

## A. NAUKA TRANSPORTOWA

### A.6 ZINTEGROWANY SYSTEM TRANSPORTOWY POLSKI

#### A.6.3. TRANSPORT WODNY I PORTY- STAN I PERSPEKTYWY ROZWOJU W ASPEKTCIE INTEGRACJI Z INNYMI GAŁĘZIAMI TRANSPORTU

dr hab. Marta Mańkowska

Uniwersytet Szczeciński, Instytut Zarządzania, Katedra Zarządzania Transportem

#### **Transport wodny i porty - stan i perspektywy rozwoju w aspekcie integracji z innymi gałęziami transportu**

##### **Przesłanki i uwarunkowania integracji portów morskich w systemie intermodalnym**

Rozwój transportu wodnego, w szczególności transportu morskiego oraz jego podstawowych ogniw - portów morskich w kontekście procesów integracji z innymi gałęziami transportu należy postrzegać przede wszystkim w układzie morsko-ładowych łańcuchów transportowych, warunkujących sprawne funkcjonowanie globalnych łańcuchów dostaw. Porty morskie jako międzynarodowe multimodalne węzły transportowo-logistyczne pełnią kluczową rolę integratorów (spoiw) strumieni fizycznych przepływów w łańcuchach dostaw w zmieniających się gałęziach transportu wodnego i lądowego.

Wykreowanie efektywnej sieci transportu morskiego spełniającej zarówno oczekiwania związane z intensywnym wzrostem globalnej wymiany handlowej, jak i z potrzebami klientów, wymaga ścisłej koordynacji działalności różnych gałęzi transportu współpracujących ze sobą w realizacji złożonych procesów transportowych w ramach morsko-ładowych łańcuchów transportowych.<sup>1</sup> Sprawność funkcjonowania i możliwości rozwoju portów morskich w architekturze morsko-ładowych łańcuchów transportowych warunkowane są zarówno ilością i jakością ich wyposażenia technicznego (infra- i suprastruktura portowej) jak również dostępnością i jakością infrastruktury transportu przedpola i zaplecza. Niewystarczające parametry dostępu do portów od strony morza są barierą dla obsługi coraz większych statków wprowadzanych do eksploatacji. Ograniczona dostępność do portu od strony lądu generuje problemy kongestii w dystrybucji obsługiwanych ładunków i jest istotnym wąskim gardłem ich rozwoju.

Najwyższy stopień integracji transportu morskiego w układzie morsko-ładowych łańcuchów transportowych cechuje system przewozów intermodalnych (kontenerowych, promowych, ro-ro), które mają jednocześnie olbrzymi potencjał dla tworzenia nisko i zeroemisyjnych łańcuchów dostaw w kontekście uwarunkowań globalnej i europejskiej polityki klimatycznej. Wspieranie rozwoju kombinowanych/intermodalnych<sup>2</sup> morsko-ładowych łańcuchów transportowych jest jednym z głównych priorytetów wspólnej polityki transportowej Unii Europejskiej (UE) rozwijanej od ponad 30 lat. Polityka ta skoncentrowana jest współcześnie na poprawie konkurencyjności unijnej sieci transportowej z silnym uwzględnieniem działań w zakresie niskiej i zerowej emisji CO<sub>2</sub> z działalności transportowej, poprzez rozwój infrastruktury i usług gałęzi transportu/ich kombinacji bardziej przyjaznych środowisku, tj. transportu kolejowego i

---

<sup>1</sup> Kotowska, I., Mańkowska, M., & Pluciński, M. (2016). Morsko-ładowe łańcuchy transportowe. Difin

<sup>2</sup> Dyrektywa Rady 92/106/EWG z grudnia 1992 r. ustanawia wspólne zasady kombinowanego transportu towarów między państwami członkowskimi.

morskiego (w tym żeglugi morskiej bliskiego zasięgu) oraz żeglugi śródlądowej<sup>3</sup>. Dlatego też od dekad rozwijane są projekty inwestycyjne w ramach takich inicjatyw europejskich jak „Tiry na tory” oraz „Autostrady Morskie”.

Uwarunkowania te znajdują odbicie w najważniejszych aktualnych dokumentach strategicznych i aktach prawnych szczebla europejskiego. Głównym obowiązującym dokumentem strategicznym UE w sektorze transportu jest *Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości*, przyjęta w grudniu 2020 r. (COM(2020)0789). Strategia jest spójna z celami ogłoszonego przez Komisję Europejską w 2019 r. pakietu inicjatyw politycznych (wniosków) określanych jako Europejski Zielony Ład (The European Green Deal), wśród których transport stanowi jeden z głównych obszarów interwencji. W kontekście EZŁ, podstawowe znaczenie dla realizacji idei zrównoważonej, inteligentnej mobilności oraz transportu ma pakiet wniosków przyjęty w lipcu 2021 r. określany jako „Gotowi na 55”, które w pełni lub częściowo odnoszą się do transportu morskiego i działalności portów morskich, w tym: wniosek dotyczący włączenia emisji pochodzących z żeglugi do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji, wniosek dotyczący zmienionego rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR), które wymaga w szczególności, aby statki miały dostęp do czystej energii elektrycznej w głównych portach oraz wniosek w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim (inicjatywa FuelEU Maritime)<sup>4</sup>. W grudniu 2021 r. przyjęto drugi pakiet inicjatyw, na który składają dwa ważne wnioski ustawodawcze: przegląd rozporządzenia w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) z 2013 r. oraz przegląd dyrektywy w sprawie inteligentnych systemów transportowych (ITS) z 2010 r. W 2023 r. Komisja Europejska przedłożyła także propozycje dotyczące zwiększania efektywności i zrównoważonego charakteru transportu towarowego poprzez ulepszenie zarządzania infrastrukturą kolejową, zachęcanie do użytkowania niskoemisyjnych samochodów ciężarowych oraz lepsze informowanie o emisjach gazów cieplarnianych w transporcie towarowym (CountEmissionsEU: porównywanie śladów węglowych)<sup>5</sup>.

