perspektywie wiąże się z osłabieniem Gdańska / Gdyni w stosunku do portów Europy Zachodniej.

Funkcjonujący w literaturze i podany wyżej wskaźnik liczby terminali kontenerowych na tysiąc km² wydaje się wtórny⁶⁵. Zdaniem autorów tego raportu, dla rozwoju transportu multimodalnego najważniejsze jest położenie terminala, dostępna infrastruktura kolejowa, drogowa czy śródlądowa, jakość obsługi świadczonej przez terminal oraz jego rola w funkcjonujących łańcuchach logistycznych. Istotną kwestią jest również rodzaj łączonych gałęzi transportu, połączenie z wybranymi portami, możliwości generowania ładunków w bliskiej strefie oddziaływania oraz struktura kapitałowa inwestora (bez względu na to, czy jest to niezależny podmiot, czy operator działający w ramach struktury dużego podmiotu).

⁶² Najwyższa Izba Kontroli (2020), *NIK o barierach rozwoju transportu intermodalnego*, <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/bariery-rozwoju-transportu-intermodalnego.html> [dostęp 08.06.2020 r.].

⁶³ Wg zdolności przeładunkowych, na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego. Z wyłączeniem terminali granicznych na torach 1435/1520 mm, morskich i Szczecina.

⁶⁴ Centrum Unijnych Projektów Transportowych (2019) Lista rankingowa wniosków o dofinansowanie złożonych w ramach konkursu nr POIŚ.3.2/1/16 dla działania 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych grupa C Transport intermodalny – aktualizacja z dnia 14.07.2020, https://www.cupt.gov.pl/images/Aktualizacja_listy_rankingowej_Konkursu_Nr_POIŚ.3.2.1.16_-_14.07.2020.pdf. [dostęp 1.8.2020 r.]

⁶⁵ Roland Jachimowski i inni (2018), *Selection of a Container Storage Strategy at the Rail-road Intra-modal Terminal as a Function of Minimalization of the Energy Expenditure of Transshipment Devices and CO₂ Emissions*, „Rocznik Ochrona Środowiska” tom 20, http://www.ros.edu.pl/images/roczniki/2018/057_ROS_V20_R2018.pdf.

**Deficyty w istniejącej
sieci terminali
przeładunkowych**

W Polsce odczuwamy brak inwestycji w niezależne terminale na paliwa płynne, chemiczne, brak magazynów zbożowych i olejowych⁶⁶. Brak specjalistycznej, nowoczesnej, o wysokiej jakości i dużych zdolnościach przeładunkowych infrastruktury magazynowej na granicy wschodniej powoduje trudności z importem surowców, który pozwoliłby na obniżenie cen rynkowych i poprawę konkurencyjności niektórych polskich przedsiębiorstw⁶⁷. Deficyt ten wyklucza nasz kraj na przykład z walki o przepływy ukraińskiej produkcji żywności do Europy. Otwarcie rynku wsparte przez rozbudowaną i nowoczesną infrastrukturę logistyczną – w tym terminale – wydaje się niemal zawsze dobrym rozwiązaniem. Dodatkowo poprawa konkurencyjności przedsiębiorstw w regionie i jakości obsługi logistycznej ładunków wpływa sumarycznie pozytywnie na gospodarkę – czego dowodem są kraje Europy Zachodniej.

**Brak ingerencji
państwa
w infrastrukturę
punktową**

Przeprowadzone analizy wskazują, iż państwo polskie nie ingeruje w dużym stopniu w inwestycje w infrastrukturę punktową, rezygnując tym samym z możliwości kreowania właściwej strategii rozwojowej. To firmy prywatne, kalkulując własny zysk na szczeblu lokalnym, muszą zmierzyć się z globalnymi trendami oddziaływania i przepływów ładunków. Tymczasem rolą rządu jest stworzenie globalnej strategii, która pozwoli wzmocnić konkurencyjność krajowego systemu transportowego. Przykładem może być tu wzmocnienie takiego atutu, jakim jest posiadanie dostępu do morza i zwiększenie konkurencyjności krajowych portów morskich.

⁶⁶ Publications Office of the EU (2018), *Study on Storage Capacities and Logistical Infrastructure for EU Agricultural Commodities Trade (with a special focus on Cereals, the Oilseed Complex and Protein Crops (COP)) Final Report*, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/b102ecaa-2cbd-11e8-b5fe-01aa75ed71a1>.

⁶⁷ Dotyczy to głównie surowców potrzebnych do produkcji w krajowych przedsiębiorstwach.

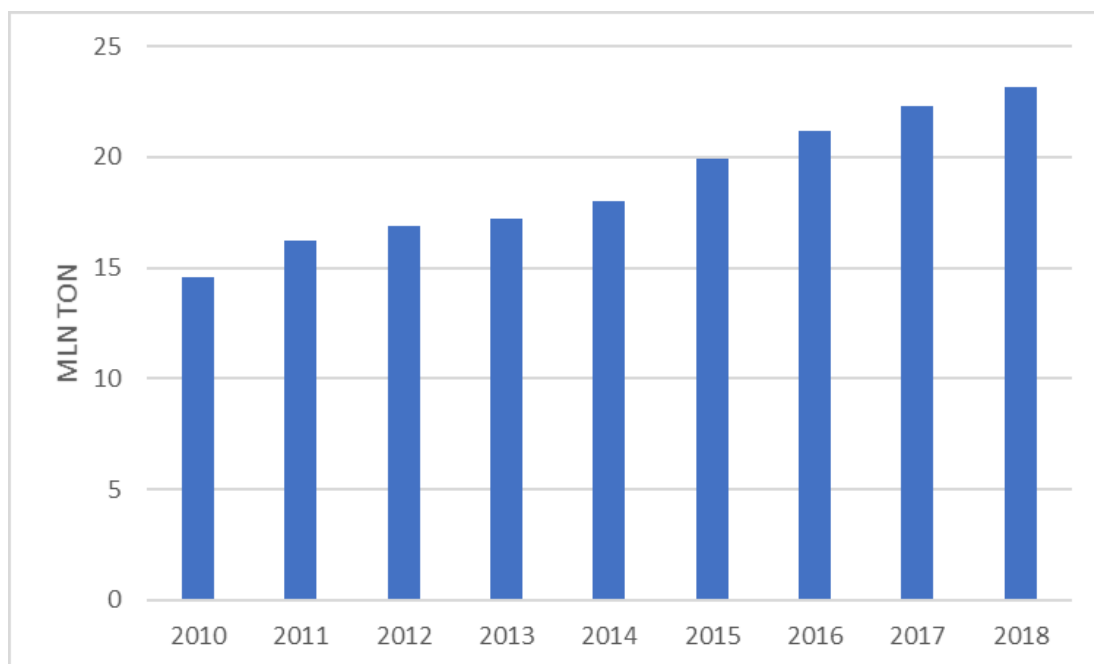


Rysunek 16. Korytarz Bałtyk Adriatyk. Oddziaływanie portów: Gdańsk i Koper

Źródło: opracowanie własne autorów na podstawie: Anne Elisabeth Jensen (2018), *Baltic-Adriatic Corridor*, European Commission, Directorate-General Mobility and Transport, https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/baltic-adriatic_en.

**Polskie porty
morskie w sieci
portów europejskich**

Porty europejskie w coraz większym stopniu konkurują siecią transportu, który dostarcza ładunki do portu, niż infrastrukturą portową. To właśnie zaplecze portowe (bezpośrednie lub położone 500 i 1000 km od portu) i jego skomunikowanie będzie decydować o roli portu w przyszłości (rysunek 16 i 18). Z tego też względu należy zauważyć, iż port Gdańsk zmierzy się z portem Koper (rysunek 16), którego znaczenie w ciągu ostatnich lat regularnie wzrasta, co potwierdza wykres przedstawiony na rysunku 17. Bez wsparcia silnej infrastruktury punktowej na południu kraju, Polsce będzie bardzo trudno wygrać tę rywalizację.

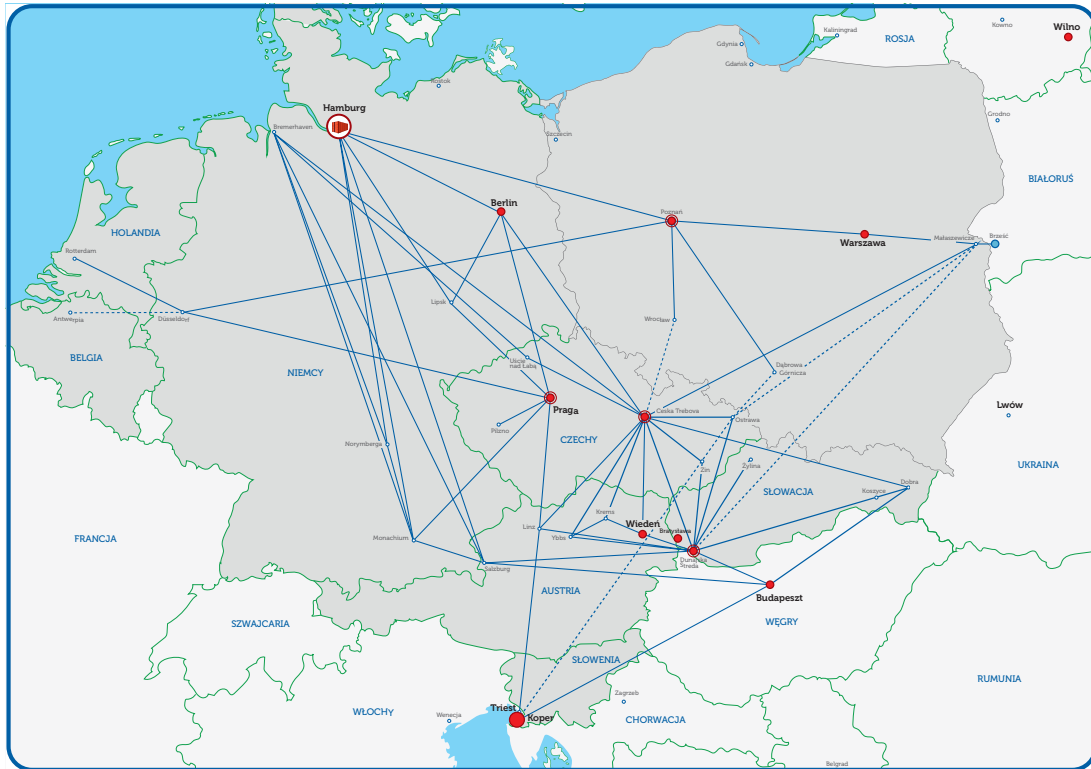


Rysunek 17. Wielkość przeladunków w portach Słowenii w latach 2010-2018

Źródło: The EU Open Data Portal (bd.), *Gross weight of goods handled in all ports by direction – annual data*, <https://data.europa.eu/euodp/en/data/dataset/Mruv7gYJ4eFv7Hp4h5Bg>.

Drugim kierunkiem, z jakim muszą zmierzyć się polskie przedsiębiorstwa w konkurencji o kontrolę łańcuchów logistycznych, są porty Zachodniej Europy i port Hamburg, który dziś na południe od Polski dostarcza ok 1 mln TEU⁶⁸ rocznie (rysunek 18). Jest to wolumen, który w sprzyjających okolicznościach i przy odpowiedniej polityce polskiego rządu mógłby być choć częściowo przeladowywany przez polskie porty.

⁶⁸ TEU (ang. *twenty-foot equivalent unit*) – jednostka pojemności używana często w odniesieniu do portów i statków. Jest ona równoważna objętości standardowego kontenera o długości 6,9 m – czyli wynosi około 38 m³.



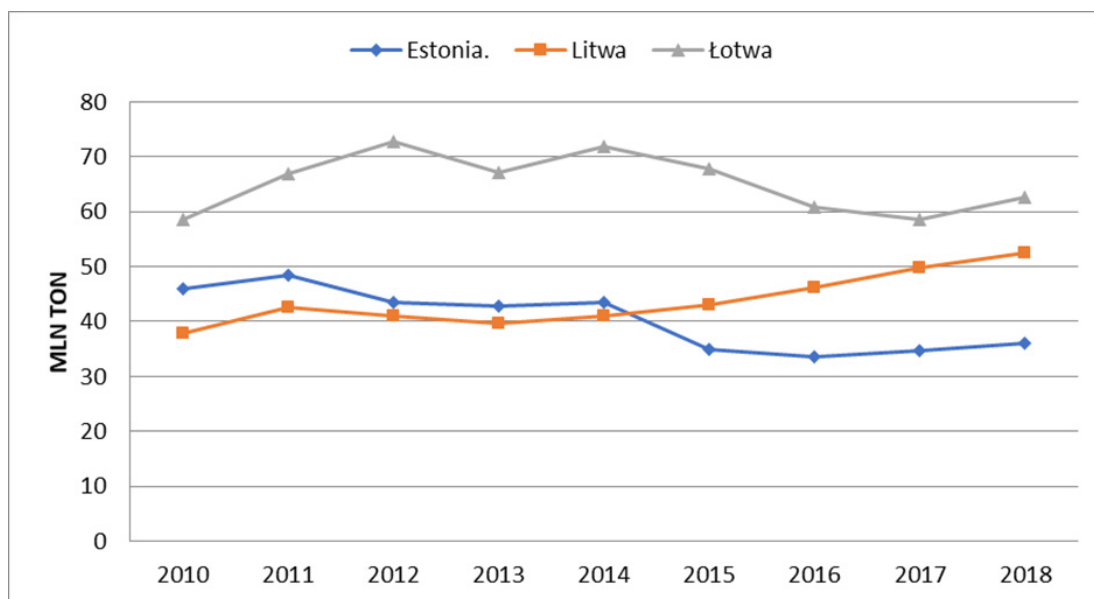
Rysunek nr 18. Połączenia intermodalne portu Hamburg

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze strony METRANS (bd.), <https://www.metrans.eu/> [dostęp 8.06.2020 r.].

Ograniczenie roli polskich portów morskich

Brak działań, w szczególności inwestycji w infrastrukturę punktową, może skutkować ograniczeniem roli polskich portów w podobny sposób, jak ograniczenie roli portów krajów bałtyckich, stopniowo wyłączanych z łańcucha logistycznego przez Rosję, która zmienia taryfy kolejowe i buduje własną infrastrukturę punktową, w konsekwencji zmieniając kierunki przepływu towarów, np. z Kazachstanu. Skutkiem jest spadek przeładunków w krajach nadbałtyckich (rysunek 19). Taki sam skutek na wolumeny przeładunków w polskich portach mogą mieć opisywane trendy rynkowe, bez oddziaływania administracyjnego. Warto zwrócić uwagę, iż każdy z krajów bałtyckich ma nieco inną dynamikę przeładunków portowych od roku 2014, kiedy Rosja podjęła decyzję o zmianie kierunków transportu na porty rosyjskie⁶⁹.

⁶⁹ Paul Goble (2019), *Russia Shifting Cargo Traffic Away From Baltic Ports to Its Own*, The Jamestown Foundation, <https://jamestown.org/program/russia-shifting-cargo-traffic-away-from-baltic-ports-to-its-own/> [dostęp 08.06.2020 r.].

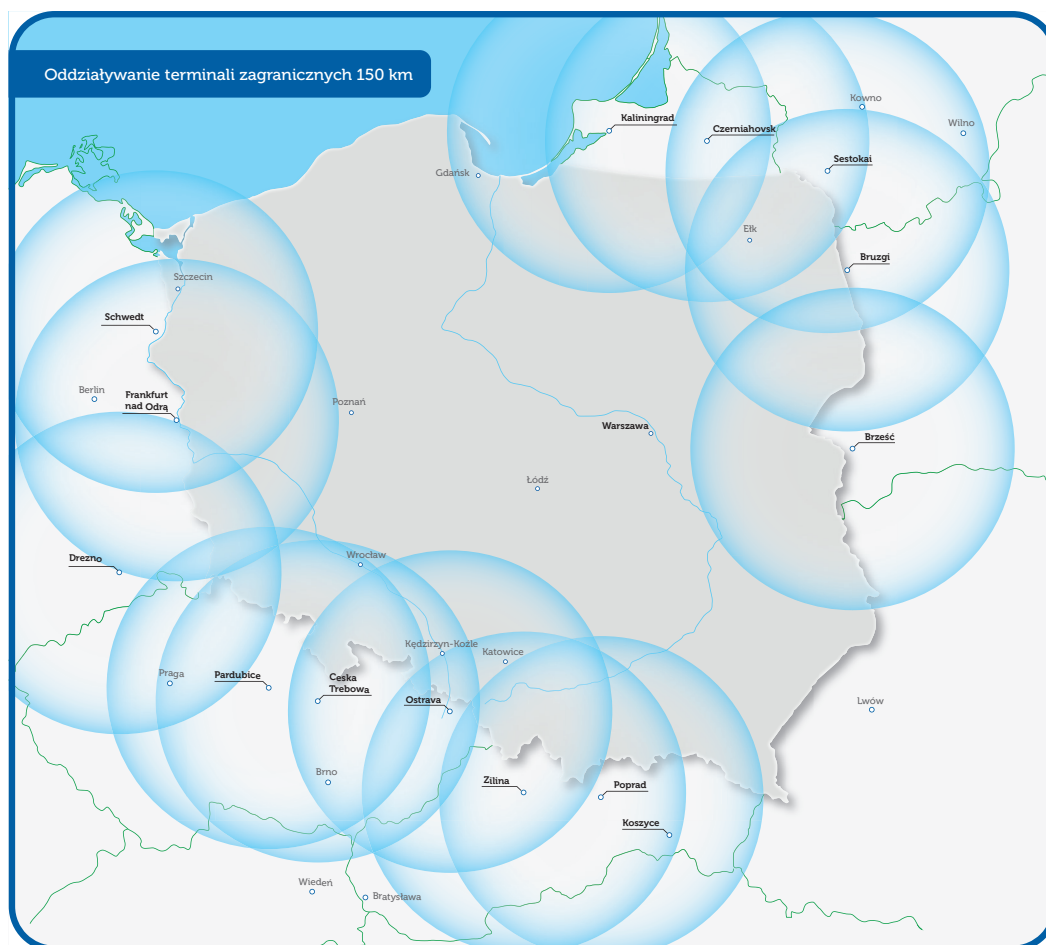


Rysunek 19. Przeładunki w portach krajów bałtyckich tle decyzji Rosji z roku 2014 o przekierowaniu ładunków do portów rosyjskich

Źródło: Eurostat (2017), *Gross weight of goods handled in all ports by direction – annual data*, op. cit.

Zmiany w obszarze przepływów towarów na dużych przestrzeniach mogą być potęgowane przez wspomniany wyżej deficyt infrastruktury punktowej w wymiarach regionalnych i lokalnych. W efekcie w scenariuszu negatywnym polskie porty morskie zostaną portami lokalnymi, a polska infrastruktura punktowa zorientuje się na inne punkty oddziaływania, aby tworzyć z nimi sieć powiązań logistycznych (rysunek 24). Trendy takie, jak budowa silnej infrastruktury punktowej w rejonie oddziaływania Polski, są już widoczne (rysunki 16 i 20).

Przykładami takiego negatywnego oddziaływania są między innymi inwestycje w port w Kłajpedzie i Sestokai przy przeładunkach na Litwę, hub Bruzgi na Białorusi, gdzie przeładowuje się połowa metanolu importowanego do Polski, czy terminale w Brześciu. Przypadek operacji logistycznych związanych z obsługą metanolu jest interesujący. Należy bowiem zauważyć, iż tam, gdzie istnieje infrastruktura, czyli w Szczecinie, metanol jest przeładowywany w Polsce, tam gdzie jej nie ma – granica wschodnia – metanol jest przeładowywany po stronie białoruskiej.

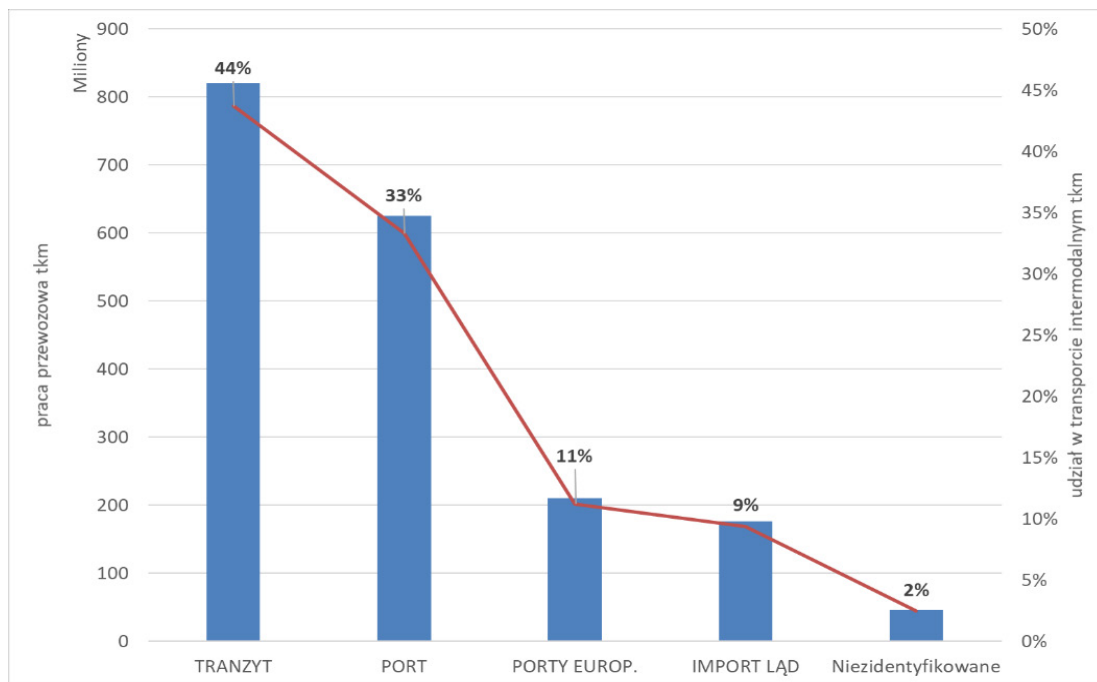


Rysunek 20. Rozwój oddziaływania infrastruktury punktowej – trend negatywny
Źródło: opracowanie własne autorów.

Za południową granicą naszego kraju powstały nowe terminale kontenerowe w Żilinie, Ostrawie i Pardubicach. Bez realnej odpowiedzi w postaci nowoczesnej, polskiej infrastruktury, proces ten oznaczać będzie gospodarczą integrację części terenów Polski z zagraniczną infrastrukturą (rysunek 20) oraz całkowitą utratę możliwych zysków z przeładunków, magazynowania, organizacji i kontroli przepływów ładunków.

**Polska jako kraj
tranzytowy**

Polska postrzegana jest coraz częściej jako kraj tranzytowy. Z perspektywy Unii Europejskiej tranzyt jest procesem istotnym i pożądanym – ułatwia przemieszczanie się towarów, łączy wiele krajów, wykorzystuje atuty wspólnego rynku.



Rysunek 21. Struktura przewozów intermodalnych w Polsce w IV kwartale 2019 roku

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego, Deepwater Container Terminal, stron internetowych terminali oraz danych zebranych przez autorów podczas badań własnych.

Udział tranzytu w transporcie intermodalnym, liczony według pracy przewozowej, wyniósł ponad 44% w IV kwartale 2019 roku (rysunek 21). Jest to największa część transportu intermodalnego w Polsce.

Tymczasem tranzyt jest rzadko opisywany z perspektywy realnych korzyści oraz strat dla ekonomii kraju. Ocena jego wpływu na gospodarkę nie jest jednoznaczna. Każdy przypadek należy rozpatrywać w kontekście zysków i strat, ponoszonych zarówno przez państwa, jak i poszczególne przedsiębiorstwa.

Tranzyt w Niderlandach

W Niderlandach, których porty przeładowują 600 mln ton towarów rocznie (rysunek 12), tranzyt stanowi ok. 15% (90 mln ton)⁷⁰. Celem Holendrów jest oclenie towaru, magazynowanie i dystrybucja, w związku z czym nawet sam przeładunek i tranzyt to za mało. Dobre strony tranzytu w Niderlandach ogniskują się na kumulacji ładunków napędzających port Rotterdam oraz jego sieć połączeń wodnych, morskich i kolejowych⁷¹. Do tego dochodzi potencjalna możliwość kontroli łańcucha wartości, jeśli przeładunek ma miejsce w Rotterdamie. „Z Szanghaju do Władywostoku, a następnie koleją transsyberyjską do Rosji. Niderlandy pozostaną znaczącym graczem logistycznym, ale zagraniczni konkurenci również ewoluują i starają się zrównać lub nawet przewyższyć holenderską logistykę. Obecnie holenderskie węzły logistyczne wyróżniają się, między innymi, swoimi głębokowodnymi portami, dobrymi połączeniami z zapleczem lądowym, jakością i wydajnością. To, czy czynniki te wystarczą, aby utrzymać obecną pozycję lidera w przyszłości, dopiero się okaże”⁷².

