

**ROZWÓJ POLSKIEJ LOGISTYKI POPRZEZ
INWESTYCJE W TERMINALE PRZEŁADUNKOWE
A INTERES PAŃSTWA NA PRZYKŁADZIE
KĘDZIERZYN-KOŹŁE TERMINALE**
– NAJWAŻNIEJSZE WNIOSKI I REKOMENDACJE



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

Fundacja Inicjatyw Bezpieczeństwo Rozwój Energia (FIBRE) przygotowała raport nt. wpływu infrastruktury punktowej na gospodarkę Polski. Celem opracowania była ocena zasadności włączenia Portu w Kędzierzynie-Koźlu wraz z jego terminalami do polskiej oraz europejskiej infrastruktury transportowej.

Wychodząc od przeglądu strategii rozwoju infrastruktury transportowej (lądowej infrastruktury logistycznej oraz żeglugi śródlądowej) na poziomie Unii Europejskiej i Polski, wskazano perspektywy krótko i średniookresowe, stanowiące punkt odniesienia dla stanu faktycznego. Wśród najważniejszych wniosków, należy wskazać:

- Unia Europejska kładzie nacisk na zapewnienie międzynarodowego, płynnego, efektywnego, bezpiecznego i swobodnego przepływu osób oraz towarów na terenie UE za pomocą zintegrowanych sieci wykorzystujących wszystkie rodzaje transportu.
- 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.
- Odrzańska Droga Wodna oraz Port śródlądowy Kędzierzyn-Koźle zostały wskazane jako obiekty o znaczeniu międzynarodowym (porozumienie AGN sporządzone przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ). Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej może stanowić przełom w rewitalizacji żeglugi na Odrze.

Analizy operacyjne obecnego stanu infrastruktury w skali Europy Środkowo-Wschodniej, w tym Polski, pozwoliły wypracować wnioski oceniające faktyczny stan infrastruktury logistycznej RP wraz z trendami przepływów towarowych w naszym regionie. Do najważniejszych wniosków z tej części analizy zaliczyć należy następujące spostrzeżenia:

- Istnieją znaczące różnice wielkości przychodów przedsiębiorstw 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 przedsiębiorstw z logistyki. Efektywność logistyki jest wypadkową jakości zarządzania, wynikającej z jej struktury oraz właściwie zaplanowanej i kreowanej przez rząd strategii rozwojowej.

- Analiza sytuacji logistyki w Polsce wskazuje na braki infrastrukturalne wynikające z przyczyn historycznych oraz braku 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.

W części trzeciej przedstawiono wyniki przeprowadzonej oceny zasadności włączenia Portu rzeczno-kołńskiego w Kędzierzynie Koźlu oraz jego terminali do polskiej infrastruktury transportowej. Tezy z dwóch poprzednich części pozwoliły na sformułowanie końcowych wniosków i rekomendacji – w tym:

- Port i Terminale KKT wpisują się w strategię i dokumenty Komisji Europejskiej oraz polskiego rządu. Inwestycja ta jest jednoznacznie korzystna dla gospodarki narodowej i konkurencyjna dla portów w Europie Zachodniej.
- Budowa terminala stanowi istotne uzupełnienie sieci infrastruktury punktowej regionu, a po ukończeniu inwestycji może znacząco przyczynić się do poprawy struktury krajowych przychodów przedsiębiorstw z logistyki.
- Położenie w rejonie przygranicznym pozwoli przejąć logistykę na silnie uprzemysłowionym regionie północnych Czech, co może skutkować przekierowaniem części przepływów towarowych z tego regionu, obecnie realizowanych przez podmioty zagraniczne.
- Budowa terminala w obszarze ekonomicznego progu opłacalności dystansu od Gdańska/Gdyni oraz Szczecina wspiera bezpośrednio rozwój krajowych portów bałtyckich. 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 w przyszłości ważny węzeł logistyczny na skrzyżowaniu korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk oraz Nowego Jedwabnego Szlaku.

- W przypadku terminali multimodalnych pochodzenie kapitału inwestycyjnego nie ma wpływu na strategiczne bezpieczeństwo państwa, ze względu na specyfikę instalacji i jej funkcji natomiast może mieć wpływ przepływ towaru. Terminale przeładunkowo-magazynowe stanowią obiekty o charakterze trwałym, przez co są inwestycjami długookresowymi. Niemożliwe jest przeniesienie ich poza miejsca pierwotnej lokalizacji (jak może mieć to miejsce w przypadku linii produkcyjnej),
- 5-letni okres blokowania przyłączenia korzystnej dla kraju inwestycji KKT w Kędzierzynie-Koźlu do polskiej sieci kolejowej jest złamaniem konwencji międzynarodowej AGN (od 2017 roku) i powoduje wymierne straty dla spółek Skarbu Państwa oraz dla całego kraju. Celem Programu jest rozbudowa polskich dróg śródlądowych. Polska ma jeden z najwyższych w Europie udziałów transportu drogowego w transporcie ogółem. Mimo że sieć rzeczna w Polsce jest jedną z lepiej rozwiniętych w Europie, to niestety nie jest ona wykorzystywana. Transport wodny jest najtańszym oraz najmniej emisyjnym środkiem transportu.