Wszystkie wskazane dokumenty podkreślają kluczową rolę transportu morskiego i portów morskich oraz transportu kolejowego w realizacji polityki Europejskiego Zielonego Ładu, jako głównych ogniw zrównoważonych intermodalnych morsko-lądowych łańcuchów transportowych.

Na gruncie polskim odniesieniem do celów unijnej polityki transportowej w zakresie promowania intermodalnych morsko-lądowych łańcuchów transportowych są treści najważniejszych dokumentów wykonawczych oraz implementacyjnych określających wizję rozwoju sektora transportu, jak: Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030, przyjęta przez Radę Ministrów 24 września 2019 r.; Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2030, przyjęty przez Radę Ministrów 17 września 2019 r. oraz Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040, przyjęty przez Radę Ministrów 26 sierpnia 2022 r. W wszystkich wskazanych dokumentach podkreśla się, że sprawnie funkcjonujące porty morskie z dobrze rozwiniętą infrastrukturą dostępową są jednym z najważniejszych elementów rozwoju systemu przewozów intermodalnych i realizacji koncepcji zrównoważonego systemu transportowego.

---

<sup>3</sup> Pernice D. (2023). Wspólna polityka transportowa: zarys ogólny. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pl/sheet/123/wspolna-polityka-transportowa-zarys-ogolny>; 2.04.2024.

<sup>4</sup> Debyser A. Transport morski: podejście strategiczne. (2023). <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pl/sheet/124/transport-morski-podejscie-strategiczne>. 2.04.2024.

<sup>5</sup> Komisja Europejska (2023). Zielony Ład: większe zyski i mniejszy wpływ na środowisko dzięki ekologizacji transportu towarowego. Komunikat prasowy z dnia 11 lipca 2023. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/IP\\_23\\_3767](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/IP_23_3767); 2.04.2024.

## Przeładunki intermodalne w polskich portach morskich

Przewozy intermodalne w układzie morsko-ładowym są identyfikowane w obrocie portowym w grupie ładunkowej drobnica zjednostkowana, która obejmuje przeładunki kontenerów w układzie pionowym oraz w systemie poziomym ładunków ro-ro i promowych (jak pojazdy, naczepy, wagony kolejowe). Grupa ta stanowi około 40% łącznych przeładunków polskich portów morskich. Obroty tą grupą ładunkową cechuje stały trend wzrostowy od wielu dekad, nie mniej jednak silny wpływ ma bieżąca sytuacja gospodarcza i geopolityczna.

Ostatnie lata i zaistniałe sytuacje kryzysowe, jak skutki pandemii Covid-19 oraz uwarunkowania geopolityczne jak wojna w Ukrainie, zaostrzenie konfliktu na Bliskim Wschodzie, napięta sytuacja w basenie Morza Czerwonego, diametralnie i w krótkim czasie zmieniły i zmieniają nieustannie architekturę globalnych łańcuchów dostaw opartych na transporcie morskim, wpływając na kierunki, strukturę i wolumeny ładunków przechodzących przez polskie porty morskie. W konsekwencji w 2023 r. nieznacznie spadły przeładunki intermodalne w polskich portach, co było wynikiem ogólnie gorszej koniunktury w handlu i przemyśle oraz niepewności i nieprzewidywalności wynikającej ze złożonej sytuacji geopolitycznej. W 2023 r. w polskich portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej tj. Gdańsk, Gdynia oraz Szczecin i Świnoujście, przeładowano 145,7 mln ton ładunków (wzrost o ok. 10% w stosunku do 2022 r.). Największe wzrosty przeładunków dotyczyły dwóch grup ładunkowych: paliw płynnych (wzrost importu ropy i produktów z innych kierunków niż Rosja, eksport do Niemiec) oraz zbóż (tranzyt z Ukrainy).<sup>6</sup> Na wzrost przeładunków ładunków masowych wpłynęła trwająca wojna w Ukrainie i związane z nią embarga na surowce energetyczne pochodzące z Rosji (węgiel, ropa naftowa i jej produkty). Można oczekiwać, że kolejne planowane sankcje na LPG, które w pełnym zakresie zostaną wprowadzone od 20 grudnia 2024 r., wpłyną na dalszy wzrost przeładunków ładunków masowych w polskich portach. Z drugiej strony pogarszająca się koniunktura gospodarcza w Polsce i u głównych partnerów handlowych (zwłaszcza w regionie Morza Bałtyckiego) wpłynęła na spadek popytu konsumenckiego (rosnąca inflacja i spadek dochodów realnych), a tym samym na zmniejszone wolumeny przeładunków drobnicy skonteneryzowanej i ro-ro w polskich portach morskich (stanowiącej głównie dobra konsumpcyjne).