Tranzyt w Danii

Z perspektywy Danii tranzyt powinien, tak jak w Niderlandach, obniżyć koszty transportu i rozwijać usługi dodatkowe, np. spedycyjne. Obecnie tranzyt w Danii powoduje także problemy⁷³, jednak członkostwo w Unii Europejskiej i chęć utrzymania dobrych stosunków z sąsiadami (Niemcy, Szwecja) wymagają w tym zakresie ustępstw. Dania stara się wyprowadzać tranzyt z części kraju – dzięki projektowi Ferman Belt⁷⁴ i budowie tunelu podmorskiego, co stanowić ma sensowną alternatywę dla rozbudowy połączeń kolejowych wewnątrz kraju. „Oczekiwany jest wzrost ruchu tranzytowego w nadchodzących dziesięcioleciach, a dochody z niego przyczynią się do finansowania nowej infrastruktury do i z Danii. Dotyczy to połączeń stałych – mostu Great Belt i tunelu Femern Sund Baelt, w których zagraniczne firmy przewozowe poniosą znaczną część finansowania. W związku

⁷⁰ Savelberg F. i inni (2012), *Mobiliteitsbalans 2012*, Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

⁷¹ Knippers B. i inni (2003), *De maatschappelijke betekenis van doorvoer*. TNO Inro rapport 2003-36, TNO, Delft, http://stopwapenhandel.org/sites/stopwapenhandel.org/files/imported/informatie/Doorvoer/De_maatschappelijke_betekenisvan_doorvoer.pdf.

⁷² The Council for the Environment and Infrastructure (2014), *Dutch Logistics 2040 Designed to Last*, https://www.rli.nl/sites/default/files/dutch_logistics_2040_designed_to_last__uk_versie_o.pdf.

⁷³ August Kalb (2012), 34. *Heimtücke Verfolgung von Sozialdemokraten in Flensburg*, KIPDF.COM, https://kipdf.com/34-heimtcke-verfolgung-von-sozialdemokraten-iensburg_5ae2ec1c7f8b9a0a1a8b458d.html, s. 204

⁷⁴ Wikipedia (bd.), *Fehmarn Belt Fixed*, https://en.wikipedia.org/wiki/Fehmarn_Belt_Fixed_Link.

z nadchodzącą budową tunelu Dania musi wykorzystać okazję, aby stać się centrum logistycznym, a nie jedynie »trasą« w drodze do miejsca docelowego. Holenderskie doświadczenia pokazują, że bycie krajem tranzytowym może być cenne, jeśli karty są dobrze zagrane. Status Niderlandów jako kraju tranzytowego oraz właściciela największego portu w Europie, a także jednego z najbardziej wydajnych portów lotniczych, ma samonapędzający się wpływ na znaczenie handlowe holenderskiego sektora transportu⁷⁵.

Projekt Ferman Belt

Warto zaznaczyć, iż Projekt Ferman Belt oznaczać będzie dokończenie dominacji Niemiec w transporcie europejskim do/z Szwecji. W ten sposób może zakończyć się era promów towarowych czy pasażerskich na Bałtyku w transporcie do/z Szwecji. Koszt budowy tunelu to 12 mld euro, przy wsparciu unijnym na poziomie 5–10%⁷⁶. Polska po zakończeniu budowy w roku 2028 prawdopodobnie zrewiduje rolę terminala promowego w Świnoujściu, a na kierunku do Szwecji być może zostanie tylko terminal promowy w Gdyni, z relacją do Sztokholmu. Rozwój sytuacji będzie uzależniony od wielu czynników (m.in. opłat tunelowych i drogowych). Należy mieć jednak świadomość, że brak promów z Niemiec może mieć długofalowo daleko idące skutki, takie jak zamknięcie promowej infrastruktury portowej w Szwecji czy przynajmniej brak inwestycji odtworzeniowych w takie zaplecze.

Tranzyt w Niemczech

Z perspektywy Niemiec tranzyt umożliwi rozwój handlu międzynarodowego, tak ważnego dla gospodarki Niemiec, kumuluje ładunki w niemieckich portach (podobnie jak Rotterdam w Niderlandach), pozwala na kontrolę przepływu strumieni towarowych przez niemieckie przedsiębiorstwa, a stopień zaawansowania logistyki, infrastruktury liniowej i punktowej pozwala osiągnąć ponad 40% przychodów przedsiębiorstw logistycznych z magazynowania i dodatkowych usług. Przy takim poziomie zysków/udziału w przychodach, uzasadnione wydaje się stwierdzenie, że logistyka niemiecka działa w sposób niemal optymalny, tranzyt zaś wspiera jej dalszy rozwój. Przykładem ciągu logistycznego związanego z tranzytem może być przeładunek kontenera z Dalekiego Wschodu w Hamburgu,

⁷⁵ Lars Barfoed (2009), *Freight Transports of the Future*, The Danish Ministry of Transport, <https://www.trm.dk/media/3766/freight-transports-of-the-future.pdf> [dostęp 8.06.2020 r.].

⁷⁶ Wikipedia (bd.), *Fehmarn Belt Fixed*, .op. cit.

procedury celne przeprowadzone przez niemiecką firmę (z siedzibą w Niemczech) oraz przewóz do Austrii, Czech, Węgier czy Polski, często poprzez należący do niemieckiej firmy terminal kontenerowy.

Tranzyt w Austrii

Mimo iż, np. z perspektywy Austriackiego Tyrolu duży ruch tranzytowy obniża jakość życia i w związku z tym są wprowadzane zakazy tranzytu towarowego⁷⁷, większość państw widzi w nim jednak potencjał.

Tranzyt intermodalny w Polsce – potencjał rozwoju

Tranzyt towarów dla państwa tak położonego i na takim szczeblu rozwoju jak Polska, obarczony jest ryzykiem, iż staniemy się tylko drogą (kolejową czy asfaltową) dla towarów z innych państw, bez żadnej wartości dodatkowej, z ponoszonymi kosztami utrzymania infrastruktury⁷⁸ i kosztami środowiskowymi (rysunek 24). Choć z drugiej strony, tranzyt może też być sukcesem – w połączeniu z inną infrastrukturą (rysunek 22 i 23).

Tranzyt intermodalny w Polsce może mieć dwojaki charakter:

- przez porty morskie, w szczególności do krajów importujących towary – scenariusz ten tworzy efekt korzystny, podobny do osiąganego przez Rotterdam;
- tranzyt lądowy kolejną – nie ma efektu bundlingu, kumulacji, nowych sieci połączeń, dodatkowych wolumenów (pociąg to ok. 100 TEU, a statek kontenerowy z Azji to ok. 20 000 TEU).

Nowy Jedwabny Szlak

W ostatnim czasie coraz większego znaczenia nabiera zwiększający się ruch towarów na Nowym Jedwabnym Szlaku. Jedwabny Szlak to projekt tranzytowy przewozów kontenerów z Chin do Niemiec i z powrotem. Polska jest w tej koncepcji przystankiem

⁷⁷ Agnieszka Kulikowska-Wielgus (2020), *Austria zablokowała 2/3 transportu tranzytowego. Niemcy analizują rozszerzenie zakazów w Tyrolu*, Trans.Info, <https://trans.info/pl/austria-zablokowala-transportu-tranzytowego-niemcy-analizuja-rozszerzenie-zakazow-w-tyrolu-170757>.

⁷⁸ Polska nie może w opłatach za transport kolejowy uwzględniać kosztów inwestycji, co wynika z wyroku C-512/10 Trybunału Europejskiego, który stwierdził, że Rzeczpospolita Polska: (1) nie przyjmując środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej, (2) a także umożliwiając, przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone, jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, uchyliła zobowiązaniom, ciążącym na niej odpowiednio na mocy art. 6 ust. 2 i art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r.

dla ok. 25% liczby kontenerów⁷⁹ przewożonych na Zachód, przy czym są to kontenery, które najczęściej zwiększałyby użycie statków morskich przybywających np. do Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego Gdańsk (DCT Gdańsk) z Dalekiego Wschodu, zwiększając *bundling* i przepływ ładunków na tej trasie.

Przewozy kontenerów z/do granicy wschodniej dawniej dotyczyły transportu z/do Rosji, a aktualnie związane są głównie z Jedwabnym Szlakiem. Jest to kierunek kontrolowany przez ścisłą współpracę niemiecko-chińską. Polskie firmy i firmy usytuowane w Polsce pełnią najczęściej rolę poddostawców firm spedycyjnych z innych krajów lub skromnych usługodawców frachtu kolejowego w Polsce. Przewóz kontenerów z Chin przez PKP LHS do Sławkowa organizowany jest we współpracy z firmą należącą do kolei rosyjskich⁸⁰. Rozbudowa infrastruktury przeładunkowej w obwodzie Kaliningradzkim również służy przewozom tranzytowym kontenerów do Niemiec⁸¹.

Jedwabny Szlak stanowi również konkurencję dla polskiej gospodarki, tracimy bowiem atut w postaci czasu dostawy na rynki europejskie w stosunku do transportu morskiego. Potencjalne zyski i straty⁸² z tego traktu komunikacyjnego powinny być również przedmiotem analizy w ramach rozwoju punktowej sieci logistycznej dla obsługi ładunków w Polsce.

Tranzyt to też konieczność utrzymywania przepustowości sieci kolejowej, a odcinek pomiędzy Poznaniem i Rzepinem, na trasie Moskwa – Berlin jest jednym z najbardziej obciążonych w Polsce⁸³ i z punktu widzenia Polski, w pierwszej kolejności winien obsługiwać transport pasażerski, export i import polskich towarów, a tranzyt w ostatnim etapie.

Bieżący rozwój logistyki opiera się na nieustającej konkurencji przepływów pomiędzy krajami i kontynentami. To korytarze transportowe oraz wpływy z podatków importowych i ceł. Wielkość przewozów nie zawsze odzwierciedla jakość i moc logistyki danego państwa. Na logistykę wpływają też systemy podatkowe czy sprawność administracji państwowej. Infrastruktura stwarza jedynie szansę na realizację korzyści wynikających z logistyki i minimalizację ewentualnych strat.

⁷⁹ Jakub Jakóbowski, Konrad Popławski, Marcin Kaczmarski (2018), *The Silk Railroad. The EU-China Rail Connections: Background, Actors, Interests*, OSW, Warszawa, https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/studies_72_silk-railroad_net.pdf [dostęp 8.06.2020 r.].

⁸⁰ LHS (2018), *Pierwszy transport do Chin trasą transkaspijską*, <https://lhs.com.pl/pl/wydarzenia/408> [dostęp 8.06.2020 r.].

⁸¹ Jana Pierregaud (2019), *Analysis of the potential of the development of rail container transport market in Poland*, European Commission, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/report_pl_rail_container_transport_en.pdf [dostęp 8.06.2020 r.].

⁸² Ibidem.

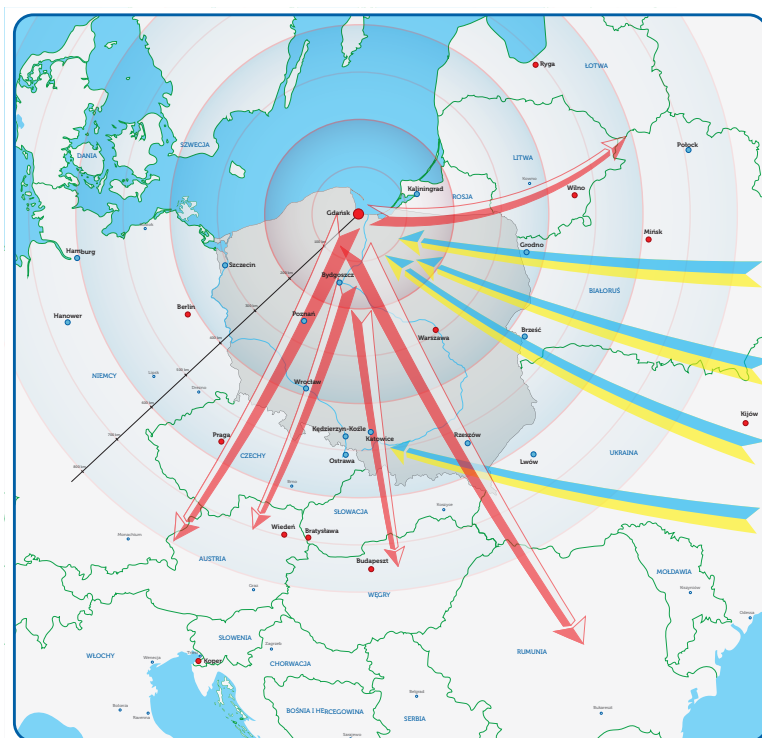
⁸³ Patrz: Michał Pyzik i in. (2018), *Kolejowy Model Towarowy – model ruchu na potrzeby PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.*, „Transport Miejski i Regionalny” nr 6, http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-2d25b978-c7b-9-458c-bdaf-f35e48cdb82a/c/TMiR_6_2018_Kaczorek.pdf [dostęp 8.06.2020 r.].

Trendy rozwoju logistyki w Polsce

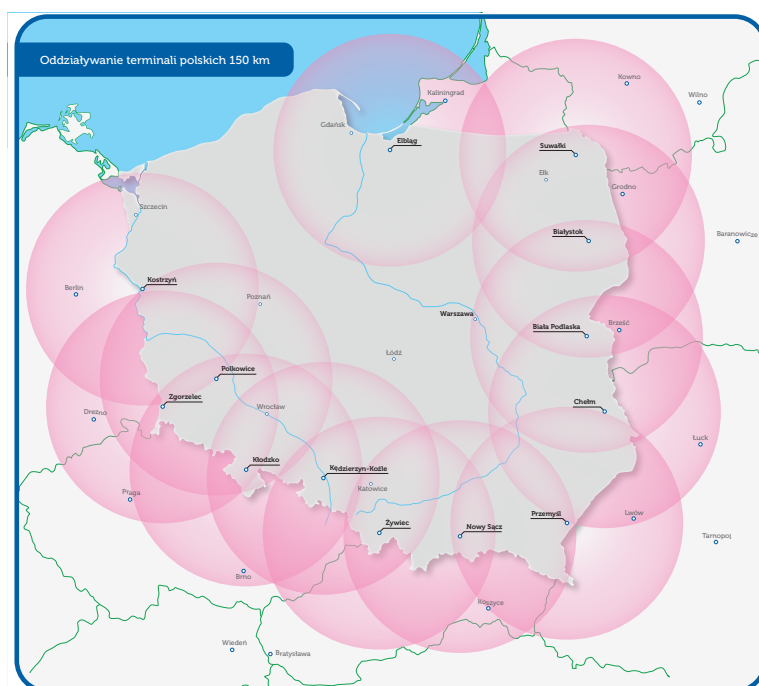
Polska, wraz z istniejącą i potencjalną infrastrukturą punktową, może zawalczyć o swoje miejsce na mapie logistycznej Europy. Trendy są dwojakiego rodzaju. Pierwszy jest pozytywny (rysunek 22), z centralną pozycją Gdańska jako hubu środkowoeuropejskiego wzmocnionego przez silnie oddziałujące, polskie terminale lokalne – przykładowe pozycjonowanie takich terminali przedstawiono na rysunku 23. Taki pozytywny trend (rysunki 22 i 23) oznaczałby ogromnej skali inwestycje w polską infrastrukturę punktową (m.in. magazynowo-przeładunkową) dla różnych rodzajów ładunków, która spełniać będzie wysokie wymagania jakościowe oraz techniczne. Należy też zauważyć, iż kraje Europy Zachodniej inwestowały w różnego rodzaju infrastrukturę magazynową i przeładunkową od dziesiątków lat. Natomiast towary skonteneryzowane to mniejsza część tych przeładunków. W najbardziej rozwiniętych Niderlandach kontenery to 20% przeładunków w portach⁸⁴.

Celem dla Polski powinny być obecnie inwestycje skoncentrowane na potencjale tworzenia łańcuchów logistycznych i zatrzymanie jak największej części ich obsługi logistycznej w kraju, z uwzględnieniem rozwoju regionalnego i lokalnego. Ambicją jest stopniowe przejęcie funkcji magazynowych i przeładunkowych dla krajów sąsiadujących – zwłaszcza Ukrainy (rysunek 22). Oparcie zarządzania infrastrukturą o niezależnych operatorów może pozwolić na koncentrację ładunków i generowanie dodatkowych przychodów. Doświadczenie wskazuje, iż mogą tego dokonać jedynie podmioty prywatne, państwo może i powinno istnieć w tym procesie, ale tylko jako uzupełnienie tego typu działań. Dla Gdańska / Gdyni oznacza to być może nawet podwojenie przeładunków, a na pewno podwojenie w poszczególnych segmentach, takich jak kontenery czy produkty roślinne. Dla Polski regionalnej to droga rozwoju oparta o wymianę towarów z zagranicą.

⁸⁴ CBS (2018), *Traffic growth in ports driven by container sector*, <https://www.cbs.nl/en-gb/news/2018/24/traffic-growth-in-ports-driven-by-container-sector> [dostęp 8.06.2020 r.].

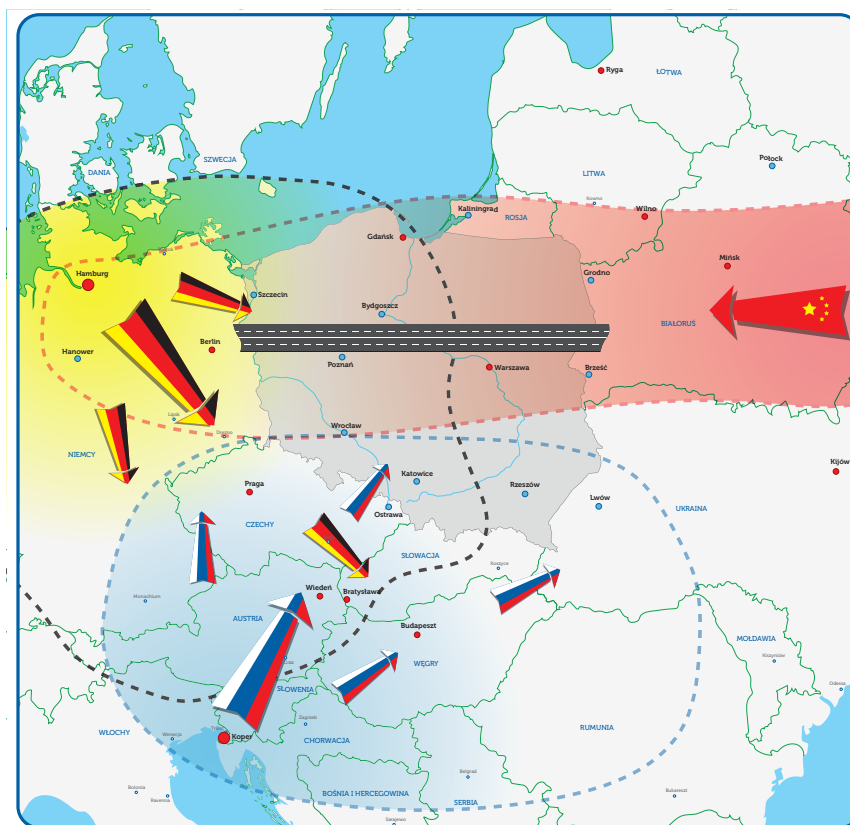


Rysunek 22. Gdańsk jako hub środkowoeuropejski
Źródło: opracowanie własne autorów.



Rysunek 23. Przykładowe pozycjonowanie sieci terminali i ich oddziaływanie
Źródło: opracowanie własne autorów.

Drugi rodzaj trendu, z jakim mamy styczność w Europie Środkowej, jest dla Polski negatywny. W przypadku jego realizacji Gdańsk zostanie portem lokalnym, zamkniętym do obsługi wąskiego pasa Polski (rysunek 24). Rozrost portu będzie oparty wyłącznie o naturalny rozwój konteneryzacji na rynku lokalnym. Inwestycje infrastrukturalne poza granicami Polski wzmocnią rolę portów sąsiadujących, co w połączeniu z istniejącą blokadą inwestycji infrastrukturalnych w Polsce (por. podrozdział w niniejszym raporcie: Terminal Przeładunkowy w Kędzierzynie-Koźlu. Studium przypadku) będzie wzmacniało właśnie taki trend.



Rysunek 24. Oddziaływanie przepływów logistycznych w Polsce przy realizacji trendu negatywnego
Źródło: opracowanie własne autorów.

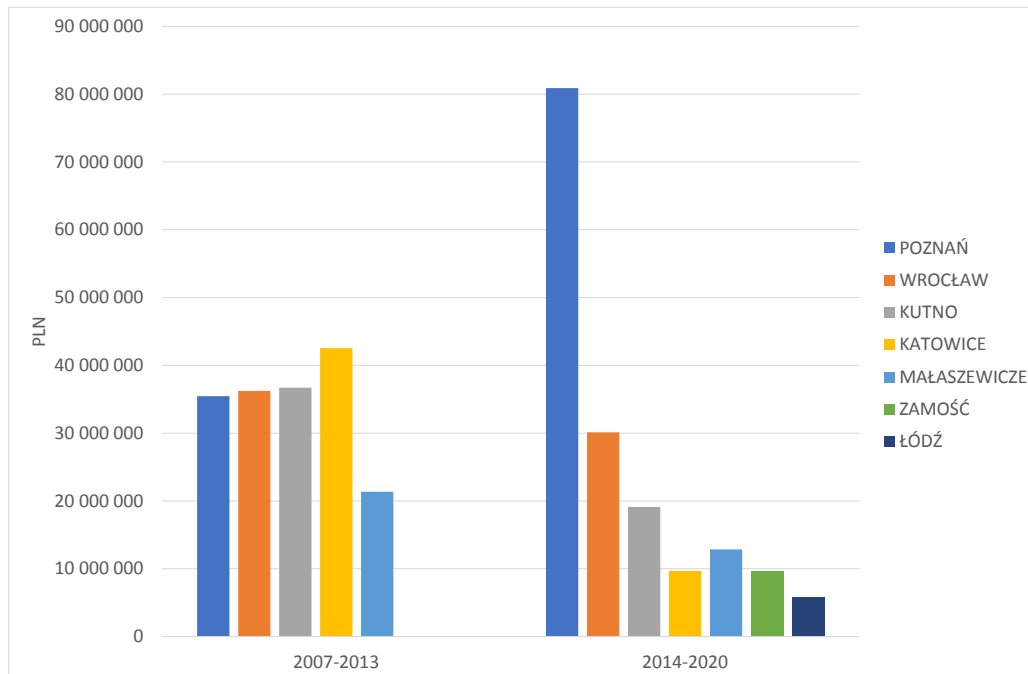
Rola państwa w rozwoju nowoczesnej infrastruktury logistycznej w Polsce

Liczba kontenerów obsługiwanych w kraju nie pozwalała w przeszłości na rozwój terminali intermodalnych ze względu na niski stopień konteneryzacji Polski, dlatego m.in. państwo zdecydowało się na program dotacji dla transportu intermodalnego w postaci programów dofinansowujących do terminali kontenerowych.

Dotacje do terminali intermodalnych

Dotacje do terminali intermodalnych były i są realizowane w wielu państwach europejskich. W Polsce terminale finansowano z różnych programów związanych z funduszami. Kluczowe pod względem wielkości były programy: działanie 7.4. oraz 3.2., w dwóch okresach realizacji budżetów unijnych 2007-2013 oraz 2014-2020. Opierały się na dofinansowaniu w wysokości do 30 i 50% kosztów kwalifikowanych budowy / rozbudowy terminala kontenerowego. W sumie wartość przyznanych dotacji na terminale kontenerowe w ciągu 9 lat miała wynieść ponad 690 mln złotych⁸⁵ (rysunek 25). Te programy zmieniły istotnie jakość polskiego rynku intermodalnego. Powstała wysokiej jakości infrastruktura, z potencjałem na obsługę przyszłych ładunków kontenerowych.