W 2023 r. porty polskie przeładowały łącznie 53,8 mln ton drobnicy, co było wynikiem o 4,2% niższym niż ten osiągnięty w roku 2022. Spadek udziału ładunków drobnicowych w przeładunkach portowych w 2023 r. odnotowały wszystkie analizowane porty morskie (-2,35 mln ton). Największe spadki odnotowano w portach Szczecin i Świnoujście (-10,4% r/r, -1,84 mln ton).

W 2023 r. we wszystkich analizowanych polskich portach morskich przeładowano niespełna 3,0 mln TEU drobnicy kontenerowej, o 2,3% mniej niż w roku 2022, na co bezpośredni wpływ (poza spadkiem popytu konsumenckiego) miało zawieszenie możliwości rezerwacji ładunków koleją do/z Rosji lub feederami do/z portów rosyjskich przez głównych operatorów kontenerowych realizujących serwisy z polskich portów morskich. Największe przeładunki kontenerów realizowane są w porcie w Gdańsku (ponad 2 mln TEU w 2023 r.), w terminalu Baltic HUB, który jest największym terminalem kontenerowym na Bałtyku. W ostatnich miesiącach 2023 r. przeładunki rosły, ale jednocześnie Baltic Hub borykał się z dużą kongestią zarówno od strony lądu, jak i wody. Drugim portem wg wielkości przeładunków drobnicy skonteneryzowanej jest port w Gdyni (ponad 870 tys. TEU w 2023 r.). W przypadku tego portu na spadki przeładunków kontenerów w 2023 r. (-4,44% r/r) istotny wpływ miała decyzja operatora CMA CGM o przeniesieniu od połowy maja 2023 r. serwisów do Gdańska. W portach Szczecina i

---

<sup>6</sup> Dane dotyczące przeładunków opracowano na podstawie: Polska Morska (2024). Wyniki działalności polskich portów morskich w 2023 roku. <https://polska-morska.pl/2024/02/21/wyniki-dzialalnosci-polskich-portow-morskich-w-2023-roku/>; 4.04.2024.

Świnoujścia na tle pozostałych portów przeładunki drobnicy skonteneryzowanej są niewielkie i realizowane wyłącznie w porcie w Szczecinie (na poziomie 67 tys. TEU w 2023 r.), jednocześnie port ten odnotowały najwyższe spadki w tej grupie ładunków (-10,33% r/r, o 7,8 tys. TEU mniej niż w 2022 roku).

Spadki przeładunków polskie porty morskie odnotowały także w obsłudze ładunków ro-ro i drobnicy promowej. W przypadku tych jednostek frachtowych jedynie port w Gdyni odnotował wzrost przeładunków w 2023 r. (+2,07% r/r), wygenerowany na głównej linii promowej Gdynia-Karskrona, jednocześnie spadki przewozów odnotowano na linii ro-ro Gdynia-Hanko. Spadek obrotów w grupie ładunków ro-ro i promowych zanotowały porty w Gdańsku (aż -25,67% r/r) oraz w Świnoujściu (-10,91% r/r.). Ostatni z wymienionych portów zanotował także spadek w obsłudze samochodów osobowych, podczas gdy w porcie Gdańsk i Gdynia zanotowano wzrost w tym segmencie o kolejno 7,5% oraz 8,4%.

Sytuacja geopolityczna i pogorszenie koniunktury gospodarczej skutkuje gwałtownymi zmianami w obrotach portowych w obrębie kwartałów i półroczy, a niepewność i nieprzewidywalność rynku utrudnia budowanie wiarygodnych długookresowych prognoz. Partnerzy morsko-lądowych łańcuchów transportowych oczekują jednak poprawy sytuacji gospodarczej, w tym implikacji założeń polityki EZŁ. Doświadczenia skutków kryzysów pandemicznych i geopolitycznych z ostatnich lat wskazują jednocześnie, że elastyczność partnerów i zdolność do szybkiego reagowania na zaburzenia funkcjonowania morsko-lądowych łańcuchów transportowych, rzutuje na finalne wyniki przeładunków w portach morskich. Wymaga to odpowiedniego wyposażenia technicznego oraz wysokiej jakości i dostępności usług transportu zaplecza.

### **Działania inwestycyjne w polskich portach morskich oraz w zakresie dostępu do portów od strony morza i lądu**

Zarządy portów jak i operatorzy terminali intermodalnych kontynuują oraz rozwijają rozpoczęte kluczowe projekty inwestycyjne. Projekty te są współfinansowane w dużym udziale ze środków UE (np. CEF). Model zarządzania portami morskimi w Polsce na mocy obowiązującej Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, kompetencje w zakresie zarządzania nieruchomościami i infrastrukturą portową jak również w zakresie budowy, rozbudowy, utrzymywania i modernizacji infrastruktury portowej oddaje zarządom portów morskich, w ich granicach administracyjnych. Porty morskie w tych działaniach inwestycyjnych przygotowują się przede wszystkim do obsługi większych jednostek, co stało się możliwe dzięki znacznej poprawie dostępu do portów od strony morza, będącej efektem działań inwestycyjnych realizowanych przez urzędy morskie (modernizacja i pogłębienie torów wodnych prowadzących do portów morskich).

Wśród dominujących zadań inwestycyjnych w ostatnich latach należy wymienić przede wszystkim realizowane przez zarządy portów projekty rozbudowy i modernizacji infrastruktury portowej wraz z niezbędnym zapleczem oraz działania w zakresie poprawy wewnątrzportowego dostępu lądowego (budowa/modernizacja wewnątrzportowego układu drogowego, wraz z zapleczem parkingowy, oraz kolejowego) jako dopełnienie inwestycji realizowanych przez zarządców infrastruktury dostępu do portów od strony lądu tj. PKP PLK (modernizacja głównych magistrali kolejowych prowadzących do portów) oraz GDDKiA (w zakresie dróg krajowych, ekspresowych i autostrad prowadzących do portów morskich). Na bazie trwających projektów infrastrukturalnych potencjał techniczny rozwiązały także spółki portowe realizując inwestycje w modernizację/zakup nowych elementów suprastruktury portowej (sprzęt, magazyny).

Poza zrealizowanymi (lub trwającymi) kluczowymi inwestycjami poprawiającymi dostęp do portów i nabrzeży portowych od strony morza, wśród najistotniejszych inwestycji zrealizowanych w ostatnich latach przez zarządy głównych polskich portów morskich, które bezpośrednio wpływają na konkurencyjności obsługi przewozów intermodalnych, należą m.in.<sup>7</sup>:

1. *Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku* (2023)
2. *Budowa nowego Publicznego Terminala Promowego w Gdyni* (2021)
3. *Przystosowanie infrastruktury Terminala Promowego Świnoujście do obsługi transportu intermodalnego* (2023)
4. *Poprawa dostępu kolejowego do portów w Szczecinie i Świnoujściu* (inwestycja realizowana wspólnie z PKP PLK), 2023.

Wśród nowych istotnych działań inwestycyjnych dedykowanych stricte obsłudze jednostek intermodalnych zainicjowanych przez zarządy portów lub planowanych do realizacji w najbliższej przyszłości należą:

1. *Baltic Hub*<sup>8</sup>, inwestycja obejmująca załadunek obszaru morskiego i budowa trzeciego nabrzeża głębokowodnego w Porcie Północnym w Gdańsku. Dzięki tej inwestycji, zwiększą się możliwości przeładunkowe terminalu o 1,5 mln TEU (z 3 do 4,5 mln TEU rocznie). Dodatkowo, w ramach inwestycji zakupiony zostanie sprzęt przeładunkowy. Uruchomienie T3 przewidziane jest w 2025 roku.
2. *Poprawa infrastruktury Portu Gdańsk wraz z analizą wdrożenia systemu niskoemisyjnego OPS dla zrównoważonego rozwoju sieci TEN-T*. Inwestycja rozpoczęta w 2023 r. (współfinansowanie w ramach CEF2 na lata 2021-2027) i swoim zakresem obejmuje rozbudowę czterech kolejnych nabrzeży Portu Wewnętrznego, o łącznej długości 1916 metrów, wraz z infrastrukturą kolejową<sup>9</sup>.
3. *Port Zewnętrzny w Porcie Gdynia*. Projekt inwestycyjny zakłada budowę nowej głębokowodnej infrastruktury portowej, która umożliwi obsługę największych statków oceanicznych wschodzących na Bałtyk w porcie w Gdyni. Projekt obejmuje zaprojektowanie, budowę, sfinansowanie, wyposażenie, a następnie utrzymanie i eksploatację w okresie umowy PPP części lądowej Portu Zewnętrznego, na którym zlokalizowany zostanie terminal kontenerowy o wstępnie zakładanej docelowej przepustowości 2,5 mln TEU rocznie. Według założeń pierwsze statki do Portu Zewnętrznego w Gdyni powinny zawinąć na przełomie 2028 i 2029 r.<sup>10</sup>
4. *Budowa infrastruktury intermodalnej na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia*. Projekt obejmuje obszar w południowo-zachodniej części portu i zakłada budowę terminalu intermodalnego oraz placów manewrowo-składowych. Nowy terminal intermodalny ma umożliwić obsługę składów całopociągowych<sup>11</sup>.
5. *Budowa Głębokowodnego Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu*. Projekt zakładający budowę terminalu o docelowej zdolności przeładunkowej 2 mln TEU.<sup>12</sup>

---

<sup>7</sup> Materiały wewnętrzne Ministerstwa Infrastruktury (2024).

<sup>8</sup> <https://www.portgdansk.pl/port/inwestycje-i-rozwoj/>; 5.04.2024.

<sup>9</sup> <https://www.portgdansk.pl/port/inwestycje-i-rozwoj/>; 5.04.2024.

<sup>10</sup> <https://www.port.gdynia.pl/kolejny-etap-budowy-portu-zewnetrznego/>; 5.04.2024.

<sup>11</sup> <https://www.port.gdynia.pl/harmonogram-budowa-infrastruktury-intermodalnej-na-terenie-centrum-logistycznego-portu-gdynia/>; 5.04.2024.