Podobny program tego rodzaju jest realizowany dziś w Niemczech, który przewiduje 500 mln euro całości wsparcia w tym programie do 2021 roku, i do 80 proc. dotacji dla wartości poszczególnych inwestycji.

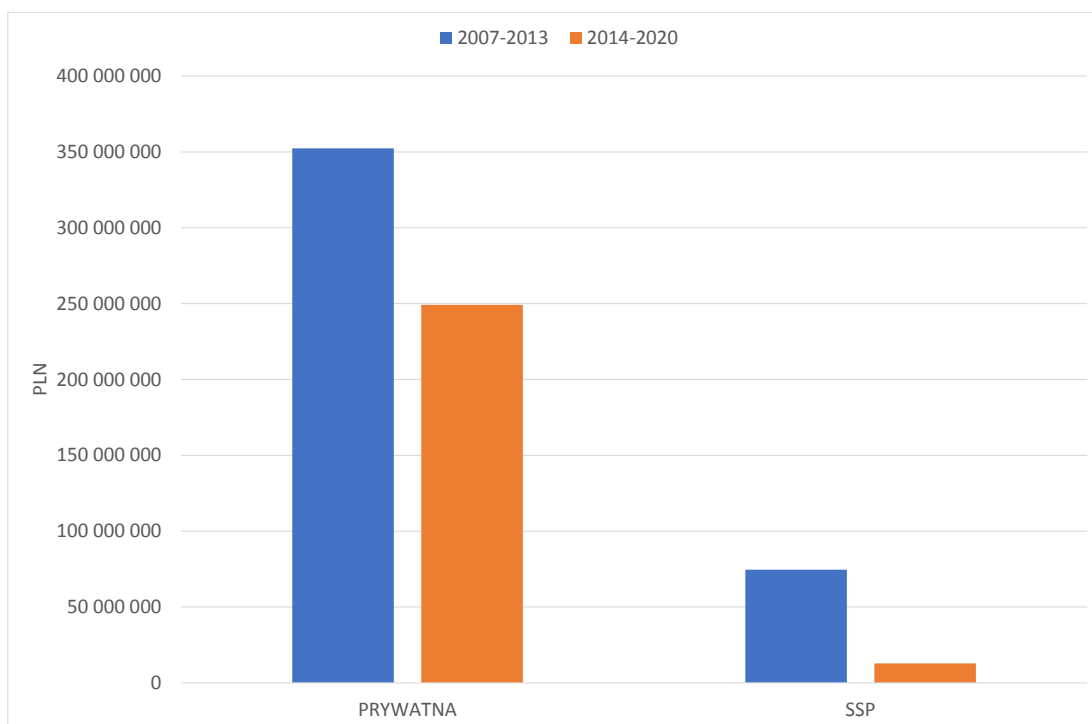


Rysunek 25. Dotacje UE na lądowe terminale intermodalne w programach 7.4. oraz 3.2. Lokalizacja terminala w promieniu do 40 km od wymienionego miasta (bez portów morskich i Szczecina)

Źródło: opracowanie własne autorów na podstawie danych uzyskanych z Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

⁸⁵ W tym porty morskie – finansowane również z tego programu.

Inwestycje finansowane z funduszy unijnych w ramach programów 7.4. i 3.2. w lądowe terminale intermodalne zostały skoncentrowane w czterech miejscach w Polsce⁸⁶. O ich lokalizacji decydowali inwestorzy, kierując się celami swoich organizacji i strategią zdobycia rynku. Rząd naszego kraju nie brał udziału (aktualizacja listy rankingowej jest z 2020 roku) w tym procesie decyzyjnym, przez co stracił kontrolę nad rozmieszczeniem poszczególnych terminali w sieci logistycznej kraju. Na uwagę zasługuje również fakt, iż inwestycje finansowane w ramach obu programów dotyczyły przede wszystkim inwestycji zlokalizowanych w tych samych lokalizacjach (rysunek 25).



Rysunek 26. Wykorzystanie dotacji z programów UE 7.4 i 3.2. na budowę i rozbudowę terminali intermodalnych przez firmy prywatne oraz Spółki Skarbu Państwa (SSP).

Źródło: opracowanie własne autorów na podstawie danych CUPT oraz Katarzyna Kapczyńska, *Łódź zagłębiam kolejowych terminali*, „Puls Biznesu”, <https://www.pb.pl/lodz-zaglebiem-kolejowych-terminali-855563> [dostęp 8.06.2020 r.].

⁸⁶ Pominięto inwestycje w portach morskich i w Szczecinie.

**Brak aktywnego
uczestnictwa
państwa w rozwoju
infrastruktury
logistycznej****Inicjatywy
prywatnych
inwestorów
w rozwoju
sieci terminali
kontenerowych**

Pomimo deklaracji kolejnych ekip rządzących dotyczących konieczności zwiększenia konkurencyjności polskich usług logistycznych, w tym rozwoju infrastruktury punktowej, która mogłaby przejąć obsługę ładunków w międzynarodowych łańcuchach dostaw, państwo nie uczestniczyło aktywnie w tym procesie (rysunek 26). Większość inwestycji dotyczących budowy i rozwoju terminali kontenerowych w Polsce, która miała miejsce w latach 2007-2020, realizowana była przez prywatne podmioty gospodarcze. W latach 2014-2020 podmioty państwowe były jeszcze mniej aktywne w zakresie konsumpcji środków unijnych na rozbudowę terminali kontenerowych, niż w latach 2007-2013 (rysunek 26).

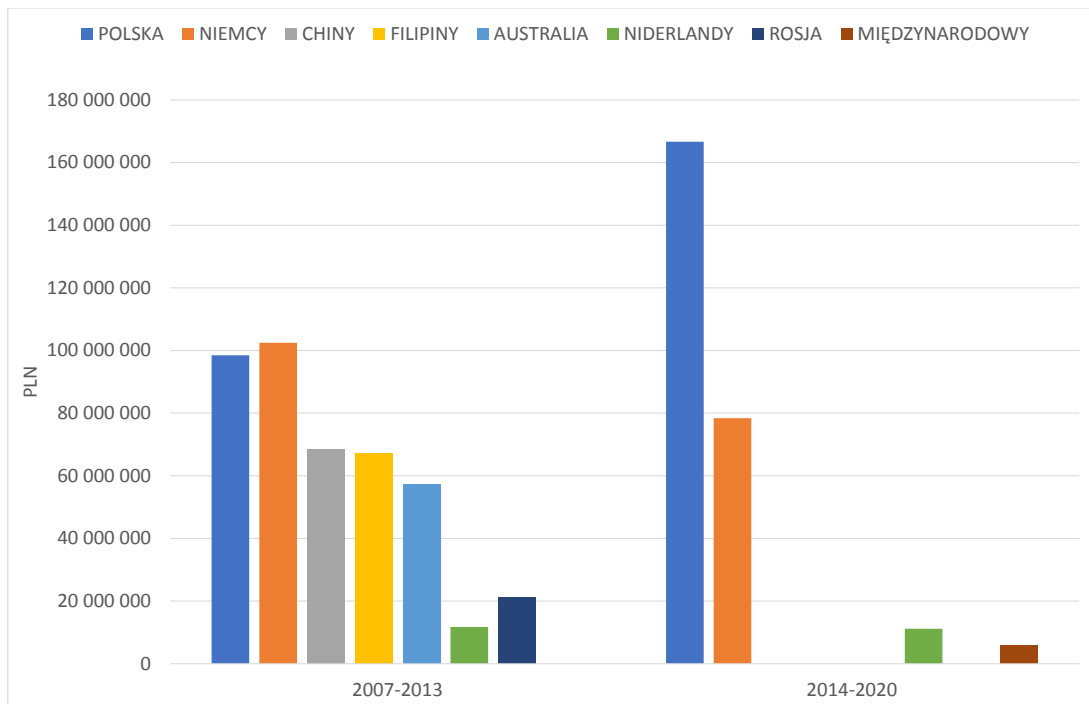
Państwo polskie w zakresie terminali kontenerowych oddało inicjatywę firmom prywatnym. Warto podkreślić, że jest to bardzo słuszny kierunek. Firmy prywatne, mając na celu długoterminowe zyski, są mniej podatne na lobbging i zastępują instytucje państwowe w wykorzystywaniu potencjału logistyki. Doświadczenie polskie wskazuje, iż tylko sektor prywatny jest w stanie szybko i wyprzedzająco zareagować na potrzeby kraju. Powstanie największego czynnika zmiany trendów logistycznych w regionie Bałtyku, w transporcie intermodalnym – Deepwater Container Terminal (DCT) w Gdańsku (początek 2006 roku) – było możliwe tylko dzięki zaangażowaniu kapitału funduszy inwestycyjnych, w oparciu o kapitał międzynarodowy⁸⁷. To największy sukces Polski w transporcie intermodalnym w historii. Dziś dla naszego kraju generuje 2 miliardy euro rocznie⁸⁸. DCT w roku 2019 za 5 miliardów złotych został sprzedany m.in. państwu polskiemu (PFR 30%)⁸⁹. Dla porównania wartość portu Rotterdam to 22 miliardy euro⁹⁰. Budowa DCT zmieniła pozycję oraz szanse na poprawę logistycznej pozycji Polski na tle krajów europejskich w segmencie transportu. Powstała realna konkurencja wobec portów krajów sąsiadujących.

⁸⁷ Macquarie Infrastructure and Real Assets (2019), *DCT Gdansk. Developing an important link in global supply chains*, <https://www.mirafunds.com/au/en/our-insights/case-studies/dct-gdansk.html> [dostęp 8.06.2020 r.].

⁸⁸ Ibidem.

⁸⁹ Reuters (2019), *Macquarie agrees \$1.3 billion sale of Poland's Gdansk port terminal*, <https://www.reuters.com/article/us-macquarie-bnk-divestiture-ports/macquarie-agrees-1-3-billion-sale-of-polands-gdansk-port-terminal-idUSKCN1R0r1j6> [dostęp 8.06.2020 r.].

⁹⁰ Frans van Den Bosch i inni (2011), *The strategic value of the Port of Rotterdam for the international competitiveness of the Netherlands: A first exploration*, Rotterdam School of Management (RSM), Erasmus University Rotterdam, https://www.researchgate.net/publication/277012956_The_strategic_value_of_the_Port_of_Rotterdam_for_the_international_competitiveness_of_the_Netherlands_A_first_exploration/link/555e60a508ae86c06b5f39cd/download [dostęp 8.06.2020 r.].



Rysunek 27. Struktura kraju pochodzenia kapitału firm otrzymujących dotacje na budowę terminali intermodalnych (w Polsce) wg kwoty dotacji, ze wskazaniem siedziby spółek-matek lub udziałowców.

Źródło: opracowanie własne autorów na podstawie danych uzyskanych z Centrum Unijnych Projektów Transportowych i Krajowego Rejestru Sądowego.

Brak ingerencji państwa w strukturę kapitałową i pochodzenie kapitału

Instytucje państwowe nie ingerowały również w strukturę kapitałową inwestorów oraz pochodzenie kapitału (rysunek 27). Brak ingerencji i aktywności rządu wobec infrastruktury punktowej w przypadku terminali kontenerowych potwierdza także polityka prowadzona wobec portów śródlądowych, a ostatnim przykładem jest likwidacja infrastruktury punktowej, która znika z naszego krajobrazu⁹¹. Tak stało się z większością portów śródlądowych, a w listopadzie 2019 roku z portem miejskim we Wrocławiu⁹², który w ciągu kilku lat zmienił swój charakter z przemysłowego na deweloperski.

⁹¹ Włodzimierz Rydzkowski, Ryszard Rolbiecki (2005), *Możliwości rozwoju portów śródlądowych w Polsce jako centrów logistycznych*, „LogForum” tom 1, nr 2, https://www.logforum.net/vol1/issue2/no4/4_1_2_05.html [dostęp 8.05.2020 r.].

⁹² Mariusz Bartodziej (2019), *Wrocław: OT Logistics znalazł chętnego na zabytkowy port miejski na Kleczkowie*, „Investmap”, <https://investmap.pl/wroclaw-ot-logistics-znalazl-chetnego-na-zabytkowy-port-miejski-na-kleczkowie.a146432> [dostęp 8.06.2020 r.].

Dotacje rozwiązały problem jakości infrastruktury w centrum kraju i najważniejszych ośrodkach przemysłowych (rysunek 25), przy tym w dużym stopniu zostały skierowane do firm nie będących niezależnymi operatorami terminali, ale do przewoźników kolejowych i operatorów intermodalnych, którym terminal służy do wypełnienia całej sieci intermodalnej. W łańcuchu dostaw funkcjonowanie wielu operatorów niezależnych terminali poprawia konkurencję oraz dynamizuje rozwój przeładunków, bazy klientów czy innowacji.

Potrzeba kompleksowych rozwiązań w zakresie planowania sieci terminali przeładunkowych

Doświadczenia europejskie wskazują na potrzebę kompleksowości rozwiązań w zakresie planowania miejsc powstania terminali przeładunkowych. Dotyczy to zarówno tworzenia terminali niezależnych (zarządzanych przez niezależne podmioty), jak i powiązań portów, przewoźników czy państwa z operowaniem terminalami. Każde rozwiązanie posiada cechy charakterystyczne – jeśli terminal należy do operatora portu europejskiego, jak np. Poznań Gądki (rysunek 18), to nie będzie rozwijał transportu do portów polskich, jeśli zaś terminal znajduje się w sieci połączeń operatora i przewoźnika, jak np. PCC Intermodal, to nie będzie zainteresowany dopuszczaniem innych operatorów i przewoźników na swoje terminale. Podobnie wygląda rola i charakter działań instytucji państwowych w terminalach lądowych oraz ich obsłudze⁹³. Różnorodność rozwiązań pozwala maksymalnie wykorzystać potencjał logistyczny regionu i kraju.

Ulga intermodalna

Aktualny system powszechnego wsparcia transportu intermodalnego do przewozów kolejowych w Polsce to tzw. ulga intermodalna, która z racji swojej konstrukcji wspiera przewozy na znaczne odległości, z dużą pracą przewozową. Ulga intermodalna funkcjonowała już przed rokiem 2010 w postaci niskich stawek dostępu do infrastruktury kolejowej dla pociągów intermodalnych. Znaczenie dopłat do przewozów kolejowych z punktu rozwoju polskiego transportu intermodalnego, jest marginalne. Głównym argumentem potwierdzającym tę konstatację są lata 2009/2010, kiedy koszty dostępu do infrastruktury wzrosły rok do roku o 300%, a w tym samym czasie przewozy intermodalne wzrosły również o 30%. Przewrotnie można skonstatować, iż wzrost kosztów spowodował wzrost

⁹³ Jason Monios (2011), *The role of inland terminal development in the hinterland access strategies of Spanish ports*, "Research in Transportation Economics" Vol. 33 (1), DOI: 10.1016/j.retrec.2011.08.007 [dostęp 8.06.2020 r.].

przewozów. W rzeczywistości dowodzi to, iż aktualny poziom stawek dostępu do infrastruktury ma niewielkie znaczenie w całym, bardzo długim, intermodalnym łańcuchu logistycznym.

Na ulgę intermodalną w roku 2016 wydano 26 mln złotych⁹⁴. W roku 2019 przewozy wzrosły o 56%, czyli ok. 40 mln zł wyniosły wydatki na promocję transportu intermodalnego; z czego niemal 50% na tranzyt (rysunek 21), którego główne zadanie to przewożenie chińskich towarów do Niemiec oraz koreańskich samochodów ze Słowacji do Rosji. Ten kierunek wsparcia wymaga szczegółowych i krytycznych analiz z punktu widzenia korzyści państwa⁹⁵. Na przestrzeni dekady struktura polskiego transportu zmieniła się znacząco, udział polskich portów w przewozach intermodalnych wzrósł w stosunku do roku 2011 z 23 do 33%⁹⁶.

Luka w polskiej sieci terminali przeładunkowych

Infrastruktura punktowa zapewnia przewagę logistyczną, zatrzymuje ładunki, ułatwia przejście kontroli nad logistyką towaru, ale działa to sprawnie jedynie przy dobrze zaplanowanej infrastrukturze wysokiej jakości. Niewielkie terminale przeładunkowe nie mają wpływu na rozwój logistyki w kraju. Tylko nowoczesna i rozbudowana infrastruktura punktowa o charakterze ponadregionalnym, przekraczająca aktualne wykorzystanie potencjału regionu, stwarza potencjał na przyszłość. Tylko tego rodzaju infrastruktura ma kluczowe znaczenie we wzmocnieniu konkurencyjności polskiej sieci logistycznej. **Obserwowany obecnie trend w Europie wskazuje, że centra huby intermodalne coraz prędniej rozwijają się, natomiast niewielkie terminale tracą swoje znaczenie w globalnej sieci połączeń⁹⁷.**

Aktualny stan polskiej infrastruktury punktowej, a przede wszystkim jej brak w wybranych regionach kraju (rysunek 15), to hamulec blokujący polską gospodarkę. Brak planów i blokowanie rozwoju firm prywatnych w zakresie infrastruktury punktowej stanowi powtarzanie błędów pierwszego planu w zakresie koncentracji inwestycji

⁹⁴ PKP Polskie Linie Kolejowe SA (2017), *Transport intermodalny – integracja przewozów światowych*, prezentacja konferencyjna PKP Polskich Linii Kolejowych SA, Nadarzyn, 22 marca, <http://intermodal-poland.com/images/pliki/prezentacje/ZmudaW.pdf> [dostęp 8.06.2020 r.].

⁹⁵ Smart Freight Europe (2014), *10 lat wsparcia podatków dla transportu intermodalnego*, salon24.pl, <https://www.salon24.pl/u/smart-freight-europe/578416,10-lat-wsparcia-podatnikow-dla-transportu-intermodalnego,2>.

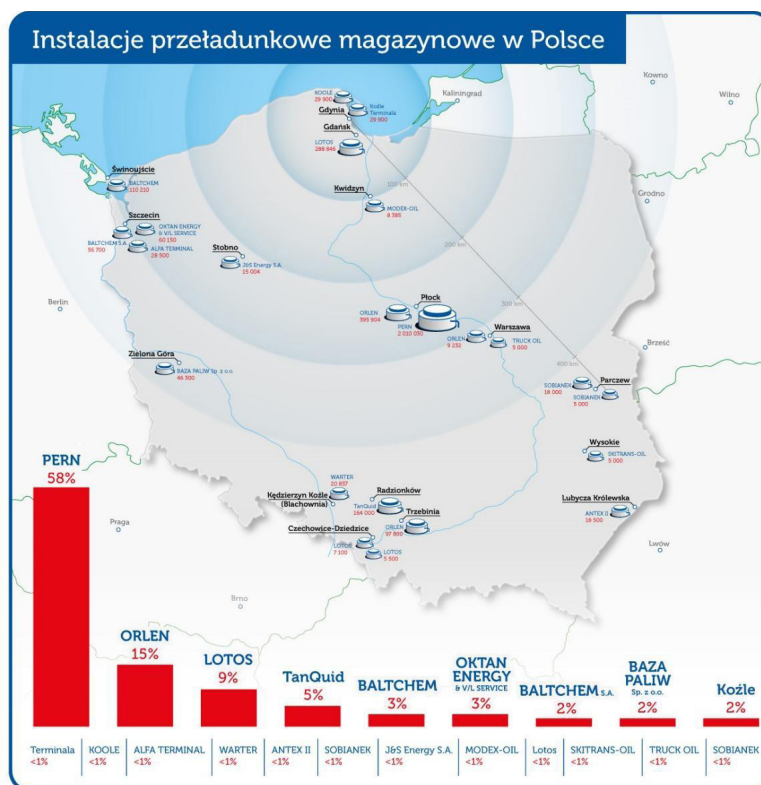
⁹⁶ Urząd Transportu Kolejowego (2012), *Analiza Rynku Kolejowych Przewozów Intermodalnych*, <https://utk.gov.pl/download/1/3306/Analizarynkukolejowychprzewozowintermodalnych.pdf> [dostęp 8.06.2020 r.].

⁹⁷ Majorie van Leijen (2019), *Small inland terminals lose traffic to large European hubs*, RailFreight.com, <https://www.railfreight.com/intermodal/2019/03/12/small-inland-terminals-lose-traffic-to-large-european-hubs/> [dostęp 8.06.2020 r.].

terminalowych. Polska posiada lukę w sieci terminali, przede wszystkim nie w kontekście gęstości terminali, ale ich jakości oraz położenia (co nie wyklucza, że terminali powinno być więcej).

Propozycję uzupełnienia aktualnej sieci, zawierającej przykładowe terminale w Kostrzynie, Kędzierzynie-Koźlu czy Suwałkach, przedstawiono na mapie (rysunek 23). Przy aktualnym rozmieszczeniu nowoczesnej infrastruktury niezbędna wydaje się budowa sieci terminali w takich regionach kraju, które w dłuższym horyzoncie czasowym gwarantują czy stymulują korektę łańcuchów logistycznych (na polskie porty) i generację dodatkowych przychodów. W tym celu niezbędny jest potencjał przeładunkowy oraz zaplecze magazynowe terminali przekraczający znacznie aktualne potrzeby logistyczne. Polska potrzebuje kompleksowej logistyki w obsłudze infrastruktury punktowej, co oznacza niezbędne już dziś duże inwestycje w pełne pokrycie przyszłego, potencjalnego zapotrzebowania na usługi przeładunkowe i logistyczne.

Terminale paliwowe w Polsce i Europie – charakterystyka i rola podmiotów niezależnych



Rysunek 28. Infrastruktura magazynowo-przeładunkowa paliw płynnych

Źródło: opracowanie własne autorów na podstawie: Urząd Regulacji Energetyki (bd.), *Rejestry i wykazy. Instalacje magazynowania*, <https://rejestr.ure.gov.pl/i/11>.

Zmiana struktury dostaw ropy naftowej w Polsce

Lata 2017–2019 stały w Polsce pod znakiem zmiany struktury dostaw ropy naftowej, związanej ze zmianą ich kierunku. Procesem zauważalnym jest zmniejszający się udział surowca pochodzącego ze wschodu – ropy REBKO, która jednak stale zachowuje pozycję dominującą z racji istniejącej infrastruktury przesyłowej oraz dostosowania technologicznego krajowych rafinerii. Daje się jednak zauważyć rosnący udział surowca importowanego z innych kierunków – Arabii Saudyjskiej, Nigerii, Angoli, Norwegii i USA. W roku 2019 zaimportowano do Polski około 18,4 mln ton ropy REBKO. Stanowiło to wyraźny regres w porównaniu z rokiem poprzednim (około 21 mln ton)⁹⁸ – to spadek o około dziewięć punktów procentowych w stosunku do roku 2018 (67% całości). Problemem okazało się zanieczyszczenie importowanej ze Wschodu ropy, co przyspieszyło proces zmian. Jednakże nie oznacza to jeszcze trwałej zmiany na rynku. Po usunięciu awarii dostawy rosyjskiej ropy są realizowane bez zakłóceń, a Rosja pozostaje największym dostawcą tego surowca do naszego kraju. Należy jednak podkreślić, że wszystko wskazuje na to, iż dywersyfikacja dostaw będzie ulegać dalszemu pogłębieniu, o ile nie pojawią się w najbliższym czasie istotne przeszkody geopolityczne.

Realizowana obecnie (lato 2020 roku) fuzja PKN Orlen i Grupy Lotos nie znalazła jeszcze odzwierciedlenia w logistyce paliwowej, a jej przyszłe skutki w strukturze logistycznej trudne są obecnie do prognozowania.

Wzmocnienie kontroli fiskalnej w handlu paliwami płynnymi

Obserwowane w ostatnich 5 latach wzmocnienie kontroli fiskalnej w zakresie handlu paliwami płynnymi zaowocowało zwiększeniem liczby produktów przechodzących przez terminale paliwowe (zazwyczaj nie uczestniczące w obrocie nielegalnym). W połączeniu ze stabilnie rosnącym popytem na paliwa (+4%) spowodowało to wzrost wykorzystania krajowych magazynów paliwowych oraz obserwowany obecnie proces wyczerpywania się krajowych objętości magazynowych, które kilka lat temu wydawały się mieć bezpieczne nadwyżki w tym zakresie. Sytuacja ta wymusza przyspieszenie inwestycji w nowe pojemności magazynowe, co jest między innymi sygnalizowane przez krajowego potentata na tym

⁹⁸ Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (2020), *Przemysł i handel naftowy 2019 – Raport Roczny*, <http://www.popin.pl/raporty2.php>, s. 18 [dostęp 8.06.2020 r.].

rynku – PERN SA⁹⁹. Dodatkowym, czynnikiem wzmacniającym ten trend, jest raportowane w latach 2018 i 2019 niemal całkowite wykorzystanie krajowych mocy rafineryjnych związanych z przerobem ropy naftowej, zarówno przez PKN Orlen, jak i Grupę Lotos¹⁰⁰.