<sup>12</sup> <https://port.szczecin.pl/aktualnosci/terminal-kontenerowy-w-swinoujściu-z-decyzja-srodowiskowa>; 5.04.2024.

6. *Budowa multimodalnego, kolejowego węzła przeładunkowego na Ostrowie Grabowskim w porcie w Szczecinie*<sup>13</sup>. Celem projektu jest budowa nowej oraz modernizacja istniejącej infrastruktury portowej w sąsiedztwie Terminalu Kontenerowego w Szczecinie, umożliwiającej zwiększenie wykorzystania terenu portu do celów dual – use (cywilnych i wojskowych). Inwestycję podzielono na dwa zadania:
  - a. budowa placu przeładunkowego o dużych nośnościach w sąsiedztwie nowo budowanego, całkowicie zelektryfikowanego układu torowego na Ostrowie Grabowskim. Inwestycja umożliwi równoległą obsługę dwóch składów pociągów blokowych o długości 750m każdy, oraz zapewni w najbliższej przyszłości dostępność infrastruktury kolejowej dla zaplecza nabrzeża Norweskiego;
  - b. przebudowa istniejącej rampy ro-ro, umożliwiająca obsługę większych statków oraz przeładunek ciężkich pojazdów i urządzeń wojskowych.

W 2025 r. mają się również zakończyć się bardzo ważne zadania inwestycyjne mające na celu pogłębienie do 12,5 m Basenu Kaszubskiego w porcie Szczecinie (m.in. nabrzeża Czeskiego) i do 16 m w porcie wewnętrznym w Gdyni (m.in. n. Helskiego przy BCT). Realizacja tych inwestycji pozwoli na realne wykorzystanie efektów inwestycji związanych z poprawą dostępu do wskazanych portów od strony morza (dostosowaniami głębokości przy nabrzeżach do nowych parametrów głębokościowych torów wodnych prowadzących do tych portów).

W bardziej odległej perspektywie czasowej rozważane są także inne projekty mające na celu rozwój infrastruktury dedykowanej obsłudze ładunków zjednostkowanych. Jednym z nich jest projekt *Port Centralny* zakładający zagospodarowanie głębokowodnej części gdańskiego portu w kierunku wód Zatoki Gdańskiej poprzez załadowanie akwenu i budowy pirsów. Projekt w założeniach ma stworzyć warunki do pełnienia przez port w Gdańsku funkcji intermodalnego węzła transportowego (hubu w rejonie Morza Bałtyckiego) oraz centrum dystrybucyjno-logistycznego dla Europy Środkowo-Wschodniej. Od kilku lat również rozważane są projekty tzw. suchych portów jak Zajązdkowo Tczewskie oraz Dolina Logistyczna w Gdyni, które mają stanowić uzupełnienie potencjału terminali portowych w sytuacji ich ograniczonej przepustowości.

Osiągnięcie pełnych efektów zrealizowanych, trwających i planowanych do realizacji inwestycji portowych oraz w zakresie dostępu portów od strony morza, warunkowane jest jednoczesną synchronizacją działań inwestycyjnych mających na celu poprawę dostępu do polskich portu od strony ładu. Niezależnie od poczynionych znacznych wysiłków inwestycyjnych w rozwój wyposażenia technicznego, transport zaplecza nadal stanowi istotne wąskie gardło rozwoju polskich portów morskich. Harmonizacja działań inwestycyjnych na styku morza i ładu jest kluczowa dla realnej integracji polskich portów morskich w układzie intermodalnych morsko-ładowych łańcuchów transportowych.

Drogami kołowymi kluczowymi dla dostępu do polskich portów morskich są autostrady A1 i A6 (całkowicie ukończone) oraz drogi ekspresowe S3, S6, S7 i S10. W ostatnich latach znacząco poprawił się dostęp drogowy do polskich portów morskich. W 2023 r. oddano do użytku odcinek drogi ekspresowej S3 od węzła Kamienna Góra do granicy z Czechami w Lubawce oraz odcinek drogi (okolice obwodnicy Koszalina i Sianowa) w ciągu drogi ekspresowej S6. Wśród trwających kluczowych drogowych projektów inwestycyjnych istotnych dla działalności portów morskich należy wymienić<sup>14</sup>:

---

<sup>13</sup> <https://port.szczecin.pl/aktualnosci/budowa-multimodalnego-wezla-przeladunkowego-z-unijnym-dofinansowaniem>; 5.04.2024.

<sup>14</sup> Materiały wewnętrzne Ministerstwa Infrastruktury (2024).