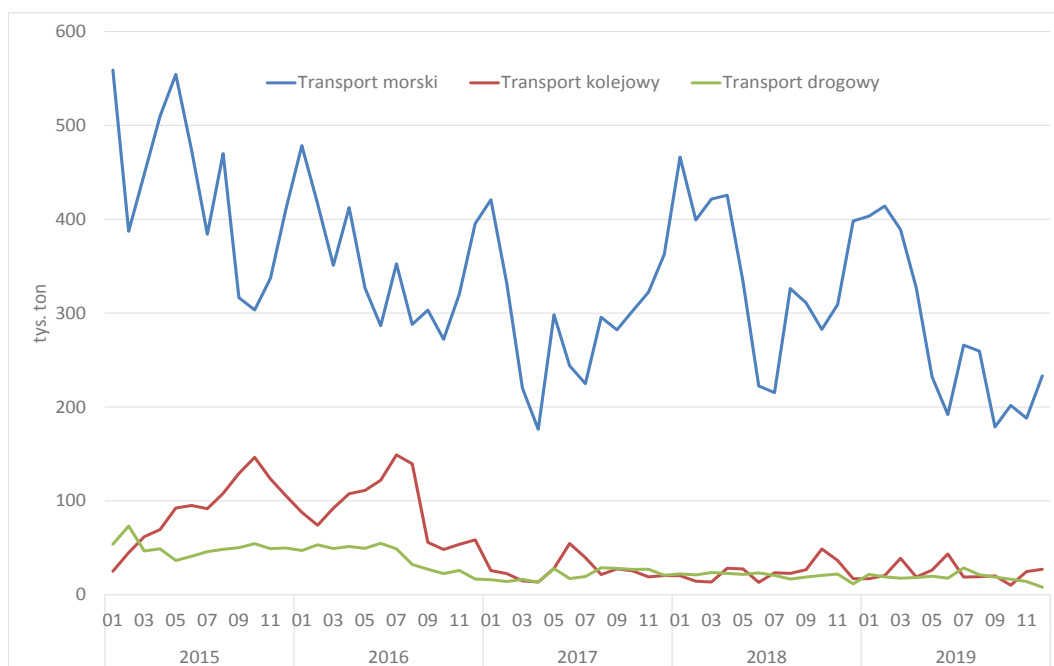
Import i eksport paliw płynnych

Oznacza to potrzebę zwiększenia dostaw zagranicznych. Import stanowi także sposób na uzupełnienie niezaspokojonych przez krajowych producentów potrzeb rynkowych (np. na olej napędowy i gaz LPG). Wraz z rosnącym zużyciem paliw płynnych rośnie jednocześnie wolumen magazynów niezbędnych do utrzymywania rezerw obowiązkowych, zarówno u przedsiębiorców, jak Agencji Rezerw Materiałowych (która wykorzystuje wynajmowane objętości magazynowe) oraz wyłączenie coraz to większej objętości z zastosowań komercyjnych, pogłębiające ten niekorzystny trend. Z drugiej strony oznacza to korzystną koniunkturę dla nowych inwestycji terminali magazynowo-przeładunkowych w perspektywie najbliższej dekady. Należy jednakże mieć świadomość, iż w dłuższym okresie mogą pojawić się ryzyka zmniejszające popyt na paliwa płynne, związane ze spodziewanym zwiększeniem udziału w transporcie samochodowym pojazdów z napędem alternatywnym.

Trzeba tu dodać, iż import i eksport produktów płynnych w naszym kraju ma miejsce niezależnie od tego, czy infrastruktura obsługująca tego typu przepływy znajduje się w Polsce, czy też za granicą. Poniższe rysunki obrazują miesięczne przepływy paliwa w eksporcie i imporcie na przestrzeni kilku ostatnich lat.

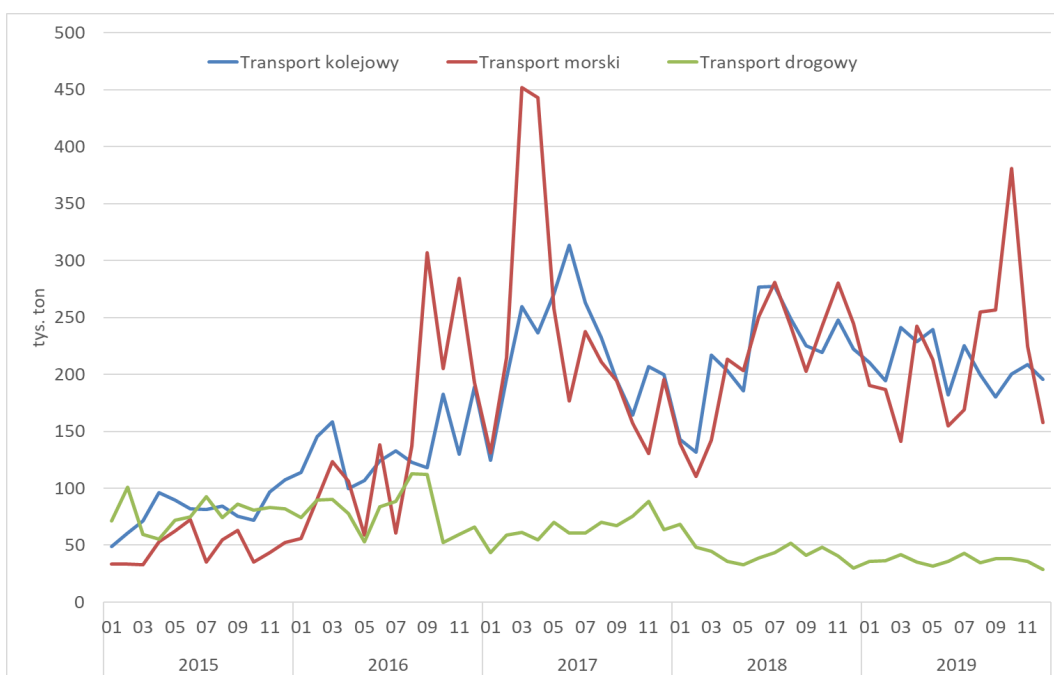
⁹⁹ Pern.pl (2019), *PERN w 2020 roku: inwestycje i remonty za ponad miliard złotych*, <https://pern.pl/pern-w-2020-roku-inwestycje-i-remonty-za-ponad-miliard-zlotych/>.

¹⁰⁰ Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (2020), *Przemysł i handel naftowy 2019 – Raport Roczny*, op. cit.



Rysunek 29. Struktura miesięcznego eksportu paliw z Polski – w podziale na środki transportu

Źródło: opracowanie własne autorów na podstawie danych uzyskanych z Ministerstwa Finansów i administracji celnej (pismo nr 1401-ICB.070.343.2020.3 Dyrektora Izby Administracji Skarbowej w Warszawie z 12 maja 2020 r. do Fundacji Inicjatyw Bezpieczeństwo-Rozwój-Energia).



Rysunek 30. Struktura miesięcznego importu paliw do Polski – w podziale na środki transportu

Źródło: opracowanie własne autorów na podstawie danych uzyskanych z Ministerstwa Finansów i administracji celnej (ibidem).

Rynek instalacji magazynowo-przeładunkowych dla paliw płynnych

Rynek instalacji magazynowo-przeładunkowych (rysunek 28) jest w chwili obecnej zdominowany przez podmioty państwowe, z których pierwsze trzy (PERN, ORLEN i Lotos), dysponują ponad 80% udziałem w rynku magazynów naziemnych (bez kawern). Biorąc pod uwagę wykorzystywane niemal w całości możliwości przerobowe polskich rafinerii, w najbliższych latach należy spodziewać się wzrostu importu produktów gotowych (olej napędowy, benzyna samochodowa) bezpośrednio od dostawców zagranicznych. Obserwowany w ostatnich latach proces dywersyfikacji dostaw ropy naftowej i częściowo produktów gotowych spowodował maksymalizację wykorzystania dotychczasowej infrastruktury przeładunkowej, obsługującej alternatywnie w stosunku do rosyjskiego kierunku importu (Naftoport Gdańsk). Było to szczególnie widoczne w roku 2019, w związku z zanieczyszczeniami ropy przechodzącej system ropociągów. Pojawiają się zatem możliwości budowy alternatywnych łańcuchów dostaw dla operatorów/podmiotów niezależnych, które wymagać będą zwiększenia niezwiązanej z rafineriami krajowymi magazynowo-przeładunkowej infrastruktury punktowej.

Warto podkreślić, że zwiększenie udziału infrastruktury niezależnej nie leży w interesie spółek naftowych ze względu na wzrost potencjalnej konkurencji ze strony paliw pochodzących bezpośrednio z importu. Z punktu widzenia szeroko pojętego interesu klientów dywersyfikacja taka – zarówno w przypadku terminali paliwowych, jak i potencjalnych kierunków dostaw – wydaje się zjawiskiem pozytywnym. Właściwie zlokalizowane inwestycje w niezależne terminale paliwowe stanowią sposób na uelastycznienie rynku w sytuacjach kryzysowych i dają możliwość optymalizacji logistyki paliwowej do zmieniających się oczekiwań rynku. Zmniejszają uzależnienie od jednego kierunku dostaw, podnosząc bezpieczeństwo w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej. Jednocześnie inwestycje w terminale paliwowe stanowiące element infrastruktury punktowej, są uzupełnieniem siatki terminalowej i istotnym impulsem rozwojowym w obszarze oddziaływania terminalu, mającym promień około 200 km.

Należy przy tym pamiętać – co sygnalizowano wyżej – że import produktów gotowych jest niezbędny ze względu na niemożność pokrycia wszystkich potrzeb produkcją krajową. Biorąc pod uwagę obecną strukturę bazy magazynowo-przeładunkowej, zdominowaną przez podmioty krajowe, ryzyko związane z pochodzeniem kapitału inwestycyjnego jest pomijalne.

Ze względu na dominację spółek skarbu państwa, struktura rynku terminali płynnych

w Polsce w porównaniu do wiodących rynków Europy charakteryzuje się sporą odmiennością.

Usługi magazynowo- przeładunkowe dla paliw płynnych w Niemczech i Holandii

Udział niezależnych firm dostarczających usługi magazynowo-przeładunkowe w Niemczech przekracza 1/3 całkowitych objętości magazynowych zbiorników naziemnych (bez kawern). Podmioty te nie są związane strukturą kapitałową z przemysłem rafineryjnym, oferującym własne pojemności magazynowe. W odróżnieniu od Polski większość spośród 13 rafinerii niemieckich pozostaje w rękach międzynarodowych koncernów paliwowych, nie będących kapitałem niemieckim. W handlu produktami petrochemicznymi udział niezależnych podmiotów obsługujących rynek naszego zachodniego sąsiada jest także bardzo znaczący. Zgodnie z danymi Federalnego Ministerstwa Gospodarki i Energii, import oleju napędowego na rynek niemiecki w roku 2016 był obsługiwany niemal w połowie przez podmioty nie posiadające własnych rafinerii¹⁰¹.

Istnienie dużych, niezależnych od przemysłu petrochemicznego operatorów terminali paliwowych jest też charakterystyczne dla rynku holenderskiego. Rozbudowana infrastruktura logistyczna i przemysł rafineryjny, skumulowane głównie w okolicach Rotterdamu, zapewniają obsługę rynków holenderskiego, belgijskiego oraz północnych Niemiec. Roczny import surowej ropy naftowej wynosi tam około 95–100 mln ton¹⁰². Do największych operatorów niezależnych należy m.in. koncern Vopak, będący największym na świecie niezależnym operatorem terminali paliwowych. W 69 terminalach rozlokowanych na całym świecie¹⁰³ firma zarządza magazynami na paliwa i produkty chemiczne o łącznej pojemności 33 mln m³. W samym Rotterdamie spółka jest właścicielem, bądź udziałowcem siedmiu terminali gazowych, paliwowych i chemicznych. Na rynku holenderskim funkcjonują m.in. podmioty rosyjskie, będące niezależnymi operatorami terminali paliwowych¹⁰⁴.

¹⁰¹ Federal Ministry for Economic Affairs and Energy (2020), *Conventional Energy Sources: Petroleum and Motor Fuels*, https://www.bmwi.de/Redaktion/EN/Textsammlungen/Energy/petroleum-and-motor-fuels.html?cms_artId=255636 [dostęp 8.06.2020 r.].

¹⁰² Port of Rotterdam(2020), *Crude oil storage and throughput*, [portofrotterdam.com](https://www.portofrotterdam.com/en/doin-g-business/logistics/cargo/liquid-bulk/crude-oil-storage-and-throughput), <https://www.portofrotterdam.com/en/doin-g-business/logistics/cargo/liquid-bulk/crude-oil-storage-and-throughput> [dostęp 8.06.2020 r.].

¹⁰³ Fred Pals, Jack Wittels (2020), *World's Biggest Oil Storage Firm Says Almost All Space Sold*, Bloomberg, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-04-21/world-s-biggest-oil-storage-firm-says-almost-all-space-is-sold> [dostęp 8.06.2020 r.].

¹⁰⁴ Kamchatskaya Tankfarm (2020), *Kamchatskaya tankfarm – Oil Depot & Shipping Company*, [Kamchatskayatankfarm.com](http://www.kamchatskayatankfarm.com/), <http://www.kamchatskayatankfarm.com/> [dostęp 8.06.2020 r.].

Udział niezależnych operatorów terminali w rynku magazynowym paliw oraz handlu produktami petrochemicznymi w znaczący sposób wpływa na obniżenie kosztów oraz łagodzi skutki różnic między konsumpcją oraz strukturą produkcji europejskiego przemysłu petrochemicznego, występujące w całej Europie.

Podsumowanie

- Logistyka pozostaje jednym z istotnych elementów składowych gospodarki, stanowiąc ważne źródło przychodów w poszczególnych krajach UE.
- Istnieją znaczące różnice wielkości przychodów między posiadającymi najbardziej wyrafinowaną (rozbudowaną i wyspecjalizowaną) strukturę logistyczną państwami unijnymi (Niemcy, Niderlandy), a krajami Europy Środkowej i Wschodniej.
- Brak jest dowodów na istnienie silnej zależności między położeniem geograficznym, a przychodami z logistyki. Efektywność logistyki jest wypadkową jakości zarządzania, wynikającej z jej struktury, oraz właściwie zaplanowanej i realizowanej strategii rozwojowej.
- Analiza sytuacji logistyki w Polsce wskazuje na niewłaściwy stan infrastruktury logistycznej wynikający z braku realizacji właściwej strategii jej rozwoju oraz wymaganych inwestycji kapitałowych. Znajduje to swoje odzwierciedlenie w luce przychodowej polskich przedsiębiorstw w stosunku do innych wiodących krajów regionu (vide Czechy) – szacowanej na około 20 mld PLN rocznie.
- Infrastruktura terminali multimodalnych, stanowiących krytyczny element infrastruktury punktowej sieci logistycznej w Polsce, charakteryzuje się nierównowagą, mającą wpływ na obsługę łańcuchów logistycznych. W przyszłości może to ograniczać możliwości rozwoju polskich portów oraz polskich firm świadczących usługi logistyczne.
- Obecnie istniejące terminale, w ponad 50% leżą w obszarze oddziaływania portów zachodnioeuropejskich, poniżej odległościowego progu opłacalności w stosunku do Gdańska/Gdynii. Sytuacja ta utrwała niekorzystną z punktu widzenia polskiej logistyki praktykę przechwytywania przez porty zachodnioeuropejskie przepływu towarów z Europy Środkowej i Wschodniej oraz przewagi logistyki niemieckiej w tej części Europy. Stanowi to istotną słabość infrastruktury punktowej ulokowanej w naszym kraju.

- Trendy logistyczne w Europie, utrwalane od dekad i konsekwentnie wzmacniane ciągi logistyczne, jak również nowe projekty związane z realizacją idei Nowego Jedwabnego Szlaku, mogą stanowić zagrożenie dla przyszłości polskiej logistyki i krajowych portów. Realizowane obecnie wsparcie państwa dla projektu Jedwabnego Szlaku, ze względu na dominację podmiotów zewnętrznych niesie ze sobą poważne ryzyka i wymaga przemyślanej strategii realizacji.
- Analiza działań administracji państwowej na przestrzeni ostatnich dwóch dekad wskazuje, że rząd nie prowadził aktywnej polityki inwestycyjnej dotyczącej terminali intermodalnych, przekazując dotacje unijne do infrastruktury punktowej głównie inwestorom prywatnym (rysunek 26) oraz nie ingerował w strukturę kapitałową inwestorów i pochodzenie kapitału (rysunek 27).
- Rynek paliwowy w Polsce zdominowany jest przez podmioty państwowe. Udział terminali niezależnych, w odróżnieniu od Europy, ma charakter marginalny. Jego struktura kapitałowa nie stanowi zagrożenia dla bezpieczeństwa paliwowego RP. Zwiększenie udziału niezależnych terminali paliwowych to sposób na uelastycznienie rynku oraz obniżenie kosztów dla klienta końcowego.

Terminal przeładunkowy w Kędzierzynie-Koźlu. Studium przypadku

Port przeładunkowy w Kędzierzynie-Koźlu

Jednym z interesujących przykładów inwestycji w logistyczną infrastrukturę punktową jest przypadek projektu portu przeładunkowego w Kędzierzynie-Koźlu, realizowany przez inwestora prywatnego, reprezentowanego przez spółkę KKT SA z Warszawy. W projekcie planuje się budowę trzech ogólnodostępnych i niezależnych terminali portowych posiadających własną infrastrukturę przeładunkową oraz dostęp do wodnej, kolejowej i drogowej sieci transportowej.

Korzystna lokalizacja inwestycji znajduje swoje potwierdzenie w historii działania portu rzecznego, który funkcjonował w Kędzierzynie-Koźlu od przełomu XIX i XX wieku. **Inwestycja ma bezpośredni dostęp do międzynarodowych szlaków komunikacyjnych w postaci sieci kolejowych (przechodzących przez miasto i należących do magistralnych linii kolejowych o znaczeniu międzynarodowym: Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) – linie E-30 Niemcy-Ukraina oraz CE-59 w ciągu komunikacyjnym Ystad (Szwecja)–Ostrawa (Czechy).** Kędzierzyn-Koźle ma także bezpośrednie połączenie z siecią kolejową Górnego Śląska, umożliwiającą sprawną komunikację z Centralną i Północną Polską. Sieć drogowa zlokalizowana i połączona jest z przebiegającymi w bezpośredniej bliskości szlakami komunikacyjnymi autostrad A4 (kierunek wschód-zachód) i A1 (północ-południe). Przewagą konkurencyjną (ze względu na niskie koszty transportu) pozostaje dostęp do szlaku wodnego Odrzańskiej Drogi Wodnej, gwarantującego obecnie możliwość transportu rzecznych do portu w Świnoujściu. Szlak ten, zgodnie z deklaracjami rządu, ma być w najbliższych latach rozwijany, co wraz ze wzrostem tonażu jednostek rzecznych będzie sprzyjało dalszemu obniżeniu kosztów transportu w kierunku portu Morza Bałtyckiego¹⁰⁵.

Zakres, lokalizacja i koszty inwestycji

W ramach inwestycji, oprócz rewitalizacji i modernizacji nabrzeża portowego, planowana jest budowa trzech terminali przeładunkowych. Są to odpowiednio:

¹⁰⁵ Na temat Odrzańskiej Drogi Wodnej patrz podrozdział *Żegluga śródlądowa w systemie transportowym Europy i Polski*.

- Terminal Płynnych Produktów Masowych, umożliwiający przeładunek, magazynowanie, blendowanie paliw płynnych oraz przeładunek i magazynowanie chemikaliów;
- Terminal Sypkich Produktów Masowych i Drobnicy;
- Terminal Kontenerowy¹⁰⁶.

Szacunkowy koszt inwestycji oceniany jest na 300–400 milionów złotych. Lokalizacja odbiega od dotychczas realizowanych inwestycji na linii wschód–zachód ulokowanych w centralnej Polsce (oś Poznań–Warszawa). Ze względu na położenie w obszarze mocno zindustrializowanym (zasięg oddziaływania to około 150–200 km), terminale mogą być istotnym wsparciem logistycznym dla istniejącego w regionie Górnego i Dolnego Śląska przemysłu, w tym chemicznego. Ma to być jedyny tego rodzaju obiekt w Polsce¹⁰⁷.

W przypadku Terminala Płynnych Produktów Masowych możliwe jest stworzenie niezależnego centrum magazynowo-przeładunkowego dla paliw oraz ich dystrybucji na obszarze odpowiadającym za około 35% krajowego zapotrzebowania na paliwa płynne¹⁰⁸. Ze względu na dostęp do głównych szlaków transportowych (kolejowych i samochodowych) oraz do Odrzańskiej Drogi Wodnej terminale zlokalizowane w porcie Koźle stanowią istotne uzupełnienie sieci infrastruktury punktowej. Lokalizacja przy granicy z Republiką Czeską i jej centrami przemysłowymi daje możliwość przechwylenia części przepływów towarowych południowego sąsiada.

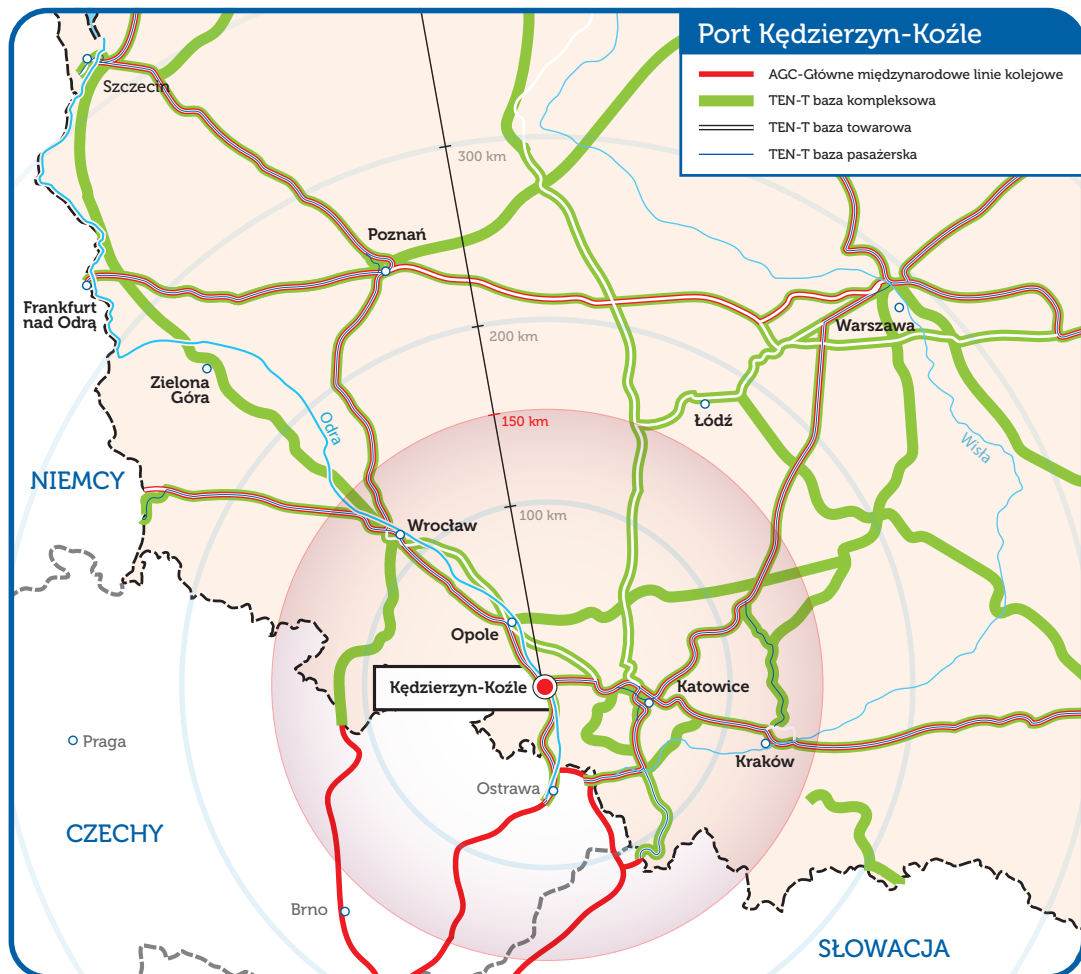
W szerszej perspektywie port Koźle, ze względu na odległość ponad 500 km i dogodną lokalizację, może być wzmocnieniem wolumenu przeładunkowego polskich portów morskich w Świnoujściu i Gdańsku. Daje to ciekawą możliwość próby tworzenia nowych łańcuchów logistycznych, wzmacniających rolę Gdańska w korytarzu transportowym północ–południe. Na obecnym etapie wskazywane korzyści pozostają jednak w sferze projektu, ze względu na zatrzymanie rozpoczętej w roku 2017 budowy Terminala Płynnych Produktów Masowych, stanowiącej pierwszy etap inwestycji¹⁰⁹.