1. Droga ekspresowa S3 Bolków-Kamienna Góra (16,1 km) i Troszyn-Świnoujście (33 km) - są to ostatnie brakujące odcinki drogi S3;
2. Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej (38,5 km),
3. Droga ekspresowa S6 pomiędzy Bożepolem a Koszalinem na odcinkach: Koszalin-Słupsk (46,1 km), Słupsk-Bożepole Wielkie (71,8 km) oraz obwodnica Koszalina i Sianowa na odcinku od km 6+100 do km 10+300 (4,2 km); oprócz Zachodniego Obejścia Szczecina, które znajduje się w fazie przygotowawczej, są to ostatnie brakujące odcinki drogi S6,
4. Droga ekspresowa S7: w realizacji znajduje się odcinek Płońsk-Czosnów (34,6 km); w listopadzie 2023 r. zawarto umowę na realizację odcinka Czosnów-Kiełpin (9,0 km); w 2023 r. ogłoszono również przetarg na zaprojektowanie odcinka Kiełpin-Warszawa (węzeł z drogą ekspresową S8); pozostałe odcinki trasy pomiędzy Gdańskiem a Warszawą zostały już zrealizowane,
5. Droga ekspresowa S10: w 2023 r. ogłoszono przetargi na zaprojektowanie i budowę wszystkich (ośmiu) odcinków realizacyjnych w ramach odcinka Szczecin-Piła (113,4 km).

W wyniku realizacji ww. przedsięwzięć inwestycyjnych znacznie poprawi się przepustowość układu drogowego na zapleczu portów morskich. Największym problemem nadal pozostają jednak odcinki tzw. ostatniej mili. Największe ograniczenia w zakresie bezpośredniego dostępu drogowego do portu występują w porcie w Gdyni. Przepustowość układu drogowego zapewniającego bezpośredni dostęp do portu w Gdyni jest ograniczona a istniejący system dróg jest w złym stanie technicznym. Główną drogą zapewniającą dostęp do portu w Gdyni jest tzw. Estakada Kwiatkowskiego - droga kategorii powiatowej, łącząca port z drogą ekspresową S6, która nie spełnia wymogów dla ciężkiego ruchu towarowego (możliwość poruszania się pojazdów o nacisku osi do 11,5 tony). W celu eliminacji istotnego wąskiego gardła w dostępie drogowym do portu w Gdyni realizowany jest projekt inwestycyjny tzw. Drogi Czerwonej w Gdyni (etap prac przygotowawczych)<sup>15</sup>. Nowa trasa zapewni bezpośrednie połączenie Portu Gdynia z siecią dróg krajowych, w tym z drogą ekspresową S6 i powstanie w standardzie wymaganym dla drogowej sieci TEN-T. Wąskie gardło na odcinku ostatniej mili występuje także w dostępie drogowym do portu w Świnoujściu - wspomniany brakujący odcinek drogi S3 (aktualnie bezpośredni dojazd do portu odbywa się drogą krajową nr 3 - jednojezdniową).

Dostępność drogowa do pozostałych analizowanych portów morskich uległa znacznie poprawie w ostatnich latach. W porcie w Gdańsku dostępność drogowa portu poprawiła się dzięki realizacji projektu inwestycyjnego tzw. Trasa Sucharskiego. W porcie w Szczecinie, dojazd do portu odbywa się z pominięciem centrum Szczecina, następnie drogą krajową nr 10, która zapewnia połączenie z drogą ekspresową S3 oraz autostradą A6.

W kontekście założeń polityki EZŁ kluczowe znaczenie ma jednak jakość dostępu kolejowego do portów morskich. Zapotrzebowanie na usługi kolei rośnie w terminalach portowych także ze strony gestorów ładunków. Transport kolejowy, uznawany za bardziej przyjazny środowisku, ma odegrać istotną rolę w procesach dekarbonizacji i budowy zrównoważonego systemu transportowego oraz rozwoju przewozów intermodalnych określonych w polityce EZŁ. Udział kolei w obsłudze polskich portów jest nadal na niskim poziomie (ok 30% wg różnych szacunków), ale systematycznie wzrasta.

W ostatnich latach ukończone zostały trzy kluczowe projekty inwestycyjne mające celu poprawę dostępu kolejowego do polskich portów morskich<sup>16</sup>:

<sup>15</sup> <http://www.drogaczerwona.pl/>; 5.04.2024.

<sup>16</sup> Materiały wewnętrzne Ministerstwa Infrastruktury (2024).

- Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do Portu Gdańsk: finansowanie CEF, wartość projektu 1,2 mld zł,
- Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni: finansowanie CEF, wartość projektu 2,1 mld zł,
- Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu: finansowanie CEF, wartość projektu 1,7 mld zł.

Prace w ramach projektów portowych są ukończone, w fazie realizacji jest jeszcze zabudowa podstacji trakcyjnej Regalica poprawiającej zasilanie w ramach portu w Szczecinie. Zrealizowane zadania inwestycyjne w ramach poprawy kolejowej dostępności portów morskich objęły 281 km torów, 854 rozjazdów, 5 mostów, 7 wiaduktów, 18 przepustów, 3 stacje towarowe, 246 km sieci trakcyjnej oraz 10 przejazdów kolejowo-drogowych. Równolegle zarządy portów morskich zrealizowały inwestycje w rozbudowę i poprawiające jakość wewnątrzportowej infrastruktury kolejowej.

Wskazane działania inwestycyjne pozwoliły na znaczące zwiększenie przepustowości na końcówkach linii kolejowych prowadzących do portów morskich i jakość obsługi kolejowej portów morskich. Nadal istnieją jednak istotne bariery, które ograniczają dystrybucję ładunków z i do portów morskich transportem kolejowym. W planach inwestycyjnych dalszej poprawie dostępu kolejowego do polskich portów morskich ma służyć realizacja inwestycji na następujących trasach dojazdowych do portów morskich<sup>17</sup>:

- Linia kolejowa 201 na odcinku Bydgoszcz-Trójmiasto,
- Linia kolejowa 203 na odcinkach Czersk-Tczew oraz linia kolejowa 9 Tczew-Gdynia,
- Linia kolejowa 131,
- Linia kolejowa 202 na odcinku Gdynia Chylonia - Słupsk.