¹⁰⁶ Grzegorz Rzeczkowski (2019), *To miał być największy port rzeczny w naszej części Europy. Ale inwestycję za kilkaset milionów bez słowa zablokowały służby i PKP*, „Gazeta Wyborcza” 26 października, <https://wyborcza.pl/magazyn/7,124059,25348492,to-mial-byc-najwiekszy-port-rzeczny-w-naszej-czesci-europy.html> [dostęp 8.06.2020 r.]

¹⁰⁷ W chwili obecnej brak jest w Polsce terminali śródlądowych na chemię płynną. Inwestycja planowana w Kędzierzynie-Koźlu będzie stanowiła wyjątek, umożliwiając obniżenie kosztów i wzrost konkurencyjności działających w regionie firm chemicznych, zmuszonych obecnie zaopatrywać się bezpośrednio w regionie ARA (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpia).

¹⁰⁸ Dane inwestora.

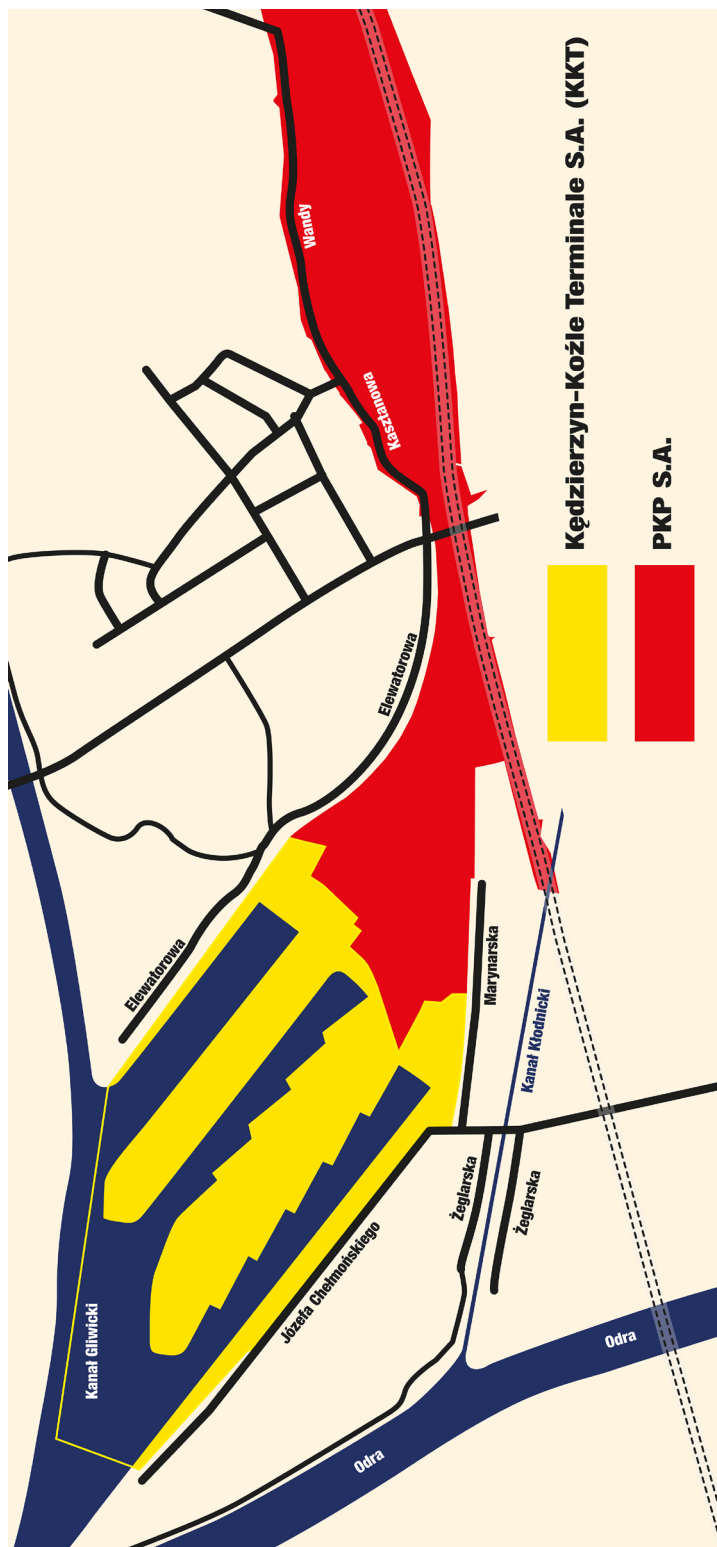
¹⁰⁹ Tomasz Kapica (2019), *Inwestor nie zamierza rezygnować z portu w Kędzierzynie-Koźlu*, nto.pl, <https://nto.pl/inwestor-nie-zamierza-rezygnowac-z-portu-w-kedzierzyniekozlu/ar/13855318#strefa-biznesu> [dostęp 8.06.2020 r.].



Rysunek 31. Obszar bezpośredniego oddziaływania samochodowego (tzw. trucking) terminala Kędzierzyn-Koźle
Źródło: opracowanie własne autorów.

**Brak przyłącza
do głównej linii
kolejowej**

Inwestor, Kędzierzyn-Koźle Terminale SA, natychmiast po podpisaniu z władzami miasta Kędzierzyn-Koźle umowy dzierżawy portu (ze zrealizowaną następnie opcją wykupu) podjął działania w celu przyłączenia portu do sieci kolejowej. Do włączenia do głównej linii kolejowej, na terenie należącym do grupy PKP, inwestorowi brakuje ok. 500 metrów torów. Jest to teren dawnej boczniczy kolejowej, prowadzącej do portu. Aktualny stan boczniczy to jedynie zrujnowana, techniczna (szyny i podkłady) infrastruktura kolejowa.



Mapa 1. Mapa poglądowa terenów portu w Kędzierzynie-Koźlu i terenów KKT. Na czerwono teren, który blokuje dołączenie terminala do sieci kolejowej, (por. Załącznik numer 6)
Źródło: opracowanie własne autorów.

Poniższy rysunek przedstawia wybrane działania podejmowane przez strony:



Rysunek 32. Działania podejmowane przez inwestora i podmioty państwowe w sprawie budowy terminala w Kędzierzynie-Koźlu

Źródło: opracowanie własne autorów na podstawie licznych materiałów prasowych i dokumentów spółki KKT SA.

Wskazane powyżej wydarzenia wyraźnie sygnalizują brak realnych działań w sprawie przyłączenia inwestycji spółki KKT SA do sieci krajowej, mimo trwających cztery lata negocjacji (od roku 2015). Efektem jest zatrzymanie inwestycji w Terminalu Płynnych Produktów Masowych w lipcu 2018 roku. Jednocześnie spółka PKP PLK zawarła porozumienie z inwestorem na dzierżawę ponad 2 km odcinka torów dojazdowych do planowanej inwestycji. Umowę tę wypowiedziała jednak po decyzji spółki PKP SA w marcu 2019 roku¹¹⁰. Skutkowało to niemożnością przyłączenia planowanych terminali do infrastruktury kolejowej, a co za tym idzie, odcięcie od transportu kolejowego, krytycznego z punktu widzenia przyszłego funkcjonowania terminali. Podejmowane przez spółkę KKT SA próby odwołań od decyzji PKP SA i wznowienia procesu negocjacji nie dały do chwili obecnej żadnych rezultatów. Podobnie podejmowane przez zarząd spółki działania mające na celu wyjaśnienie przyczyn decyzji PKP SA okazały się nieskuteczne, zawieszając realizowaną inwestycję.

Analiza działań podjętych przez władze spółki PKP SA wskazuje na brak transparentności. W dotychczasowej praktyce PKP SA i jej spółki zależne były zainteresowane w rozwoju logistycznej infrastruktury punktowej oraz przyłączaniu nowych inwestycji do sieci kolejowej. Jako zarządcy infrastruktury mają obowiązek między innymi utrzymywania i udostępniania infrastruktury kolejowej, a udostępnienie ma mieć charakter niedyskryminujący.

Przykłady inwestycji kolejowych w rejonie terminali przeładunkowych

Dotychczasowa praktyka wskazuje na wyjątkowość przypadku terminali KKT w Kędzierzynie-Koźlu. Świadczą o tym przykłady inwestycji kolejowych w rejonie terminali przeładunkowych, wskazane niżej (wybrane przypadki):

- Rybnik, rok 2015 – „Miasto Rybnik w sprawie budowy terminala podpisało list intencyjny z PKP SA Opracowana koncepcja zakłada, że w pobliżu stacji kolejowej Rybnik Towarowy ma powstać terminal wraz z obiektami infrastruktury magazynowo-logistycznej. Grunt przeznaczony pod tę inwestycję obejmuje około 20 ha na terenie międzytorza. – Rozpoczęcie budowy terminalu rozpocznie się wraz z zakończeniem inwestycji PKP PLK, czyli modernizacji linii Żory-Rybnik-Chybie. Myślę, że w 2019 roku można zacząć inwestycję. Potrwa około 2 lata. Przewidywany koszt: do 80 mln złotych – wyjaśnia Mirosław Antonowicz, członek zarządu PKP S.A.”¹¹¹.

¹¹⁰ KKT (bd.), *Historia*, <http://kkterminale.com/#historia> [dostęp 8.06.2020 r.].

¹¹¹ ww,bf (2018), *Terminal intermodalny w Rybniku szansą dla całego regionu?*, ŚląskiBiznes.pl, <https://www.slaskibiznes.pl/wiadomosci,terminal-intermodalny-w-rybniku-szansa-dla-calego-regionu,wia5-2-14.html> [dostęp 8.06.2020 r.].

- Gliwice, rok 2018 – „Więcej węgla i towarów dotrze Odrą do odbiorców – to zakładany efekt zakończonych prac PKP Polskich Linii Kolejowych SA na stacji Gliwice Port. Inwestycja za 32 mln zł objęła m.in. wymianę prawie 9 km torów, 16 rozjazdów i montaż nowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym (...). Po przebudowie powstał nowy, funkcjonalny układ torów, z możliwością płynnego wjazdu i wyjazdu z bocznic”¹¹². Wspomniane bocznice to m.in. terminale spółek PCC Intermodal i Śląskiego Centrum Logistyki.
- Emilianów, rok 2018 – „Powstanie terminal intermodalny w Emilianowie k. Bydgoszczy. Porozumienie o współpracy na rzecz powstania terminala intermodalnego w Emilianowie koło Bydgoszczy zostało we wtorek podpisane w pobliskiej Brzozie. Głównym celem przedsięwzięcia jest usprawnienie transportu pomiędzy portami nad Bałtykiem i resztą kraju. Sygnatariuszami porozumienia są: wojewoda kujawsko-pomorski, Polskie Koleje Państwowe, PKP Cargo, Zarząd Morskiego Portu Gdynia, Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny, Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa i gmina Nowa Wieś Wielka. Porozumienie przewiduje powstanie w ciągu roku spółki celowej, która będzie koordynować przygotowanie inwestycji”¹¹³.
- Kuźnica Białostocka, rok 2019 – „PKP Polskie Linie Kolejowe naprawią szeroki tor od stacji Geniusze przez Sokółkę, Kuźnicę Białostocką do granicy z Białorusią. Podpisano umowę na opracowanie dokumentacji i prace. Inwestycja na Podlasiu o wartości 195 mln zł ma zwiększyć możliwości kolei w regionie oraz w transporcie ładunków wschód – zachód (...). Inwestycja kolejowa zwiększa potencjał i możliwości regionu. Pozwoli m.in. na budowę terminala przeładunkowego na stacji Geniusze (...). To znacznie ułatwi obsługę bocznic i terminali przeładunkowych. (...) Prace warte prawie 200 mln zł. Mają być wykonane do 2021 roku”¹¹⁴.
- Szczecin, rok 2019 – „PKP Polskie Linie Kolejowe SA podpisały umowy za prawie 1,5 miliarda zł netto na poprawę kolejowego dostępu do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu. Efektem prac będzie wzrost potencjału gospodarczego województwa zachodniopomorskiego. Do portów dojedzie więcej pociągów towarowych. Sprawniej zostaną odprawione cięższe i dłuższe składy. Projekty są realizowane z dofinansowaniem unijnego instrumentu finansowego CEF »Łącząc Europę«”¹¹⁵.

¹¹² Biuro Prasowe PKP PLK SA (2018), *Więcej towarów na przebudowanej stacji Gliwice Port*, <https://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/informacje-prasowe/wiecej-towarow-na-przebudowanej-stacji-gliwice-port-4042/> [dostęp 8.06.2020 r.].

¹¹³ PAP (2019), *Powstanie terminal intermodalny w Emilianowie k. Bydgoszczy*, Puls Biznesu, <https://www.pb.pl/powstanie-terminal-intermodalny-w-emilianowie-k-bydgoszczy-970562> [dostęp 8.06.2020 r.].

¹¹⁴ PKP PLK (2019), *PKP PLK wyremontują szeroki tor do białoruskiej granicy*, „Rynek Kolejowy” 28 listopada, <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/pkp-plk-wyremontuja-szeroki-tor-do-bialoruskiej-granicy-94564.html> [dostęp 8.06.2020 r.].

¹¹⁵ Biuro Prasowe PKP PLK SA (2019), *Porty Szczecin i Świnoujście obsługują więcej pociągów towarowych*, <https://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/informacje-prasowe/porty-szczecin-i-swinoujscie-obsluza-wiecej-pociagow-towarowych-4311/2016/09/> [dostęp 8.06.2020 r.].

Powyższe przypadki wskazują jednoznacznie na bezproblemową współpracę między państwowymi spółkami kolejowymi i inwestorami terminalowymi w zakresie udostępniania i rozbudowy niezbędnej infrastruktury kolejowej. W tym kontekście sytuacja w Kędzierzynie-Koźlu budzi dodatkowe wątpliwości.

**Brak realizacji
założeń wynikających
z Porozumienia AGN**

Analiza Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN)¹¹⁶ przeprowadzona w części strategicznej opracowania (patrz podrozdział *Uwarunkowania prawne żeglugi śródlądowej w Polsce*) wskazuje, że działanie PKP SA uniemożliwiają realizację przez Polskę jego zobowiązań.

Obok obowiązku o charakterze prawnym (więcej o tym w dalszej części raportu), państwowe firmy kolejowe PKP SA oraz spółki, w których PKP SA posiada udziały: PKP PLK i PKP Cargo, zainteresowane są rozbudową infrastruktury punktowej m.in. z powodu przychodów związanych z obsługą tej infrastruktury. Z dostępnych kalkulacji wynika, że wspomniane podmioty znalazłyby się w grupie najważniejszych beneficjentów. Przychody związane z obsługą terminala w przypadku PKP Cargo i PKP PLK szacowane są na ponad 80 milionów złotych rocznie.

Towary	Firma	Rocznie ¹¹⁷	Stawka za tonę	Przychody	Udział w rynku (2019) ¹¹⁸	Utracone roczne przychody PKP Cargo i PKP PLK
Płynne	PKP Cargo	1 250 000 ton	33 zł ¹¹⁹	41 114 180 zł	41%	16 856 814 zł
Sypkie	PKP Cargo	1 500 000 ton	33 zł	49 337 017 zł	41%	20 228 177 zł
Płynne	PKP PLK	1 250 000 ton	5 zł ¹²⁰	6 646 077 zł	n/a	6 646 077 zł
Sypkie	PKP PLK	1 500 000 ton	5 zł	7 975 293 zł	n/a	7 975 293 zł
TEU	PKP Cargo	25 000 TEU	1400 zł ¹²¹	35 000 000 zł	n/a	35 000 000 zł
Razem						86 706 361 zł

Tabela 6. Kalkulacja korzyści spółek Skarbu Państwa, w których PKP SA posiada udziały, z budowy terminala w Kędzierzynie Koźlu

Źródło: opracowanie własne, źródła wskazane przy odpowiednich pozycjach.

¹¹⁶ Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), op. cit.

¹¹⁷ Pismo KKT do PKP PLK z 19 października 2016 (wewnętrzne materiały firmy); 50% max. wielkości przeładunków.

¹¹⁸ Urząd Transportu Kolejowego (2020), *Dane eksploatacyjne w 2019 r.*, <https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/statystyka-przewozow-to/dane-archiwalne/15679,Dane-eksploatacyjne-w-2019-rMonthly-Statistics-2019.html> [dostęp 8.06.2020 r.].

¹¹⁹ Wyliczone na podstawie przychodów i wolumenu przewiezionych ton w roku 2019: PKP CARGO (2020), *Jednostkowy raport roczny za 2019 rok*, <https://www.pkpcargo.com/media/956438/jednostkowy-raport-roczny-za-2019-rok.pdf> [dostęp 8.06.2020 r.].

¹²⁰ Kalkulacja na podstawie średnich kosztów dostępu do infrastruktury podanych przez spółkę PKP Cargo – to 16,3% kosztów operacyjnych za 2019 rok: ibidem.

¹²¹ 1400 zł/TUE to przychód operatora intermodalnego PCC Intermodal za 2019 rok [informacja autorska].

W tym kontekście decyzja podjęta przez władze PKP SA, a w konsekwencji także PKP PLK, wydaje się niezrozumiała i może budzić uzasadnione obawy co do działania na szkodę samej spółki.

Przedstawione powyżej wyniki analizy jednoznacznie wskazują na niezgodne z praktyką postępowanie władz PKP SA i jej spółek zależnych w odniesieniu do inwestycji terminalowej w Kędzierzynie-Koźlu. Obok wspomnianej niekonsekwencji i potencjalnym działaniu na szkodę spółek, należy wskazać na jeszcze jeden ściśle prawny aspekt. Są to dyrektywy Unii Europejskiej oraz wynikające z nich regulacje prawa krajowego. Decyzja spółki PKP SA w sprawie inwestycji w Kędzierzynie-Koźlu zdaje się pozostawać w sprzeczności z przywołanymi regulacjami, na co wskazuje poniższa część analizy.

Dyrektywa o wspólnym obszarze kolejowym w kontekście inwestycji w Kędzierzynie-Koźlu

Prawodawstwo unijne, a w szczególności dyrektywy niebędące bezpośrednim źródłem prawa, mają inny charakter niż prawodawstwo polskie, do którego jesteśmy przyzwyczajeni – dyrektywa wprost zobowiązuje jedynie państwa członkowskie do ustanowienia porządku prawnego zgodnego z dyrektywą. Z tego powodu przepisy dyrektywy mają charakter bardziej ogólny, a dla zrozumienia intencji prawodawcy niejednokrotnie należy sięgnąć do preambuły, w której zawarte są intencje prawodawcy. Taka konieczność niewątpliwie występuje w przypadku dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z 21 listopada 2012 roku w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego¹²² oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z 14 grudnia 2016 roku zmieniającej dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową¹²³.

W pierwszej kolejności należy wskazać na pkt 8 preambuły dyrektywy 2012/34/UE: „W celu zwiększenia konkurencji w zarządzaniu usługami kolejowymi pod względem podwyższenia komfortu i poprawy jakości usług świadczonych użytkownikom,

¹²² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego Tekst mający znaczenie dla EOG, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32012L0034> [dostęp 8.06.2020v r.].

¹²³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniająca dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Tekst mający znaczenie dla EOG), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32016L2370> [dostęp 8.06.2020v r.].

państwa członkowskie powinny zachować ogólną odpowiedzialność za rozwój odpowiedniej infrastruktury kolejowej” [wytłuszczenie autorów], określający ogólną odpowiedzialność Państwa Członkowskiego za rozwój infrastruktury kolejowej.

Kolejne punkty preambuły do tej dyrektywy precyzują obszary, które wymagają specjalnych regulacji. I tak w pkt 12 preambuły czytamy:

„Z uwagi na to, że prywatne linie i bocznic, odgałęziające się od torów stacyjnych i szlakowych, takie jak bocznic i linie zakładowe, nie są częścią infrastruktury kolejowej w definicji niniejszej dyrektywy, zarządcy takich infrastruktur nie powinni podlegać obowiązkom nałożonym na zarządców infrastruktury kolejowej na mocy niniejszej dyrektywy. Należy jednak zagwarantować niedyskryminacyjny dostęp do takich linii i bocznic, **niezależnie od tego, czyją są własnością** [wytłuszczenie autorów], w przypadku gdy stanowią one tory dojazdowe do obiektów infrastruktury usługowej, które są niezbędne do świadczenia usług przewozowych oraz w przypadku gdy służą one lub mogą służyć więcej niż jednemu klientowi końcowemu”.

Założenia nakreślone w tym punkcie dyrektywy są kluczowe dla podmiotów władających bocznicami kolejowymi, jak również obiektami infrastruktury usługowej. Wszystkie podmioty kolejowe mają obowiązek udostępniania infrastruktury, jeżeli infrastruktura ta służyć może więcej niż jednemu klientowi końcowemu. Klasycznym przykładem obiektu usługowego są terminale kolejowe, a tory dojazdowe prowadzące do takich obiektów muszą być udostępniane wszystkim podmiotom na jednakowych i transparentnych zasadach.

Ustawodawca unijny przykłada szczególną wagę do zachowania zasad uczciwej konkurencji. Blokowanie przez dominujących graczy na rynku kolejowym dostępu do kluczowych elementów infrastruktury, takich jak terminale towarowe, tory wyładunkowe itp. (zwanym obiektami infrastruktury usługowej) było powodem wielu skarg, które okazały się jednym z powodów nowelizacji dyrektywy 2012/34/UE, o czym będzie jeszcze mowa w dalszej części opracowania.

Ostatni 66 punkt preambuły również określa tylko intencję prawodawcy, ale czyni to w sposób bardzo przejrzysty i dobitny:

„Inwestowanie w infrastrukturę kolejową jest konieczne, a systemy pobierania opłat za infrastrukturę powinny stwarzać zarządcom infrastruktury zachęty do tego, aby prowadzenie odpowiednich inwestycji było atrakcyjne ekonomicznie”.

Dyrektywa 2012/34/UE wprowadziła w art. 3 pkt 11 i 12 pojęcia: „obiektu infrastruktury usługowej” oraz „operatora obiektu infrastruktury usługowej”:

„»Obiekt infrastruktury usługowej« oznacza instalację, w tym grunt, budynek i sprzęt, które zostały specjalnie przygotowane, w całości lub w części, aby umożliwić świadczenie jednej lub większej liczby usług, o których mowa w załączniku II pkt 2-4;

„»Operator obiektu infrastruktury usługowej« oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny odpowiedzialny za zarządzanie co najmniej jednym obiektem infrastruktury usługowej lub świadczący przedsiębiorstwom kolejowym jedną lub więcej usług, o których mowa w załączniku II pkt 2-4;”

Dla rozwiania jakichkolwiek wątpliwości w załączniku II pkt 2 znajdują się między innymi następujące pozycje:

„b) terminale towarowe;

g) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów”.

Nie ma najmniejszej wątpliwości, że port śródlądowy z infrastrukturą kolejową jest obiektem infrastruktury usługowej i podlega przepisom implementowanej już do prawa polskiego dyrektywy. Znamienne jest, że unijny prawodawca, przykładając ogromną wagę do zagwarantowania równoprawnego dostępu do obiektów infrastruktury usługowej, zdecydował się wprowadzić nową kategorię podmiotów funkcjonujących na wspólnym europejskim rynku kolejowym. W ten sposób ustanowił jako kryterium zakwalifikowania do tej grupy możliwość służenia więcej niż jednemu klientowi końcowemu. W tym celu nałożono na operatorów obiektów infrastruktury usługowej szereg obowiązków, a w przypadku powiązania z innymi graczami na rynku kolejowym, udowodnienia, że dostęp jest niedyskryminacyjny.

W wyniku implementacji dyrektywy do prawa krajowego, operator obiektu infrastruktury usługowej ma obowiązek między innymi opracowania statutu obiektu, a także regulaminu dostępu do obiektu, który będzie również zawierał wysokość opłat za dostęp do obiektu. Regulamin dostępu do obiektu podlega publikacji na stronie internetowej.

Prawodawca unijny nie przewidział jednak sytuacji, w której zarządca infrastruktury kolejowej, z którą połączony jest obiekt, będzie blokował dostęp do obiektu. Tym niemniej możliwość podejmowania nieracjonalnych ekonomicznie decyzji przez zarządcę infrastruktury kolejowej została przez prawodawcę unijnego dostrzeżona, w wyniku czego wprowadzona została nowelizacja dyrektywy 2012/34/UE, o której była już mowa wcześniej. W preambule do dyrektywy nowelizującej czytamy (pkt 7):

„Niniejsza dyrektywa wprowadza dodatkowe wymogi w celu zapewnienia niezależności zarządcy infrastruktury. Państwa członkowskie powinny mieć swobodę wyboru spośród różnych modeli organizacyjnych, od pełnego strukturalnego rozdzielenia do integracji pionowej, z zastrzeżeniem odpowiednich zabezpieczeń mających na celu zapewnienie bezstronności zarządcy infrastruktury w odniesieniu do funkcji podstawowych, zarządzania ruchem i planowania utrzymania. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby w granicach ustalonych ram pobierania opłat i alokacji zarządca infrastruktury posiadał niezależność organizacyjną i decyzyjną w odniesieniu do funkcji podstawowych”.

Dla zobrazowania intencji prawodawcy unijnego przytoczymy jeszcze trzy punkty preambuły:

„Państwa członkowskie powinny wprowadzić krajowe rozwiązania ramowe dla oceny konfliktu interesów. W tych ramach organ regulacyjny powinien uwzględniać wszelkie osobiste interesy finansowe, gospodarcze lub zawodowe, które mogłyby niewłaściwie wpłynąć na bezstronność zarządcy infrastruktury. W przypadku gdy zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe są od siebie niezależni, fakt, że są bezpośrednio kontrolowani przez ten sam organ państwa członkowskiego, nie powinien być traktowany jako powodujący konflikt interesów w rozumieniu niniejszej dyrektywy”.

„Podejmowanie decyzji przez zarządców infrastruktury w odniesieniu do alokacji tras pociągów oraz podejmowanie decyzji w odniesieniu do pobierania opłat za dostęp do infrastruktury są podstawowymi funkcjami niezbędnymi do zapewnienia sprawiedliwego i niedyskryminującego dostępu do infrastruktury kolejowej. Należy wprowadzić rygorystyczne zabezpieczenia w celu uniknięcia bezprawnego nacisku w odniesieniu do decyzji podejmowanych przez zarządcę infrastruktury i dotyczących tych funkcji. Zabezpieczenia te powinny zostać dostosowane w celu uwzględnienia różnych struktur zarządzania podmiotami kolejowymi”

„Organy regulacyjne powinny być uprawnione do monitorowania zarządzania ruchem i planowania odnawiania, a także monitorowania planowanych i nieplanowych prac utrzymaniowych w celu zapewnienia, aby **nie prowadziły one do dyskryminacji**” [wytluszczenie autorów].

Prawodawca unijny dopuszcza więc, aby zarządca infrastruktury i przewoźnik byli bezpośrednio kontrolowani przez ten sam organ państwa członkowskiego, jednak taka organizacja nie może usprawiedliwiać jakiegokolwiek dyskryminacji innych podmiotów.

Każda osoba posługująca się na bieżąco prawem europejskim zdaje sobie sprawę, że to właśnie w preambule do dokumentu znajdują się rzeczywiste motywy wprowadzenia nowego prawa lub jego nowelizacji. Takim powodem nowelizacji dyrektywy 2012/34/UE było między innymi pojawienie się symptomów dyskryminacji przez podmioty dominujące mniejszych graczy na rynku kolejowym. Metody dyskryminacji mogą być różne, a jedna z nich jest niewątpliwie blokowanie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej, które są lub mogą być konkurencyjne w stosunku do działalności podmiotów dominujących. Metoda dyskryminacji „na nieczynną infrastrukturę” omówiona będzie w kolejnym punkcie.

Definicje infrastruktury usługowej

Dla uniknięcia jakichkolwiek wątpliwości podkreślić należy, że obie dyrektywy **zostały implementowane do prawa polskiego**, a ich postanowienia wprowadzono do ustawy o transporcie kolejowym¹²⁴. Obiekt infrastruktury usługowej oraz operator obiektu infrastruktury usługowej zostały w ustawie o transporcie kolejowym zdefiniowane następująco:

„Obiekt infrastruktury usługowej – obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy;

„Operator obiektu infrastruktury usługowej – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy”.

Analogicznie jak w przywołanej dyrektywie, w ustępie 2 załącznika 2 do Ustawy wymienione są terminale towarowe oraz infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych.

Pojęcie infrastruktury kolejowej, które wprowadziła dyrektywa 2012/34/UE oraz implementacja postanowień tej dyrektywy do prawa polskiego są w zasadzie tożsame. I tak dyrektywa definiuje infrastrukturę jako: „elementy wymienione w załączniku I” [do dyrektywy], a ustawa o transporcie kolejowym jako: „elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy”. Istotne jest wprowadzenie do wyliczenia, które w ustawie o transporcie kolejowym przedstawia się następująco:

„W skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznic kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania (...)”.

Pomimo drobnych różnic pomiędzy przytoczonym wprowadzeniem do wyliczenia, a odpowiadającym mu fragmentem załącznika I do dyrektywy, istota jest jednoznaczna – wszystkie elementy wymienione w załączniku (w tym między innymi tory kolejowe, obiekty inżynieryjne, urządzenia sterowania ruchem kolejowym) są elementami infrastruktury kolejowej **niezależnie od ich stanu technicznego**. Konsekwentnie ustawodawca wprowadził pojęcie infrastruktury nieczynnej, na której zarządca infrastruktury nie dopuścił ruchu kolejowego. Niezrozumiałe jest prezentowane przez

¹²⁴ Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Dz.U. 2003 nr 86 poz. 789, <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDe-tails.xsp?id=WDU20030860789> [dostęp 8.06.2020 r.].

Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego stanowisko, że infrastruktura zdekompletowana i znajdująca się w złym stanie technicznym nie spełnia warunków uznania za infrastrukturę kolejową (załącznik numer 1).

Pośrednio potwierdzają to wyroki sądów administracyjnych dotyczące budynków i budowli. W jednym z nich można przeczytać:

„W ocenie Naczelnego Sądu Administracyjnego trzeba zatem stwierdzić, że ustawowa definicja budynku nie uwzględnia stanu technicznego budynku. Wbrew więc wywodom strony stan techniczny budynku, czy też jego zdewastowanie, nie mają wpływu na to, czy jest on budynkiem, czy też nie (...)”¹²⁵.

Oczywiste jest, że taki wyrok może być w przypadku infrastruktury kolejowej przywoływany jedynie pomocniczo, wydaje się jednak, że analogicznie jak przy definicji budynku, obiekt nie przestaje być obiektem (budynkiem, infrastrukturą kolejową) na skutek złego stanu technicznego, chyba że ustawa stanowiłaby inaczej.

Dodatkowym argumentem przemawiającym za tym, że infrastruktura zdekompletowana także pozostaje infrastrukturą kolejową jest historia działań podejmowanych od 2015 roku przez inwestora spółkę KKT, zmierzająca do przyłączenia budowanego terminala do istniejącej sieci kolejowej. Z analizy udostępnionej korespondencji pomiędzy zaangażowanymi podmiotami (m.in. PKP SA i PKP PLK), wynika jednoznacznie taka konstatacja (przykład: patrz załączniki 2, 3 i 4). Działania podejmowane przez PKP SA wskazują na taką właśnie interpretację statusu działek, na których znajdowała się niezbędna do przyłączenia terminala infrastruktura kolejowa, aż do zerwania negocjacji w marcu 2018 roku.

Na mocy art.7 pkt.1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych z dnia 12 stycznia 1991 r. (Dz.U.2019.0.1170), tereny kolejowe korzystają ze zwolnień od podatku od nieruchomości. Zgodnie z tym artykułem, uprawnienie to przysługuje właścicielowi nieruchomości z infrastrukturą kolejową, o ile jest ona udostępniana podmiotom trzecim. W analizowanym przypadku tereny kolejowe są własnością Skarbu Państwa. PKP SA korzysta z prawa użytkowania wieczystego (patrz: załącznik 5). Podstawą zwolnienia z opłat za użytkowanie wieczyste jest tu art. 8 ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (Dz.U.2020.1043 t.j.). Artykuł ten nie uzależnia zwolnienia z opłaty od udostępnienia infrastruktury kolejowej podmiotom trzecim. Pytaniem otwartym pozostaje, czy taka regulacja pozostaje zgodna z intencją analizowanych powyżej dyrektyw europejskich.

¹²⁵ Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 5 lipca 2019 r. sygn.. II FSK 2569/17, Zwolnienie od podatku od nieruchomości infrastruktury kolejowej, <https://sip.lex.pl/orzeczenia-i-pisma-urzedowe/orzeczenia-sadow/ii-fsk-2569-17-zwolnienie-od-podatku-od-nieruchomosci-522795906> [dostęp 8.06.2020 r.].

Kolejnym pojęciem, którego definicja wymaga przybliżenia, to zarządca infrastruktury kolejowej. Zgodnie z definicją ustawową (art. 4 pkt 7) zarządca infrastruktury to „podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty”¹²⁶.

Zwrócić należy uwagę, że nie ma dokumentu lub decyzji „konstytuującej” zarządcę, tak jak jest na przykład w przypadku przewoźnika (co do zasady posiadanie licencji) lub dysponenta (wpis do NVR). Taką interpretację potwierdza również uznanie za zarządcę infrastruktury podmiotu przystępującego do budowy w charakterze inwestora.

Obowiązki zarządcy infrastruktury kolejowej

Nałożone przez ustawę obowiązki zarządcy infrastruktury przewidyją między innymi:

- nadawanie i znoszenie drodze kolejowej statusu;
- określanie elementów infrastruktury kolejowej, które stanowią infrastrukturę nieczynną oraz infrastrukturę prywatną;
- utrzymanie infrastruktury kolejowej;
- eksploatacja infrastruktury kolejowej polegająca na jej udostępnianiu, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat [przepis wchodzi w życie 12 maja 2020];
- prowadzenie ruchu kolejowego [przepis wchodzi w życie 12 maja 2020];
- odnowienie infrastruktury kolejowej [przepis wchodzi w życie 12 maja 2020]¹²⁷.

Zarządca infrastruktury ma obowiązek sporządzić statut sieci kolejowej wskazujący linie kolejowe, bocznicę kolejowe oraz inne drogi kolejowe przez niego zarządzane, a także określający, które z nich stanowią infrastrukturę nieczynną lub prywatną. Natomiast niesporządzenie statutu sieci kolejowej jest równoznaczne z nadaniem zarządzanej infrastrukturze statusu infrastruktury nieczynnej. Na marginesie należy zaznaczyć, że przytoczone przepisy Ustawy obejmują również infrastrukturę prywatną.

¹²⁶ Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, op. cit.

¹²⁷ Ibidem.

Zarządca infrastruktury pełni kluczową rolę na rynku przewozów kolejowych, umożliwiając lub też blokując dostęp do zarządzanej przez siebie infrastruktury. Prawodawca unijny dostrzegł problem nierównoprawnego traktowania przewoźników, polegający na preferowaniu tych podmiotów, które są kapitałowo lub organizacyjnie powiązane z zarządcą. W tym celu wprowadzono nowelizację Dyrektywy 2012/34/UE, przewidując dodatkowe regulacje gwarantujące w mniemaniu prawodawcy europejskiego bezstronność zarządcy infrastruktury. Implementując postanowienia tej dyrektywy do ustawy o transporcie kolejowym wprowadzono nowy rozdział zaatytułowany „Gwarancje niezależności i bezstronności zarządcy”.

Nie jest celem niniejszego opracowania szczegółowa analiza tych postanowień (weszły w życie 12 maja 2020 roku), tym niemniej największy nacisk położony został na przedsiębiorstwa zintegrowane pionowo, które zgodnie z art. 2 pkt Ustawy to między innymi podmiot lub grupa podmiotów, w których zarządca infrastruktury jest kontrolowany przez podmiot, który jednocześnie kontroluje co najmniej jednego przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy na sieci kolejowej tego zarządcy. Odnosi się to wprost do przedsiębiorstw Polskie Koleje Państwowe SA oraz zarządców i przewoźników znajdujących się w grupie kapitałowej PKP SA.

Zdaniem autorów tego opracowania, praktyczny efekt tych regulacji jest wątpliwy, choćby w świetle wypowiedzi części decydentów wspominających z sentymentem „dobre czasy” jednolitego PKP. Wprawdzie pozostaje to poza głównym tematem opracowania, warto jednak przypomnieć, że państwowe przedsiębiorstwo PKP monopolizowało praktycznie całość usług kolejowych (z pewnymi niewielkimi wyjątkami). W skład Polskich Kolei Państwowych wchodziły, obok służb eksploatacyjnych, również przedsiębiorstwa budowlane, Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego, ośrodki badawcze, a także inne, niezwiązane z działalnością podstawową PKP jednostki – zakłady socjalne (w tym mieszkania zakładowe), służba zdrowia, drukarnie, zakłady krawieckie, szkolnictwo itd.

Niezależnie jednak od ich praktycznej realizacji przepisy są jednoznaczne – zarządca ma stosować wobec wszystkich podmiotów rynku kolejowego jednolite i transparentne zasady dostępu do infrastruktury i niedopuszczalne jest jakkolwiek dyskryminacja ani preferowanie podmiotów, chociażby pod kątem struktury właścicielskiej.

Podsumowanie

- Transport kolejowy jest istotną gałęzią z punktu widzenia polityki transportowej Unii Europejskiej. Przykład terminali europejskich potwierdza jego kluczowe znaczenie dla strategii multimodalności, której służyć ma tworzenie takich obiektów logistycznych.
- Brak dostępu do infrastruktury kolejowej dla tworzonego obiektu logistycznego spowodować może zatrzymanie całej inwestycji i poważne straty finansowe po stronie inwestora.
- Analiza praktyki PKP SA, wskazuje jednoznacznie, że dotychczasowa polityka spółki (inne przypadki przyłączania terminali do infrastruktury kolejowej), była zupełnie odmienna. W tym kontekście decyzja PKP SA wydaje się zupełnie niezrozumiała.
- Działania te nie znajdują uzasadnienia w analizie ekonomicznej, która wyraźnie wskazuje na możliwość utraty przychodów zarówno przez PKP SA, jak i spółki zależne. Sytuacja ta pozwala postawić pytanie, czy nie jest to działanie na szkodę samej spółki PKP SA i jej spółek zależnych.
- Odrzańska Droga Wodna oraz Port śródlądowy Kędzierzyn-Koźle zostały wskazane jako obiekty o znaczeniu międzynarodowym w odpowiednich dokumentach Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN). Porozumienie to zostało ratyfikowane przez Polskę. Zobowiązuje ono strony do połączenia wymienionych w porozumieniu portów śródlądowych z głównymi drogami i liniami kolejowymi. Oznacza to, że decyzja PKP SA uniemożliwia wypełnianie przez Polskę zobowiązań wynikających z powyższego porozumienia.
- Poważne wątpliwości budzi także stanowisko Urzędu Transportu Kolejowego wskazujące na stan infrastruktury jako powód nieuznania jej za część infrastruktury kolejowej.
- Zarządcy infrastruktury mają obowiązek utrzymywania i udostępniania infrastruktury kolejowej, a udostępnienie ma mieć charakter niedyskryminujący. Wynika to wprost z dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady, które zostały implementowane do polskiego prawa, a ich postanowienia wprowadzone do ustawy o transporcie kolejowym.

Wnioski końcowe z raportu

Przedstawione w opracowaniu analizy (strategiczna i operacyjna) pozwalają ocenić potencjał i znaczenie inwestycji terminalowej KKT SA w Kędzierzynie-Koźlu jako istotnego elementu integrującego ładunki w ramach rozwijającej się sieci logistycznej w Polsce. Potencjalne znaczenie terminalu daje się zauważyć także w odniesieniu do wizji transportu europejskiego, wyrażonej w strategii transportowej Unii Europejskiej.

Obserwacje i konkluzje wynikające z części strategicznej i operacyjnej raportu oraz opis inwestycji z części trzeciej umożliwiają sformułowanie istotnych wniosków co do potencjalnego znaczenia inwestycji:

- Budowa terminala stanowi istotne uzupełnienie sieci infrastruktury punktowej regionu, a po ukończeniu inwestycji może znacząco przyczynić się do poprawy struktury przychodów z logistyki. Ukończenie inwestycji ze względu na jej multimodalny charakter spowoduje efekt koncentracji dodatkowych ładunków w rejonie oddziaływania terminala, co pozytywnie wpłynie na rozwój gospodarczy. Potwierdzają to przypadki podobnych inwestycji w Europie, opisanych w przedstawionej analizie operacyjnej (patrz podrozdział *Logistyka jako element składowy gospodarki w wybranych krajach europejskich*).
- Położenie w rejonie przygranicznym pozwoli na oddziaływania na silnie uprzemysłowione tereny czeskie, co może skutkować przekierowaniem części przepływów towarowych z tego regionu, obecnie realizowanych przez podmioty zagraniczne. Potwierdzają to zarówno analizy operacyjne dotyczące rozwoju Czech (patrz podrozdział *Logistyka w Polsce na tle wybranych przykładów europejskich*), jak i samo położenie terminalu, opisane w części trzeciej (patrz rozdział *Terminal przeładunkowych w Kędzierzynie Koźlu. Studium przypadku*).
- Budowa terminala w obszarze ekonomicznego proggu opłacalności dystansu od Gdańska/Gdyni oraz Szczecina wspiera bezpośrednio rozwój krajowych portów bałtyckich. Parametr odległości od portu jest dziś kluczowy dla rozwoju każdego portu, co zostało szeroko omówione w części analizy operacyjnej (patrz podrozdział *Terminale multimodalne w Polsce – krytyczny element infrastruktury punktowej*). Porty polskie muszą dzisiaj konkurować z wieloma portami europejskimi. Bez odpowiednio rozwiniętej infrastruktury punktowej wewnątrz kraju, pozwalającej obsługiwać transfer ładunków towarowych, ich szanse na dalszy rozwój są ograniczone.
- Lokalizacja inwestycji i budowa portu przyczynia się do potencjalnego zwiększenia wolumenu przeładunkowego portu Świnoujście i stanowi szansę dla rewitalizacji żeglugi śródlądowej w ramach Odrzańskiej Drogi Wodnej. W tym

kontekście odbudowa infrastruktury portowej i logistycznej w Kędzierzynie-Koźlu jest jedną z najważniejszych inwestycji realizowanych dla Odrzańskiej Drogi Wodnej, stanowiącej ważny akwen żeglugi śródlądowej w naszym kraju. Wnioski te oparto o przeprowadzoną analizę strategiczną dotyczącą roli żeglugi śródlądowej w europejskiej polityce transportowej (patrz podrozdział *Żegluga śródlądowa w Polsce oraz Uwarunkowania prawne i polityczne żeglugi śródlądowej w Polsce*), jak również o wyniki analizy operacyjnej (patrz podrozdział *Terminale multimodalne w Polsce – krytyczny element infrastruktury punktowej*).

- W przypadku terminali KKT nie istnieje możliwość zdominowania rynku paliw płynnych przez inwestora, ze względu na niewielki udział planowanej inwestycji w krajowym wolumenie magazynowym. W przypadku magazynowania paliw jest to ok 2%, w rynku przewozów kolejowych mniej niż 2%, co czyni inwestycję nieistotną z punktu potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa państwa. Potwierdza to przeprowadzona analiza operacyjna dotycząca terminali paliwowych w Polsce oraz podobnych inwestycji w Europie (patrz podrozdział *Terminale paliwowe w Polsce i Europie – charakterystyka i rola podmiotów niezależnych*).
- W przypadku terminali multimodalnych pochodzenie kapitału inwestycyjnego ma znaczenie drugorzędne, ze względu na specyfikę instalacji i jej funkcji. Terminale przeładunkowe stanowią obiekty o charakterze trwałym, przez co są inwestycjami długookresowymi. Niemożliwe jest przeniesienie ich poza miejsca pierwotnej lokalizacji, rozwijanej w ścisłym połączeniu z otaczającą tkanką gospodarczą. Nie prowadzą produkcji przemysłowej. Analiza zebranych materiałów oraz polityki państwa w kwestii struktury kapitałowej inwestorów i pochodzenia kapitału potwierdza ten stan rzeczy (patrz podrozdział *Rola państwa w rozwoju nowoczesnej infrastruktury logistycznej w Polsce*).
- Terminal KKT wpisuje się w strategię i dokumenty Komisji Europejskiej oraz polskiego rządu (patrz podrozdział *Podsumowanie wyników analizy strategicznej*). Inwestycja ta jest jednoznacznie korzystna dla gospodarki narodowej. Budowa terminala nie stwarza żadnych zagrożeń dla bezpieczeństwa państwa. Jednakże 5-letni okres włączania tej inwestycji typu greenfield w polską sieć kolejową jest złamaniem konwencji międzynarodowej AGN (od 2017 roku) i powoduje wymierne straty dla spółek Skarbu Państwa oraz dla całego kraju.

Bibliografia

- AGORA (bd.), *Intermodal Terminals in Europe*, <http://www.intermodal-terminals.eu/database> [dostęp 23.2.2020 r.]
- Barfoed Lars (2009), *Freight Transports of the Future*, The Danish Ministry of Transport, <https://www.trm.dk/media/3766/freight-transport-of-the-future.pdf> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Bartodziej Mariusz (2019), Wrocław: *OT Logistics znalazł chętnego na zabytkowy port miejski na Kleczkowie*, „Invest-map”, <https://investmap.pl/wroclaw-ot-logistics-znalazl-chetnego-na-zabytkowy-port-miejski-na-kleczkowie.1146432> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Beim Michał, Mazur Bartosz, Soczówka Andrzej, Zajdler Robert (2015), *Transport intermodalny w województwie wielkopolskim w latach 2004-2014. Przemiany, stan obecny i perspektywy rozwoju*, Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne UMWW, Poznań
- Bergqvist Richard, Falkemark Gunnar, Woxenius Johan (2010), *Establishing intermodal terminals*, „World Review of Intermodal Transportation Research” Vol. 3, No. 3, https://www.lir.gu.se/digitalAssets/1344/1344717_2010-writr---rb-gf-jw---establishing-intermodal-terminals.pdf [dostęp 8.6.2020 r.]
- Biała Księża. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Bruksela, dnia 28.3.2011 r., KOM(2011) 144 wersja ostateczna.
- Biuro Prasowe PKP PLK S.A. (2018), *Więcej towarów na przebudowanej stacji Gliwice Port*, <https://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/informacje-prasowe/wiecej-towarow-na-przebudowanej-stacji-gliwice-port-4042/> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Biuro Prasowe PKP PLK S.A. (2019), *Porty Szczecin i Świnoujście obsłużą więcej pociągów towarowych*, <https://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/informacje-prasowe/porty-szczecin-i-swinoujscie-obsluza-wiecej-pociagow-towarowych-4311/2016/09/> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Bok de Michael i inni (2017), *An exploration of freight transport forecasts for The Netherlands with BasGoed*, Conference Paper, https://www.researchgate.net/publication/322077969_An_exploration_of_freight_transport_forecasts_for_The_Netherlands_with_BasGoed [dostęp 8.6.2020 r.]
- Brett Damian (2020), *Amazon to expand presence at Leipzig/Halle Airport*, Air Cargo News, <https://www.aircargonews.net/airlines/freighter-operator/amazon-to-expand-presence-at-leipzig-halle-airport/> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Burnewicz Jan (2007), *Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 ze szczególnym uwzględnieniem docelowej struktury modelowej transportu*, Uniwersytet Gdański, <https://docplayer.pl/10758724-Wizja-struktury-transportu-oraz-rozwoju-sieci-transportowych-do-roku-2033.html>
- CBS (2018), *Traffic growth in ports driven by container sector*, <https://www.cbs.nl/en-gb/news/2018/24/traffic-growth-in-ports-driven-by-container-sector> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Centrum Unijnych Projektów Transportowych (2019) Lista rankingowa wniosków o dofinansowanie złożonych w ramach konkursu nr POIiŚ.3.2/1/16 dla działania 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych grupa C Transport intermodalny – aktualizacja z dnia 14.07.2020, https://www.cupt.gov.pl/images/Aktualizacja_listy_rankingowej_Konkursu_Nr_POIiŚ.3.2.1.16_-_14.07.2020.pdf. [dostęp 1.8.2020 r.]
- Damco (bd.), *Freight forwarding is in our DNA*, <https://www.damco.com/en/about/our-history/> [dostęp 08.6.2020 r.]
- DB (bd.), *Germany needs Strong Rail*, <https://www.deutschebahn.com/en/group/starke-schiene-4196294> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Den Bosch van Frans i inni (2011), *The strategic value of the Port of Rotterdam for the international competitiveness of the Netherlands: A first exploration*, Rotterdam School of Management (RSM), Erasmus University Rotterdam, https://www.researchgate.net/publication/277012956_The_strategic_value_of_the_Port_of_Rotterdam_for_the_international_competitiveness_of_the_Netherlands_A_first_exploration/link/555e60a508ae86c06b5f39cd/download [dostęp 8.6.2020 r.]
- Directorate-General for Agriculture and Rural Development (European Commission) (2018), *Study on storage capacities and logistical infrastructure for EU agricultural commodities trade (with a special focus on cereals, the oilseed complex and protein crops (COP)) Final report - Study*, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/b102ecaa-2cbd-11e8-b5fe-01aa75ed71a1> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Dissing+Weitling A/S (bd.), *Great Belt Fixed Link – The Crown Jewel of Danish Bridges*, <https://dissingweitling.com/en/project/great-belt-fixed-link> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniająca dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Tekst mający znaczenie dla EOG), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32016L2370> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego Tekst mający znaczenie dla EOG, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32012L0034> [dostęp 8.6.2020 r.]

- European Commission (2011), White Paper on transport, Luxembourg, Publications Office of the European Union, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf
- Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzone w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r., Dz.U. 2017 poz. 1137, <http://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20170001137>
- Eurostat (2018), *Gross domestic product at market prices*, <https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/download.do?tab=table&plugin=1&language=en&pcode=teco0001> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Eurostat (2018), *Modal split of freight transport* [tran_hv_fmrod], https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight_transport_statistics_-_modal_split [dostęp 8.6.2020 r.]
- Eurostat (2020), *Annual enterprise statistics by size class for special aggregates of activities (NACE Rev. 2) [sbs_sc_sca_r2]. Turnover is the total of all sales (excluding VAT) of goods and services carried out by the enterprises of a given sector during the reference period, Most recent data: 2017*, https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-datasets/product?code=sbs_sc_sca_r2 [dostęp 23.2.2020 r.]
- Eurostat (2020), *Transportation and storage statistics – NACE Rev. 2*, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Transportation_and_storage_statistics_-_NACE_Rev_2 [dostęp 8.6.2020 r.]
- Eurostat (2020), *Airline traffic data by main airport [avia_tf_ala]*, https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=avia_tf_ala&lang=en
- Eurostat (2017), *Gross weight of goods handled in all ports by direction – annual data*, https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-datasets/-/MAR_GO_AA [dostęp 8.6.2020 r.]
- Federal Ministry for Economic Affairs and Energy (2020), *Conventional Energy Sources: Petroleum and Motor Fuels*, https://www.bmwi.de/Redaktion/EN/Textsammlungen/Energy/petroleum-and-motor-fuels.html?cms_artId=255636 [dostęp 8.6.2020 r.]
- Femern A/S (bd.), *Why we're building a fixed link*, <https://femern.com/en/Benefits/Why-we-are-building-a-fixed-link> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Główny Urząd Statystyczny (2019), *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2018 roku*, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wodny-srodladowy-w-polsce-w-2018-roku,4,9.html> [dostęp 08.6.2020 r.]
- Goble Paul (2019), *Russia Shifting Cargo Traffic Away From Baltic Ports to Its Own*, The Jamestown Foundation, <https://jamestown.org/program/russia-shifting-cargo-traffic-away-from-baltic-ports-to-its-own/> [dostęp 08.6.2020 r.]
- Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (2012), *Annual Report 2012*, https://hhla.de/fileadmin/download/investoren/geschaeftsberichte/HHLA_AR-2012.pdf [dostęp 23.2.2020 r.]
- Hanssen Thor-Erik, Mathisen Terje, Jørgensen Finn (2012), *Generalized Transport Costs in Intermodal Freight Transport*, „Procedia – Social and Behavioral Sciences” Vol. 54, https://www.researchgate.net/publication/257717181_Generalized_Transport_Costs_in_Intermodal_Freight_Transport
- Iannone Fedele (2013), *Dry Ports and the Extended Gateway Concept: Port-Hinterland Container Network Design Considerations and Models Under the Shipper Perspective*, SSRN, <https://ssrn.com/abstract=2320394>
- Insights-global.com (2019), *Who are the biggest players in the tank terminal market?*, <https://www.insights-global.com/who-are-the-biggest-players-in-the-tank-terminal-market/> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Izba Administracji Skarbowej (2020), Pismo nr 1401-ICB.070.343.2020.3 dyrektora IAS w Warszawie z 12 maja 2020 r. do Fundacji Inicjatyw Bezpieczeństwo-Rozwój-Energia
- Jakóbcowski Jakub, Popławski Konrad, Kaczmarski Marcin (2018), *The Silk RailRoad. The EU-China Rail Connections: Background, Actors, Interests*, OSW, Warszawa, https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/studies_72_silk-railroad_net.pdf [dostęp 8.6.2020 r.]
- Jensen Anne Elisabeth (2018), *Baltic-Adriatic Corridor*, European Commission, Directorate-General Mobility and Transport, https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/baltic-adriatic_en
- Kalb August (2012), *34. Heimtücke Verfolgung von Sozialdemokraten in Flensburg*, KIPDF.COM, https://kipdf.com/34-heimtuecke-verfolgung-von-sozialdemokraten-iensburg_5ae2ec1c7f8b9a0a1a8b458d.html, [dostęp 8.6.2020 r.]
- Kamchatskaya Tankfarm (2020), *Kamchatskaya tankfarm – Oil Depot & Shipping Company*, Kamchatskayatankfarm.com, <http://www.kamchatskayatankfarm.com/> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Kapczyńska Katarzyna (2017), *Łódź zagłębiem kolejowych terminali*, „Puls Biznesu”, <https://www.pb.pl/lodz-zaglebiem-kolejowych-terminali-855563> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Kapica Tomasz (2019), *Inwestor nie zamierza zrezygnować z portu w Kędzierzynie-Koźlu*, nto.pl, <https://nto.pl/inwestor-nie-zamierza-rezygnowac-z-portu-w-kedzierzyniekozlu/ar/13855318#strefa-biznesu> [dostęp 2.6.2020 r.]
- KGHM (2020), *5 lat w liczbach – Grupa KGHM*, <https://kgm.com/pl/inwestorzy/wyniki/5-lat-w-liczbach>
- KKT (bd.), *Historia*, <http://kkterminale.com/#historia> [dostęp 8.6.2020 r.]

- Knippers B. i inni (2003), *De maatschappelijke betekenis van doorvoer. TNO Inro rapport 2003-36*, TNO, Delft, http://stopwapenhandel.org/sites/stopwapenhandel.org/files/imported/informatie/Doorvoer/De_maatschappelijke_betekenisvan_doorvoer.pdf [dostęp 8.6.2020 r.]
- Komisja Europejska (bd.), *Warehousing and support activities for transportation*, <http://inspire.ec.europa.eu/codelist/EconomicActivityNACEValue/H.52> [dostęp 2.6.2020 r.]
- Komisja Europejska (2017), Pomoc państwa SA.48093 (2017/N) – Polska – Pomoc na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, Bruksela, dnia 31.10.2017 r., C(2017) 7201 final, https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/269295/269295_1946509_105_2.pdf [dostęp 23.2.2020 r.]
- Kulikowska-Wielgus Agnieszka (2020), *Austria zablokowała? transportu tranzytowego. Niemcy analizują rozszerzenie zakazów w Tyrolu*, Trans.Info, <https://trans.info/pl/austria-zablokowala-transportu-tranzytowego-niemcy-analizuja-rozszerzenie-zakazow-w-tyrolu-170757> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Leszczyńska Bożena (2018), Antonowicz: *PKP SA może zbudować ok. 19 terminali intermodalnych*, PortalMorski.pl, <https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/38992-antonowicz-pkp-sa-moze-zbudowac-ok-19-terminali-intermodalnych> [dostęp 8.6.2020 r.]
- LHS (2018), *Pierwszy transport do Chin trasą transkaspijską*, <https://lhs.com.pl/pl/wydarzenia/408> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Macquarie Infrastructure and Real Assets (2019), *DCT Gdansk. Developing an important link in global supply chains*, <https://www.mirafunds.com/au/en/our-insights/case-studies/dct-gdansk.html> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Majewska Magdalena (2016), *Prawne aspekty polityki transportowej Unii Europejskiej*, rozprawa doktorska, Uniwersytet w Białymstoku, Białystok, https://repozytorium.uwb.edu.pl/jspui/bitstream/11320/5726/1/M_Majewska_Prawne_aspekty_polityki_transportowej_Unii_Europejskiej.pdf [dostęp 23.2.2020 r.]
- Majorie van Leijen (2019), *Small inland terminals lose traffic to large European hubs*, RailFreight.com, <https://www.railfreight.com/intermodal/2019/03/12/small-inland-terminals-lose-traffic-to-large-european-hubs/> [dostęp 3.6.2020 r.]
- Mazareanu E. (2020), *Leading logistics companies in Europe in 2018, by revenue (in billion euros)*, Statista.com, <https://www.statista.com/statistics/640120/top-25-logistics-companies-europe/>
- METRANS (bd.), <https://www.metrans.eu/> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Mindur Leszek (2018), *Metody wspierania transportu intermodalnego w wybranych krajach Europy w latach 1990-2016*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej” z. 120
- Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (2016), *Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030*, Warszawa, <https://www.gov.pl/attachment/756d30a9-6255-4384-8fe7-bf4695b9d9c8> [dostęp 23.2.2020 r.]
- Ministerstwo Infrastruktury (2008), *Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku*, Warszawa, <https://www.slideshare.net/waskodagama/master-plan-transportu-kolejowego-na-lata-20082030>
- Ministerstwo Infrastruktury (2019), *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/projekt-strategii-zrownowazonego-rozwoju-transportu-do-2030-roku2> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Ministerstwo Rozwoju (2017), *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*, Warszawa, <https://www.gov.pl/documents/33377/436740/SOR.pdf> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Monios Jason (2011), *The role of inland terminal development in the hinterland access strategies of Spanish ports*, „Research in Transportation Economics” Vol. 33 (1), DOI: 10.1016/j.retrec.2011.08.007 [dostęp 8.6.2020 r.]
- Moro Enrique (2004), *DHL expansion controversy leads to strike*, Eurofound, <https://www.eurofound.europa.eu/publications/article/2004/dhl-expansion-controversy-leads-to-strike> [dostęp 23.2.2020 r.]
- Najwyższa Izba Kontroli (2014), *Funkcjonowanie żeglugi śródlądowej*, <https://www.nik.gov.pl/plik/id,6232,vp,7990.pdf> [dostęp 08.6.2020 r.]
- Najwyższa Izba Kontroli (2020), *NIK o barierach rozwoju transportu intermodalnego*, <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/bariery-rozwoju-transportu-intermodalnego.html> [dostęp 08.6.2020 r.]
- Norris John (2014), *Something Rotten in the State of Denmark*, Foreignpolicy, <https://foreignpolicy.com/2014/01/13/something-rotten-in-the-state-of-denmark> [dostęp 08.6.2020 r.]
- OECD/Eurostat (2014), *Eurostat-OECD Methodological Guide for Developing Producer Price Indices for Services: Second Edition*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264220676-en> [dostęp 23.2.2020 r.]
- Pals Fred, Wittels Jack (2020), *World's Biggest Oil Storage Firm Says Almost All Space Sold*, Bloomberg, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-04-21/world-s-biggest-oil-storage-firm-says-almost-all-space-is-sold> [dostęp 8.6.2020 r.]
- PAP (2019), *Powstanie terminal intermodalny w Emilianowie k. Bydgoszczy*, Puls Biznesu, <https://www.pb.pl/powstanie-terminal-intermodalny-w-emilianowie-k-bydgoszczy-970562> [dostęp 3.6.2020 r.]
- Pern.pl (2019), *PERN w 2020 roku: inwestycje i remonty za ponad miliard złotych*, <https://pern.pl/pern-w-2020-roku-inwestycje-i-remonty-za-ponad-miliard-zlotych/> [dostęp 8.6.2020 r.]

- Pieregaud Jana (2019), Analysis of the potential of the development of rail container transport market in Poland, European Commission, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/report_pl_rail_container_transport_en.pdf [dostęp 8.6.2020 r.]
- PKP CARGO (2020), *Jednostkowy raport roczny za 2019 rok*, <https://www.pkpcargo.com/media/956438/jednostkowy-raport-roczny-za-2019-rok.pdf> [dostęp 3.6.2020 r.]
- PKP PLK (2019), *PKP PLK wyremontują szeroki tor do białoruskiej granicy*, „Rynek Kolejowy” 28 listopada, <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/pkp-plk-wyremontuja-szeroki-tor-do-bialoruskiej-granicy-94564.html> [dostęp 8.6.2020 r.]
- PKP Polskie Linie Kolejowe SA (2017), *Transport intermodalny – integracja przewozów światowych, prezentacja konferencyjna PKP Polskich Linii Kolejowych SA, Nadarzyn, 22 marca*, <http://intermodal-poland.com/images/pliki/prezentacje/ZmudaW.pdf> [dostęp 2.6.2020 r.]
- Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (2020), *Przemysł i handel naftowy 2019 – Raport Roczny*, <http://www.popihn.pl/raporty2.php> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Port of Rotterdam (2020), *Crude oil storage and throughput*, portofrotterdam.com, <https://www.portofrotterdam.com/en/doing-business/logistics/cargo/liquid-bulk/crude-oil-storage-and-throughput> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Publications Office of the EU (2018), Study on Storage Capacities and Logistical Infrastructure for EU Agricultural Commodities Trade (with a special focus on Cereals, the Oilseed Complex and Protein Crops (COP)) Final Report, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/b102ecaa-2cbd-11e8-b5fe-01aa75ed71a1> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Pyza Dariusz (2009), *Optimization of transport in distribution systems with restrictions on delivery times*, „Archives of Transport, Polish Academy of Sciences Committee of Transport” Vol. 21, Iss. 3-4
- Pyza Dariusz (2012), *Modelowanie systemów przewozowych w zastosowaniu do projektowania obsługi transportowej podmiotów gospodarczych*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa
- Pyza Dariusz (2016), *Transport intermodalny – uwarunkowania techniczno-technologiczne, organizacyjne i funkcjonalne*, [w:] *Wybrane zagadnienia logistyki stosowanej*, tom IV, (red.) Feliks Jerzy, Kraków, Wydawnictwo AGH
- Pyza Dariusz, Piątek Mariusz (2017), *Wybrane aspekty projektowania terminali intermodalnych*, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, 2017, z. 119
- Pyzik Michał i in. (2018), *Kolejowy Model Towarowy – model ruchu na potrzeby PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.*, „Transport Miejski i Regionalny” nr 6., http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-2d25b-978-c7b9-458c-bdaf-f35e48cdb82a/c/TMiR_6_2018_Kaczorek.pdf [dostęp 8.6.2020 r.]
- Reuters (2019), *Macquarie agrees \$1.3 billion sale of Poland's Gdansk port terminal*, <https://www.reuters.com/article/us-macquarie-bnk-divestiture-ports/macquarie-agrees-1-3-billion-sale-of-polands-gdansk-port-terminal-idUSKCN1R01j6> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Rodrigue Jean-Paul, Debrie Jean, Frémont Antoine, Gouvernal Elisabeth (2010), *Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics*, „Journal of Transport Geography” Vol. 18, Iss. 4, DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2010.03.008 [dostęp 8.6.2020 r.]
- Roland Jachimowski i inni (2018), *Selection of a Container Storage Strategy at the Rail-road Intra-modal Terminal as a Function of Minimalization of the Energy Expenditure of Transshipment Devices and CO₂ Emissions*, *Rocznik Ochrona Środowiska* Vol. 20, http://www.ros.edu.pl/images/roczniki/2018/057_ROS_V20_R2018.pdf [dostęp 8.6.2020 r.]
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE, Dz.U. L 348 z 20.12.2013
- Rydzkowski Włodzimierz, Rolbiecki Ryszard (2005), *Możliwości rozwoju portów śródlądowych w Polsce jako centrów logi-stycznych*, „LogForum” tom 1, nr 2, https://www.logforum.net/vol1/issue2/no4/4_1_2_05.html [dostęp 8.6.2020 r.]
- Rzeczkowski Grzegorz (2019), *To miał być największy port rzeczny w naszej części Europy. Ale inwestycję za kilkadziesiąt milionów bez słowa zablokowały służby i PKP*, „Gazeta Wyborcza” 26 października, <https://wyborcza.pl/magazyn/7,124059,25348492,to-mial-byc-najwiekszy-port-rzeczny-w-naszej-czesci-europy.html> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Savelberg F., Bakker P., Derriks H., Francke J., Gordijn H., Groot, W., Hoogendoorn-Lanser, S., Jorritsma, P., Kansen, M., van der Loop, H., Moorman, S., van der Waard, J., Wouters, P. & Wüst, H. (2012), *Mobiliteitsbalans*, Den Haag, Kenni-sinstitoot voor Mobiliteitsbeleid
- Smart Freight Europe (2014), *10 lat wsparcia podatników dla transportu intermodalnego*, salon24.pl, <https://www.salon24.pl/u/smart-freight-europe/578416,10-lat-wsparcia-podatnikow-dla-transportu-intermodalnego,2> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Smeets Peter (2019), *Distances in Intermodal statistics in the Netherlands*, UNECE WP 6, Geneva, http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/wp6/Presentations/Netherlands_Distances_in_modal_split.pdf
- Stokłosa Józef, Cisowski Tadeusz, Erd Andrzej (2014), *Terminale przeładunkowe jako elementy sprzyjające rozwojowi łańcuchów transportu intermodalnego*, „Logistyka” tom 3, <https://www.logistyka.net.pl/bank-wiedzy/item/87550-terminalne-przeladunkowe-jako-elementy-infrastruktury-sprzyjajace-rozwojowi-lancuchow-transportu-intermodalnego> [dostęp 8.6.2020 r.]

- Sustainable Logistics* (2014), (Eds.) Macharis Cathy, Melo S., Woxenius Johan, van Lier Tom, Bingley, Emerald Group Publishing
- The Council for the Environment and Infrastructure (2014), *Dutch Logistics 2040 Designed to Last*, https://www.rli.nl/sites/default/files/dutch_logistics_2040_designed_to_last__uk_versie_o.pdf [dostęp 8.6.2020 r.]
- The EU Open Data Portal (bd.), *Gross weight of goods handled in all ports by direction - annual data*, <https://data.europa.eu/euodp/en/data/dataset/Mruv7gYJ4eFv7Hp4h5Bg> [dostęp 8.6.2020 r.]
- The Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (2016), *The 2030 Federal Transport Infrastructure Plan*, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Articles/G/federal-transport-infrastructure-plan-2030.html> [dostęp 8.6.2020 r.]
- The Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (2017), *Combined transport*, <https://www.bmvi.de/EN/Topics/Mobility/Freight-Transport-Logistics/Combined-Transport/combined-transport.html> [dostęp 8.6.2020 r.]
- The Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (2017a), *Rail Freight Masterplan*, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/rail-freight-masterplan.html> [dostęp 8.6.2020 r.]
- The Naval Architect (2018), *More than just Maersk: Denmark stakes its*, Royal Institution of Naval Architects, https://www.rina.org.uk/More_than_just_Maersk.html [dostęp 08.6.2020 r.]
- Umowa europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC), Genewa, 1991.2.01, Monitor Polski 2004 nr 3, poz. 50
- Union Road-Rail Combined Transport (2018), *UIRR Annual Report 2017-18*, <http://www.uirr.com/en/media-centre/annual-reports/annual-reports/mediacentre/970-uirr-annual-report-2017-18.html> [dostęp 8.6.2020 r.]
- United Nations & Economic Commission for Europe UN/ECE (2001), *Terminology on combined transport*, European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC), New York-Geneva, 2001, <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf> [dostęp 23.2.2020 r.]
- Urząd Regulacji Energetyki (bd.), *Rejestry i wykazy. Instalacje magazynowania*, <https://rejestr.ure.gov.pl/i/11> [dostęp 21.7.2020 r.]
- Urząd Transportu Kolejowego (2012), *Analiza Rynku Kolejowych Przewozów Intermodalnych*, <https://utk.gov.pl/download/1/3306/Analizarynkukolejowychprzewozowintermodalnych.pdf> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Urząd Transportu Kolejowego (2020), *Dane eksploatacyjne w 2019 r.*, <https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/statystyka-przewozow-to/dane-archiwalne/15679,Dane-eksploatacyjne-w-2019-rMonthly-Statistics-2019.html> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Urząd Transportu Kolejowego (bd.), *Terminale Intermodalne*, <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktur/mapa-obiektow-infrastru/terminale-intermodalne> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Dz.U. 2003 nr 86 poz. 789, <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20030860789>
- Versleijen John (2019), *DB Cargo suffers losses for 5 years*, RailFreight.com, 30.08.2019r, <https://www.railfreight.com/business/2019/08/30/db-cargo-suffers-losses-for-5-years/> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Wikipedia (bd.), *Fehmarn Belt Fixed*, https://en.wikipedia.org/wiki/Fehmarn_Belt_Fixed_Link [dostęp 8.6.2020 r.]
- wnp.pl (PS) (2012), *PKP Cargo sprzedało akcje w Polzugu*, wnp.pl, <https://www.wnp.pl/logistyka/pkp-cargo-sprzedalo-akcje-w-polzugu,180648.html> [dostęp 23.2.2020 r.]
- ww,bf (2018), *Terminal intermodalny w Rybniku szansą dla całego regionu?*, ŚląskiBiznes.pl, <https://www.slaskibiznes.pl/wiadomosci/terminal-intermodalny-w-rybniku-szansa-dla-calego-regionu,wia5-2-14.html> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 5 lipca 2019 r. sygn.. II FSK 2569/17, *Zwolnienie od podatku od nieruchomości infrastruktury kolejowej*, <https://sip.lex.pl/orzeczenia-i-pisma-urzedowe/orzeczenia-sadow/ii-fsk-2569-17-zwolnienie-od-podatku-od-nieruchomosci-522795906> [dostęp 8.6.2020 r.]
- Zgonc Borut, Tekavčič Metka, Jakšič Marko (2019), *The impact of distance on mode choice in freight transport*, „European Transport Research Review” Vol. 11(1), DOI: 10.1186/s12544-019-0346-8 [dostęp 8.6.2020 r.]
- Ziemkowska Dorota (2020), *Maersk kupi amerykańską firmę za ponad pół miliarda dolarów. Co dzięki temu zyska?*, TransInfo, 21.2.2020, <https://trans.info/pl/maersk-kupi-amerykanska-firme-za-ponad-pol-miliarda-dolarow-174295> [dostęp 8.6.2020 r.]

Warszawa, dnia 29 listopada 2018 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Ignacy Góra

DRR-WRRR.78.11.2018.10.AnK

Pan
Jarosław Zemło
Prezes Zarządu

Kędzierzyn-Koźle Terminale sp. z o.o.

ul. Zielna 37/V Piętro
00-108 Warszawa

w związku z pismami z 14 sierpnia 2018 r. i 20 listopada 2018 r. dotyczącymi inwestycji w Porcie Koźle w Kędzierzynie-Koźlu informuję, że Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”, szczegółowo zapoznał się ze stanem faktycznym terenu zlokalizowanego w pobliżu Portu Koźle, a także dokonał weryfikacji stanu fizycznego znajdującej się tam infrastruktury. Ponadto Prezes UTK dokonał analizy prawnej w przedmiocie sprawy. Po przeanalizowaniu materiału dotychczas zgromadzonego Prezes UTK stwierdził, co następuje.

PKP Polskie Koleje Państwowe, S.A., zwana dalej „PKP”, jest w posiadaniu terenu w pobliżu Portu Koźle w Kędzierzynie-Koźlu. Przez obszar ten przebiega linia kolejowa nr 174 o długości 2,222 km, prowadząca od stacji kolejowej Kędzierzyn-Koźle do Żabiańca i kończy się rozjazdem przy nieczynnej nastawni zapewniającym możliwość wjazdu na, równoległą do linii nr 174, linię kolejową nr 137. Obie te linie zarządzane są przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwaną dalej „PLK”. Na odcinku od rozjazdu przy nieczynnej nastawni do Portu Koźle znajdują się pozostałości dawnego układu torowego, będące w dyspozycji PKP. Są one w stanie technicznym uniemożliwiającym obecne bezpieczne użytkowanie. Duże fragmenty dawnego układu torowego fizycznie nie istnieją, a pozostałe są w znacznym stopniu zdegradowane. Na części należącego do PKP terenu od miejsca, w którym linia nr 137 i pozostałości torów prowadzących do Portu Koźle przestają przebiegać równoległe względem siebie, przebiegają trzy odcinki torów o długości odpowiednio 550 m, 720 m i 720 m. Są to pozostałości po dawnych układach torowych w stanie technicznym do likwidacji (fizycznie brakuje odcinka ok. 150 m toru) i nie ma obecnie możliwości prowadzenia po nich ruchu kolejowego.

Mając na względzie powyższe, w kwestiach poruszonych w pytaniach przekazanych w przywołanym na wstępie piśmie z 14 sierpnia 2018 r., przedstawiam następujące stanowisko.

1) Czy w świetle przepisów z zakresu kolejnictwa, PKP S.A., jako zarządca Fragmentu Toru PKP, jest zobowiązana do udostępnienia Fragmentu Toru PKP (elementu niezbędnego w celu

Strona 1 z 4

zapewnienia połączenia kolejowego dla infrastruktury krytycznej jaką jest Port Koźle oraz realizowanych w Porcie przez KKT terminali) dla KKT w celu jego wyremontowania przez KKT oraz zapewnienia połączenia kolejowego do Portu i dla Terminala Płynnych Produktów Masowych, a jeżeli tak w jakim trybie KKT może żądać udostępnienia od PKP S.A. Fragmentu Toru PKP w tym celu, w tym, w sytuacji gdy Fragment Toru PKP stanowi infrastrukturę nieczynną.

Zgodnie z art. 17 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 1311), zwanej dalej „ustawą o komercjalizacji”, PKP zobowiązana została do przekazania posiadanej infrastruktury kolejowej do PLK, która została wyznaczona do zarządzania liniami kolejowymi. W przypadku linii nr 174 zostało to wykonane poprzez oddanie w zarząd czynnego obecnie odcinka o długości 2,222 km od dworca Kędzierzyn-Koźle do Żabiańca. Oznacza to, że PKP, w tym zakresie, nie jest zarządcą infrastruktury i nie spoczywają na niej obowiązki związane z wykonywaniem tej funkcji, określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r. poz. 2117 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”.

Trzeba zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 4 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym *infrastrukturą kolejową stanowią elementy wymienione w załączniku 1 do tej ustawy pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznicę kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania.* Zgodnie z art. 4 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym *linia kolejowa to wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa.* Tak została wyznaczona przez PLK linia kolejowa jedynie na odcinku od stacji kolejowej Kędzierzyn-Koźle do Żabiańca. Zgodnie z art. 4 pkt 1a ustawy o transporcie kolejowym *droga kolejowa to tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika nr 1 do ustawy, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot.* W tym przypadku na odcinku od Żabiańca do Portu Koźle mamy do czynienia ze zdekompletowanym układem torowym, który nie stanowi drogi kolejowej, nie spełnia warunków określonych w definicji ustawowej linii kolejowej, jak też nie został przez jej właściciela określony jako bocznicę kolejową, w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym. Ok. 500 m fragment toru, o którym mowa w piśmie z 14 sierpnia 2018 r., stanowi nieruchomość, która nie spełnia przesłanek koniecznych do uznania za infrastrukturę kolejową, w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym.

Odnosząc się do stwierdzenia wyrażonego w pytaniu, że przedmiotowy fragment toru stanowi infrastrukturę nieczynną, należy zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 4 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym, *infrastruktura nieczynna to infrastruktura kolejowa, na której zarządca infrastruktury nie dopuścił ruchu kolejowego.* Jako że, jak wykazano wyżej, przedmiotowa nieruchomość nie stanowi infrastruktury kolejowej w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, oraz że PKP nie może być uznana za zarządcę tej infrastruktury, omawiane elementy nie spełniają kryteriów ustawowej definicji infrastruktury nieczynnej.

W świetle omówionych wyżej przepisów trzeba stwierdzić, że brak jest odpowiednich uregulowań prawnych na gruncie ustawy o transporcie kolejowym, które rozstrzygałyby o sposobie udostępniania i postępowania z nieruchomością (która wcześniej stanowiła infrastrukturę kolejową lub bocznicę kolejową), a która obecnie nie stanowi infrastruktury kolejowej, w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym. Tym samym, w świetle omówionych wyżej przepisów prawa należy uznać, że brak jest regulacji nakładających na PKP obowiązek udostępnienia Kędzierzyn Koźle Terminale sp. z o.o., zwanej dalej „KKT”, wskazanych w pytaniu elementów, które nie mogą być uznane za infrastrukturę kolejową w rozumieniu ww. ustawy.

2) Czy w świetle przepisów z zakresu kolejnictwa, PKP S.A. narusza przepisy ustawy o transporcie kolejowym w zakresie konieczności udostępnienia infrastruktury kolejowej, w przypadku gdy PKP S.A. sama nie realizuje swojego zadania w zakresie utrzymania i modernizacji infrastruktury kolejowej wchodzącej w skład Fragmentu Toru PKP i jednocześnie nie pozwala zrealizować tych zadań podmiotowi trzeciemu tj. KKT lub PKP PLK, w efekcie czego uniemożliwia przekwalifikowanie infrastruktury kolejowej nieczynnej na czynną, co w konsekwencji uniemożliwia podmiotom trzecim zadania dostępu do infrastruktury kolejowej gwarantowanego ustawą o transporcie kolejowym?

Jak zostało to wyjaśnione w odpowiedzi na pytanie 1, wskazany w piśmie z 14 sierpnia 2018 r. przedmiotowy fragment toru w chwili obecnej nie stanowi infrastruktury kolejowej ani infrastruktury nieczynnej, w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym a PKP nie może być uznana za zarządcę infrastruktury. Ustawa o transporcie kolejowym nie reguluje również zasad określających status takiej nieruchomości. Tym samym brak jest przepisów nakładających na PKP obowiązek utrzymania i modernizacji tej infrastruktury, niezależnie od skutków niepodejmowania takich działań dla możliwości zapewnienia dojazdu koleją do Portu Koźle. W tej sytuacji, na podstawie ustalonego dotychczas stanu faktycznego sprawy, nie można uznać, iż PKP dopuszcza się naruszenia w przedmiotowym zakresie przepisów z zakresu kolejnictwa.


3) Czy Fragment Toru PKP stanowiący infrastrukturę nieczynną może stanowić infrastrukturę usługową, która powinna być udostępniona przez PKP S.A na podstawie umowy najmu lub umowy dzierżawy, o której mowa w art. 36a ust 5 ustawy o transporcie kolejowym i czy w ramach obowiązku z art. 36a ust 5 ustawy o transporcie kolejowym można zadać udostępnienia infrastruktury usługowej również w celu wykonania remontu infrastruktury kolejowej?

Zgodnie z art. 4 pkt 51 ustawy o transporcie kolejowym *obiekt infrastruktury usługowej to obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym.* W przywołanym w pytaniu art. 36a ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym jest mowa o nieprzeznaczonym do udostępniania obiekcie przystosowanym do świadczenia usług. Na należącym do PKP terenie, na którym posadowiony jest wskazany w pytaniu ok. 500 m fragment toru, nie znajdują się obiekty budowlane, instalacje i urządzenia przeznaczone do świadczenia usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym. Tym samym omawiany fragment toru wraz z przyległym do niego terenem nie może być, w świetle dotychczas ustalonego stanu faktycznego, uznany, za obiekt infrastruktury usługowej, więc art. 36a ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym nie ma w tym przypadku zastosowania.

Ustosunkowując się do sytuacji przedstawionej w Państwa piśmie należy podkreślić, że Prezes UTK popiera działania zmierzające do intensyfikacji wykorzystania kolei jako środka transportu. Dotyczy to także takich inwestycji jak budowa nowych terminali towarowych. Inicjatywa rewitalizacji Portu Koźle wpisuje się w popieraną przez Prezesa UTK koncepcję rozbudowy i modernizacji infrastruktury usługowej w celu zapewnienia możliwości systematycznego wzrostu udziału towarowych przewozów kolejowych w przewozach rzeczy ogółem. W przedstawionej przez Państwa sprawie mamy jednak do czynienia z brakiem przepisów prawa, tak na poziomie krajowym jak i Unii Europejskiej, które umożliwiłyby rozstrzygnięcie o ewentualnej konieczności odbudowy lub wynajęcia takiej infrastruktury w celu umożliwienia dostępu do obiektu infrastruktury usługowej. Zgodnie z obowiązującymi obecnie przepisami możliwe jest jedynie stwierdzenie, że przedmiotowa nieruchomość nie stanowi infrastruktury kolejowej, co jest równoznaczne z brakiem regulacji nakładających

na PKP obowiązek jej udostępnienia. Zdając sobie sprawę z dolegliwości takiej sytuacji, Prezes UTK, w ramach posiadanych kompetencji, podda dalszej analizie przedmiotową infrastrukturę i będzie dążył do wypełnienia wskazanej luki prawnej.

Pragnę podkreślić, że powyższe stanowisko może ulec uzupełnieniu lub zmianie w przypadku pojawienia się nowych istotnych dla sprawy okoliczności faktycznych czy prawnych. Jednocześnie informuję, że niniejsze stanowisko nie wiąże Prezesa UTK w ewentualnych postępowaniach sądowych i administracyjnych.


reunion
IGNACY GÓRA
PREZES URZĘDU TRANSPORTU
KOLEJOWEGO
*/Dokument podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym./*

Informacje w tej sprawie można uzyskać pod numerem tel.: 22 749 15 50
Urząd Transportu Kolejowego – Departament Regulacji Rynku
Prezes Urzędu Transportu Kolejowego przetwarza przekazane dane osobowe zgodnie z przepisami. Szczegółowe informacje znajdują się na stronie www.utk.gov.pl/pl/rodo

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach
Dział Automatyki i Telekomunikacji
ul. Nakielska 3. 42-600 Tarnowskie Góry
tel. + 48 32 719 43 50
fax + 48 32 719 43 77
janusz.cobala@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl



Nr IZAT-505-129/17
Dot.: Uzgodnienia włączenia bocznicy KKP

Tarnowskie Góry, dn. 07.11.2017 r.

Wielobranżowa i Projektowa Spółka z o.o.
MONAT
ul. Przyrodników 19
80-298 Gdańsk

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach pozytywnie opiniuje przesłaną koncepcję włączenia bocznicy kolejowej Kędzierzyn Koźle Port do posterunku odgałęźnego Żabieniec przez rozjazd krzyżowy pojedynczy nr 16 i rozjazd zwyczajny nr 15.

Ponadto informujemy, że opracowany projekt wykonawczy również wymaga uzgodnienia z IZ Tarnowskie Góry.

W załączeniu:

- Uzgodniony plan schematyczny urz. srk podg. Żabieniec

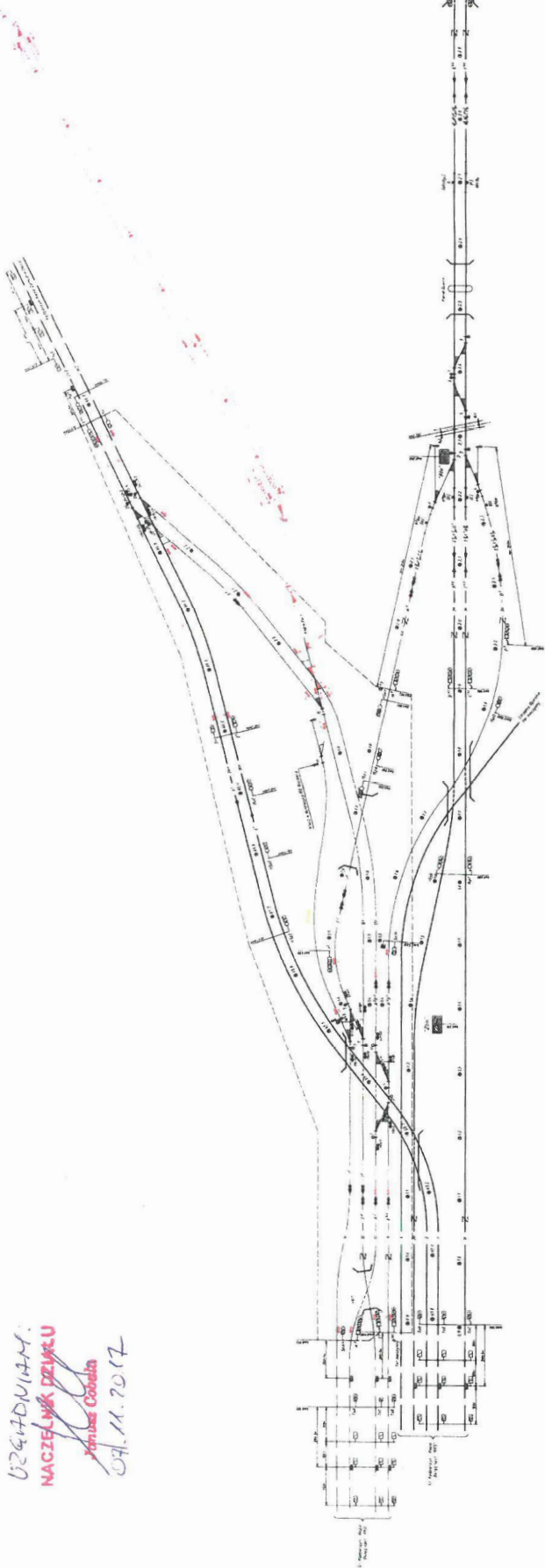
Do wiadomości:

- ISE Racibórz

Z-CA DYREKTORA ZAKŁADU
ds. technicznych

Opracował:
IZAT Janusz Cobala
tel. (32) 719 43 50

BEKANTUNAM
 NACZELNIK DZIAŁU
 Janusz Ciochła
 09.11.2017



		PLAN SZKICOWY PRZEKROJU PLAN SCHEMATIC CROSS-SECTION	
Nazwa obiektu Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu Rodzaj obiektu	Skala Scale	Data Date
Projektant Designer	Wykonawca Contractor	Numer projektu Project Number	Numer rysunku Drawing Number
Inżynier Engineer	Inżynier Engineer	Inżynier Engineer	Inżynier Engineer

Polskie Koleje Państwowe S.A.
Centrala
Al. Jerozolimskie 142A
02-305 Warszawa



Oddział Gospodarowania Nieruchomościami
we Wrocławiu
ul. Joannitów 13,
50-525 Wrocław
tel.: +48 71 717 33 64
fax: +48 71 717 54 09
e-mail: sekretariat.knwr@pkp.pl

Wrocław, 20.09.2017 r.

KNWr4.6141.318.2017.M.P./1

2017-0402185

Rejestr Opinii M/8/2017

Kędzierzyn-Koźle Terminale Sp. z o.o.
ul. Zielna 37
00-108 Warszawa

Dotyczy: *Koncepcji połączenia portu Kędzierzyn-Koźle z siecią kolejową PKP PLK S.A.*

PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu **wstępnie uzgadnia lokalizację** inwestycji dot. Koncepcji połączenia portu Kędzierzyn-Koźle z siecią kolejową PKP PLK S.A. na działkach 1051/1, 1051/2, 1053/1, 1053/2, 1053/3, 1052/1, 1052/2, 1052/3 AM7, 551/1, 551/2, 550/1, 550/2, 557/1, 557/5, 497/3 AM6, 2052 AM16 obręb Kłodnica, gm. Kędzierzyn Koźle w lokalizacji jw. zgodnie z poniższymi warunkami dla Inwestora i Wykonawcy robót:

1. Wydanie ostatecznej opinii będzie możliwe po dostarczeniu do tutejszego Oddziału uzgodnień lub opinii dotyczącej przedmiotowej inwestycji, potwierdzone za zgodność z oryginałem wydanych przez:

- TK Telekom Sp. z o.o.
- PKP Energetyka S.A.
- PKP Utrzymanie Sp. z o.o.
- PKP PLK S.A.

2. Dla Terenów zamkniętych na działkach nr:

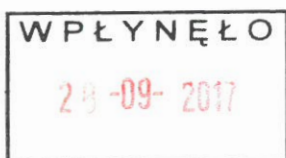
- 1053/1, 1053/3, 1052/3, AM7 obręb Kłodnica, gm. Kędzierzyn Koźle
- 557/5, 497/3, AM6 obręb Kłodnica, gm. Kędzierzyn Koźle
- 2052, AM 16 obręb Kłodnica, gm. Kędzierzyn Koźle

niniejsza zgoda ma charakter warunkowy - Uzyskanie ostatecznej zgody uwarunkowane jest dostarczeniem do Zespołu Uzgadniania Dokumentacji Projektowej w Oddziale projektu – wykonanego w zgodności z przepisami prawa, normami oraz z rozporządzeniami szczegółowymi – planowanej inwestycji załączając stosowne dokumenty oraz uzyskaniem pozytywnej opinii w w/w sprawie (m. in. uzgodnienia lub opinie dotyczące przedmiotowej inwestycji na działce, wydanych przez w/w podmioty). W sprawach związanych z uzgodnieniem proszę o kontakt pod numerem telefonu 0-71 717-54-58.

3. Niniejsze pismo nie stanowi podstawy do uzyskania pozwolenia na budowę oraz nie upoważnia do wykonywania robót w terenie.

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a



Opracował: Maciej Paszowski
Specjalista
e-mail: maciej.paszowski@pkp.pl
Tel.: 71 717 17 92

Dyrektor Oddziału

aaeusz Szulc

Zastępca Dyrektora Oddziału
ds. Obrotu Nieruchomościami

Kamila Wiczyńska



Zakład Usługowo – Handlowy „TOREX”

Ryszard Sokołowski

Adres firmy: 84-230 Rumia ul. Gnieźnieńska 17 NIP 586-101-07-06 REGON 190834031 e – mail: torex@torex.net.pl

Adres do korespondencji: 81-061 Gdynia ul. Hutnicza 36 tel./fax (58) 621-07-37

L.dz. T/437/10/2017

Gdynia 25.10.2017r.

Kędzierzyn - Koźle Terminale

ul. Szkolna 17
47-225 Kędzierzyn - Koźle

Materiały nawierzchni kolejowej – przydatność.

Dotyczy: „Połączenie „Terminala Płynnych Produktów Masowych w Porcie Kędzierzyn Koźle” z siecią PKP PLK S.A. poprzez remont torów dojazdowych do Terminala oraz remont urządzeń SRK (zabezpieczenia ruchu kolejowego) na posterunku odgałęźnym podg. Żabieniec.

W nawiązaniu do Notatki służbowej ze spotkania z dnia 20.10.,2017r., do Notatki z dnia 05.10.2017 dotyczącej inwentaryzacji torów i inwentaryzacji wykonanej przez Projektanta branży torowej Projektu Wykonawczego dla ww. zadania **ZU-H Torex Ryszard Sokołowski z Rumi** przesyła wykaz materiałów nawierzchni kolejowej zlokalizowanych na działkach objętych projektem najmu które będą niezbędne do realizacji inwestycji w obrębie nieruchomości objętej projektem najmu.

Materiały do wykorzystania po segregacji i regeneracji:

1. Rozjazdy Rz nr 11, nr 17, nr 26, nr 107, nr 108 typu S-49 1:9 190 ssd – 5 kpl. stali nawierzchni szynowej (półzwrotnice, krzyżownice, kierownice, szyny łączne) bez akcesoriów torowych. Drewno próchno.
2. Szyny S-49 z łącznika Rz17-Rz26 długość wg. notatki 181 mb. Razem szyn: 2x181 mb = 362 mb. plus podkłady betonowe INBK-8 z długość 145 mb tj. 216 szt. – do regeneracji.. Akcesoria stalowe złom.
3. Podglądy INBK-4 (ROK 1984) z łącznika pomiędzy Rz111 –Rkpd nr 155 na długości około 400 m tj. około 597 szt.(podkłady do regeneracji, dyble drewniane do wymiany, podkładki i przekładki izolacyjne do wymiany). Szyny i akcesoria złom.
4. Podglądy INBK-4 (ROK 1980) z łącznika pomiędzy Rz160-Rz161(rozjazd przed przejściem pod torami ul. Tunele) na długości około 214 m tj. około 317 szt.(podkłady do regeneracji, dyble drewniane do wymiany, podkładki i przekładki izolacyjne do wymiany). Szyny i akcesoria złom.

mgr inż. Wojciech Grybowski
uprawnienia budowlane
do kierowania robotami budowlanymi
bez ograniczeń w specjalności
linia, wyciągi i stacje kolejowe
Krajowa Izba Inżynierów Budownictwa

WŁAŚCICIELE/ WŁADAJĄCY:

UDZIAŁ: 1/1

charakter stanu władania: **własność**

Skarb Państwa:

SKARB PAŃSTWA

UDZIAŁ: 1/1

charakter stanu władania: **użytkowanie wieczyste**

ważność do: 2089-12-05

grupa rejestrowa: 2.2

Państwowa osoba prawna lub jednoosobowa spółka Skarbu Państwa:

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE SPÓŁKA AKCYJNA REGON: 000126801

Siedziba: 02-305 Warszawa Warszawa Aleje Jerozolimskie 142A

DZIAŁKI EWIDENCYJNE:

Ark. mapy	Numer działki ewidencyjnej	Polożenie gruntów	Opis użytku	Symbol klasoużytku	Powierzchnia	
					użytku [ha]	działki [ha]
6	550/1		Tereny kolejowe	Tk	0.0821	0.0821
Identyfikator działki: 160301_1.0046.AR_6.550/1						
6	550/2		Tereny kolejowe	Tk	0.1341	0.1341
Identyfikator działki: 160301_1.0046.AR_6.550/2						
6	551/1		Tereny kolejowe	Tk	0.3568	0.3568
Identyfikator działki: 160301_1.0046.AR_6.551/1						
6	551/2		Tereny kolejowe	Tk	0.4646	0.4646
Identyfikator działki: 160301_1.0046.AR_6.551/2						
6	557/1		Tereny kolejowe	Tk	1.0469	1.0469
Identyfikator działki: 160301_1.0046.AR_6.557/1						
6	557/3		Tereny kolejowe	Tk	0.0087	0.0087
Identyfikator działki: 160301_1.0046.AR_6.557/3						
6	557/5		Tereny kolejowe	Tk	4.2444	4.2444
Identyfikator działki: 160301_1.0046.AR_6.557/5						
UWAGI - DZIAŁKA: 557/5 teren zamknięty						
7	1050/1		Tereny kolejowe	Tk	0.3057	0.3057
Identyfikator działki: 160301_1.0046.AR_7.1050/1						
7	1051/1		Tereny przemysłowe	Ba	0.4323	0.4323
Identyfikator działki: 160301_1.0046.AR_7.1051/1						
7	1051/2		Tereny przemysłowe	Ba	2.5153	2.5153
Identyfikator działki: 160301_1.0046.AR_7.1051/2						
UWAGI - DZIAŁKA: 1051/2 teren zamknięty						
7	1052/1		Tereny różne	Tr	0.0211	0.0211
Identyfikator działki: 160301_1.0046.AR_7.1052/1						
7	1052/2		Tereny różne	Tr	0.0898	0.0898
Identyfikator działki: 160301_1.0046.AR_7.1052/2						
7	1052/3		Tereny przemysłowe	Ba	0.0549	0.0549
Identyfikator działki: 160301_1.0046.AR_7.1052/3						
UWAGI - DZIAŁKA: 1052/3 teren zamknięty						
7	1053/1		Tereny przemysłowe	Ba	0.0741	0.0741
Identyfikator działki: 160301_1.0046.AR_7.1053/1						
UWAGI - DZIAŁKA: 1053/1 teren zamknięty						
7	1053/2		Tereny przemysłowe	Ba	0.0063	0.0063
Identyfikator działki: 160301_1.0046.AR_7.1053/2						
7	1053/3		Tereny przemysłowe	Ba	0.5970	0.5970
Identyfikator działki: 160301_1.0046.AR_7.1053/3						
UWAGI - DZIAŁKA: 1053/3 teren zamknięty						