Poza wskazanymi liniami kolejowymi, dla rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu istotne znaczenie ma także modernizacja linii kolejowej 273 tzw. magistrali nadodrzańskiej. Dużym problemem nadal pozostaną wąskie gardła na magistralach kolejowych prowadzących do naszych portów z odległego zaplecza zagranicznego obejmującego regiony Czech, Słowacji na południu oraz Ukrainy na wschodzie. Zły stan techniczny i niskie parametry udostępnianej infrastruktury kolejowej między polskimi portami a zagranicznym zapleczem skutkują niską prędkością handlową pociągów, niewystarczająca jest także przepustowość kolejowych towarowych przejść granicznych.

## Podsumowanie

Transport morski ze sprawnie funkcjonującymi portami morski może odegrać istotną rolę w transformacji europejskiego sektora transportu w kierunku gospodarki nisko- i zeroemisyjnej. W aktualnych europejskich dokumentach strategicznych i legislacyjnych silnie podkreśla się konieczność promowania rozwiązań intermodalnych bazujących na potencjale bardziej przyjaznych środowisku gałęzi transportu jak transportu morskiego i kolejowego.

Polskie porty morskie, wykorzystując minione perspektywy finansowe UE, zrealizowały zakrojone na szeroką skalę projekty inwestycyjne istotnie poprawiające jakość posiadanego wyposażenia technicznego. We wszystkich analizowanych portach morskich poprawiono także parametry dostępu od strony morza, co pozwoli im obsługiwać największe statki wchodzące na Bałtyk. Poprawie uległa również dostępność do portów od strony lądu, w szczególności drogowa. Ukończono lub znajdują się we w końcowej fazie realizacji kluczowe projekty inwestycyjne na głównych arteriach drogowych prowadzących do portów morskich. W realizacji lub

<sup>17</sup> Materiały wewnętrzne Ministerstwa Infrastruktury (2024).



w planach jest modernizacja i budowa kolejnych odcinków dróg istotnych dla obsługi drogowej zaplecza polskich portów morskich.

Dzięki wielomiliardowym inwestycjom PKP PLK poprawiła się także jakość obsługi kolejowej w portach, choć w tym zakresie istnieją nadal istotne wąskie gardła, które w powiązaniu z długotrwałym i często niezadowalającym procesem modernizacji i rozbudowy infrastruktury kolejowej w Polsce istotnie obniżają konkurencyjność transportu kolejowego, jako ogniwa morsko-lądowych łańcuchów intermodalnych via polskie porty morskie. Konieczne jest zapewnienie odpowiedniej przepustowości sieci kolejowej oraz odpowiednich jej parametrów pozwalających na osiągnięcie wyższej prędkości handlowej oraz terminowości połączeń międzynarodowych szczególnie na granicach.

Problemem ogólcuropejskim pozostaje niekomplementarność infrastruktury kolejowej wynikająca ze zmiany szerokości torów na wschodniej granicy Polski, ale także związana z odmiennymi systemami zasilania sieci trakcyjnej na granicy południowej i zachodniej. Problemy wielosystemowości przewozów kolejowych wskazują, że europejski rynek przewozów kolejowych nie stanowi nadal w praktyce jednolitego rynku, spełniającego kryteria jednolitych standardów infrastruktury, wymagań i przepisów, w odróżnieniu od transportu drogowego, którego integracja na tej płaszczyźnie została osiągnięta w dużo większym zakresie<sup>18</sup>. Pozytywny wpływ na silniejszą integrację kolei w europejskim systemie przewozów intermodalnych może mieć planowana nowelizacja Dyrektywy TEN-T, której głównym celem jest dostosowanie infrastruktury kolejowej w krajach UE do jednolitych standardów sieci TEN-T włączenie do sieci nowych linii kolejowych, oraz likwidacja wąskich gardeł na europejskich kolejowych przejściach granicznych.

Dla pogłębienia integracji portów w systemie intermodalnym ważna jest też współpraca między wszystkimi partnerami w łańcuchu transportowym: zarządcy infrastruktury kolejowej z zarządcami portów, operatorami terminali (także w głębi lądu) oraz przewoźnikami kolejowymi w planowaniu i realizacji inwestycji niezbędnych dla zwiększenia przepustowości infrastruktury i terminali przeładunkowych oraz w odniesieniu do alokacji zdolności przepustowej i zarządzania operacyjnego w realizacji międzynarodowych usług kolejowych<sup>19</sup>. Należy dążyć w szczególności do wyeliminowania sytuacji, w której użytkownicy bocznic kolejowych czy operatorzy terminali ponoszą nakłady inwestycyjne na rozwój zarządzanej przez siebie infrastruktury, a nie mają zapewnionej możliwości włączenia w sieć krajowego zarządcy infrastruktury z uwagi na jej zły stan techniczny lub przedłużające się prace inwestycyjne. W szerszym kontekście w środowisku dyskutowana jest także konieczność ponownego zdefiniowania zasad stosowania ulgi intermodalnej tak, aby wspierała ona podmioty realizujące przewozy na trasach o największym potencjale rozwoju. Wśród postulowanych w środowisku działań o charakterze organizacyjnym wskazywane jest także priorytetyzacja pierwszeństwa przejazdu pociągów intermodalnych przed konwencjonalnymi.

Podsumowując, należy oczekiwać, że najbliższych latach rozwój intermodalnych morsko-lądowych łańcuchów transportowych będą wspierać inicjatywy realizowane w ramach EZŁ. Przenoszenie ładunków z dróg kołowych na kolei oraz żeglugę morską bliskiego zasięgu (kontenerową, promową, ro-ro) wymuszać będą regulacje prawne w zakresie konieczności monitorowania i stopniowego ograniczania śladu węglowego w działalności importerów i eksporterów oraz narzędzia regulacyjne ograniczające efektywność transportu drogowego. Niemcy i Austria

---

<sup>18</sup> Łoginow, J. Kolejowe zaplecze polskich portów. *Namiary na Morze i Handel* 05/2024; K. Rynkiewicz. *Wyzwania na torach. Namiary na Morze i Handel* 05/2024.

<sup>19</sup> Kuś Ł. Polskie porty coraz bardziej intermodalne. <https://intermodalnews.pl/2022/04/20/polskie-porty-coraz-bardziej-intermodalne/>; 6.04.2024.

jako pierwsze kraje UE wprowadzają rozwiązania prawne uzależniające wysokości pobieranych opłat drogowych od emisji CO<sub>2</sub> przez pojazdy ciężkie (im wyższa emisja CO<sub>2</sub> tym wyższa opłata). Pozostałe państwa członkowskie UE, w tym Polska, powinny wdrożyć tzw. Dyrektywę Eurovignette do marca 2025 roku<sup>20</sup>. Poza rosnącymi reżimami środowiskowymi, istotne znaczenie ma też sytuacja na rynku pracy kierowców zawodowych, ograniczająca potencjał rozwoju transportu drogowego, stanowiąc jednocześnie szansę dla wzrostu konkurencyjności transportu kolejowego w systemie intermodalnym. Natomiast istotnym wyzwaniem dla całej branży TSL są rosnące ceny energii.

## Bibliografia

- Debysier A. Transport morski: podejście strategiczne. (2023). <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pl/sheet/124/transport-morski-podejscie-strategiczne>. 2.04.2024.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/362z dnia 24 lutego 2022 r. w sprawie zmiany Dyrektyw 1999/62/WE, 1999/37/WE i (UE) 2019/520 w odniesieniu do pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy.
- Dyrektywa Rady 92/106/EWG z grudnia 1992 r. ustanawia wspólne zasady kombinowanego transportu towarów między państwami członkowskimi. <http://www.drogaczerwona.pl/>; 5.04.2024.
- <https://port.szczecin.pl/aktualnosci/budowa-multimodalnego-wezla-przeladunkowego-z-unijnym-dofinansowaniem>; 5.04.2024.
- <https://port.szczecin.pl/aktualnosci/terminal-kontenerowy-w-swinoujsciuz-decyzja-srodowiskowa>; 5.04.2024.
- <https://www.port.gdynia.pl/harmonogram-budowa-infrastruktury-intermodalnej-na-terenie-centrum-logistycznego-portu-gdynia/>; 5.04.2024.
- <https://www.port.gdynia.pl/kolejny-etap-budowy-portu-zewnetrznego/>; 5.04.2024.
- <https://www.portgdansk.pl/port/inwestycje-i-rozwoj/>; 5.04.2024.
- Komisja Europejska (2023). Zielony Ład: większe zyski i mniejszy wpływ na środowisko dzięki ekologizacji transportu towarowego. Komunikat prasowy z dnia 11 lipca 2023. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/IP\\_23\\_3767](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/IP_23_3767); 2.04.2024.
- Kotowska, I., Mańkowska, M., & Pluciński, M. (2016). Morsko-ładowe łańcuchy transportowe. Difin
- Kuś Ł. Polskie porty coraz bardziej intermodalne. <https://intermodalnews.pl/2022/04/20/polskie-porty-coraz-bardziej-intermodalne/>; 6.04.2024.
- Łoginow J. Kolejowe zaplecze polskich portów. Namiary na Morze i Handel 05/2024 Materiały wewnętrzne Ministerstwa Infrastruktury (2024).
- Pernice D. (2023). Wspólna polityka transportowa: zarys ogólny. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pl/sheet/123/wspolna-polityka-transportowa-zarys-ogolny>; 2.04.2024.
- Polska Morska (2024). Wyniki działalności polskich portów morskich w 2023 roku. <https://polska-morska.pl/2024/02/21/wyniki-dzialalnosci-polskich-portow-morskich-w-2023-roku/>; 4.04.2024.
- Rynkiewicz K. Wyzwania na torach. Namiary na Morze i Handel 05/2024.

---

<sup>20</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/362z dnia 24 lutego 2022 r. w sprawie zmiany Dyrektyw 1999/62/WE, 1999/37/WE i (UE) 2019/520 w odniesieniu do pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy.