

Raport końcowy

„Analiza potencjału oraz zasadności powstania na terenie województwa warmińsko-mazurskiego multimodalnego centrum logistycznego-suchy port (dry port) o charakterze ogólnodostępnym wraz ze wskazaniem rekomendowanego potencjalnego terenu lokalizacji”



Wykonawca:



„EU-CONSULT” Sp. z o.o.

ul. Wały Piastowskie 1

80-855 Gdańsk

www.eu-consult.pl

Zespół:

mgr Magdalena Jażdżewska-Gutta - kierownik projektu

dr Marcin Wołek - członek zespołu

mgr Joanna Adamska - Mieruszevska - członek zespołu

mgr Natalia Mucha - członek zespołu

mgr Krzysztof Gutta – członek zespołu



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską
z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego



Spis treści

Abstrakt	4
1. Wprowadzenie - prezentacja kontekstu badania	4
2. Wyniki badań.....	5
2.1 Obszar ciążenia	5
2.2 Analiza makro- i mezoekonomiczna gospodarki województwa warmińsko-mazurskiego wraz z obszarami z/do niego ciążącymi.....	12
2.3 Analiza rynku TSL	68
2.4 Analiza wielokryterialna (Multi Criterial Analysis – MCA).	94
2.5 Studium przypadku (Case Study)	125
2.6 Analiza SWOT	133
2.7 Analiza SMART	139
2.8 Wyniki badań	140
3. Wnioski i rekomendacje	150
3.1. Wnioski	150
3.2. Rekomendacje	157
4. Załączniki – narzędzia badawcze	163



Abstrakt

Raport przedstawia analizę makro- i mezoekonomiczną województwa warmińsko-mazurskiego oraz pozostałych obszarów, z których podmioty mogłyby być potencjalnie zainteresowane korzystaniem z suchego portu zlokalizowanego w województwie warmińsko-mazurskim. Następnie, przeanalizowana została struktura rynku TSL województwa, który jest podstawą dla decyzji dotyczącej inwestycji w zakresie transportu i logistyki. Na podstawie wspomnianych analiz przeprowadzono analizę wielokryterialną, która wskazuje najkorzystniejszą potencjalnie lokalizację suchego portu. Niniejsze opracowanie wzbogacono o badania ilościowe i jakościowe oraz analizę dobrych praktyk funkcjonowania suchego portu w krajach europejskich. Analiza wskazuje na niewielki potencjał w zakresie efektywnego funkcjonowania suchego portu, jednakże konieczne byłoby przeprowadzenie dodatkowych analiz w zakresie ewentualnej lokalizacji platformy multimodalnej, nie powiązanej funkcjonalnie z portem morskim tak ściśle jak suchy port. Pozwoliłoby to na wykorzystanie potencjału przewozów tranzytowych wykonywanych przez teren województwa warmińsko-mazurskiego, co pozytywnie wpłynęłoby na opłacalność takiego przedsięwzięcia. Rekomendacje zawarto w ostatniej części niniejszego opracowania.

1. Wprowadzenie - prezentacja kontekstu badania

Niniejsza ekspertyza dotyczy analizy potencjału oraz zasadności powstania na terenie województwa warmińsko-mazurskiego multimodalnego centrum logistycznego – suchy port („dry port”) o charakterze ogólnodostępnym. W ramach badania przeprowadzono analizę ekspercką oraz badania ewaluacyjne mające na celu wskazanie rekomendowanego terenu lokalizacji.

Przez suchy port (dry port) rozumie się obiekt opierający się na bezpośrednim powiązaniu portu morskiego z intermodalnym terminalem zlokalizowanym na zapleczu tego portu, z którego korzystanie odbywałoby się na zasadach podobnych jak bezpośrednio w porcie morskim.

Podstawowymi elementami suchego portu są:

- terminal intermodalny,
- lokalizacja na zapleczu portu morskiego,
- powiązanie kolejowe z portem morskim,
- dostępność usług, które zwykle oferowane są w samym porcie morskim (np. serwisowanie kontenerów, spedycja, usługi celne, etc.).

Przedmiotowa ekspertyza jest elementem projektu współpracy transnarodowej pn. „TransBaltic – w kierunku zintegrowanego systemu transportowego w regionie Morza Bałtyckiego”, finansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Region Morza Bałtyckiego 2007-2013 (BSR 2007-2013).



2. Wyniki badań

2.1 Obszar ciążenia

Potencjalny obszar ciążenia dla suchego portu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego obejmuje województwo pomorskie, kujawsko-pomorskie, mazowieckie oraz podlaskie.

Do oceny obszaru ciążenia dla potencjalnej lokalizacji suchego portu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego posłużono się metodą izochron czasu przejazdu pociągu towarowego między poszczególnymi lokalizacjami a portem morskim w Gdańsku (jako najbliższym względem wszystkich).

Problem z delimitacją bierze się z faktu, iż obecnie na części sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. trwają rozległe prace modernizacyjne, będące przyczyną ograniczenia prędkości, jak i zdolności przepustowej. Przykładowo, dotyczy to choćby linii kolejowej nr 9 (Warszawa – Gdańsk), na której prace modernizacyjne będą trwały do roku 2014.

Obecny stan techniczny infrastruktury kolejowej stanowi jedną z najpoważniejszych barier cywilizacyjnych i rynkowych. Linie klasy D o nacisku 22,5 t na oś, które są standardem w Unii Europejskiej, w Polsce praktycznie nie występują, a średnia prędkość handlowa dla pociągów towarowych oscyluje wokół 20 km/h. Operatorzy spoza Grupy PKP wskazują na brak równości dostępu i odpowiednich regulacji dotyczących dysponowania infrastrukturą punktową (stacje rozrządowe, przejścia graniczne, terminale rozładownicze itp.)¹.

Poniższy rysunek przedstawia maksymalne prędkości rozkładowe dla linii kolejowych znaczenia państwowego zlokalizowanych na obszarze potencjalnego obszaru ciążenia dla suchego portu.

¹ Biała Księga. Mapa Problemów Polskiego Kolejnictwa. Railway Business Forum, Warszawa – Kraków 2009, s. 51 i nast.



Rysunek 1. Maksymalne prędkości rozkładowe dla linii kolejowych znaczenia państwowego zlokalizowanych na obszarze potencjalnego obszaru ciężenia dla suchego portu.



[kolor żółty: $V < 40$ km/h; kolor fioletowy: $40 < V < 80$ km/h; kolor zielony: $80 < V < 120$ km/h; kolor niebieski: $120 < V < 160$ km/h, kolor czerwony: $V > 160$ km/h i więcej]

Źródło: Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015. PKP PLK, Warszawa 2011

Zasadnicza część linii kolejowych wg stanu na rok 2010 umożliwia osiągnięcie prędkości maksymalnych w przedziale 80-120 km/h (kolor zielony) oraz 120-160 km/h (kolor niebieski). Należy jednak podkreślić, że rys. 1 nie uwzględnia punktowych ograniczeń prędkości, które stanowią jeden z najbardziej dolegliwych elementów znacznie wydłużających efektywny czas jazdy i przyczyniający się do obniżania prędkości handlowej pociągów pasażerskich i towarowych.

Czas przejazdu wyliczony został w trzech wariantach zaprezentowanych w tab. 2. Natomiast tab. 1. prezentuje rzeczywistą prędkość handlową pociągów intermodalnych prowadzonych przez PCC Intermodal wg rozkładu jazdy dla pociągów krajowych w roku 2010/2011².

² Regularne połączenia intermodalne, PCC Intermodal, ważne od lipca 2010. PCC Intermodal, Gdynia 2011.

Tabela 1. Czas przejazdu i prędkość handlowa wybranych pociągów intermodalnych PCC Intermodal.

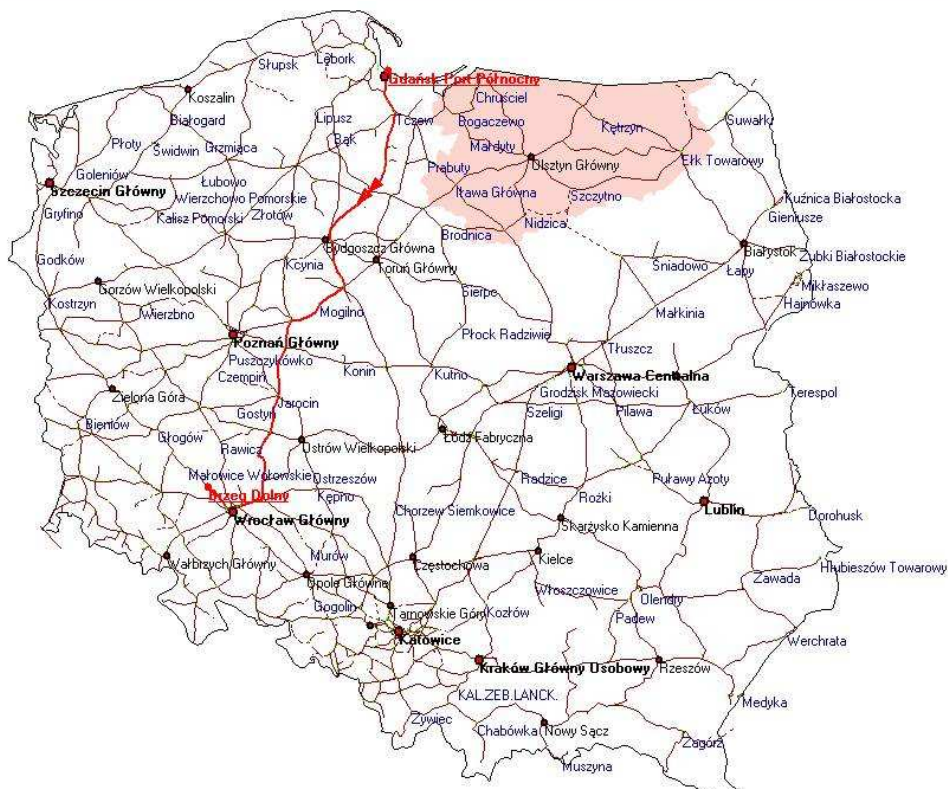
Relacja	Przewoźnik	Dystans [km]	Czas przejazdu [godz.]	V handl. [km/h]
Gdańsk - Brzeg Dolny	PCC Intermodal	475	30	15,8
Gdynia - Sławków	PCC Intermodal	557	25	22,3
Gdańsk - Krzewie k. Kutna	PCC Intermodal	298	14	21,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PCC Intermodal oraz programu Kalkulacja 2012, PKP PLK S.A., Warszawa 2011.

Dane zaprezentowane w tab. 1. w pełni potwierdzają jedno z najpoważniejszych ograniczeń wzrostu konkurencyjności kolei, mianowicie niską prędkość handlową pociągów towarowych, która w tym przypadku waha się między 16 a 22 km/h, podczas gdy w Europie Zachodniej wynosi 40-50 km/h, a dla wybranych kategorii pociągów towarowych w Niemczech – nawet 60 km/h.

Trasy pociągów z tab. 1. zostały zaprezentowane na rys. od 2 do 4.

Rysunek 2. Trasa pociągu w relacji Gdańsk – Brzeg Dolny.



Źródło: opracowanie własne na podstawie programu Kalkulacja 2012, PKP PLK S.A., Warszawa 2011.

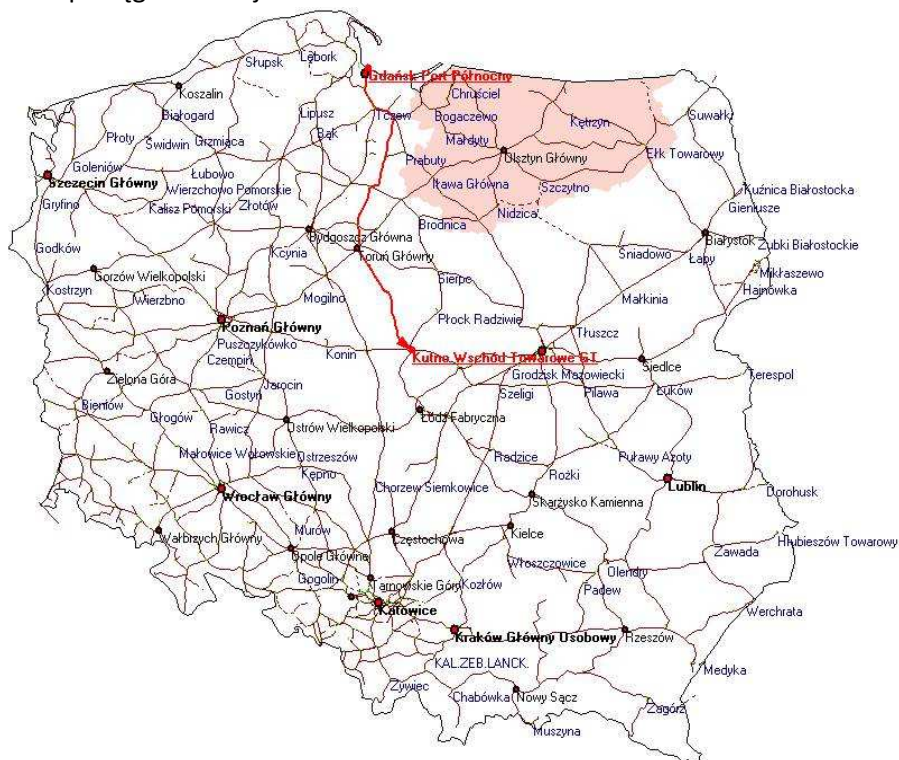


Rysunek 3. Trasa pociągu w relacji Gdynia – Sławków.



Źródło: opracowanie własne na podstawie programu Kalkulacja 2012, PKP PLK S.A., Warszawa 2011.

Rysunek 4. Trasa pociągu w relacji Gdańsk – Kutno.



Źródło: opracowanie własne na podstawie programu Kalkulacja 2012, PKP PLK S.A., Warszawa 2011.

Dlatego też, aby w pełni ocenić obszar ciążenia w perspektywie do roku 2020 i dłuższej, należy założyć znaczący postęp w dziedzinie modernizacji infrastruktury kolejowej. Założenie to bazuje na solidnych przesłankach - ocenia się, że łączny koszt modernizacji (działań, w wyniku których następuje zmiana warunków użytkowania istniejących obiektów infrastruktury kolejowej poprzez przystosowanie ich do wyższych parametrów techniczno-eksploatacyjnych oraz wzrost wartości obiektów) i rewitalizacji (przywrócenie pierwotnych parametrów użytkowych istniejących obiektów infrastruktury kolejowej) infrastruktury kolejowej sięgnie do roku 2015 ok. 39 mld PLN, co przełoży się na poprawę (bądź odtworzenie) parametrów technicznych na 3717 km linii kolejowych w Polsce³.

W związku z tym, dla oceny czasu przejazdu hipotetycznych pociągów towarowych z teoretycznej lokalizacji suchego portu do portu morskiego w Gdańsku przyjęto trzy wartości prędkości handlowej, mianowicie 20 km/h, 35 km/h oraz 45 km/h.

Tabela 2. Czas przejazdu dla hipotetycznych pociągów towarowych o zróżnicowanej prędkości handlowej.

Odległość od portu morskiego Gdańsk transportem kolejowym		Czas przewozu V=20 km/h [godz.]	Czas przewozu V=35 km/h	Czas przewozu V=45 km/h
Lokalizacja	Dystans [km]			
Braniewo (p. Bogaczewo)	135,9	6,8	3,9	3,0
Elbląg	81,2	4,1	2,3	1,8
Ełk	332	16,6	9,5	7,4
Gołdap	393,9	19,7	11,3	8,8
Olsztyn	178,7	8,9	5,1	4,0

Zródło: opracowanie własne na podstawie programu Kalkulacja 2012, PKP PLK S.A., Warszawa 2011 oraz Biała Księga. Mapa problemów polskiego kolejnictwa. Railway Business Forum, Warszawa – Kraków, grudzień 2009.

Biorąc pod uwagę doświadczenia skandynawskie (zwłaszcza szwedzkie, dotyczące w szczególności suchego portu w Falköping), należy stwierdzić, iż najbardziej atrakcyjny czas przewozu charakteryzuje lokalizację w Elblągu (poniżej 4 godzin dla prędkości handlowej 35 km/h, 3 godziny dla prędkości handlowej 45 km/h). Co więcej, blisko 2/3 tej relacji opiera się na linii kolejowej nr 9, która obecnie modernizowana jest do wyższego standardu w zakresie prędkości.

Dla oceny obszaru ciążenia dla dalszych analiz niezbędne jest określenie podstawowych parametrów sieci kolejowej poszczególnych województw. Ich charakterystyka została przedstawiona w tab. 3.

³ Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych w Polsce do roku 2015. PKP PLK S.A., Warszawa 2011, s. 4.

Tabela 3. Podstawowe dane infrastruktury kolejowej województw z potencjalnego obszaru ciążenia.

Województwo	Dł. linii kolejowych [km]	Gęstość sieci [km/100 km kw.]	Terminale czynne	Terminale planowane (wraz z czynnymi)	Terminale plan/ 100 km linii kol.
warmińsko-mazurskie	1207	5	0	1	0,08
kujawsko-pomorskie	1301	7,2	0	1	0,08
mazowieckie	1766	5	4	5	0,28
podlaskie	760	3,8	0	0	0,00
pomorskie	1233	6,7	4	5	0,41

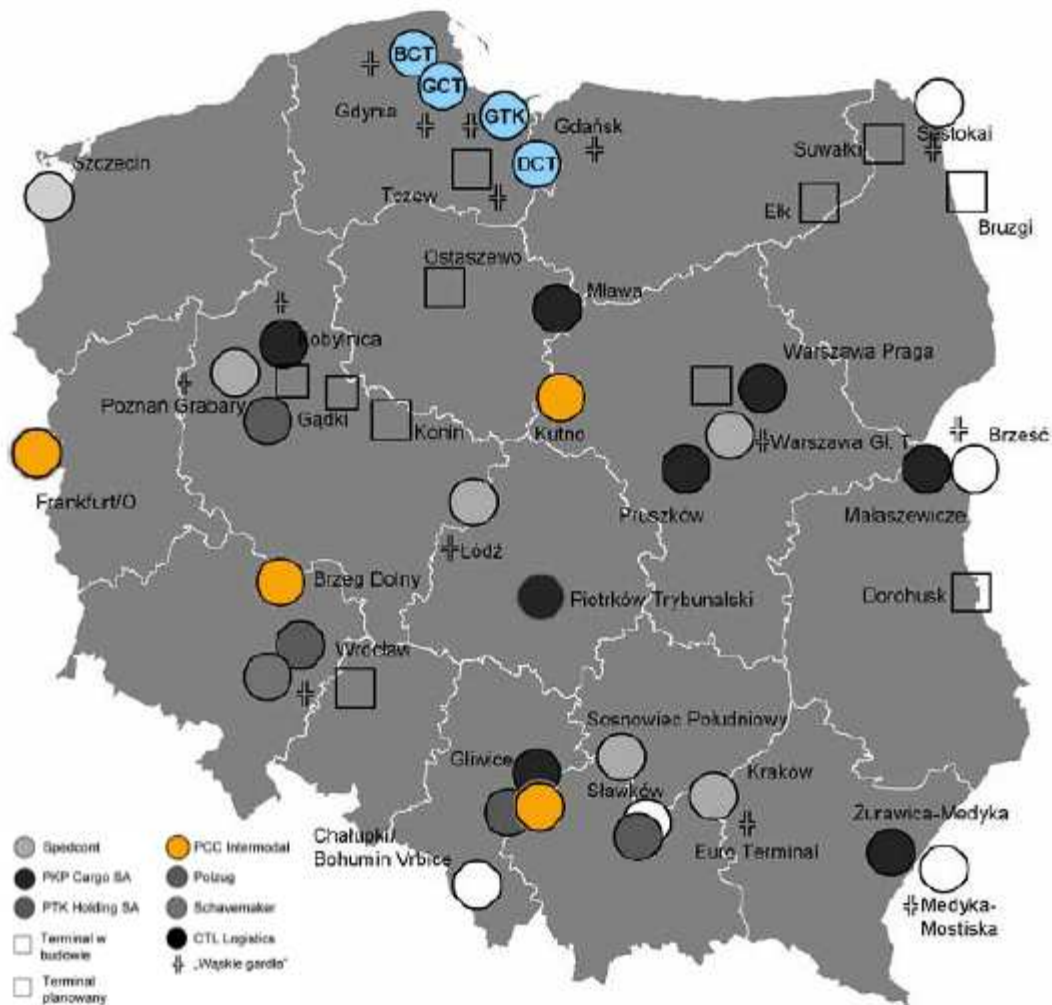
Źródło: opracowanie własne na podstawie Rocznik Statystyczny Transportu GUS Warszawa 2010 oraz dane operatorów terminali i materiały z konferencji „TIRy na Tory”, Instytut Spraw Obywatelskich, Warszawa 2011.

Dodatkowym elementem jakościowym analizy jest ocena sieci istniejących obiektów terminalowych, których funkcjonowanie w naturalny sposób „odchyla” potencjalne ładunki z obszaru ciążenia województwa warmińsko-mazurskiego. Wzięto tutaj pod uwagę obszar sąsiednich województw, mianowicie kujawsko-pomorskiego, podlaskiego, pomorskiego oraz mazowieckiego.

Rysunek 5. prezentuje infrastrukturę intermodalną wg stanu na rok 2010 wraz z częścią planowanych inwestycji terminalowych.



Rysunek 5. Terminale intermodalne w Polsce w roku 2010.



Źródło: Konferencja TIRy na tory, Instytut Spraw Obywatelskich za: PCC Intermodal. Raport analityczny. DM TRIGON, Warszawa, wrzesień 2011, s. 14.

Analiza obszaru ciążenia dla potencjalnego suchego portu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego została w syntetyczny sposób ujęta na rys. 6. Porównano na nim województwo warmińsko-mazurskie względem pozostałych, sąsiednich województw. Tam, gdzie warmińsko-mazurskie posiadało zdecydowaną przewagę, pole zostało zaznaczone kolorem zielonym, tam gdzie miało mniej atutów niż region sąsiedni – kolorem czerwonym.

Rysunek 6. Analiza potencjałów województwa warmińsko-mazurskiego i województw sąsiednich.

	K-P	MAZ	PODL	POM
Gęstość sieci kolejowej				
Terminale intermodalne				
Odległość do portów morskich				
Potencjał rynku wewn.				

Źródło: opracowanie własne na podstawie Transport. Wyniki działalności. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2009, program Kalkulacja, PCC Intermodal. Raport analityczny. DM TRIGON, Warszawa, wrzesień 2011.

Można zauważyć, iż naturalnym obszarem ciężenia dla suchego portu jest województwo podlaskie. Należy jednak podkreślić, że powstanie terminalu intermodalnego w tym województwie wpłynie na zmniejszenie potencjalnego strumienia ładunków kierowanych na teren województwa warmińsko-mazurskiego. Ponadto modernizacja infrastruktury kolejowej w ramach Rail Baltica przyczyni się do silniejszego powiązania województwa podlaskiego z warszawskim obszarem metropolitalnym, który obecnie posiada już trzy terminale intermodalne oraz dwa porty lotnicze.

Pomimo tego faktu, zaleca się objąć analizą makro i mezoekonomiczną, poza województwem warmińsko-mazurskim, również województwo podlaskie.

2.2 Analiza makro- i mezoekonomiczna gospodarki województwa warmińsko-mazurskiego wraz z obszarami z/do niego ciężącymi

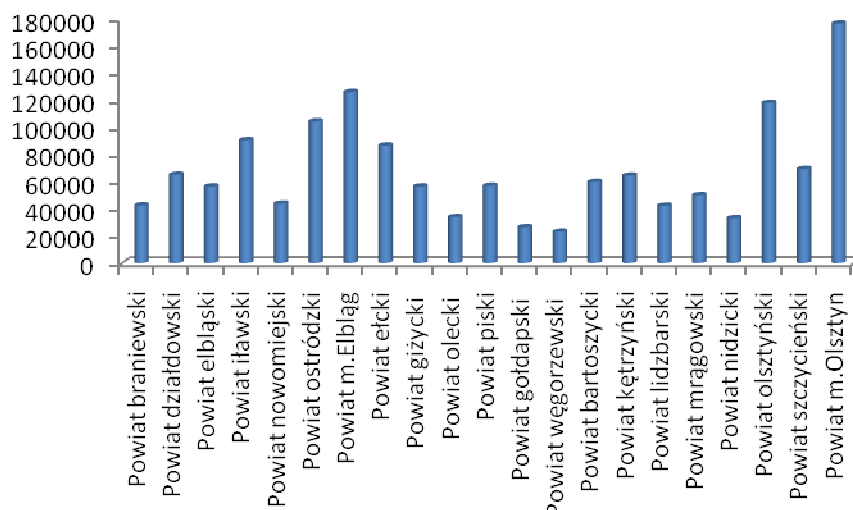
Województwo warmińsko-mazurskie leży w północno-wschodniej Polsce, graniczy z województwem pomorskim, kujawsko-pomorskim, mazowieckim i podlaskim. Od północy tworzy granicę Polski z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej, od wschodu natomiast z Litwą. Składa się z Warmii, Mazur oraz Powiśla. Województwo warmińsko-mazurskie ma powierzchnię ponad 24 tys. km kwadratowych, co daje mu czwarte miejsce pod względem wielkości wśród regionów w Polsce. Stolicą województwa jest Olsztyn, będący jednocześnie największym miastem regionu (170 tys. mieszkańców), na drugim miejscu znajduje się Elbląg (130 tys. mieszkańców), na trzecim natomiast Ełk (60 tys.). Województwo podzielone jest na 19 powiatów, w tym 2 miasta na prawach powiatów – Olsztyn i Elbląg i 116 gmin.

Na terenie regionu zamieszkuje 1 427 241 osób, w tym 285743 w wieku przedprodukcyjnym (20%); 930282 – w wieku produkcyjnym (65,2%); 211216 w wieku poprodukcyjnym



(14,8%). Przyrost naturalny wynosi obecnie 2%. Gęstość zaludnienia jest najniższa w Polsce – 59 osób na km kwadratowy. Najwięcej osób mieszka w powiecie miejskim Olsztyn (176463 osób) oraz w powiecie elbląskim (126049). Kolejno w powiecie olsztyńskim (118063); ostródzkim (104411) i iławskim (90599)⁴.

Wykres 1. Liczba ludności w powiatach województwa, stan na 2010 rok.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych.

Na terenie województwa działają dwie Specjalne Strefy Ekonomiczne – Warmińsko-Mazurska obejmująca powiaty olsztyński i elbląski, o łącznej powierzchni 838,9 ha gruntów; oraz Suwalska, na terenie której znajduje się część powiatu ełckiego. W województwie nie ma jeszcze parków przemysłowo-technologicznych, jednak liczne znajdują się w sąsiednich województwach – pomorskim – 2, podlaskim - 3 i kujawsko-pomorskim – 7. Najbliższe porty morskie znajdują się w Elblągu oraz w województwie pomorskim – w Gdańsku i Gdyni.

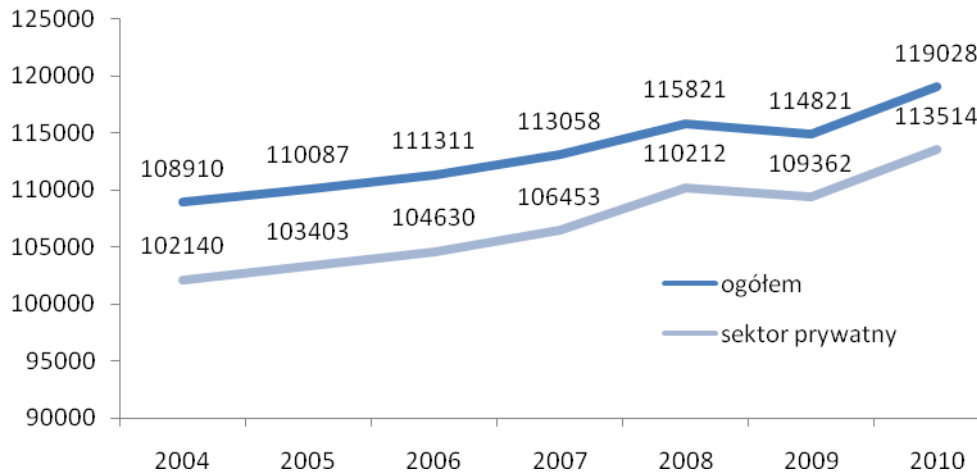
Gospodarka i przedsiębiorczość w województwie

W województwie warmińsko-mazurskim w 2010 roku w systemie REGON zarejestrowanych było łącznie **119 028 podmiotów gospodarczych**, w tym 13 660 nowo zarejestrowanych. Poza rokiem 2009 kiedy odnotowano niewielki spadek liczby zarejestrowanych przedsiębiorstw od 2004 roku ich liczba stale rośnie. Najbardziej dynamiczny wzrost odnotowano w roku 2010, kiedy w stosunku do roku 2009 liczba przedsiębiorstw wzrosła o ponad 4,5% (wykres 2.). Dominuje sektor prywatny – prawie 95%, podobna relacja utrzymuje się od 2004 roku. 87 743 przedsiębiorstw funkcjonuje jako jednoosobowa działalność gospodarcza, kolejne 12 632 to spółki (6532 – cywilne oraz 6043 – handlowe, w tym 945 z udziałem kapitału zagranicznego). Na koniec 2010 r. w województwie

⁴ Dane publikowane przez Bank Danych Lokalnych, www.bdl.gov.pl.

funkcjonowały tylko 4 przedsiębiorstwa państwowe. 94% przedsiębiorstw to podmioty zatrudniające maksymalnie 9 osób, 5462 od 10 do 49 osób; 13 - minimum 1000⁵.

Wykres 2. Liczba przedsiębiorstw w województwie warmińsko-mazurskim w latach 2004-2010 ogółem i w sektorze prywatnym (stan na 31 XII).



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych publikowanych przez Bank Danych Lokalnych.

W 2010 roku najwięcej przedsiębiorstw zarejestrowanych w systemie REGON było w powiecie miejskim Olsztyn (21985) oraz w Elblągu (12793). Najmniej w powiecie nidzickim (2207) oraz gołdapskim (2221).

⁵ Dane publikowane przez Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl/bdl oraz [w:] *Zmiany strukturalne grup podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON w województwie warmińsko-mazurskim, 2010 r.*, Urząd Statystyczny w Olsztynie, Informacje i opracowania statystyczne, Olsztyn 2011.

Rysunek 7. Liczba przedsiębiorstw w województwie warmińsko-mazurskim wg powiatów w 2010 roku.

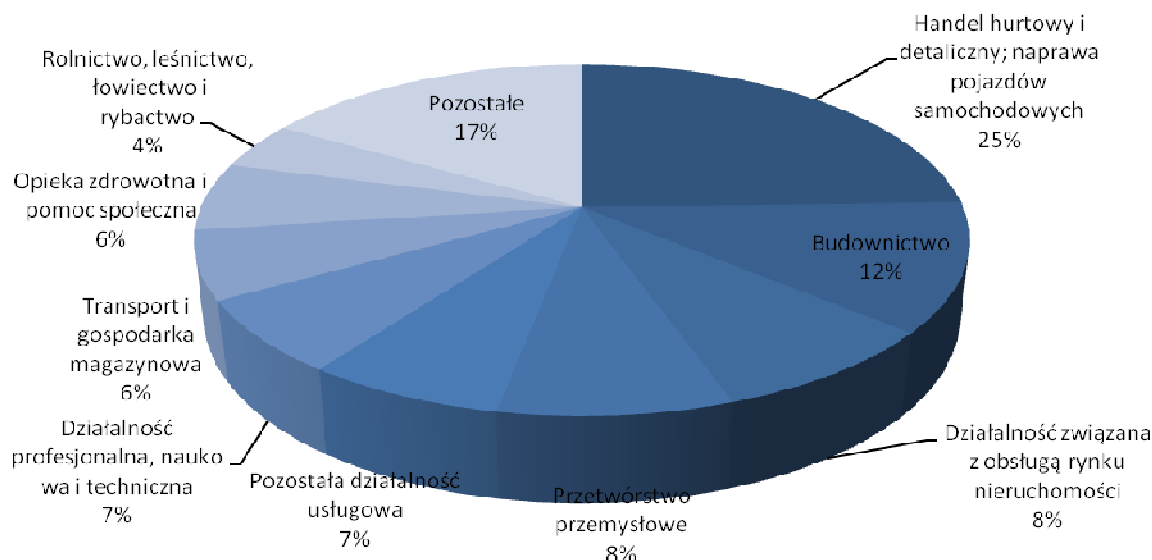


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych publikowanych przez Bank Danych Lokalnych.

Województwo warmińsko-mazurskie objęte jest programem Zielone Płuca Polski, w związku z tym główne działy gospodarki regionu związane są z rozwojem ekologicznym społeczeństwa. W szczególności jest to produkcja zdrowej, ekologicznej żywności, proekologiczna gospodarka leśna, ekoturystyka, produkcja maszyn i opon z wykorzystaniem czystych technologii przemysłowych, oraz ze względu na prawie 30% pokrycie powierzchni regionu lasami - przemysł drzewny. Wśród zarejestrowanych w systemie REGON podmiotów gospodarczych, 24% zajmuje się handlem detalicznym oraz hurtowym (29 141 podmiotów), 12% budownictwem (14 074), 8% działalnością związaną z obsługą rynku nieruchomości (10 021), 8% przetwórstwem przemysłowym (9 759), głównie produkcją artykułów spożywczych, wyrobów z drewna, w szczególności mebli, oraz produktów metalowych (wykres 3.). W województwie warmińsko-mazurskim wytwarzane jest 2,8 proc. polskiego PKB. Pod względem produkcji sprzedanej w skali kraju dominuje produkcja maszyn do obróbki metali (około 46% produkcji krajowej), a także przetwórstwo rolno-spożywcze, w szczególności napojów alkoholowych (8% udziału produkcji krajowej). Województwo znane jest z produkcji opon oraz mebli i innych wyrobów stolarskich⁶.

⁶ Dane publikowane przez Bank Danych Lokalnych, www.bdl.gov.pl.

Wykres 3. Klasyfikacja przedsiębiorstw w województwie warmińsko-mazurskim wg PKD 2007 w 2010 roku (stan na 31 XII).



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych publikowanych przez Bank Danych Lokalnych.

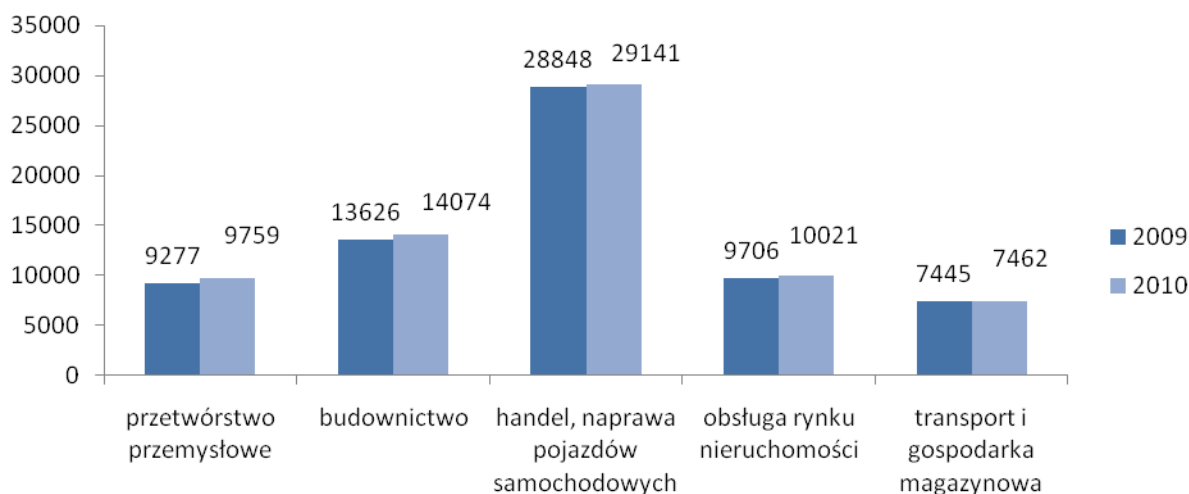
323 podmioty gospodarcze zajmują się produkcją wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych, przy czym ponad 42% produkcji krajowej wyrobów gumowych pochodzi z Olsztyna, gdzie zlokalizowana jest fabryka opon. Spośród dominujących w województwie warmińsko-mazurskim działów gospodarki, które potencjalnie mogą być zainteresowane wykorzystywaniem suchego portu, wyróżnić należy przetwórstwo przemysłowe (głównie produkcja mebli oraz największa w kraju produkcja opon), sektor drzewny oraz spożywczy⁷.

W produkcji sprzedanej w województwie duży udział ma **przemysł spożywczy**, posiadający wysoki poziom zatrudnienia oraz dobrą dostępność do surowców – 50,2% powierzchni województwa zajmują użytki rolne, w tym 38,6% grunty orne. Szczególne znaczenie ma produkcja artykułów żywnościowych oraz napojów, które łącznie stanowią około 30% produkcji sprzedanej w województwie. Wśród największych przedsiębiorstw w sektorze można wskazać: Grupa „Indykpol” (Olsztyn), „Morliny” (Ostróda), Zakłady Mięsne „Mazury” (Elk), Tymbark, oddział Olsztynek: produkcja soków Kubuś na bazie marchwi mazurskiej. Poza Polską przedsiębiorstwa spożywcze sprzedają towary przede wszystkim do Czech, Słowacji, Niemiec, Francji, Wielkiej Brytanii oraz na Litwę. Kolejnym sektorem przemysłu, uważanym za gospodarczą wizytówkę regionu jest **przemysł drzewny i meblarski**. Przemysł ten generuje duży udział w wartości produkcji sprzedanej oraz zatrudnieniu. Województwo ma odpowiednie zaplecze surowcowe – około 30% powierzchni zajmują lasy, sąsiaduje również z dużymi kompleksami leśnymi, co daje możliwość współpracy producentów. Region jest liderem w pozyskiwaniu tarcicy iglastej oraz liściastej (pozyskanie drewna na 100 ha powierzchni lasów w regionie wynosi 477,2 m³). Województwo warmińsko-mazurskie jest również wiodącym regionem w eksporcie mebli

⁷ Na podstawie danych dot. liczby przedsiębiorstw w poszczególnych działach PKD, publikowanych przez Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl/bdl.

i wyrobów stolarskich (ok. 14,3% udziału w produkcji krajowej mebli). Przykładem dużej spółki z sektora meblarskiego jest Swedwood Poland Sp. z o.o., produkująca meble dla Ikea. W województwie warmińsko-mazurskim istotną rolę odgrywa również **produkcja maszyn i urządzeń dla rolnictwa oraz przemysłu spożywczego**, a także przetwórstwo metali. Szczególne znaczenie ma produkcja maszyn do obróbki plastycznej metali (pierwsze miejsce w kraju, 46% produkcji krajowej). Duże znaczenie dla przemysłu w regionie ma również branża chemiczna i **oponiarska**, w szczególności ze względu na inwestycję grupy Michelin w fabrykę opon w Olsztynie⁸.

Wykres 4. Podmioty gospodarki narodowej wg wybranych sekcji PKD w latach 2009 i 2010, stan w dniu 31 XII.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych publikowanych przez Bank Danych Lokalnych.

Kapitał zagraniczny w województwie

Kapitał zagraniczny w województwie stanowi ok. 0,8% kapitału zagranicznego w Polsce. Około 43% tego kapitału jest ulokowane w spółkach. Na koniec roku 2010 wg danych REGON zarejestrowanych było 12 632 spółek, w tym 945 z udziałem kapitału zagranicznego, co dało ponad 6% wzrost liczby spółek w stosunku do roku 2009. W regionie założone zostały między innymi: Michelin produkcja opon – Olsztyn; Citi Group Finance – BPO Olsztyn; Alstom Power – produkcja turbin parowych – Elbląg; Philips – produkcja opraw oświetleniowych – Kętrzyn; Smithfield Foods – zakłady mięsne – Ełk, Iława, Morliny; Ikea – Swedwood Poland Sp. z o.o. – Oddział Lubawa; Swedwood Sp. z o.o. - Oddział Wielbark⁹.

⁸ Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych, *Informacje gospodarcze o województwie warmińsko-mazurskim*, www.paiz.gov.pl.

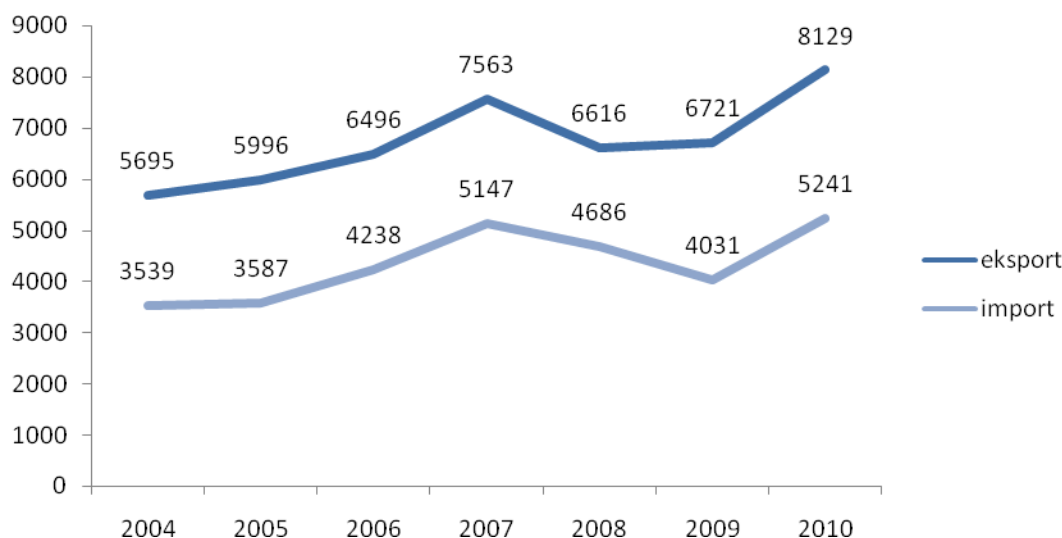
⁹ *Zmiany strukturalne grup podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON w województwie warmińsko-mazurskim, 2010 r.*, Urząd Statystyczny w Olsztynie, Informacje i opracowania statystyczne, Olsztyn. 2011, oraz Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych, *Informacje gospodarcze o województwie warmińsko-mazurskim*, www.paiz.gov.pl.



Eksport i import w województwie

Na drugim miejscu pod względem wartości eksportowanych towarów znajdują się produkty kauczukowe, w szczególności opony pneumatyczne produkowane w fabryce Michelin Polska. Wartość eksportu opon na koniec 2010 roku wyniosła 2 328 655 291 PLN. Znaczący jest również eksport mebli – 1 507 720 935 PLN, a także wyrobów z metali oraz maszyn i urządzeń mechanicznych (ok. 1,9 mld PLN). Łączna wartość eksportu w województwie w 2010 roku wyniosła 812 921 6180 PLN, co było rekordową wartością od 2004 roku. Wartość importowanych towarów wyniosła ponad 5 241mln PLN¹⁰.

Wykres 5. Wartość eksportowanych i importowanych towarów w województwie warmińsko-mazurskim w latach 2004-2010, w PLN (stan na 31 XII) – w mln PLN.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Najwięcej eksportuje się z dwóch miast na prawach powiatu – Olsztyna (łączna wartość eksportu w 2010 r. – 3 709 780 081 PLN), oraz Elbląga (1 168 102 488 PLN). Kolejny znaczny udział w eksporcie województwa mierzony w wartości statystycznej w PLN ma powiat ostródzki (497 444 060), iławski (452 485 971) oraz olsztyński (437 978 359), natomiast ilościowo dużo eksportuje się również z powiatu oleckiego i ostródzkiego.

¹⁰ Opracowanie na podstawie danych udostępnionych przez Izbę Celną w Warszawie.

Tabela 4. Eksport w województwie warmińsko-mazurskim, wg powiatów w 2010 roku (stan na 31 XII).

Powiat	W kg	Statystyczna wartość w PLN	Statystyczna wartość w EUR
m. OLSZTYN	299823965	3709780081	928447071
m. ELBLĄG	232426343	1168102488	291439058
IŁAWSKI	97609511	452485971	113244308
OLECKI	62852115	235889910	59066678
OSTRÓDZKI	57505168	497444060	124543169
SZCZYCIEŃSKI	55203888	162513596	40655742
OLSZTYŃSKI	45506360	437978359	109678529
EŁCKI	38758167	256799566	64252003
DZIAŁDOWSKI	38031395	183614667	45967245
PISKI	25448582	85916608	21505585
ELBLĄSKI	25377406	118788487	29726984
NIDZICKI	20245907	117232642	29315489
GOŁDAPSKI	16755164	106793049	26679097
NOWOMIEJSKI	14903743	94346476	23587722
BARTOSZYCKI	12834322	88291818	22141596
MRĄGOWSKI	8940139	132067627	33038214
KĘTRZYŃSKI	7653276	119501403	29864330
LIDZBARSKI	6681762	46613476	11655635
BRANIEWSKI	4491151	17887228	4472900

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Przeważa eksport do Niemiec, Francji oraz Włoch. Do Niemiec eksportuje się głównie opony pneumatyczne, meble do siedzenia, mięso i podroby jadalne oraz artykuły z drewna; do Francji: opony pneumatyczne, jachty, meble do siedzenia i tkaniny; natomiast do Włoch głównie opony, meble, tkaniny i jachty.



Tabela 5. Eksport z województwa warmińsko-mazurskiego do wybranych krajów w 2010 roku (stan na 31 XII).

Kraj	W kg	Statystyczna wartość w PLN	Statystyczna wartość w EUR
Niemcy	299281951	1874234066	469234173
Francja	89490654	1031240793	258120374
Niderlandy	58757168	412796501	103375037
Dania	58459757	134723198	33719886
Rosja	54650078	398602521	99563892
Litwa	50284435	195545237	48933591
Wielka Brytania	47242706	287569965	72023216
Włochy	46415250	509930420	127624863
Hiszpania	34195648	353979947	88552510
Irlandia	33791363	25627452	6368460
Stany Zjednoczone Ameryki	27772601	194679719	48579087
Szwecja	25958294	274546088	68782710

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Najczęściej towary przewozi się wykorzystując transport drogowy i kolejowy, rzadziej morski. Jednak pod względem wartości przewożonych towarów na drugim miejscu znajduje się transport morski - 958 434 15 PLN (drogowy zdecydowanie dominuje osiągając szacowaną wartość na poziomie 5 027 817 695 PLN). Najwięcej drogą morską eksportuje się z miasta Elbląg (łączna wartość w 2010 roku wyniosła 448 355 002 PLN) oraz miasta Olsztyn (334 572 362 PLN), kolejno z powiatu iławskiego oraz oleckiego.

Tabela 6. Eksport drogą morską z województwa warmińsko-mazurskiego w 2010 roku wg powiatów.

Powiat	W tonach	Statystyczna wartość w PLN	Statystyczna wartość w EUR
m. ELBLĄG	159095153	448355002	111789503
m. OLSZTYN	22713412	334572362	83724318
IŁAWSKI	11519399	56205806	14037288
OLECKI	5583222	45286457	11305707
SZCZYCIEŃSKI	4565098	14188819	3537296
ELBLĄSKI	4013884	16674883	4175374
PISKI	3569032	15177509	3805978
OSTRÓDZKI	1459544	6470620	1618686
GOŁDAPSKI	975200	4928199	1184856
DZIAŁDOWSKI	387860	4263573	1064356
MRAŃGOWSKI	334620	3762068	932799
EŁCKI	324346	2594241	644905
KĘTRZYŃSKI	265026	3287186	823552



OLSZTYŃSKI	121310	1446486	362568
NOWOMIEJSKI	101770	304921	76667
NIDZICKI	29183	102665	25223
BARTOSZYCKI	3400	74000	17733
BRANIEWSKI	1089	6300	1598
LIDZBARSKI	0	0	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Najwięcej drogą morską eksportuje się do Danii i Niemiec – w przypadku obu krajów pod względem ilościowym dominuje eksport makuchów. Pod względem wartości eksportu w PLN najwięcej eksportuje się do Stanów Zjednoczonych Ameryki (meble, warzywa, artykuły z tworzyw sztucznych) oraz Szwecji (opony i meble). Pod względem wartości wyeksportowanych towarów dominują meble, opony oraz maszyny i urządzenia mechaniczne.

Tabela 7. Eksport drogą morską z województwa warmińsko-mazurskiego do wybranych krajów w 2010 roku.

Kraj	W kg	Statystyczna wartość w PLN	Statystyczna wartość w EUR
Dania	46808121	25073082	6280564
Niemcy	38318086	26821573	6685487
Irlandia	33188790	21454504	5323315
Stany Zjednoczone Ameryki	14245667	149950127	37373020
Niderlandy	12811747	6619948	1660112
Szwecja	11485263	120770718	30264182
Wielka Brytania	4951162	9912115	2468307
Arabia Saudyjska	3977374	59875135	14917363
Francja	2658831	2907582	736675
Chiny	2379729	69740696	17300476
Finlandia	2172577	13273215	3322992
Norwegia	1610337	11700476	2909382
Japonia	1382000	16912042	4225711
Republika Południowej Afryki	1234771	64565298	16156199
Zjednoczone Emiraty Arabskie	816084	9066809	2259517
Izrael	777205	9321374	2348944
Egipt	745345	7931596	2003821

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Wartość importowanych towarów do województwa warmińsko-mazurskiego w 2010 roku wyniosła 5 241 179 450 PLN (1 311 905 988 EUR). Najwięcej importuje się do miasta Olsztyn (prawie 55% wartości importowanych towarów) i powiatu ełckiego, kolejno do miasta Elbląg, powiatu olsztyńskiego i ostródzkiego.



Tabela 8. Importowane towary do województwa warmińsko-mazurskiego wg powiatów w 2010 roku.

Powiat	Import w kg	Wartość importu w PLN
m. OLSZTYN	427601211	2845679904
EŁCKI	331025665	494343160
m. ELBLĄG	156795264	490309373
OLSZTYŃSKI	68412709	348912766
OSTRÓDZKI	41826665	223015509
IŁAWSKI	43749939	172827657
MRĄGOWSKI	8163336	100864902
SZCZYCIEŃSKI	73013436	83641162
BRANIEWSKI	226191421	77097922
DZIAŁDOWSKI	24609212	59696098
ELBLĄSKI	18441998	51815882
BARTOSZYCKI	66073192	50863679
GOŁDAPSKI	17261230	46590320
OLECKI	7826773	42155264
KĘTRZYŃSKI	363078	27221107
PISKI	23306599	22344228
NIDZICKI	3848052	19643150
NOWOMIEJSKI	2584647	17100455
LIDZBARSKI	379656	9851250

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Przeważa import z Niemiec, Francji, oraz Holandii. Z Holandii importuje się głównie skórę wyprawioną po garbowaniu, trzodę chlewną żywą, włókniny, kwiaty cięte, bulwy, cebule, czy kłącza roślin. Z Niemiec papier i tekstylia niepowleczone, tłuszcze i oleje zwierzęce, tkaniny syntetyczne, płyty, folie, arkusze z tworzyw sztucznych, części i akcesoria do pojazdów. Z Francji artykuły spożywcze oraz kauczuk syntetyczny.

Tabela 9. Importowane towary do województwa warmińsko-mazurskiego z wybranych krajów w 2010 roku.

Kraj pochodzenia	Import w kg	Wartość importu w PLN
Niemcy	157307658	1119148377
Francja	39404977	434828285
Niderlandy	25162704	329086138
Chiny	34563832	294518800
Rosja	448662985	285293080
Włochy	20526699	271239826
Hiszpania	12121840	160493044
Republika Czeska	36052471	156713397
Ukraina	211726931	142523114
Litwa	146710137	127017498
Stany Zjednoczone Ameryki	11361669	120799301



Belgia	11258567	115972124
Wielka Brytania	16528238	106442113
Szwecja	9147476	71159910
Białoruś	102096595	48949733

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Najczęściej towary do województwa przywozi się wykorzystując transport drogowy i kolejowy, rzadziej morski. Jednak pod względem wartości przewożonych towarów na drugim miejscu znajduje się transport morski - 829 281 406 PLN. Najwięcej drogą morską importuje się do miasta Olsztyn (łączna wartość w 2010 roku wyniosła 597 228 637 PLN) oraz do powiatu ełckiego (67 328 379 PLN), kolejno do miasta Elbląg i powiatu mrągowskiego. Importuje się głównie kauczuk, żeliwo i stal oraz włókna ciągłe chemiczne.

Tabela 10. Importowane towary drogą morską wg powiatów na 2010 roku.

Powiat	W kg	Wartość statystyczna w PLN
m. OLSZTYN	69152378	597228637
EŁCKI	20460259	67328379
m. ELBLĄG	13424875	41237162
MRĄGOWSKI	2620545	30108377
SZCZYCIEŃSKI	47405598	26805784
OLSZTYŃSKI	2239811	17235043
OLECKI	1614747	12687433
IŁAWSKI	617094	8307732
OSTRÓDZKI	284419	4734164
ELBLĄSKI	376433	3136208
DZIAŁDOWSKI	395083	2686677
BARTOSZYCKI	314147	2514158
GOŁDAPSKI	713908	2129408
NOWOMIEJSKI	370353	1908677
PISKI	125349	1871000
NIDZICKI	105369	1428875
BRANIEWSKI	40141	684548
KĘTRZYŃSKI	12299	367751
LIDZBARSKI	20329*	361651*

* wartości są przybliżone – uwzględniają ważniejsze kategorie towarów, w przypadku których został określony kod transportu.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Wartościowo najwięcej importuje się z Chin (167 233 200 PLN) oraz Stanów Zjednoczonych (87 972 322 PLN).



Tabela 11. Importowane towary drogą morską z wybranych krajów w 2010 roku.

Kraj	Wartość statystyczna w PLN	Wartość statystyczna w EUR
Chiny	167233200	41685591
Stany Zjednoczone Ameryki	87972322	21933276
Wielka Brytania	21786542	5513171
Japonia	19994908	5021288
Szwecja	14469860	3633083
Finlandia	2597685	649989
Litwa	2572248	647921
Niemcy	2479540	625638

* wartości są przybliżone – uwzględniają ważniejsze kategorie towarów, w przypadku których został określony kod transportu.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Tabela 12. Zestawienie wybranych cech dot. eksportu i importu wg powiatów w 2010 roku.

Powiat	Wartość eksportu w PLN	Wartość importu w PLN	Kraj przeznaczenia/ pochodzenia	Towary eksportowane/importowane
BARTOSZYCKI	88291275	50 863 679	Niemcy, Rosja// Rosja Włochy	odzież, dodatki odzieżowe; szkło, wyroby ze szkła// paliwa mineralne; maszyny i urządzenia mechaniczne
BRANIEWSKI	17 887 228	77097922	Rosja // Rosja, Niemcy	meble, skóry i skórki surowe//paliwa mineralne; drewno, artykuły z drewna
DZIAŁDOWSKI	183614667	59696098	Niemcy, Rosja, Francja//Niemcy, Chiny	szkło i wyroby ze szkła, drewno, artykuły z drewna//maszyny i urządzenia elektryczne; tworzywa sztuczne
GIŻYCKI	95064896	56503344	Litwa, Chorwacja, Niemcy//Litwa, Czechy	mięso i podroby jadalne, przetwory spożywcze//maszyny i urządzenia elektryczne; produkty farmaceutyczne
ELBLĄSKI	118 788 487	51815882	Niemcy//Niemcy, Francja	meble, produkty mleczarskie //maszyny i urządzenia mechaniczne; tworzywa sztuczne
ELCKI	256 799 566	494343160	Białoruś, Litwa, Niemcy//Ukraina, Niemcy	papier i tektura, tworzywa sztuczne// żeliwo i stal; papier i tektura
GOŁDAPSKI	106 793 049	46590320	Litwa, Holandia, Niemcy//Niemcy	meble, artykuły z żeliwa lub stali // papier i tektura
IŁAWSKI	452485971	172827657	Niemcy, Stany Zjednoczone//Niemcy, Chiny	meble, mięso i podroby jadalne/ maszyny i urządzenia mechaniczne; produkty mleczarskie
KĘTRZYŃSKI	119501403	27221107	Niemcy, Szwecja// Włochy, Niemcy	meble, odzież i dodatki odzieżowe// wełna, sierść zwierzęca; włókna ciągłe chemiczne



LIDZBARSKI	46613476	9851250	Belgia, Niemcy//Holandia, Niemcy	szkło i wyroby ze szkła; nakrycia głowy//tłuszcze i oleje pochodzenia zwierzęcego; produkty farmaceutyczne
m. ELBLĄG	1 168 102 488	542 125 252	Niemcy//Niemcy, Francja	maszyny i urządzenia mechaniczne i elektryczne// maszyny i urządzenia mechaniczne; tłuszcze i oleje pochodzenia zwierzęcego
m. OLSZTYN	7 419 474 296	3 194 592 670	Litwa, Łotwa// Holandia, Niemcy	opony; meble i podobne produkty //kauczuk; pojazdy nieszynowe
MRAĞOWSKI	132067627	100864902	Niemcy//Niemcy, Szwecja	artykuły z żeliwa i stali; maszyny i urządzenia mechaniczne// pojazdy nieszynowe; maszyny i urządzenia mechaniczne
NIDZICKI	117232642	19643150	Francja//Estonia, Czechy	meble; artykuły różne z metali niezłachetnych/ tkaniny specjalne; meble
NOWOMIEJSKI	94346476	17100455	Niemcy, Wielka Brytania//Niemcy, Holandia	meble; drewno i artykuły z drewna/ tworzywa sztuczne; maszyny i urządzenia mechaniczne
OLECKI	235889910	42155264	Niemcy, Włochy, USA// Szwecja, Niemcy	meble; drewno i artykuły z drewna / drewno i artykuły z drewna, aluminium, artykuły z aluminium
OLSZTYŃSKI	437 978 359	348912766	Holandia, Niemcy//Niemcy, Chiny	meble, maszyny i urządzenia mechaniczne//pojazdy nieszynowe; maszyny i urządzenia mechaniczne
OSTRÓDZKI	494977025	223015509	Niemcy, Francja// Francja, Niemcy	statki, łodzie; drewno i artykuły z drewna // zwierzęta żywe, tworzywa sztuczne
PISKI	85916608	22344228	Niemcy, Norwegia// Litwa, Niemcy	drewno i artykuły z drewna / drewno i artykuły z drewna; tworzywa sztuczne
SZCZYCIEŃSKI	23941788	83641162	Niemcy, Rosja// Niemcy, Belgia	sól, siarka, ziemie, kamienie// sól, siarka, ziemie, kamienie; napoje bezalkoholowe
WĘGORZEWSKI	105651617	702318	Niemcy, Dania//Chiny, Wielka Brytania	meble; artykuły z żeliwa i stali// maszyny i urządzenia mechaniczne ; artykuły z kamienia, cementu, gipsu

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych publikowanych przez Bank Danych Lokalnych, www.bdl.gov.pl oraz danych Izby Celnej w Warszawie.

Powiat braniewski

Powiat braniewski jest położony w północno-zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego. Powierzchnia powiatu wynosi 1 205 km², zamieszkuje go 42 633 mieszkańców. Stolicą jest Braniewo, do innych miast powiatu zalicza się Frombork i Piaseczno. Poza nimi

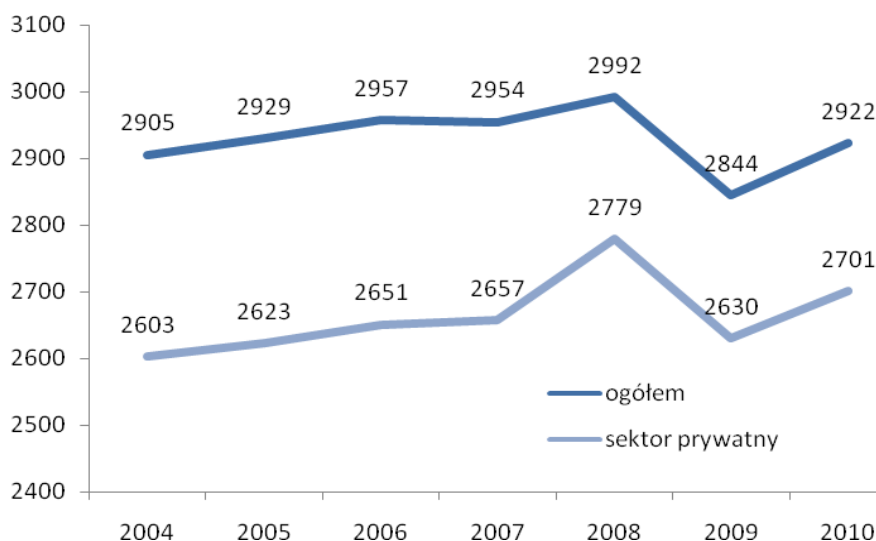


w skład powiatu wchodzi dwie gminy miejsko-wiejskie (Frombork, Pieniężno), gmina miejska Braniewo, oraz cztery gminy wiejskie (Braniewo, Lelkowo, Płoskinia, Wilczęta). Powiat graniczy od północy z Obwodem Kaliningradzkim, natomiast od północnego-zachodu granicą jest Zalew Wiślany. Tereny powiatu braniewskiego charakteryzują się relatywnie niskim stopniem uprzemysłowienia – region ma specyfikę rolniczą, dynamicznie rozwija się również turystyka (w szczególności agroturystyka)¹¹.

Na terenie powiatu wg danych REGON w 2010 roku łącznie zarejestrowanych było 2922 podmiotów gospodarczych, w tym 2701 z sektora prywatnego - 991 podmiotów gospodarczych prowadzona jest przez osoby fizyczne, 104 to spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, 90 spółek cywilnych, 16 spółek osobowych, 15 spółdzielni, 8 fundacji, 3 spółki akcyjne. Najwięcej podmiotów – 1600 zarejestrowano w Braniewie. Dominują przedsiębiorstwa małe i średnie - 2754 przedsiębiorstwa zatrudniają do 9 osób, 138 od 10 do 49 osób¹².

Od 2004 roku rekordową liczbę, 2992 zarejestrowane podmioty, odnotowano w 2008 roku. W 2009 roku ich liczba spadła o niespełna 5% do 2844, a następnie wzrosła o 2,7% w 2010 roku. W latach 2004-2007 średnio zarejestrowanych było 2930 podmiotów (wykres 6).

Wykres 6. Liczba przedsiębiorstw w powiecie braniewski w latach 2004-2010.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL.

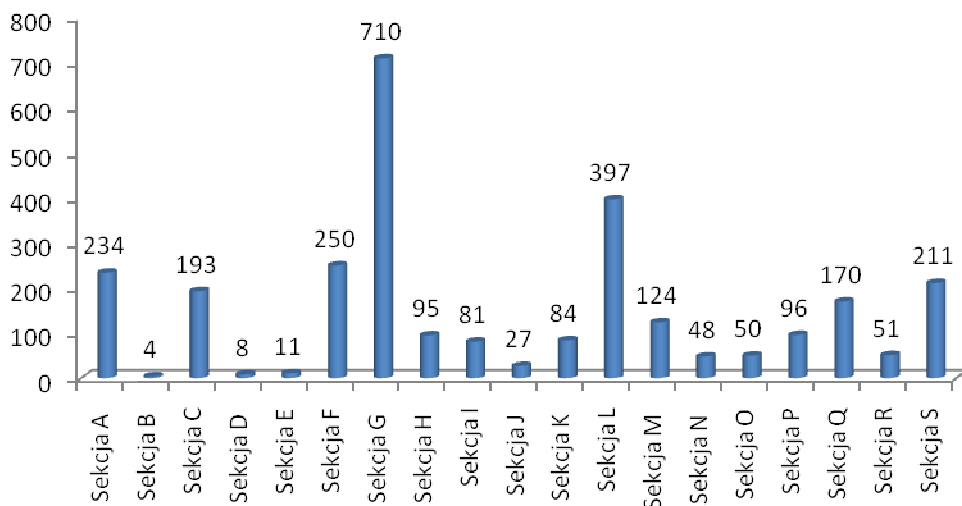
Wg klasyfikacji PKD 2007 w powiecie braniewskim najwięcej przedsiębiorstw (710 podmiotów, czyli ponad 24%) zarejestrowanych jest w sekcji G PKD - handel hurtowy

¹¹ Ogólna charakterystyka powiatu braniewskiego, www.powiat-braniewo.pl.

¹² Dane publikowane przez Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl/bdl.

i detaliczny, na drugim miejscu znajduje się działalność związana z obsługą rynku nieruchomości (sekcja L – 397 podmiotów). Poza handlem hurtowym i detalicznym, działami gospodarki, które mogą potencjalnie korzystać z możliwości, jakie daje centrum logistyczne *dry port*, zaliczyć można przetwórstwo przemysłowe – 193 zarejestrowane podmioty, oraz transport i gospodarkę magazynową – 95 podmiotów¹³.

Wykres 7. Liczba przedsiębiorstw wg sekcji PKD 2007 w powiecie braniewskim w 2010 roku.



Sekcja A - Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo

Sekcja B - Górnictwo i wydobywanie

Sekcja C - Przetwórstwo przemysłowe

Sekcja D - Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych

Sekcja E - Dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją
Sekcja F - Budownictwo

Sekcja G - Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle

Sekcja H - Transport i gospodarka magazynowa

Sekcja I - Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi

Sekcja J - Informacja i komunikacja

Sekcja K - Działalność finansowa i ubezpieczeniowa

Sekcja L - Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości

Sekcja M - Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna

Sekcja N - Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca

Sekcja O - Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne

Sekcja P - Edukacja

Sekcja Q - Opieka zdrowotna i pomoc społeczna

Sekcja R - Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją

Sekcja S - Pozostała działalność usługowa

Sekcja T - Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby

Sekcja U - Organizacje i zespoły eksterytorialne

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL.

¹³ Dane publikowane przez Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl/bdl.



Przedstawiona struktura podmiotów gospodarczych zachowuje podobne relacje od 2004 roku. Wg rejestru PKD 2004 najwięcej przedsiębiorstw rejestrowano w sekcji G – handel hurtowy i detaliczny, naprawa samochodów (kolejno w 2004 zarejestrowanych było 895 podmiotów, 896 w roku 2005, w 2006 r. – 865, w 2007 r. – 823, w 2008 r. – 796, w 2009 r. – 727. Kolejno najwięcej przedsiębiorstw rejestrowano w sekcji K – obsługa rynku nieruchomości i D - przetwórstwo przemysłowe. W poniższej tabeli przedstawiono liczbę przedsiębiorstw wg sekcji PKD 2004 w latach 2004-2009, które potencjalnie mogą wykorzystać możliwości suchego portu. Wykluczono te sekcje, które specjalizują się w usługach niezwiązanych z transportem i gospodarką magazynową, turystyką, usługami świadczonymi głównie dla miejscowej ludności oraz administracją publiczną¹⁴.

Tabela 13. Liczba przedsiębiorstw wg wybranych sekcji PKD 2004 w powiecie braniewskim w latach 2004-2009.

Sekcja PKD 2004	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Sekcja A - Rolnictwo, łowiectwo i leśnictwo	186	204	211	208	222	207
Sekcja B - Rybactwo	37	39	38	37	33	28
Sekcja C - Górnictwo	5	4	3	3	5	4
Sekcja D - Przetwórstwo przemysłowe	211	212	213	205	204	200
Sekcja F - Budownictwo	147	162	185	204	240	245
Sekcja G - Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, motocykli oraz artykułów użytku osobistego i domowego	895	896	865	823	796	727
Sekcja I - Transport, gospodarka magazynowa i łączność	113	106	104	110	110	99

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych.

Na koniec 2010 roku wartość eksportu z terenu powiatu braniewskiego wyniosła łącznie 17 887 228 PLN (4472900 EUR). Najwięcej eksportowano mebli (o łącznej wartości 13 959 472 PLN. Na drugim miejscu pod względem wartości eksportu z powiatu braniewskiego uplasował się eksport skór i skór surowych o łącznej wartości 1 739 007 PLN. Stosunkowo duży udział w eksporcie powiatu ma również eksport maszyn i urządzeń mechanicznych (kod CN 84) – łączna wartość eksportu w roku 2010 wyniosła 602 283 PLN¹⁵.

Tabela 14. Wybrane towary eksportowane z powiatu braniewskiego w roku 2010, wg wartości statystycznej w PLN i EUR.

Kod CN		Wartość statystyczna w PLN	Wartość statystyczna w EUR
94	meble	13959472	3493659

¹⁴ Dane publikowane przez Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl/bdl.

¹⁵ Opracowanie na podstawie danych udostępnionych przez Izbę Celną w Warszawie.



41	skóry i skórki surowe	1739007	435073
84	reaktory jądrowe, kotły, maszyny i urządzenia mechaniczne	602283	150632
87	pojazdy nieszynowe, części	492226	121466
90	przyrządy, aparatura optyczne fotograficzne	29842	7440
39	tworzywa sztuczne	28244	6973
44	drewno i artykuły z drewna	25491	6196
73	artykuły z żeliwa lub stali, gdzie indziej niewymienione	10723	2734
61	odzież i dodatki odzieżowe	10199	2587
40	kauczuk	3919	992
83	artykuły różne z metali nieszlachetnych	2804	712
56	wata, film, włókniny	2520	638
85	maszyny, urządzenia elektryczne	664	168
48	papier i tektura	394	100
21	różne przetwory spożywcze	341	83

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Dominującym odbiorcą towarów eksportowanych z powiatu braniewskiego jest Rosja, gdzie dostarcza się przede wszystkim meble, pojazdy nieszynowe oraz maszyny i urządzenia mechaniczne. Towary eksportuje się również do Bułgarii, Rumuni oraz na Białoruś (przede wszystkim skóry zamszowe i wyprawione). Do przewożenia towarów wykorzystuje się głównie transport drogowy, sporadycznie transport morski.

Łączna wartość towarów zaimportowanych do powiatu braniewskiego w 2010 roku wyniosła 69 473 743 PLN (17 394 078 EUR). Importowano przede wszystkim paliwa mineralne i oleje o wartości 54 955 tys. PLN oraz skóry i skórki surowe (9 188 tys. PLN). Importowane towary pochodziły głównie z Niemiec – między innymi maszyny i urządzenia mechaniczne, z Rosji importowano węgiel, z Wielkiej Brytanii urządzenia mechaniczne (w szczególności spycharki i maszyny rolnicze)¹⁶.

Tabela 15. Wybrane towary importowane do powiatu braniewskiego w roku 2010, wg wartości statystycznej w PLN i EUR.

Powiat	W kg	Statystyczna wartość w PLN	Statystyczna wartość w EUR
27	Paliwa mineralne, oleje	54955864	13766077
41	Skóry i skórki surowe	9188485	2304248
84	Reaktory jądrowe, kotły, maszyny i urządzenia mechaniczne	8552852	2126477
44	Kauczuk i artykuły z kauczuku	2997305	755571
87	Pojazdy nieszynowe	530727	133575

¹⁶ Opracowanie na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.



33	Olejki eteryczne	403471	100451
83	Artykuły różne z metali nieszlachetnych	205963	52061
76	Artykuły z żeliwa lub stali, gdzie indziej niewymienione	114578	28861
92	Instrumenty muzyczne	42313	10546
94	Mebel, poście, materace itp.	29354	7425
13	Szelak, gumy, żywice	18000	4461
90	Przyrządy i aparatura, optyczne, fotograficzne itp.	14936	3630
82	Narzędzia, przybory, sztuce z metali nieszlachetnych	12666	3203

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Powiat ełcki

Powiat ełcki jest położony we wschodniej części województwa warmińsko-mazurskiego. Zajmuje obszar 111 279 km², zamieszkuje go około 86650 mieszkańców¹⁷. Stolicą powiatu jest Ełk, w skład powiatu wchodzi również cztery gminy wiejskie - Ełk, Kalinowo, Prostki i Stare Juchy. Powiat graniczy od północy z powiatem oleckim i suwalskim, od zachodu z giżyckim i piskim, od wschodu z augustowskim, a od południa z powiatem grajewskim.

Tereny powiatu ełckiego, podobnie jak inne gminy położone w pobliżu granicy wschodniej województwa charakteryzują się słabo rozwiniętym przetwórstwem przemysłowym – specyfika regionu i walory turystyczne powodują, że nastawione są one na rozwój turystyki. Wyjątkiem w powiecie jest gmina Ełk pozostająca pod silnym oddziaływaniem gospodarczym miasta Ełk – największego na Mazurach.

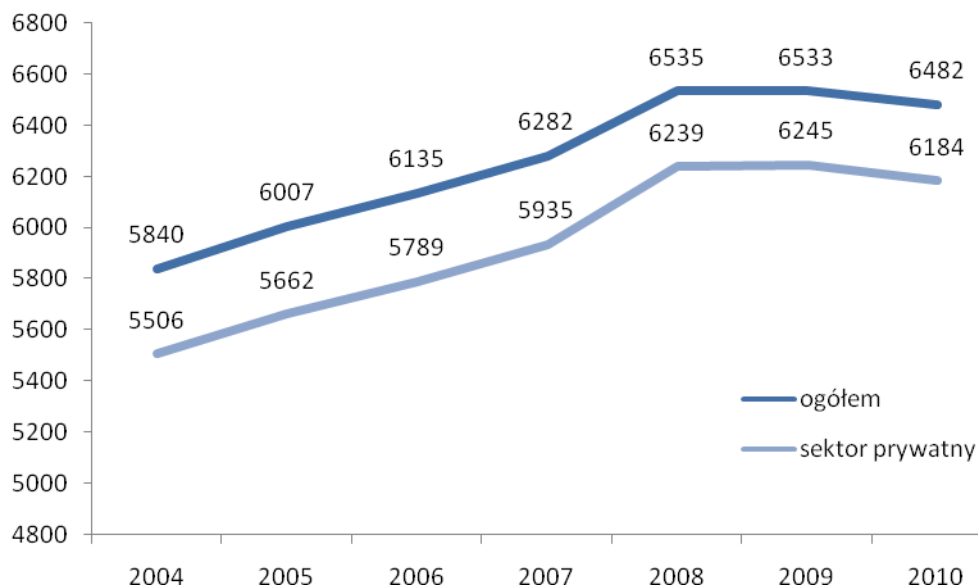
Na terenie powiatu wg danych REGON w 2010 roku łącznie zarejestrowane były 6482 podmioty gospodarcze, w tym 6184 z sektora prywatnego. W 2010 roku zarejestrowano 787 nowych podmiotów. Łącznie 4879 podmioty gospodarcze prowadzone były przez osoby fizyczne, 468 to spółki cywilne, 243 spółki handlowe. Najwięcej podmiotów – 3833 zarejestrowano w Ełku. Dominują przedsiębiorstwa małe i średnie - 6131 przedsiębiorstw

zatrudnia do 9 osób, 1006 od 10 do 49, 196 – 50 do 149 osób. Od 2004 roku rekordową liczbę 6535 zarejestrowanych podmiotów odnotowano w 2008 roku. W 2009 roku ich liczba spadła o dwa podmioty do 6533, a następnie do 6482 w 2010 roku. W latach 2004-2007 można było zaobserwować trend wzrostowy – z 5840 w roku 2004 do 6282 w 2007.

¹⁷ Dane publikowane przez Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl/bdl.



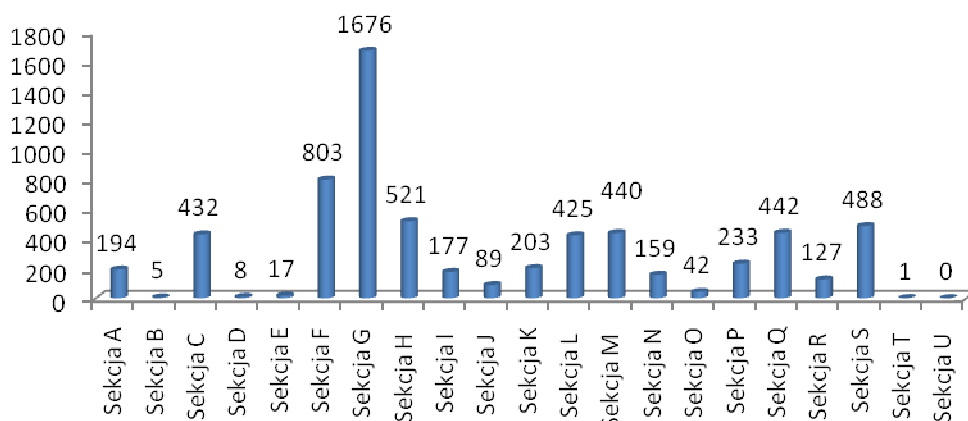
Wykres 8. Liczba przedsiębiorstw zarejestrowanych w powiecie ełckim w latach 2004-2010 (stan na 31 XII).



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL.

Wg klasyfikacji PKD 2007 w powiecie ełckim najwięcej przedsiębiorstw – 1676, czyli ponad 25,8% zarejestrowanych było w sekcji G PKD - handel hurtowy i detaliczny, na drugim miejscu znajdowało się budownictwo (sekcja F – 804 podmioty). Poza handlem hurtowym i detalicznym do działów gospodarki, które mogą potencjalnie korzystać z możliwości, jakie daje suchy port zaliczyć można przetwórstwo przemysłowe – 432 zarejestrowane podmioty, oraz transport i gospodarkę magazynową – 521 podmiotów¹⁸.

Wykres 9. Liczba zarejestrowanych przedsiębiorstw w powiecie ełckim wg klasyfikacji PKD 2007 w 2010 roku (stan na 31 XII).



¹⁸Zmiany strukturalne grup podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON w województwie warmińsko-mazurskim, 201 Or., Urząd Statystyczny w Olsztynie, Informacje i opracowania statystyczne, Olsztyn 2011.

Sekcja A - Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo

Sekcja B - Górnictwo i wydobywanie

Sekcja C - Przetwórstwo przemysłowe

Sekcja D - Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych

Sekcja E - Dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją Sekcja F - Budownictwo

Sekcja G - Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle

Sekcja H - Transport i gospodarka magazynowa

Sekcja I - Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi

Sekcja J - Informacja i komunikacja

Sekcja K - Działalność finansowa i ubezpieczeniowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL.

Sekcja L - Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości

Sekcja M - Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna

Sekcja N - Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca

Sekcja O - Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne

Sekcja P - Edukacja

Sekcja Q - Opieka zdrowotna i pomoc społeczna

Sekcja R - Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją

Sekcja S - Pozostała działalność usługowa

Sekcja T - Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby

Sekcja U - Organizacje i zespoły eksterytorialne

W latach 2004-2009 wg rejestru PKD 2004 najwięcej przedsiębiorstw rejestrowano w sekcji G – handel hurtowy i detaliczny, naprawa samochodów (kolejno w 2004 zarejestrowanych było 1900 podmiotów, 1899 w roku 2005, w 2006 r. – 1877, w 2007 r. – 1884, w 2008 r. – 1881, w 2009 r. – 1855. Kolejno najwięcej przedsiębiorstw rejestrowano w sekcji K – obsługa rynku nieruchomości i I – transport, gospodarka magazynowa. W poniższej tabeli przedstawiono liczbę przedsiębiorstw (wg sekcji PKD 2004 w latach 2004-2009), które potencjalnie mogą wykorzystać możliwości suchego portu. Wykluczono te sekcje, które specjalizują się w usługach niezwiązanych z transportem i gospodarką magazynową, turystyką, usługami świadczonymi głównie dla miejscowej ludności oraz administracją publiczną¹⁹.

Tabela 16. Liczba przedsiębiorstw wg sekcji PKD 2004 w latach 2004-2009.

Sekcja	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Sekcja A - Rolnictwo, łowiectwo i leśnictwo	159	173	179	187	191	193
Sekcja B - Rybactwo	5	9	9	12	12	11
Sekcja C - Górnictwo	4	2	2	2	3	4
Sekcja D - Przetwórstwo przemysłowe	405	422	420	417	431	429
Sekcja G - Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, motocykli oraz artykułów użytku osobistego i domowego	1900	1899	1877	1884	1881	1855
Sekcja I - Transport, gospodarka magazynowa i łączność	525	531	540	548	569	545

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL.

Stolica powiatu – Ełk wchodzi w skład **Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej**. SSE obejmuje sześć podstref – Suwałki, Ełk, Gołdap, Grajewo, Małkinia i Białystok. Łącznie w Suwalskiej SSE do końca marca 2011 roku powstało 5 706 miejsc pracy i poniesiono nakłady inwestycyjne w wysokości 1 575 213 176 zł. Podstrefa Ełk zlokalizowana w przemysłowej dzielnicy miasta ma powierzchnię ponad 104,46 ha. Na jej terenie

¹⁹ Dane publikowane przez Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl/bdl.



funkcjonuje 27 przedsiębiorstw łącznie dających 1788 miejsc pracy. Wśród najbardziej znanych przedsiębiorstw działających w podstrefie ełckiej można wskazać na: IMPRESS DECOR – fabryka papieru dla przemysłu meblowego z kapitałem niemieckim, oraz firmę CEZAR – fabryka listew do glazury i przypodłogowych²⁰.

Poza strefą na terenie powiatu ełckiego do największych przedsiębiorstw zalicza się zakłady mięsne Mazury (znajdujące się w grupie Animex S.A.), produkujące nie tylko na rynek polski, ale również do Szwecji, Niemiec, Holandii, Belgii, Wielkiej Brytanii, Rumunii, Litwy, Łotwy, Ukrainy, a nawet Korei, Japonii, czy Libanu; Zakład Elektrotechniki Motoryzacyjnej – producenta wiązek samochodowych i SUNGSAN-ZEM Polska – producenta oświetlenia samochodowego (kapitał z Korei Południowej).

Ełk cieszy się również powodzeniem jako miejsce docelowych inwestycji z kapitałem zagranicznym. Poza wspomnianym przedsiębiorstwem Impress Decor z kapitałem niemieckim, do innych przykładów zaliczyć można również Porta KMI Poland (kapitał ze Stanów Zjednoczonych), czy spółka WESTPAN produkująca wyroby plastikowe - z kapitałem niemieckim²¹.

Wartość eksportu i importu powiatu ełckiego

Na koniec 2010 roku wartość eksportu z terenu powiatu ełckiego wyniosła łącznie 256 799 566 PLN (64 252 003 EUR). Najwięcej eksportowano papieru i tektury (o łącznej wartości 98 279 645 PLN). Na drugim miejscu pod względem wartości eksportu z powiatu ełckiego uplasował się eksport tworzyw sztucznych o łącznej wartości 42 496 806 PLN. Stosunkowo duży udział w eksporcie powiatu ma również eksport żeliwa i stali – łączna wartość eksportu w roku 2010 wyniosła 40 658 760 PLN²².

Tabela 17. Wybrane towary eksportowane z powiatu ełckiego w roku 2010, wg wartości statystycznej w PLN i EUR.

Kod CN		Wartość statystyczna w PLN	Wartość statystyczna w EUR
48	Papier i tektura	98279645	24620990
39	Tworzywa sztuczne	42496806	10603944
72	Żeliwo i stal	40658760	10172724
3	Ryby i skorupiaki	19902321	4988644
85	Maszyny i urządzenia elektryczne	19834438	4961818
44	Drewno i artykuły z drewna	17965008	4498844
76	Aluminium i artykuły z aluminium	4617599	1153293
94	Meble, poście, materace itp.	3677563	913177

²⁰ Suwalska Specjalna Strefa Ekonomiczna, *Informacje o podstrefach*, www.ssse.com.pl.

²¹ Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych, *Informacje gospodarcze o województwie warmińsko-mazurskim*, www.paiz.gov.pl.

²² Opracowanie na podstawie danych udostępnionych przez Izbę Celną w Warszawie.



31	Nawozy	2715182	667976
7	Warzywa	2325238	581950
10	Zboża	622585	156108
19	Przetwory ze zbóż	499573	124826
87	Pojazdy nieszynowe	477941	121620
90	Przyrządy i aparatura, optyczne, fotograficzne itp.	440719	112578
18	Kakao	424278	106490
74	Miedź i artykuły z miedzi	361532	89766
73	Artykuły z żeliwa lub stali, gdzie indziej niewymienione	279907	70130
84	Reaktory jądrowe, kotły, maszyny i urządzenia mechaniczne	213303	54728
25	Sól, siarka, ziemie, kamienie, materiały gipsowe	151993	38282
32	Ekstrakty garbników, garbniki, kit, atramenty	103474	26078
35	Substancje białkowe, skrobie modyfikowane, kleje, enzymy	92221	23033
67	Pióra i puch, kwiaty sztuczne, artykuły z włosów	82961	20712
33	Olejki eteryczne	68944	17354
8	Owoce i orzechy jadalne	64270	15955
21	Różne przetwory spożywcze	63763	15780
29	Chemikalia organiczne	42107	10496

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Głównymi odbiorcami towarów eksportowanych jest Białoruś, Litwa (artykuły spożywcze i medyczne), Niemcy (artykuły spożywcze, budowlane), Rosja (artykuły budowlane, elektryczne), Wielka Brytania (meble, artykuły budowlane). Dominuje transport drogowy, sporadycznie występuje kolejowy i morski.

Łączna wartość towarów zaimportowanych do powiatu ełckiego w 2010 roku wyniosła 494 343 160 PLN (123 753 723 EUR). Do powiatu przywożono głównie żeliwo i stal o wartości 143 214 tys. oraz papier i tekturę – 85 333 tys. Importowane towary pochodziły głównie z Chin – między innymi wyroby żeliwne, z Hiszpanii (farby drukarskie), z Kazachstanu (ryby), z Litwy (nawozy)²³.

²³Dane z Izby Celnej w Warszawie.



Tabela 18. Wybrane towary importowane do powiatu ełckiego w roku 2010, wg wartości statystycznej w PLN i EUR.

	Kod CN	Wartość statystyczna w PLN	Wartość statystyczna w EUR
72	Żeliwo i stal	143214775	35876653
48	Papier i tektura	85333554	21330159
23	Pozostałości i odpady przemysłu spożywczego	76090822	19034841
3	Ryby i skorupiaki	47494241	11845960
31	Nawozy	41406046	10353163
32	Ekstrakty garbników, garbniki, kit, atramenty	26086111	6528724
39	Tworzywa sztuczne	16210309	4056265
84	Reaktory jądrowe, kotły, maszyny i urządzenia mechaniczne	13566429	3441192
10	Zboża	11823495	2982065
27	Paliwa mineralne, oleje	8784176	2199166
85	Maszyny i urządzenia elektryczne	4779519	1193679
44	Drewno i artykuły z drewna	3467011	868196
76	Aluminium i artykuły z aluminium	2934091	738827
73	Artykuły z żeliwa lub stali	2659828	668644
38	Produkty chemiczne różne	2628850	657484
12	Nasiona i owoce oleiste	2243541	559571
29	Chemikalia organiczne	1402416	351079
87	Pojazdy nieszynowe	1273683	322049
88	Statki powietrzne, kosmiczne, części	1137913	293534
83	Artykuły różne z metali nieszlachetnych	1115594	278789
94	Meble, poście, materace itp.	208997	53111

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Powiat gołdapski

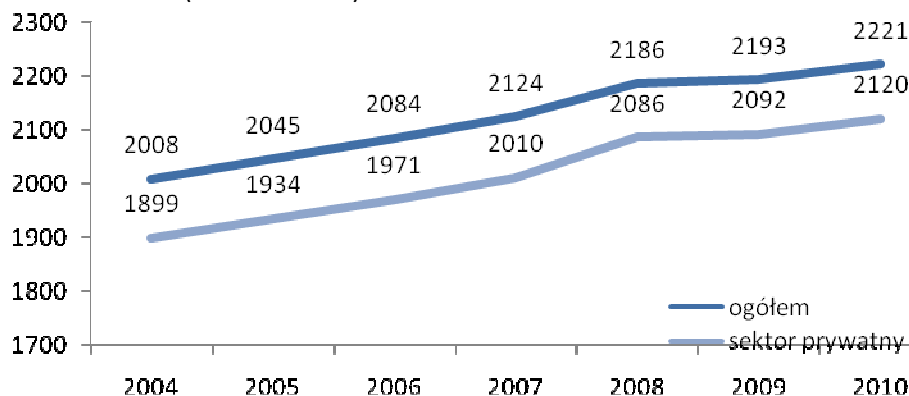
Powiat gołdapski położony jest w północno-wschodniej części województwa warmińsko-mazurskiego, graniczy z powiatami: giżyckim i węgorzewskim od zachodu, oleckim od południa oraz suwalskim od wschodu, natomiast od północy powiat graniczy z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej. Powiat istnieje od 1 stycznia 2002 roku - został powołany decyzją Rady Ministrów w wyniku podziału powiatu olecko-gołdapskiego. Łączna powierzchnia powiatu liczy 77189 km², zamieszkuje go 26545 osób. Powiat obejmuje trzy gminy - Gołdap, Dubeninki, Banie Mazurskie. Na terenie powiatu dominuje rolnictwo i turystyka, słabiej rozwinięte są gałęzi przemysłu. Łącznie wg danych REGON na koniec 2010 roku zarejestrowanych było 2221 podmiotów gospodarczych, w tym 2120 w sektorze prywatnym, zarejestrowano 233 nowych podmiotów, 202 wyrejestrowano. Najwięcej – 1667 przedsiębiorstw zarejestrowano jako jednoosobowe działalności gospodarcze, kolejno popularne formy prawne to spółki cywilne – 104 podmioty i spółki prawa handlowego – 79²⁴.

²⁴ Opracowanie na podstawie danych publikowanych przez Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl/bdl oraz *Zmiany strukturalne grup podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON w województwie*



Od roku 2004 liczba przedsiębiorstw w powiecie gołdapskim przekracza 2 000, jak dotąd jedyny spadek liczby podmiotów odnotowano w roku 2009 (liczba zarejestrowanych przedsiębiorstw zmalała o 7 podmiotów). Najwięcej przedsiębiorstw w rejestrze REGON odnotowano w 2010 roku – 2221 podmiotów.

Wykres 10. Liczba zarejestrowanych przedsiębiorstw w powiecie gołdapskim w latach 2004-2010 (stan na 31 XII).



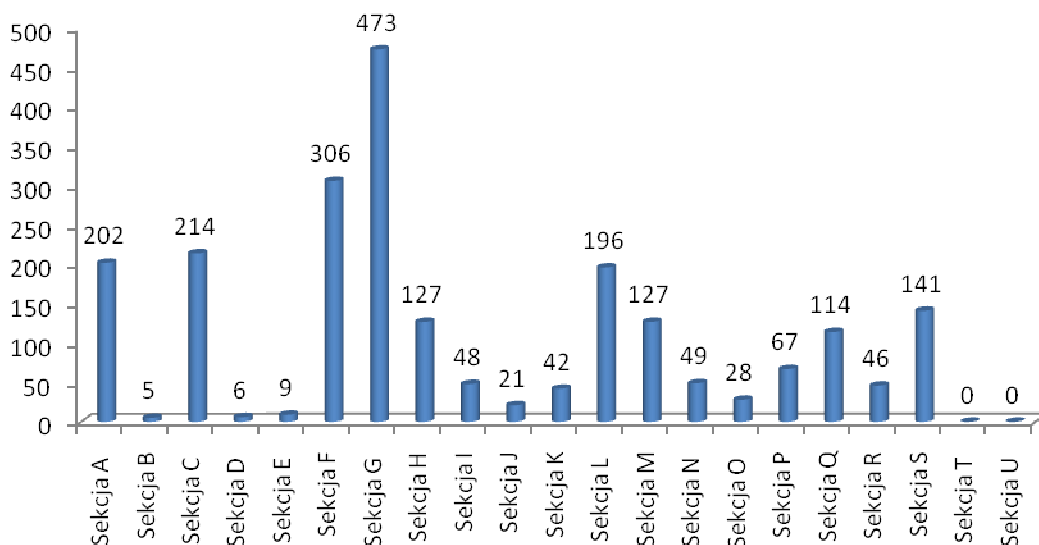
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL.

Wg klasyfikacji PKD 2007 w powiecie gołdapskim najwięcej przedsiębiorstw – 473, zarejestrowanych było w sekcji G PKD - handel hurtowy i detaliczny, na drugim miejscu znajdowało się budownictwo (sekcja F – 306 podmiotów). Znaczny udział podmiotów zarejestrowanych jest w sekcji C – przetwórstwo przemysłowe (214 podmiotów), które obok handlu hurtowego i detalicznego może bezpośrednio wykorzystać możliwości oferowane przez suchy port. Na terenie powiatu sporo przedsiębiorstw zarejestrowanych zostało w sekcji A - rolnictwo, leśnictwo (202 podmioty)²⁵.

warmińsko-mazurskim, 2010r., Urząd Statystyczny w Olsztynie, Informacje i opracowania statystyczne, Olsztyn 2011.

²⁵ Opracowanie na podstawie danych publikowanych przez Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl.

Wykres 11. Liczba przedsiębiorstw w powiecie gołdapskim wg klasyfikacji PKD 2007, w 2010 roku (stan na 31 XII).



Sekcja A - Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo

Sekcja B - Górnictwo i wydobywanie

Sekcja C - Przetwórstwo przemysłowe

Sekcja D - Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych

Sekcja E - Dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją

Sekcja F - Budownictwo

Sekcja G - Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle

Sekcja H - Transport i gospodarka magazynowa

Sekcja I - Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi

Sekcja J - Informacja i komunikacja

Sekcja K - Działalność finansowa i ubezpieczeniowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL.

Sekcja L - Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości

Sekcja M - Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna

Sekcja N - Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca

Sekcja O - Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne

Sekcja P - Edukacja

Sekcja Q - Opieka zdrowotna i pomoc społeczna

Sekcja R - Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją

Sekcja S - Pozostała działalność usługowa

Sekcja T - Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby

Sekcja U - Organizacje i zespoły eksterytorialne

W poniższej tabeli przedstawiono liczbę przedsiębiorstw, wg sekcji PKD 2004, w latach 2004-2009, które potencjalnie mogą wykorzystać możliwości suchego portu. Wykluczono te sekcje, które specjalizują się w usługach niezwiązanych z transportem i gospodarką magazynową, turystyką, usługami świadczonymi głównie dla miejscowej ludności oraz administracją publiczną.

Tabela 19. Liczba przedsiębiorstw wg sekcji PKD 2004 w latach 2004-2009.

Sekcja	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Sekcja A - Rolnictwo, łowiectwo i leśnictwo	197	195	207	209	208	208
Sekcja B - Rybactwo	0	0	0	0	0	0
Sekcja C - Górnictwo	1	3	2	2	2	3
Sekcja D - Przetwórstwo przemysłowe	227	226	227	236	230	224
Sekcja F - Budownictwo	204	230	238	263	294	297

Sekcja G - Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, motocykli oraz artykułów użytku osobistego i domowego	494	483	467	478	490	499
Sekcja I - Transport, gospodarka magazynowa i łączność	114	114	121	117	117	123

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL.

Gmina miejska Gołdap należy do Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej – podstrefa Gołdap o powierzchni 57,33 ha położona w pobliżu przejścia granicznego z Obwodem Kaliningradzkim. W podstrefie działa 8 przedsiębiorstw generujących łącznie 954 miejsca pracy. Do największych zaliczyć można producenta wyrobów metalowych IRYD Sp. z o.o., eksportującą do Wielkiej Brytanii, Niemiec, Danii, Holandii, Finlandii, Stanów Zjednoczonych, Francji i Włoch; przedsiębiorstwo z branży papierniczej - Nord Ost Sp. z o.o; spółka produkująca okna, drzwi, rolety - Budomex Puza Sp.j., eksportująca na Litwę, do Niemiec i Norwegii²⁶. Nakłady inwestycyjne w podstrefie wyniosły 129 852 736 zł.

Wartość eksportu i importu powiatu gołdapskiego

Na koniec 2010 roku wartość eksportu z terenu powiatu gołdapskiego wyniosła łącznie 106 793 049 zł (26 679 097 EUR). Najwięcej eksportowano mebli (o łącznej wartości 39 691 256 PLN). Na drugim miejscu pod względem wartości eksportu z powiatu braniewskiego uplasował się eksport artykułów z żeliwa lub stali o łącznej wartości 31 838 590 PLN. Stosunkowo duży udział w eksporcie powiatu ma również eksport papieru i tekstury (kod CN 48) – łączna wartość eksportu w roku 2010 wyniosła 25 850 124 PLN²⁷.

Tabela 20. Wybrane towary eksportowane z powiatu gołdapskiego w roku 2010, wg wartości statystycznej w PLN i EUR.

Kod CN		Wartość statystyczna w PLN	Wartość statystyczna w EUR
94	Meble, poście, materace itp.	39691256	9878372
73	Artykuły z żeliwa lub stali, gdzie indziej niewymienione	31838590	7986344
48	Papier i tektura	25850124	6456807
89	Statki, łodzie, konstrukcje pływające	4452772	1113201
39	Tworzywa sztuczne	1379259	346481
2	Mięso i podroby jadalne	1186410	297332
44	Drewno i artykuły z drewna	938345	235849

²⁶ Suwalska Specjalna Strefa Ekonomiczna, *Informacje o podstrefach*, www.ssse.com.pl, oraz informacje na podstawie danych publikowanych na stronach internetowych przez spółki, www.iryd.pl, www.budomex.pl.

²⁷ Dane uzyskane z Izby Celnej w Warszawie.



87	Pojazdy nieszynowe	802177	201502
84	Reaktory jądrowe, kotły, maszyny i urządzenia mechaniczne	453605	113056
16	Przetwory z mięsa, ryb lub skorupiaków	161782	40326
27	Paliwa mineralne, oleje mineralne, produkty ich destylacji	21228	5405
40	Kauczuk i artykuły z kauczuku	10156	2532
83	Artykuły różne z metali nieszlachetnych	3964	1025
72	Żeliwo i stal	2522	651
32	Ekstrakty garbników, garbniki, kit, atramenty	859	214

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Głównymi odbiorcami towarów eksportowanych są Litwa, Holandia i Niemcy. Do przewożenia towarów eksportowanych wykorzystuje się głównie transport drogowy.

Łączna wartość towarów zaimportowanych do powiatu gołdapskiego w 2010 roku wyniosła 46 590 320 PLN (11 683 058 EUR). Głównie sprowadzano papier i tekturę o wartości 11 692 151 PLN, oraz tworzywa sztuczne – 7 572 698 PLN. Importowane towary pochodziły głównie z Niemiec (przede wszystkim artykuły metalowe i maszyny drukarskie), Szwecji i Belgii.

Tabela 21. Wybrane towary importowane do powiatu gołdapskiego w roku 2010, wg wartości statystycznej w PLN i EUR.

Kod CN	Produkt	Wartość statystyczna w PLN	Wartość statystyczna w EUR
48	Papier i tektura	11692151	2927893
39	Tworzywa sztuczne	7572698	1896026
44	Drewno i artykuły z drewna	3975098	997831
87	Pojazdy nieszynowe	3427916	863405
84	Reaktory jądrowe, kotły, maszyny i urządzenia mechaniczne	3067234	769279
38	Produkty chemiczne różne	2613194	657288
32	Ekstrakty garbników, garbniki, kit, atramenty	2583669	646891
82	Narzędzia, przybory, sztucce z metali nieszlachetnych	2365469	594073
23	Pozostałości i odpady przemysłu spożywczego	2301437	576368
35	Substancje białkowe, skrobie modyfikowane, kleje, enzymy	1702056	426954
94	Meble, poście, materace itp.	1417396	356930
1	Zwierzęta żywe	1022590	257580
73	Artykuły z żeliwa lub stali, gdzie indziej niewymienione	705378	175799
40	Kauczuk i artykuły z kauczuku	594739	149114
58	Tkaniny specjalne	419002	103760
31	Nawozy	306114	76256
70	Szkło i wyroby ze szkła	224270	56575

76	Aluminium i artykuły z aluminium	146956	37273
72	Żeliwo i stal	115796	29871
85	Maszyny i urządzenia elektryczne	107116	26587

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Powiat olsztyński i miasto Olsztyn

Powiat olsztyński położony w środkowej części województwa warmińsko-mazurskiego otacza Olsztyn. Łączna powierzchnia powiatu wynosi 283802 km² i zamieszkuje go 118063 osób. Powiat obejmuje pięć gmin miejsko-wiejskich: Barczewo, Biskupiec, Dobrze Miasto, Jeziorany i Olsztynek, oraz siedem gmin wiejskich: Dywity, Gietrzwałd, Jonkowo, Kolno, Purda, Stawiguda, Świątki. Ze względu na położenie w bezpośrednim sąsiedztwie Olsztyna, powiat jest największym centrum gospodarczym i rynkiem zbytu w Polsce północno-wschodniej. W powiecie olsztyńskim na koniec roku 2010 wg danych REGON zarejestrowanych było 9617 podmiotów gospodarczych, w tym 9265 w sektorze prywatnym. Powiat jako jeden z nielicznych nie odnotował spadku ogólnej liczby przedsiębiorstw od 2004 roku, natomiast w 2010 r. odnotowano bardzo dynamiczny ok. 7% wzrost liczby rejestrowanych podmiotów. 7394 podmiotów funkcjonuje jako jednoosobowa działalność gospodarcza, 463 spółki handlowe i 420 spółki cywilne. Pod względem liczby podmiotów gospodarczych powiat olsztyński znajduje się na 3 miejscu wśród powiatów województwa – za miastami na prawach powiatu – Olsztynem i Elblągiem²⁸.

Olsztyn od początków XX wieku jest wydzielony z powiatu, a od 1999 roku funkcjonuje jako miasto na prawach powiatu. Położony jest nad rzeką Łyną, na Pojezierzu Olsztyńskim. Jedynym powiatem, z którym sąsiaduje jest powiat olsztyński. Miasto na prawach powiatu zajmuje powierzchnię 8833 km², zamieszkują je 176 463 osoby. Na koniec 2010 roku wg danych REGON zarejestrowanych było 21 985 podmiotów gospodarczych, w tym 21 417 w sektorze prywatnym, co daje miastu pierwszą lokatę wśród wszystkich powiatów województwa pod względem liczby przedsiębiorstw. W 2010 roku zarejestrowano 2214 nowych podmiotów. Poziom zbliżony do 21 tys. podmiotów obserwuje się od 2004 roku, stale rośnie również liczba przedsiębiorstw prywatnych – jedyny spadek liczby podmiotów ogółem odnotowany w 2008 roku - związany był z likwidacją 46 przedsiębiorstw państwowych. Podobnie jak we wszystkich częściach województwa w Olsztynie dominuje forma jednoosobowej działalności gospodarczej – 15474 podmioty, zdecydowanie rzadziej rejestrowane były spółki handlowe – 1941 oraz cywilne – 1841. Zdecydowanie najwięcej jest przedsiębiorstw małych – prawie 95% (20818)²⁹.

Łącznie na terenie powiatu olsztyńskiego i miasta Olsztyn na koniec 2010 roku były zarejestrowane 31 602 podmioty gospodarcze, co oznacza, że w ciągu sześciu lat liczba podmiotów w regionie wzrosła o ponad 9,4%³⁰.

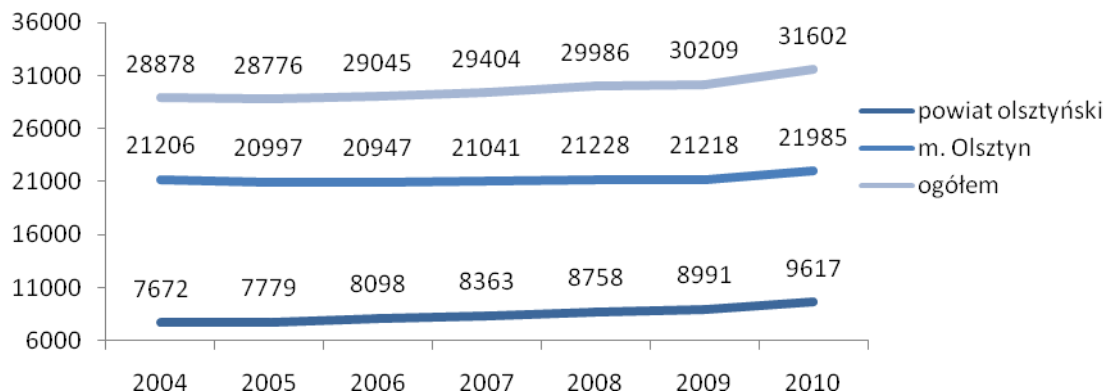
²⁸ Dane publikowane przez Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl/bdl.

²⁹ *Zmiany strukturalne grup podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON w województwie warmińsko-mazurskim, 2010r.*, Urząd Statystyczny w Olsztynie, Informacje i opracowania statystyczne, Olsztyn 2011.

³⁰ Dane publikowane przez Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl/bdl.



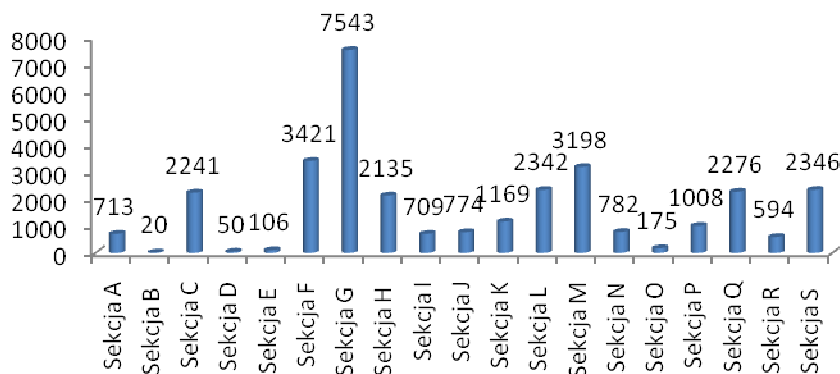
Wykres 12. Liczba przedsiębiorstw w powiecie olsztyńskim, w Olsztynie oraz ogółem w latach 2004 - 2010 (stan na 31 XII).



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych.

Na terenie powiatu olsztyńskiego i miasta Olsztyn najwięcej podmiotów, podobnie jak we wszystkich częściach województwa, zajmuje się handlem hurtowym i detalicznym (7543 podmioty). 2241 przedsiębiorstw działa w branży przetwórstwa przemysłowego, głównie artykułów spożywczych i meblowych³¹.

Wykres 13. Liczba zarejestrowanych przedsiębiorstw w powiecie olsztyńskim oraz w Olsztynie wg klasyfikacji PKD 2007 w 2010r. (stan na 31 XII).



Sekcja A - Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo

Sekcja B - Górnictwo i wydobywanie

Sekcja C - Przetwórstwo przemysłowe

Sekcja D - Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych

Sekcja E - Dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją

Sekcja F - Budownictwo

Sekcja L - Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości

Sekcja M - Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna

Sekcja N - Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca

Sekcja O - Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne

Sekcja P - Edukacja

³¹ Dane publikowane przez Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl/bdl.

Sekcja G - Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle

Sekcja H - Transport i gospodarka magazynowa

Sekcja I - Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi

Sekcja J - Informacja i komunikacja

Sekcja K - Działalność finansowa i ubezpieczeniowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL.

Sekcja Q - Opieka zdrowotna i pomoc społeczna

Sekcja R - Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją

Sekcja S - Pozostała działalność usługowa

Sekcja T - Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby

Sekcja U - Organizacje i zespoły eksterytorialne

Powiat olsztyński i miasto Olsztyn wchodzi w skład **Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, w ramach której wydzielone są 24 podstrefy, w tym z omawianego obszaru:** Barczewo, Dobre Miasto, Olsztyn, Olsztynek. Łącznie na terenie powiatu Warmińsko-Mazurska SSE zajmuje obszar 50 ha (26 ha obejmuje część leżąca w granicach miastach Olsztyn)³².

Największym przedsiębiorstwem w powiecie i jednocześnie gospodarczą wizytówką Olsztyna jest fabryka opon Michelin z kapitałem francuskim. Fabryka zatrudnia ponad 4 tys. osób.

Poza tym Olsztyn jest również głównym w regionie ośrodkiem przemysłu spożywczego (do największych spółek z tego sektora zalicza się Grupę Indykpol i Polmlek), meblarskiego (Mebelplast, Mazur Comfort), czy odzieżowego (Wardom). Poniższa tabela zawiera zestawienie wybranych przedsiębiorstw zlokalizowanych na terenie powiatu.

Tabela 22. Wybrane przedsiębiorstwa w powiecie olsztyńskim.

Nazwa	Produkowany towar	Lokalizacja
Evita S.A.	woda mineralna	gm. Biskupiec
SPPC Jutrzenka	słodycze	gm. Dobre Miasto
Octim Sp. z o.o.	ocet i musztarda	gm. Olsztynek
Tymbark S.A. o/Olsztynek	soki owocowe marki Kubuś	gm. Olsztynek
Krokus	zakłady mięsne	gm. Jeziorany
BRW Sofa (grupa Black Red White)	meble tapicerowane	Olsztyn

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Możliwości eksportowe województwa warmińsko-mazurskiego, Warmińsko-Mazurska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A. w Olsztynie.

Przedsiębiorstwa zlokalizowane na terenie powiatu mają szeroko rozwiniętą sieć eksportową, nie tylko na terenie UE, ale również do krajów trzecich. Przykładowo spółka BRW Sofa produkująca meble tapicerowane, ma sieć odbiorców w Niemczech (New Look), w Szwajcarii (Conforama), na Ukrainie (BRW Kijów), na Węgrzech (Poltrend), w Czechach (Sconto, Orfa), czy na Słowacji (Luto, Elbyt Market). Mebelplast eksportuje poza krajami UE

³² Warmińsko-Mazurska Specjalna Strefa Ekonomiczna, www.wmsse.com.pl.

również do USA, Kanady, czy Japonii. Poza spółką Michelin Polska z kapitałem francuskim na terenie powiatu i miasta Olsztyn widoczny jest również kapitał z Włoch (C&M – Olsztynek), z Hiszpanii (Naber-Polska Sp. z o.o. – przemysł chemiczny – Olsztyn), czy Niemiec (PPH Strypol Sp. z o.o. – wyroby plastikowe – Biskupiec)³³.

Wartość eksportu i importu powiatu olsztyńskiego i miasta Olsztyn

W 2010 roku łącznie z terenu powiatu olsztyńskiego i miasta Olsztyn eksportowano towary o wartości 4 147 758 440 PLN, z czego 2 525 421 218 to towary z kauczuku – głównie opony eksportowane z fabryki Michelin w Olsztynie. Znaczny wpływ na wartość eksportu miał również eksport mebli i podobnych produktów o wartości 463 086 235 PLN³⁴.

Powiat olsztyński

Na koniec 2010 roku wartość eksportu z terenu powiatu olsztyńskiego wyniosła 437 978 359 PLN (109 678 529 EUR). Najwięcej eksportowano mebli (o łącznej wartości 228 229 511 PLN). Na drugim miejscu pod względem wartości eksportu z powiatu olsztyńskiego uplasował się eksport maszyn i urządzeń mechanicznych o łącznej wartości 55 001 179 PLN. Stosunkowo duży udział w eksporcie powiatu ma również eksport artykułów z żeliwa lub stali – łączna wartość eksportu w roku 2010 wyniosła 37 458 384 PLN³⁵.

Tabela 23. Wybrane towary eksportowane z powiatu olsztyńskiego w 2010 roku, wg wartości statystycznej w PLN i EUR.

Kod CN	Produkt	Statystyczna wartość w PLN	Statystyczna wartość w EUR
94	Mebłe, poście, materace itp.	228229511	57170736
84	Reaktory jądrowe, kotły, maszyny i urządzenia mechaniczne	55001179	13757661
73	Artykuły z żeliwa lub stali, gdzie indziej niewymienione	37458384	9393712
16	Przetwory z mięs, ryb lub skorupiaków	15614200	3907374
7	Warzywa	13059212	3256256
40	Kauczuk i artykuły z kauczuku	11728353	2953343
87	Pojazdy nieszynowe	11505771	2871387
44	Drewno i artykuły z drewna	11010607	2755605
2	Mięso i podroby	6765881	1697838
85	Maszyny i urządzenia elektryczne	6612059	1654497
39	Tworzywa sztuczne	5997062	1501934
62	Odzież i dodatki odzieżowe	5962043	1484882
70	Szkło i wyroby ze szkła	3963520	993257
21	Różne przetwory spożywcze	3883148	966482
23	Pozostałości i odpady przemysłu spożywczego	3080951	772009
31	Nawozy	2823550	707525

³³ Możliwości eksportowe województwa warmińsko-mazurskiego, Warmińsko-Mazurska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A. w Olsztynie, *Najwięksi Eksporterzy 2010 roku*, Biznes Warmii i Mazur, Gazeta Olsztyńska, Dziennik Elbląski, 27.06.2011.

³⁴ Dane Izby Celnej w Warszawie.

³⁵ Dane Izby Celnej w Warszawie.



76	Aluminium i artykuły z aluminium	1257789	315014
55	Włókna odcinkowe chemiczne	978497	247573
15	Tłuszcze i oleje pochodzenia zwierzęcego i produkty ich rozkładu	928200	233212
63	Pozostałe gotowe artykuły włókiennicze	829778	208439

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Towary eksportuje się głównie drogą lądową – transportem drogowym do Holandii, Niemiec, Belgii oraz Rosji³⁶.

Miasto Olsztyn

Z miasta Olsztyn w 2010 roku wyeksportowano towary o łącznej wartości 4 147 758 440 PLN – najwięcej w województwie. Najwięcej eksportowano opon pneumatycznych (kod CN 40 – kauczuk i artykuły z kauczuku) – łączna wartość eksportu tej kategorii wyniosła 2 513 692 865 PLN (prawie 34% wartości eksportu w mieście). Drugą pozycję pod względem wartości eksportu zajmują meble i artykuły podobne (234 856 724 PLN)³⁷.

Tabela 24. Wybrane towary eksportowane z miasta Olsztyn w 2010 roku, wg wartości statystycznej w PLN i EUR.

Kod CN	Produkt	Statystyczna wartość w PLN	Statystyczna wartość w EUR
40	Kauczuk i artykuły z kauczuku	2513692865	629186523
94	Meble, poście, materace itp.	234856724	58812368
59	Tekstylia impregnowane	196818597	49208772
2	Mięso i podroby	118380182	29600608
84	Reaktory jądrowe, kotły, maszyny i urządzenia mechaniczne	108125971	27040335
87	Pojazdy nieszynowe	88982487	22365594
54	Włókna ciągle chemiczne	80584957	20172396
30	Produkty farmaceutyczne	51903745	12963650
4	Produkty mleczarskie	51872998	12939888
39	Tworzywa sztuczne	50841486	12723957
3	Ryby i skorupiaki	42601387	10665041
73	Artykuły z żeliwa lub stali, gdzie indziej niewymienione	32450135	8108371
85	Maszyny i urządzenia elektryczne	28294770	7066720
49	Książki, gazety, obrazki itp.	16205863	4050698
16	Przetwory z mięs, ryb lub skorupiaków	13705719	3423140
7	Warzywa	12739878	3189411
32	Ekstrakty garbników, garbniki, kit, atramenty	7719466	1928317
90	Przyrządy i aparatura, optyczne, fotograficzne itp.	7141638	1792393
1	Zwierzęta żywe	6100456	1518981

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

³⁶ Opracowanie własne danych Izby Celnej w Warszawie.

³⁷ Dane Izby Celnej w Warszawie.



Podobnie jak we wszystkich powiatach dominuje transport drogowy. Towary eksportowane są głównie na Litwę, Łotwę, do Holandii, Niemiec, Norwegii, Czech, Rosji, Białorusi oraz Estonii³⁸.

Wartość **towarów zaimportowanych do Olsztyna i powiatu olsztyńskiego** w 2010 roku wyniosła 3 194 592 670 PLN, zdecydowanie najwięcej kauczuku i artykułów kauczukowych - o wartości 1 459 311 603 PLN oraz pojazdów nieszynowych - 287 840 871 PLN. Importowano również znaczące wartościowo ilości maszyn i urządzeń zarówno elektrycznych, jak i mechanicznych, oraz chemikaliów.

Do **powiatu olsztyńskiego** w 2010 roku zaimportowano towary o łącznej wartości 348 912 766 PLN (87 385 461 EUR). Najwięcej importowano pojazdów nieszynowych (o wartości 42561337 PLN), niewiele mniej maszyn i urządzeń elektrycznych (40 758 853 PLN). W powiecie znaczący udział miał również import chemikaliów i kauczuku³⁹.

Tabela 25. Wybrane towary importowane do powiatu olsztyńskiego w roku 2010, wg statystycznej wartości w PLN i EUR.

Kod CN	Produkt	Statystyczna wartość w PLN	Statystyczna wartość w EUR
87	Pojazdy nieszynowe	42561337	10650953
85	Maszyny i urządzenia elektryczne	40758853	10266213
29	Chemikalia organiczne	27779773	6940800
84	Maszyny i urządzenia mechaniczne, reaktory jądrowe, kotły,	25750719	6450138
40	Kauczuk i artykuły z kauczuku	15855390	3971359
3	Ryby i skorupiaki	15816039	3957358
2	Mięso i podroby	15167502	3800121
6	Drzewa żywe i pozostałe rośliny	14593094	3657240
72	Żeliwo i stal	13987304	3495427
10	Zboża	13135580	3300768
73	Artykuły z żeliwa lub stali, gdzie indziej niewymienione	10468417	2619559
95	Zabawki, gry, artykuły sportowe	9806546	2458244
41	Skóry i skórki surowe	9230137	2316214
44	Drewno i artykuły z drewna	8140844	2036873
58	Tkaniny specjalne	7750099	1937085
55	Włókna odcinkowe chemiczne	6570563	1646807
76	Aluminium i artykuły z aluminium	6507549	1628090
94	Meble, poście, materace itp.	6484905	1617603
39	Tworzywa sztuczne	5673521	1422796
54	Włókna ciągle chemiczne	5409935	1354569

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Do **Olsztyna** w 2010 roku zaimportowano towary o łącznej wartości 2 845 679 904 PLN (71 945 624 EUR). Najwięcej importowano kauczuku do wyrobu opon pneumatycznych –

³⁸ Opracowanie własne informacji na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

³⁹ Dane pochodzą od Izby Celnej w Warszawie.



o wartości 1 443 456 213 PLN oraz pojazdów nieszynowych – 245 279 534 oraz maszyn i urządzeń mechanicznych – 149 301 885⁴⁰.

Tabela 26. Wybrane towary importowane do Olsztyna w roku 2010, wg statystycznej wartości w PLN i EUR.

Kod CN	Produkt	Statystyczna wartość w PLN	Statystyczna wartość w EUR
40	Kauczuk i artykuły z kauczuku	1443456213	360933291
87	Pojazdy nieszynowe	245279534	61547818
84	Maszyny i urządzenia mechaniczne, reaktory jądrowe, kotły,	149301885	37347955
73	Artykuły z żeliwa lub stali, gdzie indziej niewymienione	137956501	34546715
39	Tworzywa sztuczne	117214224	29368991
54	Włókna ciągłe chemiczne	114786000	28663761
28	Chemikalia nieorganiczne	112300899	28106933
30	Produkty farmaceutyczne	47569482	11901330
3	Ryby i skorupiaki	42104497	10551275
59	Tekstylia impregnowane	39068429	9791977
85	Maszyny i urządzenia elektryczne	38905589	9742526
1	Zwierzęta żywe	35183003	8811410
27	Paliwa mineralne, oleje	34875106	8713509
29	Chemikalia organiczne	32873470	8200834
72	Żeliwo i stal	29941192	7468574
61	Odzież i dodatki odzieżowe	25924944	6462450
38	Produkty chemiczne różne	23378307	5849717
44	Drewno i artykuły z drewna	20553738	5151444
23	Pozostałości i odpady przemysłu spożywczego	16769879	4200910
68	Artykuły z kamienia, gipsu, cementu, azbestu itp	11432641	2859631

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Powiat elbląski i miasto Elbląg

Powiat elbląski położony jest w zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego. Zajmuje powierzchnię 141558 km², na terenie powiatu mieszka 56504 osób, co stanowi 4% ludności województwa. Powiat obejmuje 3 gminy miejsko-wiejskie (Młynary, Pasłęk, Tolkmicko) oraz 6 gmin wiejskich (Elbląg, Godkowo, Gronowo Elbląskie, Markusy, Milejewo, Rychliki). Powiat charakteryzuje dobra lokalizacja – centralne położenie względem Elbląga – drugiego największego miasta w województwie warmińsko-mazurskim, oraz bliskość metropolii portowych. W powiecie elbląskim na koniec roku 2010 wg danych REGON zarejestrowanych było 3576 podmiotów, w tym 3415 w sektorze prywatnym. 2641 podmiotów zarejestrowanych jest jako jednoosobowa działalność gospodarcza, 197 jako

⁴⁰ Dane udostępnione przez Izbę Celną w Warszawie.

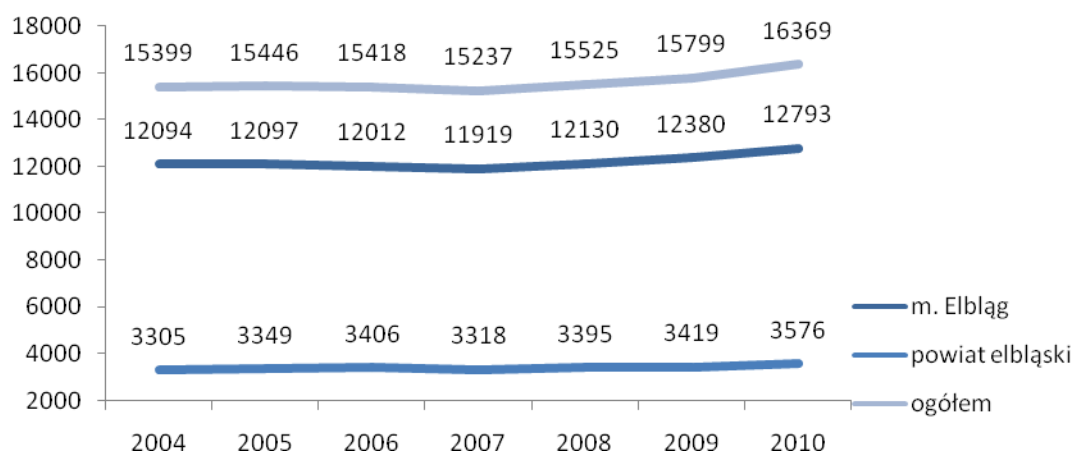


spółki handlowe i 120 jako spółki cywilne. Pod względem liczby podmiotów gospodarczych powiat elbląski znajduje się na 14 miejscu wśród powiatów województwa⁴¹.

Elbląg reformą administracji publicznej z 1999 roku wydzielony został z powiatu elbląskiego i uzyskał statut miasta na prawach powiatu. Miasto zajmuje 7982 km², zamieszkuje je 126 049 osób. W Elblągu na koniec roku 2010 wg danych REGON zarejestrowanych było 12 793 podmiotów, w tym 11 801 w sektorze prywatnym. 9118 podmiotów zarejestrowanych było jako jednoosobowa działalność gospodarcza, 716 jako spółki handlowe i 605 jako spółki cywilne. Pod względem liczby podmiotów gospodarczych Elbląg znajduje się na 2 miejscu w województwie (za Olsztynem). Elbląg jest ośrodkiem przemysłu ciężkiego (turbiny parowe i gazowe), meblowego oraz spożywczego⁴².

Łącznie na terenie powiatu elbląskiego i miasta Elbląg zarejestrowanych jest 16369 podmiotów gospodarczych.

Wykres 14. Liczba przedsiębiorstw w powiecie elbląskim, w Elblągu oraz ogółem w latach 2004 - 2010 (stan na 31 XII).



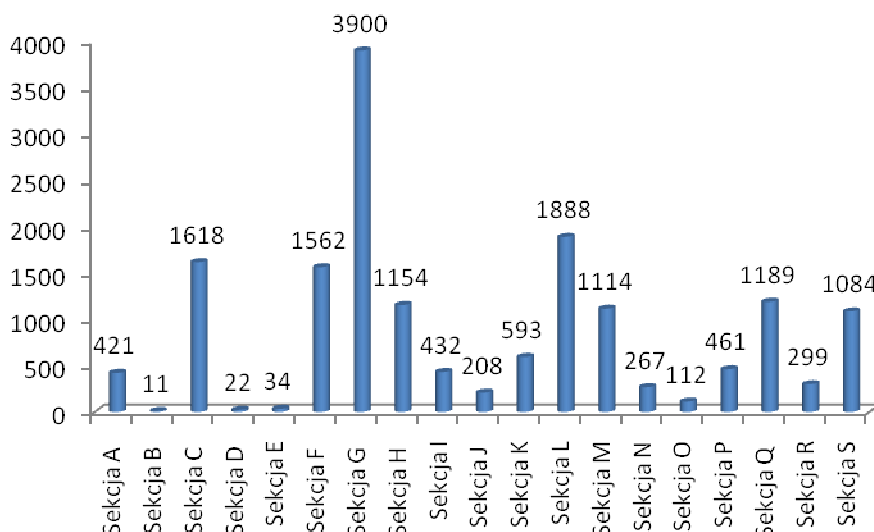
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych publikowanych przez Bank Danych Lokalnych.

Na terenie powiatu elbląskiego i miasta Elbląg najwięcej podmiotów, podobnie jak we wszystkich regionach województwa, zajmuje się handlem hurtowym i detalicznym (3900 podmiotów). 1618 przedsiębiorstw działa w branży przetwórstwa przemysłowego, głównie artykułów meblowych.

⁴¹ Dane publikowane przez Bank Danych Lokalnych oraz [w]: *Zmiany strukturalne grup podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON w województwie warmińsko-mazurskim, 2010 r.*, Urząd Statystyczny. w Olsztynie, Informacje i opracowania statystyczne, Olsztyn 2011.

⁴² Dane publikowane przez Bank Danych Lokalnych.

Wykres 15. Liczba zarejestrowanych przedsiębiorstw w powiecie elbląskim oraz w Elblągu wg klasyfikacji PKD 2007, w 2010r. (stan na 31 XII).



Sekcja A - Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo

Sekcja B - Górnictwo i wydobywanie

Sekcja C - Przetwórstwo przemysłowe

Sekcja D - Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych

Sekcja E - Dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją
Sekcja F - Budownictwo

Sekcja G - Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle

Sekcja H - Transport i gospodarka magazynowa

Sekcja I - Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi

Sekcja J - Informacja i komunikacja

Sekcja K - Działalność finansowa i ubezpieczeniowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych publikowanych przez Bank Danych Lokalnych.

Sekcja L - Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości

Sekcja M - Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna

Sekcja N - Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca

Sekcja O - Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne

Sekcja P - Edukacja

Sekcja Q - Opieka zdrowotna i pomoc społeczna

Sekcja R - Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją

Sekcja S - Pozostała działalność usługowa

Sekcja T - Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby

Sekcja U - Organizacje i zespoły eksterytorialne

Powiat elbląski i miasto Elbląg wchodzi w skład **Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, w ramach której wydzielone są 24 podstrefy, w tym z omawianego regionu: Elbląg (23,9 ha) oraz Pasłęk (2,6 ha)**⁴³.

Do największych przedsiębiorstw regionu zaliczyć można PPHU „BOMA” s.j. M.B. Pietruszewscy zajmujący się produkcją mebli kuchennych, pokojowych, frontów oraz szafek, eksportujący między innymi na Słowację, do Niemiec, Bułgarii, Rumunii, Chorwacji czy Bośni i Hercegowiny, PUJAN Jan Puchalski Centrum Ekspozycyjno – Handlowe Pujan

⁴³ Warmińsko-Mazurska Specjalna Strefa Ekonomiczna, www.wmsse.com.pl.

specjalizujący się w rzeźbieniach w szkłe oraz produkcji witraży eksportowanych między innymi do Rosji, Armenii, Azerbejdżanu, Białorusi, Kazachstanu, Kirgistanu, Mołdawii, Rosji, Tadżykistanu⁴⁴.

Wartość eksportu i importu powiatu elbląskiego i miasta Elbląg

W 2010 roku łącznie z terenu powiatu elbląskiego i miasta Elbląg eksportowano towary o wartości 1 286 890 975 PLN (321 166 042 EUR), w tym szczególne znaczenie miał eksport maszyn i urządzeń mechanicznych (wartość 479 512 275 PLN), maszyn i urządzeń elektrycznych (257 205 129 PLN) oraz mebli (234 835 130 PLN)⁴⁵.

Powiat elbląski

Z powiatu elbląskiego eksportowano towary o łącznej wartości 118 788 487 PLN (29 726 984 EUR). Najwięcej eksportowano mebli – szacowana wartość 62 006 111 PLN oraz produktów spożywczych (szczególnie mleczarskich i przetworów ze zbóż)⁴⁶.

Tabela 27. Wybrane towary eksportowane z powiatu elbląskiego w roku 2010, wg statystycznej wartości w PLN i EUR.

Kod CN	Produkt	Statystyczna wartość w PLN	Statystyczna wartość w EUR
94	Mebłe, poście, materace itp.	62006111	15503282
4	Produkty mleczarskie	14832173	3718379
19	Przetwory ze zbóż	12389299	3108659
39	Tworzywa sztuczne	8257243	2067897
44	Drewno i artykuły z drewna	7783967	1941573
7	Warzywa	4417462	1103198
73	Artykuły z żeliwa lub stali, gdzie indziej niewymienione	3736666	933555
84	Reaktory jądrowe, kotły, maszyny i urządzenia mechaniczne	1280890	323222
21	Różne przetwory spożywcze	888462	224675
2	Mięso i podroby	764906	193599
85	Maszyny i urządzenia elektryczne	716737	181177
8	Owoce i orzechy jadalne	569333	147111
27	Paliwa mineralne, oleje	455088	111309
10	Zboża	392749	96142
83	Artykuły różne z metali nieszlachetnych	252289	63253
90	Przyrządy i aparatura, optyczne, fotograficzne itp.	237084	59705
34	Mydło, preparaty piorące, smarowe, świece itp.	223216	56049
1	Zwierzęta żywe	143053	35873
87	Pojazdy nieszynowe	77629	19241

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

⁴⁴ *Możliwości eksportowe województwa warmińsko-mazurskiego*, Warmińsko-Mazurska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A. w Olsztynie.

⁴⁵ Informacje opracowane na podstawie danych udostępnionych przez Izbę Celną w Warszawie.

⁴⁶ Informacje opracowane na podstawie danych udostępnionych przez Izbę Celną w Warszawie.



W **Elblągu** łączna wartość eksportowanych towarów wyniosła 1 168 102 488 PLN (291 439 058 EUR). Na pierwszym miejscu z wartością ponad 478 mln znalazły się maszyny i urządzenia mechaniczne, następnie elektryczne (ok. 256 mln) oraz meble, materace i podobne produkty (ok. 172 mln).

Tabela 28. Wybrane towary eksportowane z Elbląga w roku 2010, wg statystycznej wartości w PLN i EUR.

Kod CN	Produkt	Statystyczna wartość w PLN	Statystyczna wartość w EUR
84	Maszyny i urządzenia mechaniczne, reaktory jądrowe, kotły	478231385	119015705
85	Maszyny i urządzenia elektryczne	256488392	64066292
94	Meble, pościel, materace itp.	172829019	43192709
23	Pozostałości i odpady przemysłu spożywczego	80507142	20100417
73	Artykuły z żeliwa lub stali, gdzie indziej niewymienione	58754766	14700647
87	Pojazdy nieszynowe	47445087	11872169
62	Odzież i dodatki odzieżowe	16092997	4012985
39	Tworzywa sztuczne	7807334	1954135
72	Żeliwo i stal	7078249	1790366
64	Obuwie, getry i podobne	6287615	1582121
10	Zboża	5818048	1449331
48	Papier i tektura	5077623	1270795
15	Tłuszcze i oleje pochodzenia zwierzęcego i produkty ich rozkładu	3604212	906179
61	Odzież i dodatki odzieżowe	3419119	848431
83	Artykuły różne z metali nieszlachetnych	2959903	742714
70	Szkło i wyroby ze szkła	2075155	520323
18	Kakao	1927210	481648
17	Cukry i wyroby cukiernicze	1760473	441080
78	Ołów i artykuły z ołowiu	1535617	383345
2	Mięso i podroby	1524304	380387

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Wartość towarów zaimportowanych do Elbląga i powiatu elbląskiego w 2010 roku wyniosła 542 125 252 PLN, najwięcej maszyn i urządzeń mechanicznych o wartości 206 691 177 PLN oraz tłuszczy i olejów pochodzenia zwierzęcego - 92 935 928 PLN.

Łączna wartość towarów zaimportowanych do **powiatu elbląskiego** w 2010 roku wyniosła 51 815 879 PLN (12990660 EUR). Głównie sprowadzano maszyny i urządzenia mechaniczne o wartości 14 183 627 PLN oraz tworzywa sztuczne – 12 456 631 PLN. Towary importowano między innymi z Niemiec (oleje, tłuszcze, płyty, folie, taśmy z tworzyw sztucznych) i Francji (między innymi urządzenia do podnoszenia, przenoszenia, załadunku lub rozładunku - na przykład windy, schody ruchome, przenośniki, kolejki linowe)⁴⁷.

⁴⁷ Informacje opracowane na podstawie danych udostępnionych przez Izbę Celną w Warszawie.



Tabela 29. Wybrane towary importowane do powiatu elbląskiego w roku 2010, wg statystycznej wartości w PLN i EUR.

Kod CN	Produkt	Statystyczna wartość w PLN	Statystyczna wartość w EUR
84	Reaktory jądrowe, kotły, maszyny i urządzenia mechaniczne	14183627	3566843
39	Tworzywa sztuczne	12456631	3126525
44	Drewno i artykuły z drewna	6919279	1732071
15	Tłuszcze i oleje pochodzenia zwierzęcego i produkty ich rozkładu	4291150	1069885
19	Przetwory ze zbór, skrobi, mąki	3295715	825315
87	Pojazdy nieszynowe	2850352	711463
27	Paliwa mineralne, oleje	2059149	515147
4	Produkty mleczarskie	1457019	364180
70	Szkło i wyroby ze szkła	1075291	271953
48	Papier i tektura	981749	245185
73	Artykuły z żeliwa lub stali, gdzie indziej niewymienione	539653	136179
30	Produkty farmaceutyczne	428049	107022
83	Artykuły różne z metali nieszlachetnych	274055	67355
34	Mydło, preparaty piorące, smarowe, świece itp.	230879	57248
76	Aluminium i artykuły z aluminium	228501	57955
85	Maszyny i urządzenia elektryczne	126658	32053
94	Meble, poście, materace itp.	104971	26021
68	Artykuły z kamienia, gipsu, cementu, azbestu itp	70231	17304

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Do **Elbląga** w 2010 roku przywieziono towary o wartości 490 309 373 PLN (122 937 081 EUR). Głównie sprowadzano maszyny i urządzenia mechaniczne o wartości 11 692 151 PLN, oraz tłuszcze i oleje pochodzenia zwierzęcego – 88 644 778 PLN⁴⁸.

Tabela 30. Wybrane towary importowane do Elbląga w roku 2010, wg statystycznej wartości w PLN i EUR.

Kod CN	Produkt	Statystyczna wartość w PLN	Statystyczna wartość w EUR
84	Reaktory jądrowe, kotły, maszyny i urządzenia mechaniczne	192507550	48212772
15	Tłuszcze i oleje pochodzenia zwierzęcego i produkty ich rozkładu	88644778	22197034
72	Żeliwo i stal	44143843	11128953
85	Maszyny i urządzenia elektryczne	29519899	7453551
73	Artykuły z żeliwa lub stali, gdzie indziej niewymienione	25984561	6515734
87	Pojazdy nieszynowe	16684279	4195137
25	Sól, siarka, ziemie, kamienie, materiały gipsowe	13112254	3268919

⁴⁸ Informacje opracowane na podstawie danych udostępnionych przez Izbę Celną w Warszawie.



39	Tworzywa sztuczne	8874359	2224038
94	Meble, poście, materace itp.	8489371	2125630
76	Aluminium i artykuły z aluminium	7630888	1924621
90	Przyrządy i aparatura, optyczne, fotograficzne itp.	6949176	1747760
83	Artykuły różne z metali nieszlachetnych	6896069	1724341
31	Nawozy	6160452	1539247
74	Miedź i artykuły z miedzi	4994491	1242634
54	Włókna ciągłe chemiczne	4368069	1096308

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.



Tabela 31. Zestawienie wybranych cech powiatów braniewskiego, elbląskiego i miasta Elbląg, ełckiego, gołdapskiego oraz olsztyńskiego i miasta Olsztyn.

Powiat	Powierzchnia	Liczba ludności	Liczba zarejestrowanych podmiotów w 2010 roku (klasyf. REGON)	Wybrane działy PKD wg liczby podmiotów	Specjalne strefy ekonomiczne
braniewski	1 205 km ²	42 633 osób	2992 podmiotów gospodarczych	• 710 podmiotów - handel hurtowy i detaliczny, • działalność związana z obsługą rynku nieruchomości (397 podmiotów). • przetwórstwo przemysłowe – 193 zarejestrowane podmioty, • transport i gospodarka magazynowa – 95 podmiotów.	nie ma
elbląski i miasto	powiat: 141558 km ²	powiat: 56504 osób	ogółem 16369 podmiotów	•handel hurtowy i detaliczny - 3900	

Elbląg	miasto: 7982 km ²	miasto: 126 049 osób.	gospodarczych	podmiotów; •przetwórstwo przemysłowe, głównie meblowe – 1618 podmiotów	Warmińsko-Mazurska Specjalna Strefa Ekonomiczna
elcki	111 279 km ²	86650 mieszkańców	6482 podmiotów gospodarczych	•handel hurtowy i detaliczny - 1676, czyli ponad 25,8% zarejestrowanych podmiotów •budownictwo – 804 podmioty. •przetwórstwo przemysłowe – 432 zarejestrowane podmioty, •transport i gospodarka magazynowa – 521 podmiotów	Suwalska Specjalna Strefa Ekonomiczna
gołdapski	77189 km ²	26545 mieszkańców	2221 podmiotów gospodarczych	•handel hurtowy i detaliczny – 473 •budownictwo – 306 podmiotów	Suwalska Specjalna Strefa Ekonomiczna



				•przetwórstwo przemysłowe - 214 podmioty	
olsztyński i miasto Olsztyn	powiat: 283802 km ² miasto: 8833 km ²	powiat: 118 063 osób miasto: 176 463 osób	łącznie: 31 602 podmiotów gospodarczych	•handel hurtowy i detaliczny - 7543 podmioty •przetwórstwo przemysłowe - 2241 głównie przetwórstwo artykułów spożywczych i meblowych.	Warmińsko-Mazurska Specjalna Strefa Ekonomiczna

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych publikowanych przez Bank Danych Lokalnych oraz [w:] Zmiany strukturalne grup podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON w województwie warmińsko-mazurskim, 2010r., Urząd Statystyczny w Olsztynie, Informacje i opracowania statystyczne, Olsztyn 2011.



Tabela 32. Zestawienie wybranych cech dot. importu i eksportu na terenie powiatów braniewskiego, elbląskiego i miasta Elbląg, ełckiego, gołdapskiego oraz olsztyńskiego i miasta Olsztyn.

Powiat	Eksport łącznie	Import łącznie	Eksportowane towary	Importowane towary
braniewski	17 887 228 PLN	69 473 743 PLN	• meble (wartości 13 959 472 PLN) • skóry i skórki surowych o łącznej wartości 1 739 007 PLN • maszyny i urządzenia mechaniczne – 602283 PLN.	• paliwa mineralne i oleje o wartości 54 955 tys. PLN • skóry i skórki surowe (9 188 tys. PLN)
elbląski i miasto Elbląg	1 286 890 975 PLN	542 125 252 PLN	• maszyny i urządzenia mechaniczne (wartość 479 512 275 PLN), • maszyny i urządzenia elektryczne (257 205 129 PLN) • meble i towary podobne (234 835 130 PLN).	• maszyny i urządzenia mechaniczne o wartości 206 691 177 PLN • tłuszcze i oleje pochodzenia zwierzęcego - 92 935 928 PLN
ełcki	256 799 566 PLN	494 343 160 PLN	• papier i tektura (o łącznej wartości 98 279 645 PLN) • tworzywa sztuczne o łącznej wartości 42 496 806 PLN. • żeliwo i stal – łączna wartość 40 658 760.	• żeliwo i stal - 143 214 tys. • papier i tektura – 85 333 tys.



gołdapski	106 793 049 PLN	46590320 PLN	• meble (o łącznej wartości 39 691 256 PLN • artykuły z żeliwa lub stali o łącznej wartości 31 838 590 PLN	• papier i tekturę o wartości 116 921 51 PLN, • tworzywa sztuczne – 75 726 98 PLN
olsztyński i miasto Olsztyn	4 147 758 440 PLN	3 194 592 670 PLN	• opony – wartość: 2 525 421 218 • meble i podobne produkty - 463 086 235 PLN	• kauczuk - wartości 1 459 311 603 PLN • pojazdy nieszynowe - 287 840 871 PLN • maszyny i urządzenia zarówno elektryczne, jak i mechaniczne

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Izbę Celną w Warszawie.



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską
z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego



Podsumowanie - możliwości i kierunki rozwoju potencjału eksportowego/importowego wskazanych powiatów województwa warmińsko-mazurskiego.

Największe możliwości rozwoju potencjału eksportowego i importowego ma **powiat olsztyński i miasto Olsztyn**, który spośród wskazanych obszarów województwa charakteryzuje się największym stopniem rozwoju gospodarczego, w tym również największym udziałem i wartością wymiany handlowej z zagranicą. Istniejący stopień uprzemysłowienia, duża, na tle województwa, rosnąca od roku 2004, liczba zarejestrowanych przedsiębiorstw, w tym również w sektorze przetwórstwa przemysłowego, kreuje dobre warunki do dalszego rozwoju eksportu, jak i importu. Potencjał regionu dodatkowo pogłębia funkcjonowanie Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, na terenie której przedsiębiorcy mogą korzystać z pomocy publicznej w formie zwolnienia z podatku dochodowego z tytułu kosztów nowej inwestycji lub stworzenia nowych miejsc pracy. Na terenie WMSSE, w podstrefie olsztyńskiej działa fabryka opon Michelin, jedno z największych przedsiębiorstw w regionie, którego działalność istotnie wpływa na wartość i rodzaj eksportowanych i importowanych towarów. Dane dotyczące eksportu i importu udostępnione przez Izbę Celną w Warszawie, pokazują że w regionie zdecydowanie dominuje import kauczuku oraz eksport opon pneumatycznych, co odzwierciedla znaczenie fabryki i jednocześnie warunkuje dalszy potencjał zarówno po stronie eksportu jak i importu, wraz z dalszym rozwojem fabryki. Na rozwój potencjału regionu wpływa również dogodnie centralne w województwie położenie.

Powiat elbląski oraz miasto Elbląg to drugi po Olsztynie i powiecie olsztyńskim obszar w województwie pod względem stopnia uprzemysłowienia i liczby przedsiębiorstw, również w sektorze przetwórstwa przemysłowego, co wpływa na potencjał rozwoju eksportu i importu. Powiat elbląski zlokalizowany jest w pobliżu województwa pomorskiego, z głównymi portami morskimi – Gdańskim i Gdynią. W Elblągu znajduje się również port morski, którego wykorzystanie będzie niewątpliwie oznaczać rozwój gospodarczy i handlowy regionu. Powiat elbląski charakteryzuje również znaczny udział transportu morskiego przy wywożeniu oraz przywożeniu towarów do regionu, co w kontekście powstania suchego portu w województwie warmińsko-mazurskim oznaczać może rozwój potencjału tej gałęzi transportu i wymiany handlowej, nie tylko pod względem wartościowym i ilościowym, ale również zasięgu eksportowanych i importowanych towarów. Czynnikiem wpływającym na potencjał regionu jest również Warmińsko-Mazurska Specjalna Strefa Ekonomiczna w której znajduje się podstrefa Elbląga, oferująca zarówno nowe miejsca pod lokalizację przedsiębiorstw, jak i możliwość korzystania z pomocy publicznej, ale także daje szanse rozwoju istniejących przedsiębiorstw i w konsekwencji ekspansję eksportową i rozszerzenie zakresu importu.

Potencjału rozwoju wymiany handlowej **powiatu elckiego**, podobnie jak w przypadku innych powiatów wschodniej części województwa warmińsko-mazurskiego, upatruje się w lokalizacji regionu – nie tylko w pobliżu granicy z Obwodem Kaliningradzkim, Litwą i Białorusią, ale również w bezpośrednim sąsiedztwie z województwem podlaskim, dokładniej z powiatem augustowskim i grajewskim, co dodatkowo umożliwia rozwój współpracy, również pod kątem rozwoju transportu, z województwem podlaskim. Powiat

elcki charakteryzuje się dominacją wymiany handlowej z regionami wschodnimi – dużo towarów wywozi się między innymi do Rosji, Litwy, na Białoruś, podobnie wygląda struktura importowa. Niewątpliwie czynnikiem, który może przyczynić się do rozwoju potencjału eksportowego i importowego jest objęcie Elku zasięgiem podstrefy Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, oferującej korzystne warunki funkcjonowania przedsiębiorstw oraz możliwości rozwoju i ekspansji na rynki zagraniczne działających na jej terenie podmiotów gospodarczych. Plusem powiatu elckiego jest również znaczny potencjał gospodarczy gminy miejskiej Elk i relatywnie wysoki, w skali województwa, poziom uprzemysłowienia regionu.

Powiat braniewski i gołdapski to regiony charakteryzujące się niższym stopniem uprzemysłowienia i relatywnie mniejszą liczbą zarejestrowanych przedsiębiorstw. Potencjał rozwoju wymiany handlowej można upatrywać przede wszystkim w sąsiedztwie z Obwodem Kaliningradzkim oraz w pośrednictwie w kontaktach handlowych z innymi krajami Europy Wschodniej, dynamicznie rozwijającej się w ciągu kilku ostatnich lat, między innymi dzięki pozyskaniu finansowania z Unii Europejskiej. Polska jest drugim co do wielkości eksporterem na rynek Kaliningradzki. W strukturze eksportu dominują głównie towary uprzemysłowione – maszyny i urządzenia mechaniczne, elektryczne itp. Znaczna część eksportowanych towarów pochodzi z województwa warmińsko-mazurskiego, a bezpośrednie sąsiedztwo i tym samym niższe koszty transportu, szczególnie w momencie powstania suchego portu w regionie, może doprowadzić do wzrostu potencjału handlowego z Rosją i innymi wschodnimi sąsiadami. Scenariusz ten potwierdzają dane dot. powiatów braniewskiego i gołdapskiego, z którego eksportuje i importuje się przede wszystkim ze wschodniej Europy. Powiat braniewski oraz gołdapski charakteryzuje również duży udział w produkcji i eksporcie drewna i mebli, który to sektor szczególnie może zyskać na powstaniu suchego portu, co pokazuje przykład *dryport* Falköping w Szwecji, w głównej mierze stworzonego z myślą o umożliwieniu sprawnego transportu drewna do portu morskiego.

Obszary ciążące województwa warmińsko-mazurskiego

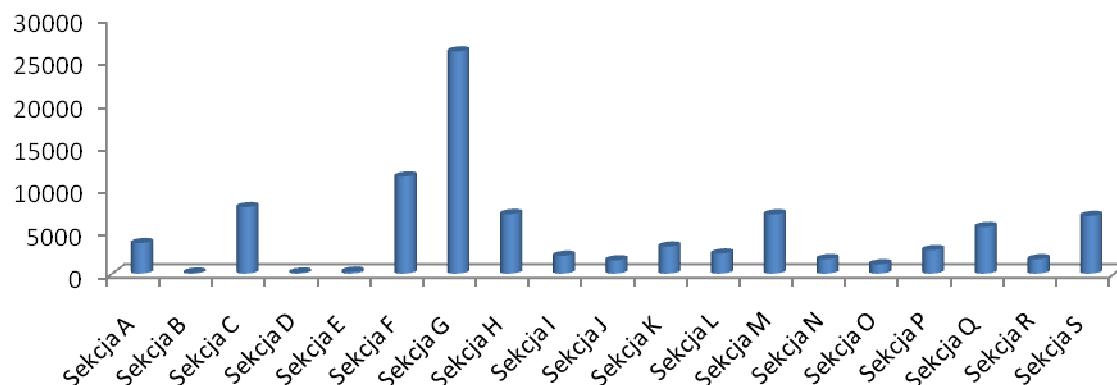
Na lokalizację i wykorzystanie potencjału suchego portu w województwie warmińsko-mazurskim wpływ mają również obszary ciążące. Według wskazanej delimitacji obszarami tymi są powiaty województwa podlaskiego oraz województwo pomorskie, przy czym ze względu na bliskość portu morskiego w Gdańsku i Gdyni, wskazano iż powiatem, który zaliczony został jako obszar ciążący jest powiat sztumski.

Województwo podlaskie

Województwo podlaskie zlokalizowane jest w północo-wschodniej części Polski, graniczy z Litwą, Białorusią, oraz województwem lubelskim, mazowieckim i warmińsko-mazurskim. W województwie podlaskim znajduje się 17 powiatów, w tym 3 miasta na prawach powiatu. Powierzchnia województwa wynosi 2018702 ha, zamieszkuje je 1 188 329 osób. Na terenie województwa w 2010 roku zarejestrowanych w systemie REGON było 91876 przedsiębiorstw, z czego prawie 97% w sektorze prywatnym. Według PKD 2007 najwięcej

spółek prowadziło działalność w obszarze handlu hurtowego i detalicznego, naprawa pojazdów, kolejno w budownictwie i przetwórstwie przemysłowym.

Wykres 16. Przedsiębiorstwa w województwie podlaskim wg PKD 2007, w 2010 roku (stan na 31 XII).



Sekcja A - Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo

Sekcja B - Górnictwo i wydobywanie

Sekcja C - Przetwórstwo przemysłowe

Sekcja D - Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych

Sekcja E - Dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją

Sekcja F - Budownictwo

Sekcja G - Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle

Sekcja H - Transport i gospodarka magazynowa

Sekcja I - Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi

Sekcja J - Informacja i komunikacja

Sekcja K - Działalność finansowa i ubezpieczeniowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych.

Sekcja L - Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości

Sekcja M - Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna

Sekcja N - Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca

Sekcja O - Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne

Sekcja P - Edukacja

Sekcja Q - Opieka zdrowotna i pomoc społeczna

Sekcja R - Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją

Sekcja S - Pozostała działalność usługowa

Sekcja T - Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby

Sekcja U - Organizacje i zespoły eksterytorialne

Eksport i import w województwie podlaskim

Eksport

Wartość statystyczna eksportu w województwie podlaskim w 2010 roku wyniosła 4 436 028 323 PLN. Najwięcej eksportowano produktów mleczarskich, maszyn i urządzeń mechanicznych. Odbiorcy eksportowanych towarów w większości pochodzili z Niemiec, Rosji i Białorusi⁴⁹.

Tabela 33. Eksport wybranych towarów wg wartości statystycznej w PLN w województwie podlaskim w 2010 roku.

Kategoria wg kodów CN	Wartość statystyczna w PLN
produkty mleczarskie	667439560
maszyny i urządzenia mechaniczne	561108321
mięso i podroby jadalne	475175226
drewno i artykuły z drewna	346322965

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Pod względem wartości w PLN wyeksportowanych towarów przodował powiat miejski Białystok, z którego wyeksportowano towary o łącznej wartości statystycznej 1 255 195 332 PLN, kolejno znaczny udział w wartości eksportu województwa miał powiat grajewski (583 201 025 PLN) oraz białostocki (453 537 402).

Tabela 34. Wartość eksportu w województwie warmińsko-mazurskim w 2010 roku, wg powiatów (stan na 31 XII).

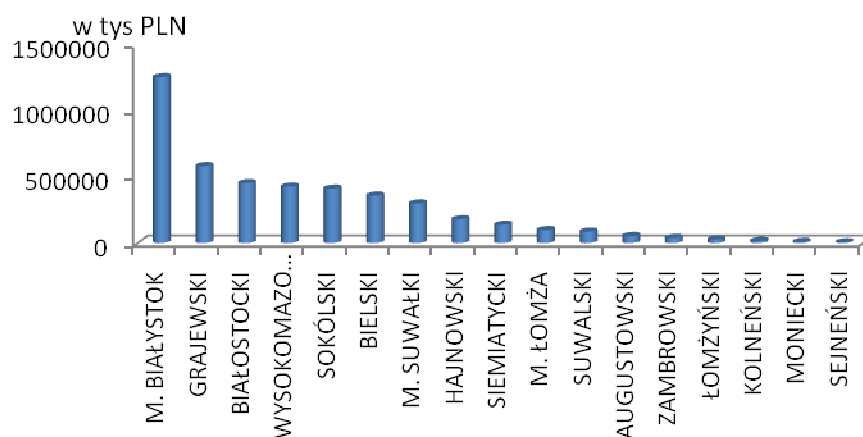
Powiat	Statystyczna wartość eksportu w PLN	Statystyczna wartość eksportu w EUR
M. BIAŁYSTOK	1255195332	314348186
GRAJEWSKI	583201025	145880056
BIAŁOSTOCKI	453537402	113527522
WYSOKOMAZOWIECKI	426830806	106863663
SOKÓLSKI	411104314	102978942
BIELSKI	358641741	89859629
M. SUWAŁKI	299243240	74866196
HAJNOWSKI	178422770	44534743
SIEMIATYCKI	137752375	34473007
M. ŁOMŻA	97981771	24536568
SUWAŁSKI	85598765	21424525
AUGUSTOWSKI	52233638	13073370
ZAMBROWSKI	38902683	9746589
ŁOMŻYŃSKI	26752133	6701141

⁴⁹ Informacje opracowane na podstawie danych udostępnionych przez Izbę Celną w Warszawie.

KOLNEŃSKI	15765618	3942299
MONIECKI	9136090	2282674
SEJNEŃSKI	5728620	1433444

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Wykres 17. Wartość eksportu w województwie podlaskim w 2010 roku, wg powiatów (stan na 31 XII).



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Import

Do województwa podlaskiego w roku 2010 zaimportowano towary o łącznej wartości 4 512 186 554 PLN, najczęściej przywożono paliw i olejów mineralnych oraz maszyn i urządzeń mechanicznych, głównie z Rosji oraz Niemiec⁵⁰.

Tabela 35. Import wybranych towarów wg wartości statystycznej w PLN w województwie podlaskim w 2010 roku.

Kategoria wg kodów CN	Wartość statystyczna w PLN
paliwa i oleje mineralne	1648719648
maszyny i urządzenia mechaniczne	414029501
pojazdy nieszynowe	270581663
maszyny i urządzenia elektryczne	253380479

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

⁵⁰ Informacje opracowane na podstawie danych udostępnionych przez Izbę Celną w Warszawie.

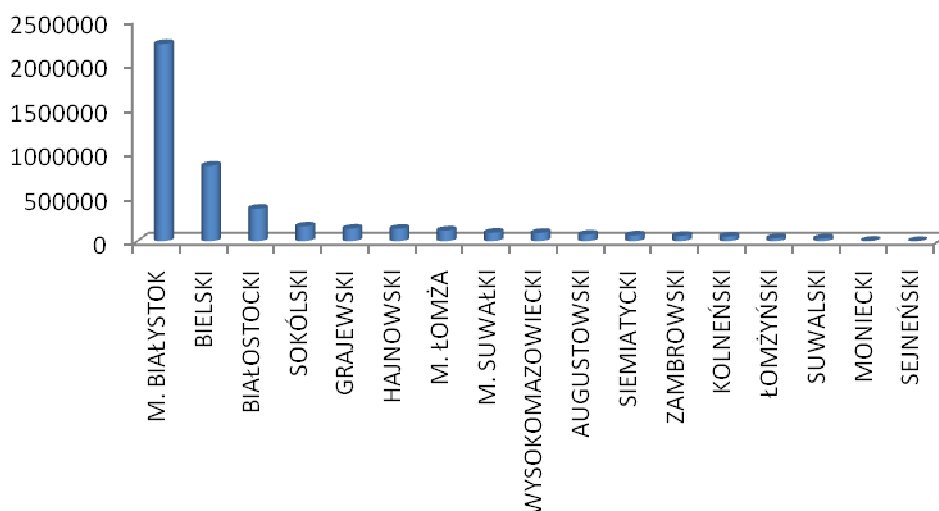
Pod względem wartości importowanych towarów na pierwszym miejscu uplasował się powiat miejski Białystok, do którego w 2010 roku przywieziono towary o łącznej wartości 2 229 073 737 PLN, kolejno na drugim miejscu znalazł się powiat bielski (852 065 415 PLN), białostocki (366 702 073) i sokólski (165 613 819 PLN).

Tabela 36. Wartość importu w województwie podlaskim wg powiatów w 2010 roku (stan na 31 XII).

Powiat	Statystyczna wartość w PLN	Statystyczna wartość w EUR
M. BIAŁYSTOK	2229073737	557073129
BIELSKI	852065415	213077042
BIAŁOSTOCKI	366702073	91818466
SOKÓLSKI	165613819	41612803
GRAJEWSKI	140125322	35029402
HAJNOWSKI	139187487	34983819
M. ŁOMŻA	118522737	29609680
M. SUWAŁKI	94361299	23607513
WYSOKOMAZOWIECKI	92143424	23052084
AUGUSTOWSKI	73288098	18288444
SIEMIATYCKI	64665400	16163389
ZAMBROWSKI	59002894	14751800
KOLNEŃSKI	51434715	12871747
ŁOMŻYŃSKI	33255177	8319869
SUWAŁSKI	29039469	7270839
MONIECKI	3679671	917701
SEJNEŃSKI	25817	6354

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Wykres 18. Import towarów do województwa podlaskiego wg powiatów w 2010 r., w tys. PLN.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie,

Powiaty sąsiadujące z województwem warmińsko-mazurskim

Powiat suwalski zlokalizowany jest w północno-wschodniej części województwa podlaskiego. Sąsiaduje z województwem warmińsko-mazurskim (z powiatami oleckim i elckim). Łączna powierzchnia powiatu wynosi 130694 ha, zamieszkuje go 35248 osób. W 2010 roku na terenie powiatu w systemie REGON zarejestrowanych było łącznie 1725 podmiotów gospodarczych, z czego 422 prowadziły działalność klasyfikowaną wg PKD 2007 jako handel hurtowy i detaliczny, 205 funkcjonowało w budownictwie i 167 w przemyśle przetwórczym. Wartość eksportu w 2010 roku w powiecie wyniosła 85 598 765 PLN, natomiast importu wyniosła w 2010 roku 29 039 469 PLN.

Powiat miejski Suwałki zlokalizowany jest w północnej części województwa, bezpośrednio graniczy z województwem warmińsko-mazurskim (powiatem oleckim) oraz Litwą. Łączna powierzchnia powiatu wynosi 6551 ha, zamieszkuje go 69527 osób. Na terenie powiatu zarejestrowanych było w 2010 roku 6992 podmiotów gospodarczych. 2179 przedsiębiorstw zarejestrowano wg PKD w sekcji handel hurtowy i detaliczny, 743 w budownictwie, 627 w transporcie i gospodarce magazynowej. Wartość eksportu w 2010 roku z miasta wyniosła 299 243 tys. PLN, importu 94 361 tys. PLN.

Powiat augustowski jest położony we wschodniej części województwa podlaskiego, graniczny z powiatem elckim województwa warmińsko-mazurskiego. Powiat ma łączną powierzchnię 165939 ha, na jego terenie zamieszkuje 58704 osoby. W 2010 roku na terenie powiatu w systemie REGON zarejestrowanych było łącznie 4115 podmiotów gospodarczych, z czego 1058 prowadziło działalność klasyfikowaną wg PKD 2007 jako handel hurtowy

i detaliczny, 338 w rolnictwie i leśnictwie, a 336 w przemyśle przetwórczym. Wartość eksportu w powiecie wyniosła 5 223 363 PLN, natomiast wartość importu 73 288 098 PLN.

Powiat grajewski zlokalizowany w północnej części województwa podlaskiego, graniczy z powiatem ełcki i piskim w województwie warmińsko-mazurskim. Łączna powierzchnia powiatu wynosi 96762 ha, zamieszkuje go 49207 osób. Na terenie powiatu w 2010 roku funkcjonowało łącznie 2959 przedsiębiorstw, z czego 1015 zarejestrowało jako działalność podstawową handel hurtowy i detaliczny, 341 budownictwo i 233 przemysł przetwórczy. Wartość eksportu w powiecie wyniosła 5 223 363 PLN, natomiast wartość importu 73 288 098 PLN.

Powiat kolneński zlokalizowany jest w zachodniej części województwa, graniczy z województwem warmińsko-mazurskim, dokładniej z powiatem piskim. Powierzchnia powiatu to 94012 ha, zamieszkuje go 38850 osób. Na terenie powiatu zarejestrowanych było w 2010 roku 2268 przedsiębiorstw. 685 przedsiębiorstw zarejestrowało działalność wg klasyfikacji PKD jako handel hurtowy i detaliczny, natomiast 339 w budownictwie. Wartość eksportu wyniosła w 2010 roku 157 656 tys. PLN, wartość importu 514 347 tys. PLN.

Powiaty niesąsiadujące z województwem warmińsko-mazurskim

Powiat białostocki zlokalizowany jest w centralnej części województwa podlaskiego. Powiat ma powierzchnię 297644 ha, zamieszkuje go 140550 osób. Na terenie powiatu w 2010 roku łącznie funkcjonowało 10297 przedsiębiorstw, z czego najwięcej, bo aż 2985 w sektorze handlu hurtowego i detalicznego, 1479 w budownictwie, natomiast w przemyśle przetwórczym 1079 przedsiębiorstw. Wartość eksportu w 2010 roku wyniosła 453 537 tys. PLN, wartość importu natomiast 366 702 tys. PLN.

Powiat m. Białystok znajduje się w centralnej części województwa, otoczony jest powiatem białostockim. Powierzchnia powiatu wynosi 10212 ha, liczba ludności 295198. Na terenie miasta w 2010 r. zarejestrowanych było łącznie 31264 podmioty gospodarcze, z czego najwięcej, 8962 działało w sektorze handlu hurtowego i detalicznego. Wartość eksportu w 2010 roku wyniosła 1 255 195 tys. PLN, wartość importu natomiast 2 229 073 tys. PLN.

Powiat bielski zlokalizowany jest w południowo-centralnej części województwa podlaskiego. Łączna powierzchnia powiatu bielskiego wynosi 138509 ha, zamieszkuje go 58091 osób. Na terenie powiatu w 2010 roku funkcjonowało 3640 przedsiębiorstw, zdecydowanie najwięcej, aż 1019 zarejestrowanych było w sektorze handel hurtowy i detaliczny. Z powiatu bielskiego w 2010 roku wyeksportowano łącznie towary o wartości 358 641 tys. PLN, natomiast wartość importu wyniosła 852 065 tys. PLN.

Powiat hajnowski zlokalizowany jest w południowo-wschodniej części województwa podlaskiego. Łączna powierzchnia powiatu wynosi 162353 ha, zamieszkuje go 45838 osób. W 2010 roku na terenie powiatu funkcjonowały 2954 przedsiębiorstwa, z czego 636 w sektorze handlu hurtowego i detalicznego, 509 w przemyśle przetwórczym. Wartość eksportu w powiecie wyniosła 178 422 tys. PLN, natomiast wartość importu 139 187 tys. PLN.

Powiat łomżyński zlokalizowany jest w północno-zachodniej części województwa podlaskiego, graniczy z województwem mazowieckim. Powierzchnia powiatu wynosi 135457 ha, liczba ludności w powiecie to 51054 osoby. W powiecie zarejestrowanych było 2763 przedsiębiorstwa, w tym 799 w sektorze handel hurtowy i detaliczny, 501 w budownictwie, a 256 w przemyśle przetwórczym. Wartość eksportu w powiecie w 2010 roku wyniosła 267 521 tys. PLN, wartość importu natomiast 332 551 tys. PLN.

Powiat m. Łomża zlokalizowany jest w zachodniej części województwa, otoczony jest powiatem łomżyńskim. Powiat miejski Łomża ma powierzchnię 3267 ha, którą zamieszkuje 63221 osób. W mieście w 2010 roku zarejestrowanych było 6181 przedsiębiorstw, z czego 1860 w sektorze handlu hurtowego i detalicznego, 767 w budownictwie i 505 w przetwórstwie przemysłowym. Wartość eksportu wyniosła w 2010 roku 97 981 tys. PLN, wartość importu 118 522 tys. PLN.

Powiat moniecki zlokalizowany jest w północnej części województwa. Łączna powierzchnia powiatu wynosi 138179 ha, zamieszkuje go 41991 osób. Na terenie powiatu zarejestrowanych było w 2010 roku 2235 podmiotów gospodarczych. 563 przedsiębiorstwa zarejestrowano wg PKD w sekcji handel hurtowy i detaliczny, 345 w budownictwie, 196 w przetwórstwie przemysłowym. Wartość eksportu w 2010 roku w powiecie wyniosła 9 136 tys. PLN, a importu 3 679 tys. PLN.

Powiat sejneński zlokalizowany jest w północno-wschodniej części województwa, graniczy z Litwą. Łączna powierzchnia powiatu wynosi 85523 ha, zamieszkuje go 20934 osoby. Na terenie powiatu zarejestrowanych było w 2010 roku 1206 podmiotów gospodarczych. 301 przedsiębiorstw zarejestrowano wg PKD w sekcji handel hurtowy i detaliczny, 146 w budownictwie, 112 w rolnictwie, leśnictwie, łowiectwie i rybactwie. Wartość eksportu w 2010 w powiecie wyniosła 57 286 tys. PLN, importu 25 tys. PLN.

Powiat siemiatycki w południowo-zachodniej części województwa graniczy z województwami mazowieckim i lubelskim. Łączna powierzchnia powiatu wynosi 145946 ha, zamieszkuje go 46883 osób. Na terenie powiatu zarejestrowane były w 2010 roku 2564 podmioty gospodarcze. 606 przedsiębiorstw zarejestrowano wg PKD w sekcji handel hurtowy i detaliczny, 372 w budownictwie, 282 w przetwórstwie przemysłowym. Wartość eksportu w 2010 roku w powiecie wyniosła 137 752 tys. PLN, importu 64 665 tys. PLN.

Powiat sokólski położony jest we wschodniej części województwa, graniczy bezpośrednio z Białorusią. Łączna powierzchnia powiatu wynosi 205451 ha, zamieszkuje go 70062 osoby. Na terenie powiatu zarejestrowane były w 2010 roku 3703 podmioty gospodarcze. 1018 przedsiębiorstw zarejestrowano wg PKD w sekcji handel hurtowy i detaliczny, 422 w budownictwie, 349 w przetwórstwie przemysłowym. Wartość eksportu w powiecie w 2010 roku wyniosła 411 104 tys. PLN, importu 165 613 PLN.

Powiat wysokomazowiecki położony jest w centralnej części województwa, graniczy z województwem mazowieckim. Łączna powierzchnia powiatu wynosi 128891 ha, zamieszkuje go 58700 osób. Na terenie powiatu zarejestrowane były w 2010 roku 3762 podmioty gospodarcze. 1083 przedsiębiorstwa zarejestrowano wg PKD w sekcji handel

hurtowy i detaliczny, 595 w budownictwie, 287 w przetwórstwie przemysłowym. Wartość eksportu w 2010 roku wyniosła 426 830 tys. PLN, importu 92 143 tys. PLN.

Powiat zambrowski zlokalizowany jest w centralnej części województwa. Od zachodu graniczy z województwem mazowieckim. Łączna powierzchnia powiatu wynosi 73312 ha, zamieszkuje go 44271 osób. Na terenie powiatu zarejestrowanych było w 2010 roku 3248 podmiotów gospodarczych. 911 przedsiębiorstw zarejestrowano wg PKD w sekcji handel hurtowy i detaliczny, 554 w budownictwie, 287 w przetwórstwie przemysłowym. Wartość eksportu w 2010 roku wyniosła 38 902 tys. PLN, importu 89 002 tys. PLN⁵¹.

Województwo pomorskie, powiat sztumski

Powiatem województwa pomorskiego sąsiadującym bezpośrednio z województwem warmińsko-mazurskim, potencjalnie gospodarczo zainteresowanym powstaniem suchego portu jest **powiat sztumski**.

Łącznie z powiatu w 2010 roku eksportowano towary o wartości 92 834 690 PLN, głównie pozostałości i odpady przemysłu spożywczego oraz meble i artykuły podobne. Eksportowano głównie do Francji i Holandii⁵².

Tabela 37. Eksport wybranych towarów wg wartości statystycznej w PLN w powiecie sztumskim w 2010 roku.

Kategoria wg kodów CN	Wartość statystyczna w PLN
pozostałości i odpady przemysłu spożywczego	22087765
meble i artykuły podobne	18905510
tworzywa sztuczne	11896773
różne przetwory spożywcze	11139954

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Łączna wartość importu w 2010 roku wyniosła 41 296 132 PLN, przede wszystkim importowano przetwory spożywcze oraz tworzywa sztuczne. Kraje pochodzenia towarów to między innymi Holandia i Chiny⁵³.

Tabela 38. Eksport wybranych towarów wg wartości statystycznej w PLN w powiecie sztumskim w 2010 roku.

Kategoria wg kodów CN	Wartość statystyczna w PLN
różne przetwory spożywcze	13773856
tworzywa sztuczne	7078731
wyroby ceramiczne	5020186

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

⁵¹ Wszystkie dane dot. powiatów województwa podlaskiego pochodzą z informacji publikowanych w Banku Danych Lokalnych, Portret regionu, www.stat.gov.pl/bdl.

⁵² Informacje opracowane na podstawie danych udostępnionych przez Izbę Celną w Warszawie.

⁵³ Informacje opracowane na podstawie danych udostępnionych przez Izbę Celną w Warszawie.

2.3 Analiza rynku TSL

Aby podjąć decyzję o lokalizacji centrum logistycznego typu suchy port, należy wziąć pod uwagę wiele parametrów. Pierwszym z nich jest stan infrastruktury w województwie. Biorąc pod uwagę uwarunkowania rynku przewozów w województwie warmińsko-mazurskim, kluczowe są trzy gałęzie transportu: transport samochodowy, kolejowy oraz żegluga morska.

Jedno z podstawowych pytań, jakie należy zadać, dotyczy roli potencjalnego centrum logistycznego dla rynku TSL w województwie warmińsko-mazurskim. Zakładając, że ma ono pełnić funkcję suchego portu dla portów Gdańska i Gdyni, można przyjąć, że może ono stać się czynnikiem zwiększającym konkurencyjność transportu kolejowego względem transportu samochodowego, przynajmniej w zakresie dowozu jednostek intermodalnych do portów morskich. Należy jednak pamiętać, że transport kolejowy w większości przypadków nie zapewni dostawy od drzwi do drzwi, zatem wymaga uzupełnienia transportem drogowym.

Jednakże, w przypadku szybkiego i taniego połączenia z innymi województwami czy krajami, może odebrać przewozom drogowym również część ładunków na dłuższych trasach. W tym kontekście suchy port czyniłby transport kolejowy bardziej konkurencyjnym również względem transportu morskiego, przede wszystkim ze względu na szybkość przewozu.

Należy zatem rozpatrywać lokalizację suchego portu w kontekście komplementarności, jak i substytucyjności poszczególnych gałęzi transportu.

Infrastruktura transportowo-logistyczna

Województwo warmińsko-mazurskie dysponuje bardzo słabo rozwiniętą infrastrukturą transportowo-logistyczną. Dotyczy to zarówno infrastruktury liniowej, jak i punktowej. Wynika to m.in. z położenia geograficznego i politycznego województwa. Województwo co prawda graniczy z Morzem Bałtyckim, jednakże ze względu na ukształtowanie niewielkie są możliwości jego wykorzystania celem transportu ładunków. Północna granica województwa jest jednocześnie zewnętrzną granicą Polski oraz Unii Europejskiej, co również nie sprzyja ożywionej wymianie handlowej, co z kolei przekłada się na niewielką ilość przewozów towarów, natomiast dotychczasowy niewielki przepływ osób i towarów przełożył się na niedoinwestowanie infrastruktury na rzecz regionów leżących na trasie głównych szlaków tranzytowych. Warto wspomnieć o rozszerzeniu strefy małego ruchu granicznego na dodatkowe obszary województwa warmińsko-mazurskiego zaakceptowanej przez Parlament Europejski. Można jednakże założyć, że umowa ta wpłynie przede wszystkim na ruch przygraniczny oraz ewentualnie drobną transgraniczną współpracę przedsiębiorców i nie będzie miała wpływu na potencjał suchego portu.

Transport drogowy

Województwo warmińsko-mazurskie dysponuje najsłabiej rozwiniętą siecią dróg w całej Polsce. Na jego terenie znajduje się ok. 22,6 tys. km dróg, przy czym zaledwie 56% tych dróg

ma twardą nawierzchnię. Drogiami utwardzonymi są wszystkie drogi krajowe i wojewódzkie. Stanowią one szkielet transportowy całego województwa. W 2010 r. na terenie województwa znajdowało się jedynie 57,7 km dróg ekspresowych. Brak jest odcinków autostrad.

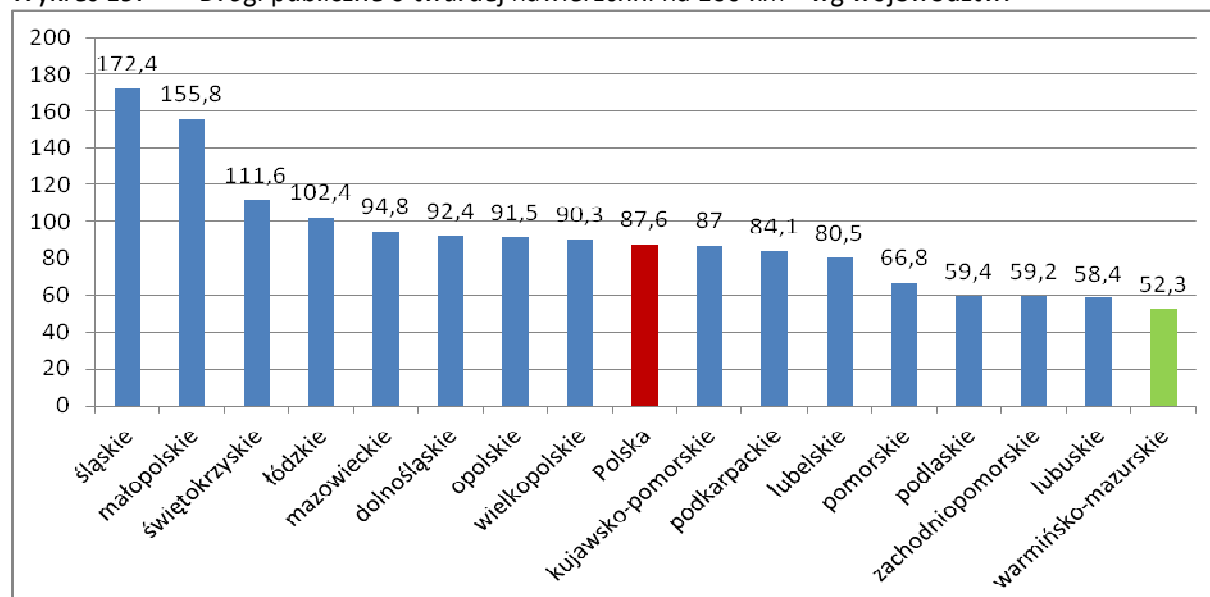
Nie zapewnia to dobrych warunków dla prowadzenia przewozów drogowych, co mogłoby być czynnikiem skłaniającym do zwiększonego użytkowania kolei, w zależności od stopnia rozwoju tej gałęzi transportu.

Tabela 39. Drogi publiczne wg kategorii dróg w województwie warmińsko-mazurskim w 2010 r. (w km).

	Drogi publiczne	
	ogółem	o twardej nawierzchni
Ogółem		
w l. bezwzględnych	22569	12644
na 100 km kw.	93,4	52,3
krajowe	1327,2	1327,2
wojewódzkie	1911,8	1911,8
powiatowe	8552,4	6979,8
gminne	10777,6	2425,2
drogi ekspresowe	57,5	57,5
autostrady	0	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie Transport – wyniki działalności w 2010r., GUS.

Wykres 19. Drogi publiczne o twardej nawierzchni na 100 km² wg województw.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Transport – wyniki działalności w 2010r., GUS.

Spośród wszystkich polskich województw warmińsko-mazurskie osiągnęło najniższy wskaźnik gęstości dróg utwardzonych, wyrażony w liczbie kilometrów dróg na 100 km² powierzchni. Wskaźnik ten wyniósł 52,3, co jest wynikiem ponad trzykrotnie niższym od najlepszego pod tym względem województwa śląskiego (por. powyższy wykres).

Sytuację tę obrazuje również poniższa mapa. W województwach, przez które przechodzi większość ładunków tranzytowych, sieć drogowa jest najlepiej rozwinięta.

Rysunek 8. Drogi publiczne o twardej nawierzchni na 100 km². Stan w dniu 31 XII 2010 r.



*Im ciemniejszy kolor, tym większa gęstość dróg w województwie.

Źródło: http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/PUBL_til_transport_wyniki_dzialalnosci_2010.pdf.

Warto również wspomnieć, że na terenie województwa znajduje się jeden odcinek objęty opłatą za użytkowanie infrastruktury w ramach systemu ViaToll. Odcinkiem tym jest ok. 52-kilometrowy fragment drogi ekspresowej S22, prowadzący od przejścia granicznego z Obwodem Kaliningradzkim w Grzechotkach do Elbląga. Fakt ten muszą brać pod uwagę użytkownicy korzystający z tego odcinka drogi, gdyż wpływa to na koszt przewozu

ładunków. Z jednej strony, ze względu na klasę drogi, przejazd takim odcinkiem jest szybszy i łatwiejszy niż pozostałymi drogami, ale z drugiej strony może to zachęcać kierowców do omijania tego odcinka w celu zaoszczędzenia kosztów, bądź do skorzystania z innej gałęzi transportu.

Rysunek 9. Mapa odcinków dróg objętych opłatami za użytkowanie infrastruktury w ramach systemu ViaToll.



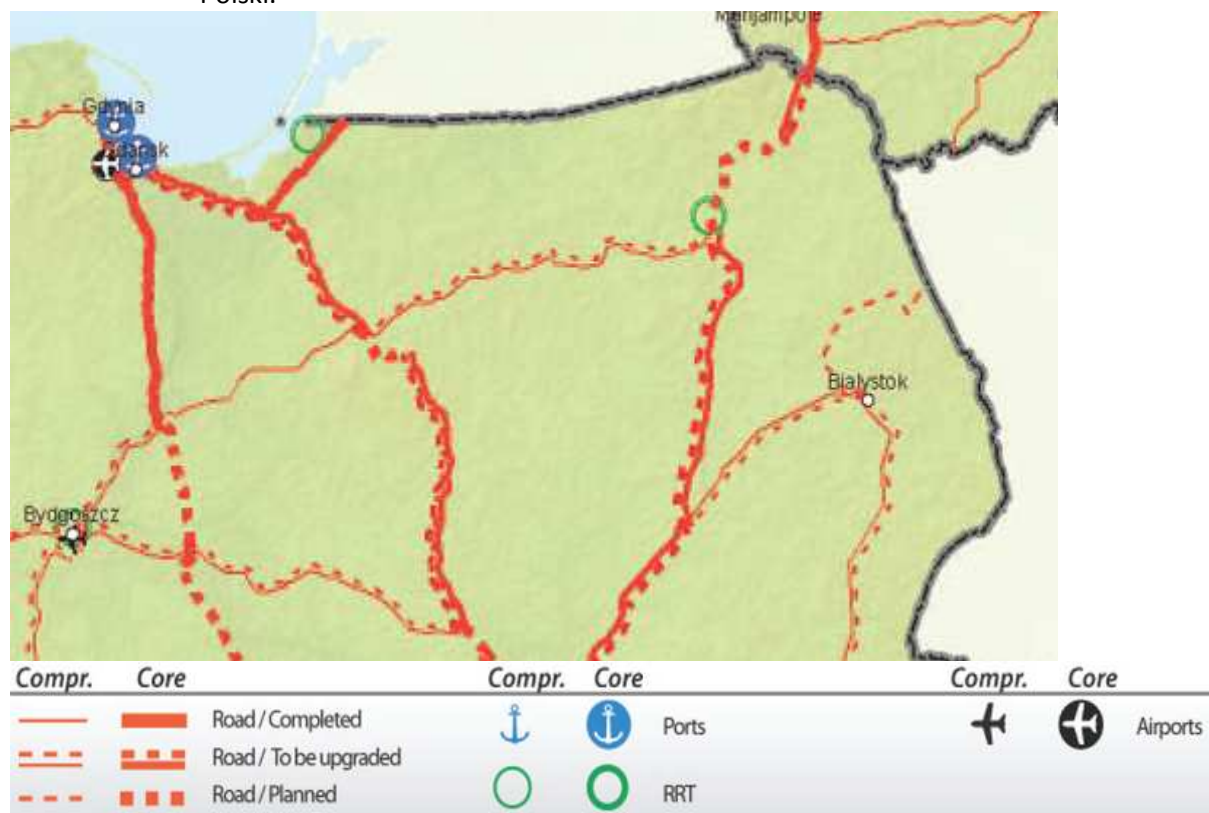
Legenda

-  Autostrady: elektroniczny pobór opłat
-  Autostrady: manualny pobór opłat (z pasami jezdni ESP)
-  Drogi ekspresowe: elektroniczny pobór opłat
-  Drogi krajowe: elektroniczny pobór opłat
-  Autostrady koncesyjne

Źródło: <http://www.viatoll.pl/pojazdy-ciezkie/mapa>.

Warto również wspomnieć, że przez teren województwa przebiegają fragmenty dróg należących do korytarzy transportowych sieci TEN-T. Są to część korytarza I (dokładnie korytarz IA) – odcinek z Grzechotek, przez Elbląg do Gdańska, a także odcinek korytarza VI (Gdańsk-Elbląg-Mława-Warszawa).

Rysunek 10. Przebieg drogowych korytarzy w ramach sieci TEN-T w północno-wschodniej części Polski.



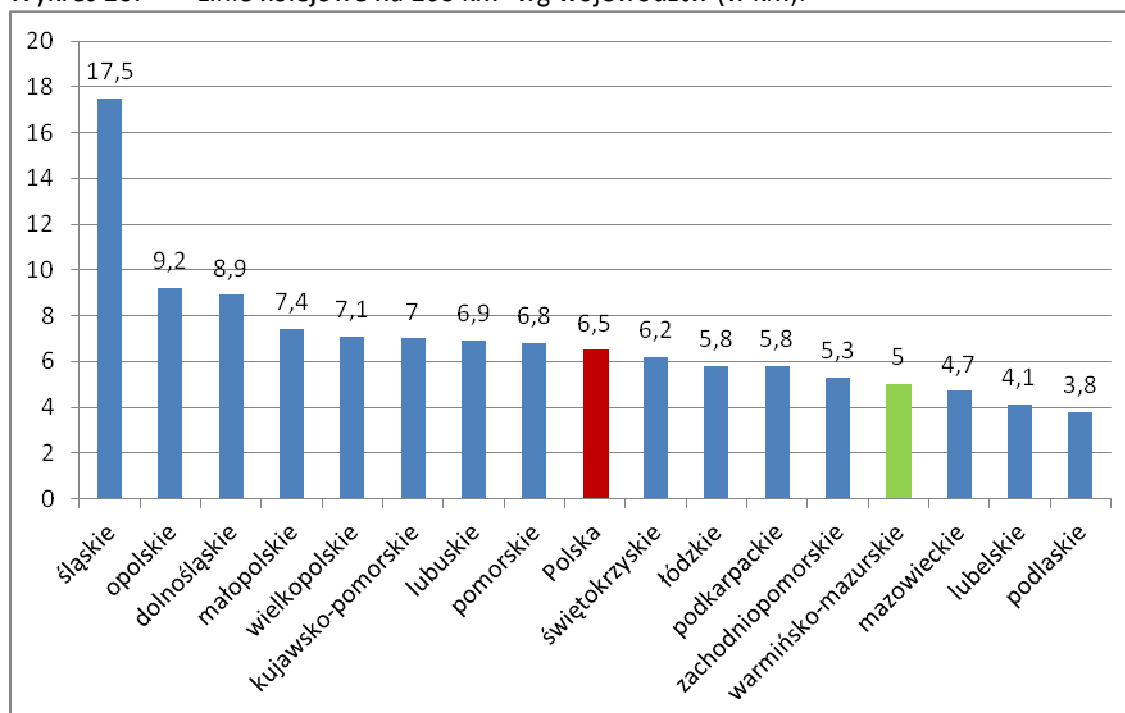
Źródło: <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/connecting/doc/revision/annexe-i-vol15.pdf>.

W ramach rewizji Transeuropejskich Sieci Transportowych w 2011 r. dokonano podziału TEN-T na sieć bazową i kompleksową, ta druga w przypadku województwa warmińsko-mazurskiego obejmuje również drogę krajową nr 16 z Ełku przez Olsztyn, Ostródę i Iławę w kierunku Bydgoszczy. Droga ta z pewnością poprawi dostępność komunikacyjną całego województwa oraz Olsztyna ze wschodnich części województwa.

Transport kolejowy

Podobnie jak w przypadku sieci dróg, gęstość linii kolejowych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, znacznie odbiega od średniej krajowej. Gęstość ta wynosi 5 km na 100 km² i jest jednym z najniższych wskaźników w kraju.

Wykres 20. Linie kolejowe na 100 km² wg województw (w km).



Źródło: opracowanie własne na podstawie Transport – wyniki działalności w 2010r., GUS.

Na terenie województwa w 2010 r. w eksploatacji było 1215 km linii kolejowej, z czego tylko 40% to linie zelektryfikowane.

Tabela 40. Linie kolejowe eksploatowane w Polsce i w województwie warmińsko-mazurskim w 2010 r. (w km).

	Polska	Województwo warmińsko-mazurskie
Ogółem		
w l. bezwzględnych	20228	1215
na 100 km kw.	6,5	5
Normalnotorowe		
w l. bezwzględnych	20089	1215
na 100 km kw.	6,4	5
Zelektryfikowane	11916	492
Z liczby razem		
jednotorowe	11353	914
dwu- lub więcej torowe	8736	301

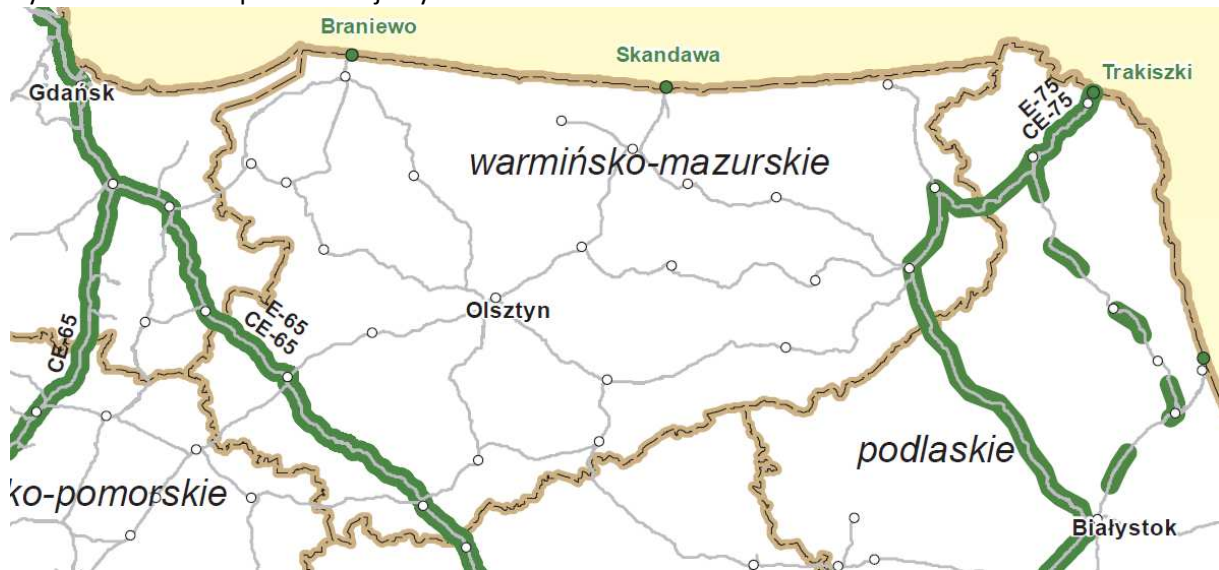
Źródło: opracowanie własne na podstawie Transport – wyniki działalności w 2010r., GUS.

Należy podkreślić również, że na terenie województwa warmińsko-mazurskiego znajdują się tylko krótkie odcinki linii kolejowych należących do sieci AGC/AGTC. Obie sieci oparte są na umowach europejskich. Obejmują sieć korytarzy kolejowych mających ważne znaczenie dla przewozów międzynarodowych. Z punktu widzenia analizy lokalizacji suchego portu, ważniejsza jest umowa AGTC, gdyż odnosi się ona do przewozów kombinowanych, przy czym sieci AGC i AGTC w większości się pokrywają.

Na terenie województwa warmińsko-mazurskiego znajdują się odcinki sieci AGTC oznaczone numerami CE-65 i CE-75. Odcinki tej sieci nie łączą przeciwległych krańców województwa (jak to ma miejsce w przypadku większości regionów Polski), a jedynie przebiegają przez jego wschodni i zachodni kraniec, przez co nie tworzą w ramach obecnej sieci AGTC solidnego kręgosłupa dla transportu kolejowego, który mógłby być bazą dla inwestycji w infrastrukturę punktową.

Ponadto, linie kolejowe należące do sieci AGC/AGTC są traktowane priorytetowo w zakresie modernizacji linii kolejowej, ze względu na konieczność zapewnienia jej odpowiednich parametrów technicznych. Linie kolejowe leżące poza tą siecią modernizowane są w następnej kolejności, co może osłabiać atrakcyjność transportu kolejowego i tym samym negatywnie wpływać na decyzję o lokalizacji centrum logistycznego.

Rysunek 11. Mapa linii kolejowych AGC i AGTC.



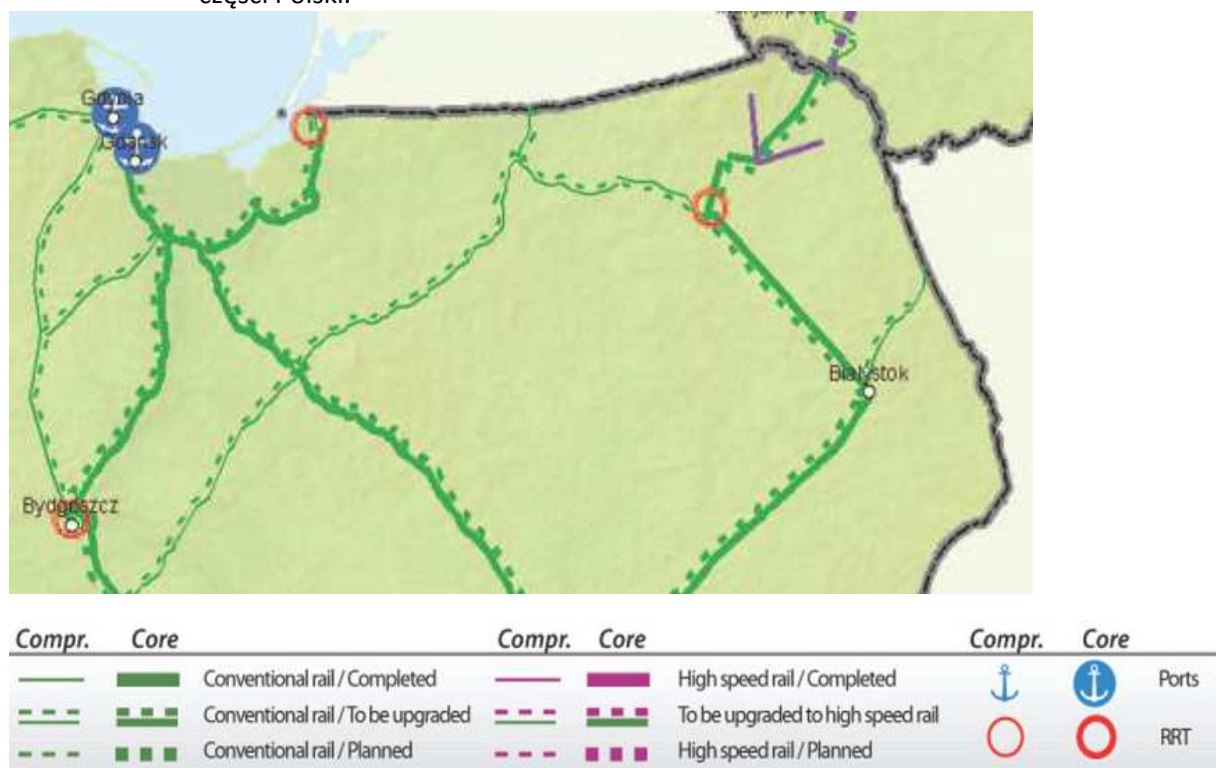
Kolorem zielonym oznaczono przebieg linii AGC/AGTC.

Źródło: PKP PLK S.A., www.plk-sa.pl.

W porównaniu do sieci AGC/AGTC, sieć TEN-T obejmuje również odcinek linii kolejowej Gdańsk-Tczew-Elbląg-Braniewo (korytarz Ia) o łącznej długości 141 km.

W przypadku sieci TEN-T warto jednak zwrócić uwagę na inny aspekt, związany z przebiegiem trasy Rail Baltica. Korytarz ten ma przebiegać głównie przez teren

Rysunek 12. Przebieg kolejowych korytarzy w ramach sieci TEN-T w północno-wschodniej części Polski.



Lokalizacja centrum logistycznego powinna być oparta m.in. na analizie infrastruktury. Centra takie powstają z reguły w miejscach o dobrej dostępności transportowej, która zależy od rozwoju infrastruktury w ramach różnych gałęzi transportu. Analiza infrastruktury transportu lądowego województwa warmińsko-mazurskiego nie pozwala na formułowanie zaleceń co do lokalizacji takiego centrum. W porównaniu z regionami, gdzie takie centra istnieją, widoczny jest znaczny niedorozwój infrastruktury, zarówno kolejowej,

jak i drogowej, będący wynikiem wieloletnich zaniedbań. Spośród branych pod uwagę pięciu lokalizacji, najlepszą dostępnością do infrastruktury cechuje się Elbląg.

Należy przy tym jednakże wspomnieć o planach rozwoju infrastruktury kolejowej w ramach sieci TEN-T, uwzględniających połączenia komplementarne względem głównych korytarzy transportowych. W przypadku województwa warmińsko-mazurskiego planowana jest modernizacja połączenia równoleżnikowego przez Ełk, Korsze, Olsztyn. Nie ma jednakże pewności co do przyszłego popytu na przewozy ładunków tą trasą, szczególnie w kierunku portu morskiego, co jest podstawą dla lokalizacji suchego portu.

Transport morski

Z punktu widzenia funkcjonowania suchego portu najważniejszy jest transport morski jednostek ładunkowych, takich jak kontenery, nadwozia wymienne, naczepy siodłowe, czy całe samochody ciężarowe. Dla eksporterów oraz importerów z terenu województwa warmińsko-mazurskiego kluczową rolę odgrywają porty morskie w Gdańsku i w Gdyni. Transport kontenerowy odbywa się poprzez kilka terminali zlokalizowanych w portach morskich Gdańska, Gdyni i Szczecina. Przedstawia je poniższa tabela.

Tabela 41. Lokalizacje terminali kontenerowych w portach morskich.

Nazwa (skrót)	Pełna nazwa	Lokalizacja
BCT	Bałtycki Terminal Kontenerowy (Baltic Container Terminal)	Gdynia
DCT	Deepwater Container Terminal	Gdańsk
GCT	Gdynia Container Terminal	Gdynia
GTK	Gdański Terminal Kontenerowy	Gdańsk
DB PS	DB Port Szczecin	Szczecin
BTDG	Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia	Gdynia

Źródło: opracowanie własne.

Fakt uruchomienia stałego połączenia oceanicznego z portami chińskimi przez armatora Maersk ma niezwykle ważne znaczenie dla rozwoju żeglugi morskiej na Bałtyku, jak i dla rozwoju samego terminalu DCT i portu Gdańsk. Jednakże większość kontenerów przechodzących przez DCT i przeznaczonych do innych krajów jest przeładowywana na statki dowozowe i transportowana drogą morską. Jest to droga co prawda nieco wolniejsza, ale zdecydowanie tańsza od drogi lądowej. Ze względu na słabą sieć infrastruktury i połączeń kolejowych, przebiegających przede wszystkim przez teren województwa warmińsko-mazurskiego, nie jest to atrakcyjna droga dostarczania ładunku.

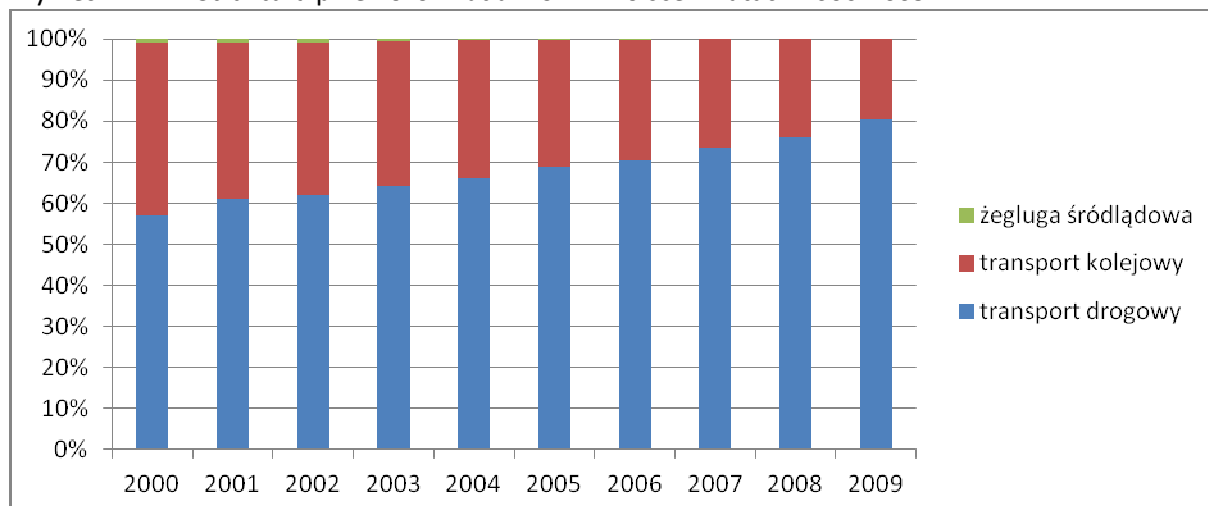
Przewozy ładunków

Polska na tle Unii Europejskiej

Dane dotyczące struktury przewozów lądowymi gałęziami transportu wskazują, że systematycznie maleje w Polsce rola transportu kolejowego na rzecz przewozów drogowych. Zmiana ta wynika przede wszystkim ze spadku wielkości przewozów masowych. Udział transportu kolejowego w Polsce jest nieco większy niż w Unii Europejskiej, przy czym

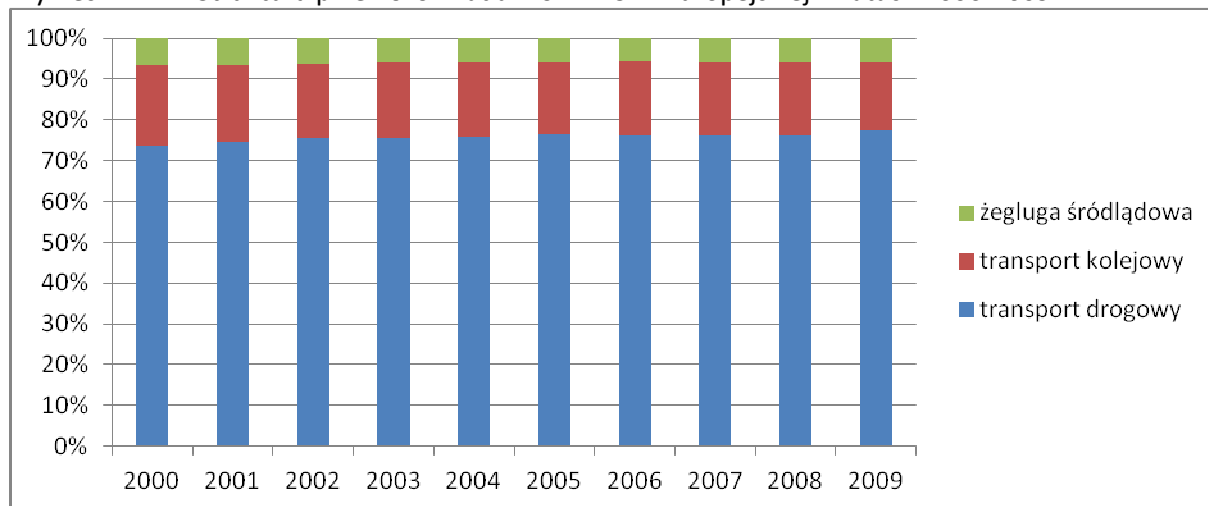
w Polsce w niewielkim stopniu rozwinięta jest żegluga śródlądowa, która w pozostałych krajach Europejskich odgrywa o wiele większą rolę, szczególnie w przewozach masowych. Udział przewozów towarów masowych transportem kolejowym jest zatem w Europie Zachodniej niższy niż w Polsce. Z kolei udział przewozów intermodalnych transportem kolejowym w Polsce jest na bardzo niskim poziomie. Stanowi to duży potencjał rozwojowy. Szacuje się, że przewozy intermodalne będą w Polsce wzrastać w tempie 8-10% rocznie. Przy czym, większość tych przewozów jest realizowana w południowej i centralnej części kraju, gdzie przebiegają główne szlaki tranzytowe.

Wykres 21. Struktura przewozów ładunków w Polsce w latach 2000-2009.



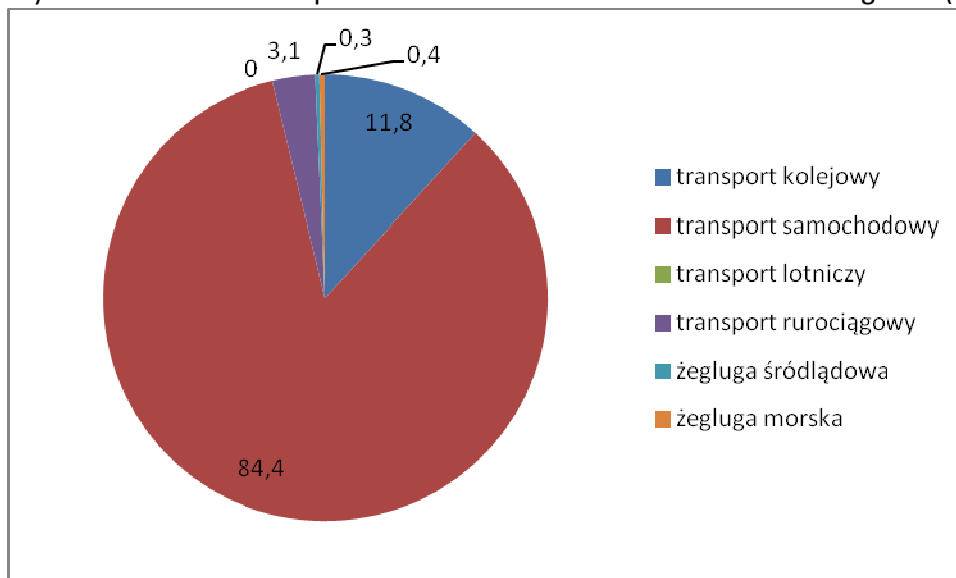
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

Wykres 22. Struktura przewozów ładunków w Unii Europejskiej w latach 2000-2009.



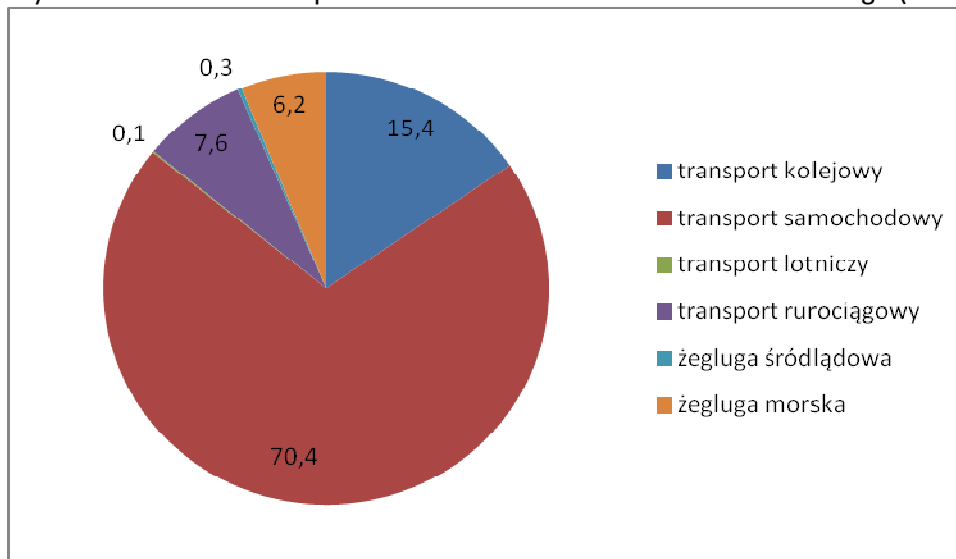
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

Wykres 23. Struktura przewozu ładunków w Polsce w 2010 r. według t-km (w %).



Źródło: opracowanie własne na podstawie Transport – wyniki działalności w 2010 r., GUS.

Wykres 24. Struktura przewozu ładunków w Polsce w 2010 r. według t (w %).



Źródło: opracowanie własne na podstawie Transport – wyniki działalności w 2010 r., GUS.

Transport kolejowy

W województwie warmińsko-mazurskim przewozy ładunków nadanych transportem kolejowym wyniosły w 2005 r. 779 tys. ton, co stanowiło zaledwie 0,6% ładunków w skali całego kraju. W przypadku przesyłek przyjętych było to odpowiednio 2509 tys. ton, czyli 2% ładunków w skali kraju. Większość przewozów ładunków nadanych była wykonywana w relacjach międzywojewódzkich, natomiast w przypadku ładunków przyjętych przeważała zagranica. Dane te wskazują zatem na główny kierunek przepływów ładunków.

Tabela 42. Wojewódzki bilans przewozów ładunków transportem kolejowym w 2005* r.

	Województwo warmińsko-mazurskie		Polska	
	tys. ton	udział (%) w przewozach ogółem	tys. ton	udział (%) w przewozach ogółem
Nadano				
ogółem	779	x	121022	x
do przewozu wewnątrz województwa	25	3,2	11336	9,4
do innych województw	638	81,9	87995	72,7
za granicę	116	14,9	21691	17,9
Przyjęto				
ogółem	2509	x	125170	x
do przewozu wewnątrz województwa	25	1,0	11336	9,1
z innych województw	997	39,7	87995	70,3
z zagranicy	1487	59,3	25839	20,6
Bilans przewozów	-1730	x	-4148	x

*Główny Urząd Statystyczny nie dysponuje nowszymi danymi w tym zakresie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Transport – wyniki działalności w 2006 r., GUS.

Warto przyrzeć się również liczbie pociągów odprawianych na przejściach granicznych z Obwodem Kaliningradzkim. Do 2008 r. następował systematyczny wzrost. Niższe wyniki dla 2009 i 2010 r. wynikają głównie z kryzysu gospodarczego i związanego z nim osłabienia wymiany handlowej.

Na podstawie tych danych można również zauważyć, że większość pociągów jest odprawiana w Braniewie.

Tabela 43. Liczba odprawionych pociągów (składów) na przejściach granicznych w województwie warmińsko-mazurskim.

Rok	Przejście kolejowe Skandawa	Przejście kolejowe Braniewo
2006	Brak danych	3 251
2007	856	3 464
2008	1 141	3 455
2009	649	2 760
2010	769	2 564
m-c I-VI 2011	462	1 270

Źródło: dane z Izby Celnej w Olsztynie.

Transport drogowy

Masa ładunków przewożonych w województwie warmińsko-mazurskim transportem samochodowym jest kilkadziesiąt razy większa od masy ładunków w przewozach kolejją. Wpływa na to z pewnością duża elastyczność tej gałęzi transportu zapewniająca możliwość realizacji przewozów w relacji dom-dom, a także relatywnie niskie koszty, w szczególności na krótkich relacjach, oraz krótszy łączny czas przewozu.

Można zauważyć, że większość przewozów realizowanych transportem drogowym obejmuje relacje wewnątrzwojewódzkie – 76,8% ładunków nadanych i 83% ładunków przyjętych. Odsetek ten jest o wiele wyższy niż średnia dla całej Polski.

Popyt na usługi przewozowe wynika bezpośrednio z popytu na towary, które takim przewozom podlegają. Skoro znaczna większość przewozów jest realizowana transportem samochodowym, a większość przewozów samochodowych jest realizowana wewnątrz województwa, to można na tej podstawie wnioskować, że na terenie województwa warmińsko-mazurskiego istnieje popyt głównie na przewozy lokalne.

Z punktu widzenia ewentualnej lokalizacji suchego portu istotniejsze są przewozy międzywojewódzkie (obejmujące również dowóz do portów morskich na terenie województwa pomorskiego) i międzynarodowe. Te przewozy będą decydować o potencjale suchego portu, gdyż ich część może zostać przeniesiona na kolej. W województwie warmińsko-mazurskim stanowią one zaledwie 23,1% (łącznie międzywojewódzkie i międzynarodowe) wszystkich przewozów ładunków nadanych oraz jedynie 17% ładunków przyjętych.

Tabela 44. Wojewódzki bilans przewozów ładunków transportem samochodowym w 2010 r.

	Województwo warmińsko-mazurskie			Polska		
	tys. ton	mln t-km	udział (%) w przewozach ogółem	tys. ton	Mln t-km	udział (%) w przewozach ogółem
Nadano						
ogółem	70101	4673	x	1175437	132005	x
do przewozu wewnątrz województwa	53869	1328	76,8	843201	25814	71,7
do innych województw	15221	2110	21,7	279741	60340	23,8
za granicę	1011	1234	1,4	52495	45851	4,5
Przyjęto						
ogółem	64938	4475	x	1171128	129563	x
do przewozu wewnątrz województwa	53869	1328	83,0	843201	25814	72,0
z innych województw	10281	2328	15,8	279741	60340	23,9
z zagranicy	788	818	1,2	48186	43409	4,1
Bilans przewozów	5163	198	x	4309	2442	x

Źródło: opracowanie własne na podstawie Transport – wyniki działalności w 2010 r., GUS.

Z analizy liczby samochodów ciężarowych i ciągników przekraczających granicę polsko-rosyjską wynika, że zdecydowana większość z nich to pojazdy zagraniczne, przejeżdżające głównie w kierunku z Polski (lub np. Niemiec) do Rosji (lub innych krajów). Na podstawie tego można wnioskować, że duża część pojazdów wiezie ładunki tranzytowe, prawdopodobnie na całej trasie przewożone samochodem. Część z tych przewozów może być dowozem do lub odwozem z portu morskiego.

Tabela 45. Liczba pojazdów przekraczających granicę z Obwodem Kaliningradzkim - samochody ciężarowe i ciągniki.

	2009	2010
ogółem	97047	125097
pojazdy obywateli polskich		
z Polski	9355	13198
do Polski	8613	11466
pojazdy cudzoziemców		
do Polski	35650	43887
z Polski	43429	56546

Źródło: opracowanie własne na podstawie Transport – wyniki działalności w 2010 r., GUS.

Interesujący jest fakt, że większość samochodów ciężarowych była do 2009 r. odprawiana na przejściu granicznym w Bezledach, co wskazywałoby na przebieg ich trasy z kierunku Warszawy. Obecnie coraz więcej samochodów jest odprawianych w Gronowie i Grzechotkach.

Tabela 46. Liczba odprawionych samochodów ciężarowych na przejściach granicznych w województwie warmińsko-mazurskim.

Rok	Przejście drogowe Bezledy	Przejście drogowe Gołdap	Przejście drogowe Gronowo	Przejście drogowe Grzechotki
2006	118 306	17 531	118 306	
2007	119 978	8 781	34 485	
2008	123 412	8 650	26 989	
2009	70 544	4 796	21 600	
2010	82 448	7 841	31 563	grudzień - 2 284
m-c I-VI 2011	23 482	5 106	18 507	20 291

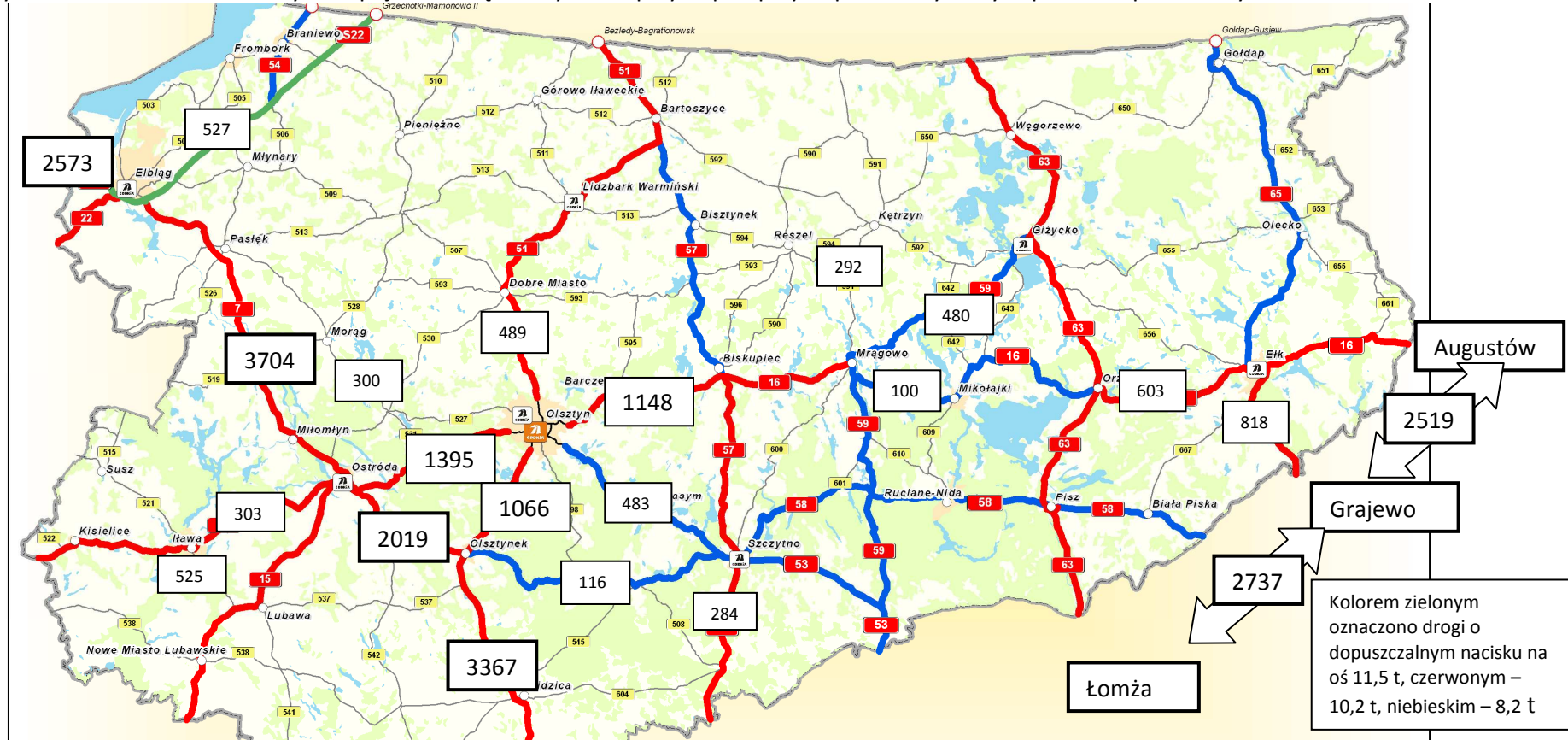
Źródło: dane z Izby Celnej w Olsztynie.

Biorąc pod uwagę natężenie ruchu samochodów ciężarowych⁵⁴ na drogach, można zauważyć, że większość ładunków przejeżdżających przez województwo warmińsko-mazurskie, to ładunki przewożone pomiędzy Trójmiastem a Warszawą (lub wschodnią granicą państwa), a także ładunki pomiędzy Litwą a Warszawą lub zachodnimi i południowymi granicami Polski (por. mapa poniżej).

Taki układ świadczy również o stosunkowo niewielkim popycie na przewozy ładunków do portów morskich z terenu województwa warmińsko-mazurskiego, ale jednocześnie wskazuje na dość duży potencjał województwa w przypadku obsługi tranzytu pomiędzy województwami oraz sąsiadującymi krajami.

⁵⁴ Z wyłączeniem lekkich samochodów ciężarowych, gdyż tego typu pojazdy najczęściej wykorzystywane są w przewozach lokalnych i ładunki przez nie wożone nie są tymi, które mogłyby być brane pod uwagę w kontekście suchego portu.

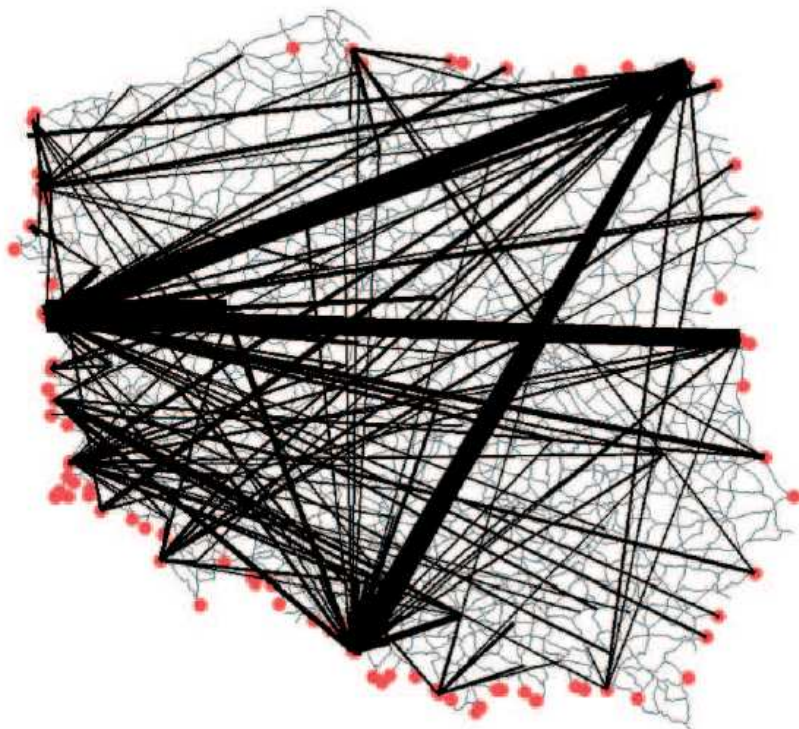
Rysunek 13. Średni dobowy ruch pojazdów ciężarowych bez przyczep i z przyczepami w wybranych punktach pomiarowych w 2010 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy dróg GDDKiA oraz wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2010 przeprowadzonego przez GDDKiA.

Uzupełnieniem tej analizy może być prognoza ruchu tranzytowego samochodów ciężarowych do 2025 r. Ze względu na to, że większość ładunków jest transportowana za pomocą tej gałęzi transportu, można przypuszczać, że tak będą przebiegały kierunki przepływu większości towarów. Można zauważyć, że większość tych przepływów omija województwo warmińsko-mazurskie, co może sugerować, że ewentualny suchy port musiałby bazować na popycie wytworzonym na rynku lokalnym. Można zaobserwować, że potok ładunkowy z Obwodu Kaliningradzkiego do portu morskiego jest stosunkowo niewielki, co niekoniecznie będzie gwarantować opłacalność inwestycji w postaci suchego portu. Ponadto, wykorzystanie ruchu tranzytowego w działalności suchego portu uzasadniałoby lokalizację suchego portu jedynie w Elblągu lub Braniewie.

Rysunek 14. Ruch tranzytowy samochodów ciężarowych (prognoza do 2025 r.).



Źródło: Polska 2030 za: Studium układu dróg szybkiego ruchu w Polsce, układ kierunkowy do 2025 wraz z analizą podziału funkcjonalnego sieci drogowej, Politechnika Warszawska, Warszawa, http://www.premier.gov.pl/rzad/polska_2030/.

Przewozy intermodalne

Rynek przewozów intermodalnych w Polsce jest niewielki, ale wykazuje wzrost. W 2010 roku w ramach **transportu intermodalnego transportem kolejowym** przewieziono o 30,2% kontenerów (z ładunkami i pustych) więcej niż przed rokiem, przy czym tak duży wzrost był przede wszystkim wynikiem dużego spadku ilości tego typu przewozów w 2009 r. w stosunku do 2008 r. (spadek o 37,7%)⁵⁵. Oprócz liczby kontenerów, wzrosła również liczba przewiezionych nadwozi wymiennych. Wzrost ten wyniósł 44,6% w porównaniu do roku poprzedniego.

W najbliższych latach przewidywany jest wzrost przewozów intermodalnych rzędu kilku procent rocznie. Według prognoz, wzrost przewozów ładunków transportem intermodalnym do 2020 roku ma wynieść od ok. 36% do 50%, natomiast w perspektywie do 2030 roku od 106% do 136%⁵⁶, w zależności od przyjętego wariantu (por. tab. poniżej). Prognozy te wskazują, że rozwój transportu intermodalnego jest kierunkiem perspektywicznym.

Tabela 47. Podstawowe wskaźniki wzrostu popytu na przewozy w Polsce w 2020 i 2030 r.

	2020		2030	
	Wariant maksymalny	Wariant minimalny	Wariant maksymalny	Wariant minimalny
Transport intermodalny ładunków (w tkm)	50,40%	35,90%	136,20%	105,70%

Źródło: Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Infrastruktury.

Wzrost przewozów intermodalnych zauważalny jest niezależnie od tego, czy przewozy kolejowe i drogowe wzajemnie się uzupełniają (w przypadku przewozów kolejowo-drogowych), czy konkurują o tego samego klienta (np. przewozy kontenerów z i do portu morskiego)⁵⁷. Można również zauważyć, że lepszą jakością niż przewozy pojedynczych wagonów z kontenerami, charakteryzują się przewozy całopociągowe wykonywane dla klientów dysponujących własnymi bocznkami (terminalami kolejowymi)⁵⁸.

Na wzrost przewozów intermodalnych wpływa postawa przewoźników kolejowych, którzy starają się dostosowywać swoją ofertę do klientów, jak również ciągły rozwój terminali kontenerowych w polskich portach morskich. Głównie dzięki funkcjonowaniu terminala

⁵⁵ Transport. Wyniki działalności w 2010 r., Główny Urząd Statystyczny.

⁵⁶ Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Infrastruktury.

⁵⁷ Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Infrastruktury.

⁵⁸ Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Infrastruktury.

DCT możliwy był znaczący wzrost liczby przeładowywanych kontenerów. W 2010 r. osiągnął on poziom około 1 mln TEU łącznie we wszystkich terminalach kontenerowych.

Tabela 48. Przeładunki w portowych terminalach kontenerowych w 2010 r.

Terminal	Import (TEU)	Eksport (TEU)	Razem (TEU)
BCT	157 398	123 744	281 142
DCT	221 277	230 453	451 730
GCT	90 818	108 273	199 101
GTK	20 407	41 902	62 309
DB PS	27 733	28 665	56 398
BTDG	2 247	2 724	4 971
Razem	519 880	535 761	1 055 651

Źródło: Kontenery. Transport kontenerowy i multimodalny, Dod. specjalny do „Namiary na morze i handel”, 2011.

Z punktu widzenia ewentualnej lokalizacji suchego portu, najbardziej istotne są dane dotyczące przewozów jednostek intermodalnych kolejną. W 2010 roku tą drogą przewieziono ponad 225 tys. kontenerów (389,7 tys. TEU), 7 samochodów ciężarowych, 28 naczep ciężarowych (i dwie puste)⁵⁹ oraz 5011 załadowanych i 2208 pustych nadwozi samochodowych (tzw. swap bodies)⁵⁹.

Tabela 49. Przewozy kontenerów transportem kolejowym normalnotorowym (transport intermodalny).

Wyszczególnienie			Ogółem			W tym kontenery					
						20'		30'		40'	
			szt.	tony	TEU	szt.	tony	szt.	tony	szt.	tony
Ogółem	2009	a	164660	2834 702	275 061	50 235	1115040	8 049	208609	106 376	1 511 053
		b	97 231	359 792	151 558	39 759	120 147	6 290	20 398	51 182	219 247
	2010	a	225427	3869 072	389 673	55 651	1216170	11 064	315562	158 712	2 337 340
		b	111892	396 503	180 086	39 605	111 904	8 188	25 261	64 099	259 338
Komunikacja wewnętrzna		a	27 203	752 422	44 587	9 294	210 353	1 051	28 900	16 858	513 169
		b	27 966	94 685	47 287	8 019	18 780	1 252	3 101	18 695	72 804
Komunikacja międzynarodowa											
razem		a	198224	3116 650	345 086	46 357	1005817	10 013	286662	141 854	1 824 171
		b	83 926	301 818	132 799	31 586	93 124	6 936	22 160	45 404	186 534
nadanie za granicę		a	42 732	1008 469	68 527	13 974	330 396	5 928	169902	22 830	508 171
		b	42 190	140 879	60 972	21 812	62 198	3 194	10 763	17 184	67 918

⁵⁹ Transport. Wyniki działalności w 2010 r., Główny Urząd Statystyczny.

przyjęcie zagranicy	z	a	65 568	1266 478	103 183	25 978	547 238	3 950	114 285	35 640	604 955
		b	18 355	60 078	27 151	7 700	21 778	3 718	11 299	6 937	27 001
tranzyt		a	89 924	841 703	173 376	6 405	128 183	135	2 475	83 384	711 045
		b	23 381	100 861	44 676	2 074	9 148	24	98	21 283	91 615

a – z ładunkami,

b – puste.

Źródło: Transport – wyniki działalności w 2010 r., GUS.

Tabela 50. Przewozy pojazdów samochodowych ciężarowych transportem kolejowym normalnotorowym (transport intermodalny).

Wyszczególnienie			Samochody ciężarowe (ciągniki siodłowe połączone z naczepami)		Naczepy ciężarowe (bez ciągników siodłowych)		Nadwozia samochodowe	
			szt.	tony	szt.	tony	szt.	tony
Ogółem	2009	a	2	16	1	36	4 205	117 255
		b	-	-	-	-	786	2 929
	2010	a	7	112	28	747	5 011	130 841
		b	-	-	2	14	2 208	6 909
Nadanie za granicę (eksport)		a	2	59	19	498	306	5 365
		b	-	-	-	-	1 035	3 641
Przyjęcie zagranicy (import)		a	-	-	9	249	4 704	125 197
		b	-	-	2	14	1 169	3 250
Tranzyt		a	5	53	-	-	1	9
		b	-	-	-	-	4	18

a – z ładunkami,

b – puste.

Źródło: Transport – wyniki działalności w 2010 r., GUS.

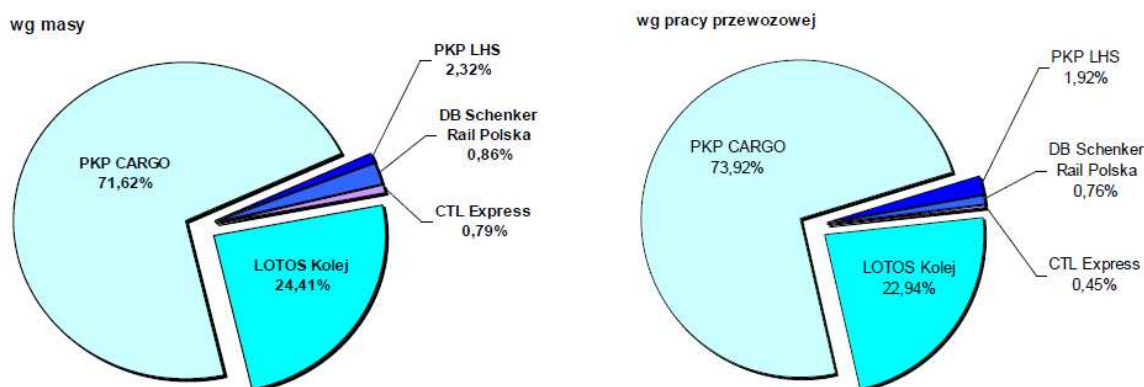
Zdecydowana większość przewozów kontenerów w systemie intermodalnym realizowana była w komunikacji międzynarodowej (88% pod względem liczby przewiezionych TEU w przypadku przewozów z ładunkami oraz 74% w przypadku przewozów bez ładunków). W ramach komunikacji międzynarodowej 20% wszystkich TEU (z ładunkami) nadano za granicę, ok. 30% przyjęto z zagranicy, natomiast pozostałe 50% stanowił tranzyt. W przypadku pojazdów ciężarowych przewożonych transportem intermodalnym niemal 100% stanowią nadwozia samochodowe, z czego 94% stanowią przyjęcia z zagranicy (import).

Ze względu na specyfikę przewozów intermodalnych, niezwykle trudne byłoby wyodrębnienie przewozów intermodalnych wykonywanych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, tym bardziej, że przeładunków dokonuje się jedynie w terminalu w Braniewie (oraz ew. na prywatnych bocznicach), a większość przewozów to tranzyt przez teren województwa. Przewozy te są świadczone przez ogólnopolskich przewoźników, zatem ewentualną strukturę rynku przewozów intermodalnych w województwie warmińsko-mazurskim należy oprzeć na strukturze ogólnopolskiej.



Na rynku przewozów intermodalnych w 2010 r. główną rolę pełniło dwóch przewoźników – PKP Cargo S.A. oraz Lotos Kolej. Niekwestionowanym liderem w przewozach kombinowanych jest grupa PKP Cargo, której udział wyniósł 71,6% według przewiezionej masy ładunków oraz 74% według wykonanej pracy przewozowej⁶⁰. Lotos Kolej obsługuje około 25% przewozów.

Wykres 25. Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych w 2010 r.



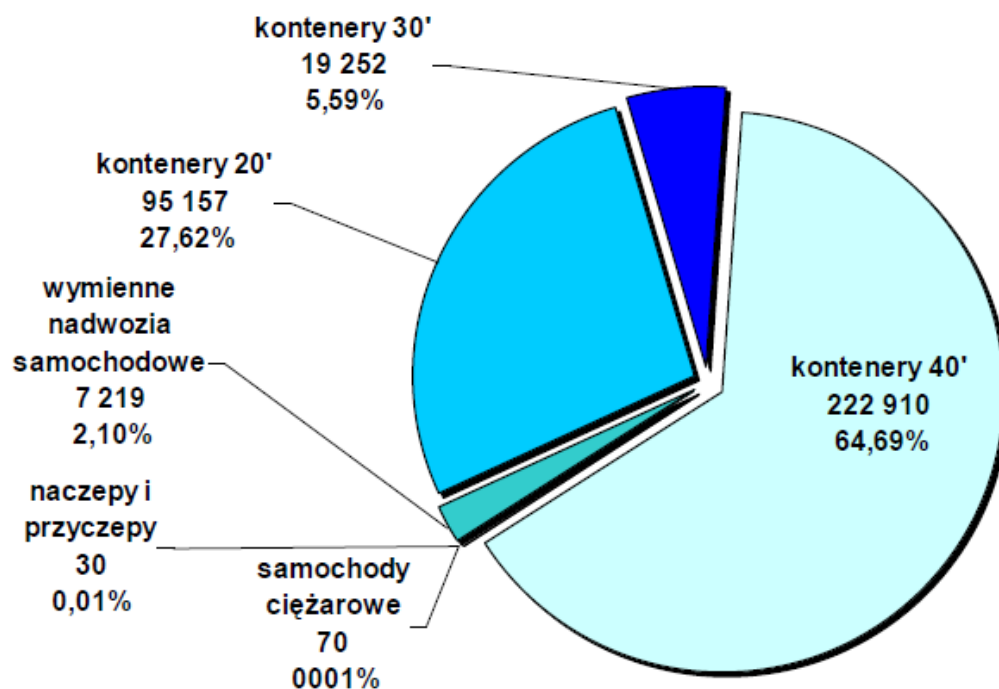
Źródło: Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010 r., Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, sierpień 2011.

W strukturze jednostek intermodalnych dominują przewozy kontenerów 40-stopowych. Przewieziono ich ponad 222 tys. sztuk, co stanowiło 59% wszystkich przewiezionych jednostek. Około 30% stanowiły natomiast kontenery 20-stopowe. Stosunkowo niewielkie znaczenie mają przewozy samochodów ciężarowych i nadwozi wymiennych, co jest wynikiem braku odpowiednich platform do przewozu, jak i odpowiedniego wyposażenia terminali. Cechą charakterystyczną jest również fakt, że dominują przewozy kontenerów pełnych (ok. 66,5% wszystkich przewozów).

⁶⁰ Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010 r., Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, sierpień 2011.



Wykres 26. Udział poszczególnych jednostek transportowych w 2010 r.



Źródło: Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010 r., Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, sierpień 2011.

W ramach infrastruktury potrzebnej dla rozwoju przewozów intermodalnych w Polsce istnieją obecnie 4 centra logistyczne (w Poznaniu, Koninie, Gliwicach i Sławkowie)⁶¹ a także 30 terminali drogowo-kolejowych. W budowie są również centra logistyczne w Gdyni, Gdańsku oraz Szczecinie. Warto podkreślić również, że krajowe terminale kontenerowe są mniejsze i w znacznie gorszym stanie technicznym niż terminale w Europie Zachodniej.

Na terenie województwa warmińsko-mazurskiego znajduje się terminal przeładunkowy w Braniewie. W sąsiedztwie województwa działa terminal w Mławie (omówiony szerzej w ramach case study). Planowane są również nowe terminale w Zajączkowie Tczewskim (plany PCC Intermodal dot. budowy suchego portu) oraz w Suwałkach bądź Ełku (plany PKP Cargo związane m.in. z planowanym rozwojem linii kolejowej Rail Baltica).

Warunkiem rozwoju przewozów intermodalnych jest nie tylko rozwój terminali intermodalnych, ale także istnienie sieci szlaków kolejowych o podwyższonej skrajni, dostosowanych do nisko zawieszonych składów pociągowych.⁶² Rozwój linii kolejowej o tym standardzie na terenie województwa warmińsko-mazurskiego może być jednym z czynników decydujących o rozwoju przewozów intermodalnych w tym regionie.

⁶¹ *Usługi logistyczne. Teoria i praktyka*, red. Włodzimierz Rydzkowski, Biblioteka Logistyka, Poznań 2011.

⁶² Masterplan dla transportu kolejowego do 2030 roku.



Obecnie przez teren województwa prowadzone są kursy pociągów intermodalnych, przy czym są to przede wszystkim kursy tranzytowe, poza tym niejednokrotnie są one nieregularne. Przykładowo, PCC Intermodal oferuje połączenia intermodalne z portów morskich w Gdańsku i Gdyni do terminali w Sławkowie, Kutnie i Brzegu Dolnym z częstotliwością 5-6 razy tygodniowo. Wszystkie te pociągi omijają województwo warmińsko-mazurskie. W planach firma ma również połączenie do Grodna, po raz kolejny omijające omawiane województwo.

Więcej połączeń przebiegających przez teren województwa oferuje Grupa PKP Cargo – lider na rynku przewozów kolejowych. Oferowane relacje obejmują pociągi międzyterminalowe (Interterminal) w relacjach Braniewo-Kobylnica, Gliwice-Braniewo, Braniewo-Mława, a także pociągi Paneuropean VI (Zwardoń-Skandawa), Kaliningrad Wind (Warszawa-Skandawa), Lithuanian Wind (Warszawa-Trakiszki, w zasadzie omijający większą część województwa). Wszystkie wymienione pociągi wysyłane są według potrzeb.

Do barier rozwoju transportu intermodalnego na terenie województwa warmińsko-mazurskiego należą⁶³:

- stan techniczny linii kolejowych nieodpowiadający obecnie wymogom AGTC (Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących);
- słaba konkurencyjność cenowa transportu intermodalnego względem samochodowego;
- brak odpowiednich terminali;
- mała ilość ładunków, które mogłyby być przewożone transportem intermodalnym, co może przekładać się na nierentowność projektów inwestycyjnych dotyczących budowy terminali;
- brak kompleksowych uregulowań prawnych dotyczących transportu kombinowanego (problem w skali całego kraju).

W tym kontekście słabą stroną województwa jest niewielka długość odcinków sieci AGTC przebiegających przez jego teren, gdyż odcinki te są traktowane priorytetowo w związku z modernizacją infrastruktury liniowej i punktowej.

„Istniejące obecnie terminale transportu intermodalnego wymagają modernizacji i rozbudowy. Rozwój transportu kombinowanego w Polsce wymaga zwiększenia liczby terminali i stworzenia regionalnych centrów logistycznych przy wszystkich dużych polskich aglomeracjach miejskich. Istotne jest zapewnienie neutralności terminali i centrów logistycznych oraz możliwości ich wykorzystywania przez wszystkich uczestników rynku.”

Strategia rozwoju transportu do 2020 r., Ministerstwo Infrastruktury.

⁶³ Strategia rozwoju transportu do 2020 r., Ministerstwo Infrastruktury.



Podmioty na rynku TSL

Poniższe zestawienie przedstawia strukturę branży transportowo-magazynowej na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. W 2011 r. branżę tę reprezentowało 7237 podmiotów, z czego większość to osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Widoczne jest zatem duże rozdrobnienie tych podmiotów.

Większość z ujętych w statystykach osób fizycznych prowadzi małe firmy przewozowe, co jest odzwierciedleniem również stanu całego sektora w kraju. Z jednej strony podmioty te mogą być zadowolone z udoskonalenia sieci logistycznej dzięki powstaniu suchego portu. Jednakże z drugiej strony, należy pamiętać, że suchy port jest dla nich przede wszystkim działalnością konkurencyjną, więc należy się liczyć z ich niezadowolaniem.

Tabela 51. Podmioty gospodarki narodowej w województwie warmińsko-mazurskim (stan na 30 VI).

	Transport i gospodarka magazynowa		Ogółem wszystkich przedsiębiorstw	Udział branży w liczbie przedsiębiorstw ogółem
	2010	2011		
Ogółem	7462	7237	118030	6,1
Osoby prawne oraz jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej	-			
Razem	505	505	31526	1,6
Sektor publiczny	37	38	5488	0,7
Sektor prywatny	468	467	26038	1,8
Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą	6973	6732	86504	7,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych, GUS.

Aby prześledzić ewentualne zainteresowanie przewozami jednostek ładunkowych koleją do portu morskiego wśród firm działających na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, warto przyjrzeć się eksporterom województwa produkującym meble i opony, czyli główne artykuły eksportowe województwa. Jako studia przypadków posłużą dwa przedsiębiorstwa: Michelin Polska w Olsztynie oraz Swedwood Poland w Lubawie (powiat iławski) i Wielbarku (powiat szczycieński).

Całkowity eksport miasta Olsztyna wyniósł w 2010 r. niemal 300 mln ton, z czego ponad połowę stanowiły opony (160,7 mln ton). Z perspektywy suchego portu istotna jest wielkość przewozów tych produktów drogą morską – wyniosła ona w 2010 r. ok. 20,8 mln ton, co przekłada się średnio na ok. 2076 TEU. Dodatkowym aspektem w kontekście tego przedsiębiorstwa może być import surowców do produkcji opon – przede wszystkim kauczuku. Łączny import kauczuku do miasta Olsztyn wynosi ok. 99 tys. ton, z czego



import kauczuku drogą morską to ok. 48 tys. ton, co może się przekładać na ok. 4800 TEU. Przy czym, w przypadku Michelin Polska czynnikiem zniechęcającym do korzystania z suchego portu może być fakt posiadania własnej bocznicy kolejowej, co umożliwia nadawanie bezpośrednich ładunków do portu morskiego. Nieefektywne byłoby dowożenie kontenerów do suchego portu, co wiązałoby się z dodatkowymi manipulacjami kontenerem, zatem przewozy te odbywałyby się raczej w bezpośredniej relacji do portu morskiego. Firma większość swojej dystrybucji opiera na transporcie samochodowym.

W przypadku firmy Swedwood rozpatrywane są dwie lokalizacje – powiat szczycieński i iławski. Całkowity eksport mebli z powiatu szczycieńskiego wynosi 6 tys. ton, z czego transportem morskim przewożonych jest 0,4 tys. ton, co przekłada się na ok. 50 TEU. Z kolei eksport mebli z powiatu iławskiego wynosi 67,5 tys. ton, z czego 9 tys. ton transportowanych jest drogą morską, natomiast w przypadku 26,3 tys. ton nie podano gałęzi transportu. Biorąc zatem pod uwagę kraje przeznaczenia tych towarów oraz zaliczając do tej puli cały transport morski mebli otrzymujemy 26 tys. ton, co przekłada się na mniej więcej 2600 TEU.

Koncepcje i plany

W ramach najnowszej rewizji sieci korytarzy TEN-T Komisja Europejska opublikowała plany dotyczące m.in. rozwoju sieci dróg i kolei na terenie Polski. W ramach opracowanych map korytarzy wyznaczono również proponowane miejsca lokalizacji terminali kolejowo-drogowych. Na terenie województwa warmińsko-mazurskiego wyznaczono dwie lokalizacje – jedną w okolicach Braniewa, a drugą w okolicach Ełku (por. zamieszczone powyżej mapy sieci TEN-T).

Braniewo jest brane pod uwagę przede wszystkim ze względu na położenie przy granicy z Obwodem Kaliningradzkim oraz na trasie korytarzy ujętych w sieci TEN-T, w tym względnie dobre położenie względem ośrodków gospodarczych i portowych. Jednakże można przypuszczać, że taka lokalizacja sprawiłaby, że głównym nastawieniem takiego centrum byłby tranzyt z i do Rosji, gdyż, aby podmioty z innych części województwa mogły z takiego centrum skorzystać, konieczne byłoby dowożenie i odwożenie ładunków transportem samochodowym, co mogłoby okazać się nieefektywne. Przykładowo, odległość z Elbląga do Braniewa wynosi 43 km, natomiast do Gdańska 60 km w przeciwnym kierunku. Ze względów ekonomicznych wykorzystanie Braniewa jako suchego portu byłoby nieopłacalne dla ładunków innych niż rosyjskie

Potencjał Ełku – kolejnej lokalizacji Komisji Europejskiej – opiera się przede wszystkim na położeniu w okolicy przebiegu tras Via Baltica i Rail Baltica. Takie położenie jednakże niosłoby korzyści przede wszystkim dla ruchu tranzytowego z Litwy w kierunku Warszawy i odwrotnie. Brak dobrego połączenia z portami morskimi zapewne uniemożliwiłby pełnienie przez to centrum logistyczne funkcji suchego portu. Poza tym, lokalizacja takiego centrum w Ełku nie byłaby atrakcyjna dla podmiotów z zachodniej części województwa, które i tak zmuszone byłyby do przewozów ładunków do portu transportem drogowym.



Można jednakże założyć, że proponowane przez Komisję Europejską lokalizacje to jedynie terminale intermodalne, bez dodatkowej infrastruktury i usług charakterystycznych dla centrum logistycznego.

Niejako w sprzeczności z planami Komisji Europejskiej stoją plany operatorów kolejowych. Budowę suchego portu w Zajączkowie Tczewskim zapowiedziała firma PCC Intermodal, która poczyniła już w tym kierunku pierwsze kroki, polegające na zakupie gruntów pod budowę takiego centrum logistycznego (por. poniższa mapa). Terminal ten ma powstać do 2015 r.

Rysunek 15. Planowana i obecna sieć terminali intermodalnych PCC Intermodal z uwzględnieniem suchego portu w Zajączkowie Tczewskim.



Źródło: http://www.pccintermodal.pl/bazy/pccintermodal.nsf/id/PL_polaczenia_intermodalne.

Planowany suchy port ma mieć następujące parametry:

- powierzchnia operacyjna ponad 500 000 m kw.,
- roczne możliwości przeładunkowe ponad 1 mln TEU,
- możliwości składowe ponad 20 000 TEU,
- 4 x 750 metrów torów kolejowych,
- 2 suwnice bramowe + przeładunkowy sprzęt naziemny,
- przyłącza prądu.

Dodatkowo, biorąc pod uwagę planowany zasięg czynności dowozowych i odwozowych transportem drogowym sięgający 150-200 km (czyli obejmujących znaczną część województwa warmińsko-mazurskiego), można przypuszczać, że ten terminal może być znaczącym konkurentem dla jakiegokolwiek terminalu zlokalizowanego na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Plany tego terminalu są zaawansowane, poparte analizą ekonomiczną. Budowa suchego portu w województwie warmińsko-mazurskim miałaby o wiele bardziej regionalny charakter, czego rezultatem mogłaby być



nieopłacalność takiej inwestycji. W celu realizacji projektu firma PCC Intermodal pozyskuje grunty w Zajączkowie pod lokalizację terminalu.

Warto również wspomnieć o wizji rozwoju spółki PKP Cargo, która zakłada w dalekiej przyszłości również budowę terminalu intermodalnego w Suwałkach, który mógłby być znaczącym konkurentem dla terminalu w Elku lub okolicy. Kolejną rozważaną przez PKP Cargo lokalizacją dla tego typu terminala intermodalnego jest Elk, co ewentualnie mogłoby uzasadniać wspólne przedsięwzięcie w zakresie budowy takiego terminalu drogowo-kolejowego.

2.4 Analiza wielokryterialna (Multi Criterial Analysis – MCA).

2.4.1. Podstawy metodologiczne analizy wielokryterialnej.

Analiza wielokryterialna jest jakościowo-ilościowym narzędziem oceny różnych wariantów rozwiązania określonego zadania. Selekcja i dobór kryteriów, ich wartościowanie mają charakter subiektywny. Celem analizy wielokryterialnej jest wybór rozwiązania najbardziej optymalnego spośród rozwiązań wariantowych w oparciu o różne kryteria, które często są bardzo trudno porównywalne ze sobą. Mają jednak istotny wpływ na realizację i funkcjonowanie danego rozwiązania. Możliwość wyboru optymalnego rozwiązania powinna być oparta na zróżnicowanym zestawie danych wejściowych, usystematyzowanych w postaci najważniejszych czynników determinujących funkcjonowanie konkretnego projektu. Proces przygotowania analizy wielokryterialnej różni się co do zakresu i metodologii, choć zawiera pewne elementy wspólne dla tego rodzaju narzędzia.

Pierwszym etapem analizy wielokryterialnej jest opis tła danego projektu, przedstawienie celu dla którego analiza wielokryterialna ma być podjęta oraz zidentyfikowanie kluczowych interesariuszy mających wpływ na możliwą realizację projektu.

Kolejnym etapem jest identyfikacja poszczególnych opcji (lokalizacji). Następnie należy dokonać identyfikacji wszystkich najważniejszych czynników mogących mieć wpływ na ostateczną ocenę i wybór konkretnego wariantu. Ze względu na fakt, że czynniki mogą być bardzo różne (np. poprawa stanu środowiska, wzrost konkurencyjności danej jednostki terytorialnej), zaleca się dalsze uszczegółowienie czynników w ramach szerszych grup tematycznych⁶⁴. To właśnie w oparciu o czynniki szczegółowe nastąpi wybór najbardziej optymalnego rozwiązania, zatem jest to faza kluczowa w analizie wielokryterialnej.

Wszystkim zidentyfikowanym czynnikom należy przypisać wartości punktowe według przyjętej skali, a następnie nadać im wagi różnicujące poszczególne czynniki względem siebie i odzwierciedlające znaczenie dla społeczeństwa. Następnym krokiem jest określenie

⁶⁴ E. Cascetta: *Transportation System Analysis. Models and Applications*. Wyd. Springer, New York – Dordrecht – Heidelberg – London 2009, s. 651 i nast.



wpływu poszczególnych czynników poprzez iloczyn wartości i wag. Suma wpływu poszczególnych czynników określa wpływ projektu na otoczenie społeczno-gospodarcze⁶⁵. W przeciwieństwie do analizy kosztów i korzyści (która stosowana jest na etapie pełnego studium wykonalności danego projektu) skupiającej się na pojedynczym kryterium (maksymalizacji dobrobytu społecznego), analiza wielokryterialna jest narzędziem do analizy zbioru różnych celów, które nie mogą być zagregowane przez ceny dualne i wagi dobrobytu, jak w standardowej analizie kosztów i korzyści⁶⁶.

2.4.2. Tło projektu oraz identyfikacja poszczególnych lokalizacji.

Ze względu na specyfikę planowanego przedsięwzięcia i brak istniejących obiektów tego typu w Polsce, brano pod uwagę rozwiązania przyjęte przede wszystkim w Szwecji (suchy port w Falköping) oraz szeroko pojęte uwarunkowania rozwoju rynku transportowego w Polsce.

Podstawowym czynnikiem warunkującym powstanie „suchego portu” w tym mieście była chęć ograniczenia kongestii w porcie Göteborg. Podstawowym czynnikiem sukcesu na etapie przygotowywania projektu i analiz stała się współpraca z uczelniami i możliwość wykorzystania wiedzy ekspertów zewnętrznych. Ważnym źródłem wiedzy i doświadczenia stały się także projekty europejskie, takie jak SUST-ACCESS oraz obecnie realizowany DRY PORT⁶⁷ (do końca 2011 roku).

Realizacja suchego portu w Falköping możliwa była dzięki zaangażowaniu samorządu lokalnego oraz regionalnego w tworzenie silnego i zróżnicowanego podmiotowo partnerstwa. Do najważniejszych interesariuszy zaangażowanych w tworzenie i rozwój suchego portu zaliczyć należy takie podmioty jak miasto Falköping, region Västergötland, Port Göteborg, Chalmers University, Göteborg University, Vägverket (zarządca infrastruktury drogowej), Banverket (zarządca infrastruktury kolejowej)⁶⁸ oraz Stora Enso – wiodąca firma z branży drzewno-papierniczej. Pierwszy etap rozwoju suchego portu koncentrował się na przewozach drewna zleczanych przez Stora Enso oraz rozwoju infrastruktury podstawowej⁶⁹. Taka forma działań wpisuje się w typowo skandynawską kulturę partnerstwa i dzielenia ryzyka przedsięwzięć o charakterze innowacyjnym pomiędzy interesariuszy sektora prywatnego (przedsiębiorstwa, przewoźnicy, spedytorzy)

⁶⁵ Wytyczne opracowania studiów wykonalności dla projektów z zakresu doskonalenia systemu zarządzania środowiskiem w ramach regionalnego programu operacyjnego województwa śląskiego na lata 2007-2013, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, Katowice, wrzesień 2007, s. 22.

⁶⁶ Przewodnik do analizy kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych. Fundusze Strukturalne, Fundusz Spójności oraz Instrument Przedakcesyjny. Raport końcowy przedłożony przez TRT Trasporti e Territorio oraz CSIL Centre for Industrial Studies. Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej, Bruksela 2008, s. 74.

⁶⁷ <http://www.dryport.org/>.

⁶⁸ Z dniem 1-go kwietnia 2010 w wyniku połączenia obu zarządców infrastruktury, tj. Banverket i Vägverket powstała Trafikverket.

⁶⁹ M. Wołek: Suchy port w Falköping – studium przypadku. „Technika Transportu Szynowego” 2010, nr 5-6, s. 26



oraz publicznego (jednostki samorządu terytorialnego, zarządcy infrastruktury, agencje publiczne, przedsiębiorstwa z większościowym udziałem kapitału publicznego). Należy podkreślić, iż dotychczas w Polsce partnerstwo tego typu napotyka na poważne bariery instytucjonalne i mentalne.

Należy jednak podkreślić, iż w początkowej fazie rozwoju, suchy port w Falköping zyskał poważnego klienta, zainteresowanego długofalową współpracą, którego decyzje determinowane były rachunkiem ekonomicznym.

Rysunek 16. Załadunek kontenera na platformę kolejową w suchym porcie w Falköping.



Fot. M. Wołek, 04.2010.

Celem przeprowadzenia analizy wielokryterialnej jest porównanie i ocena pięciu powiatów województwa warmińsko-mazurskiego pod kątem możliwości lokalizacji „suchego portu” (*dry port*), którego istota została wyjaśniona we wcześniejszej części niniejszego opracowania. Analiza lokalizacji jest jednym z zadań samorządu województwa warmińsko-mazurskiego w ramach projektu TransBaltic. Uwzględniając możliwe szerokie spektrum projektu, przeprowadzono liczne badania i analizy ilościowe i jakościowe, których część, w formie syntetycznej posłuży do weryfikacji i oceny następujących powiatów pod kątem możliwości lokalizacji „suchego portu” na ich terenie:

- Braniewo,
- Elbląg,
- Ełk,
- Gołdap,
- Olsztyn.



2.4.3. Kryteria wyboru

Spośród różnych kryteriów, które można było wykorzystać, do dalszej analizy wybrano te, które są najbardziej miarodajne dla podmiotu podejmującego ostateczną decyzję, a także te, które w istotny sposób wpływają na zróżnicowanie poszczególnych wariantów (lokalizacji).

Dla oceny porównawczej lokalizacji suchego portu na poziomie powiatów na terenie województwa warmińsko-mazurskiego przyjęto następujące grupy kryteriów:

- Terenowe,
- komunikacyjne i logistyczne,
- ekonomiczno-biznesowe,
- ekologiczne,
- techniczno-prawne,
- opinia JST.

Podział poszczególnych grup kryteriów na kryteria cząstkowe został zaprezentowany w tabelach od 52 do 55.

Kwestie stricte infrastrukturalne znajdują się zarówno w grupie kryteriów terenowych jak i komunikacyjno-logistycznych, co podyktowane zostało kluczowym znaczeniem infrastruktury transportowej dla funkcjonowania suchego portu⁷⁰. O jego atrakcyjności dla potencjalnych klientów decydować ma przede wszystkim czas przewozu z suchego portu do portu morskiego oraz zdolność przepustowa linii kolejowej, po której kursować będą pociągi wahałowe łączące suchy port z terminalem kontenerowym portu morskiego. W związku z tym, ta grupa kryteriów została silnie zdominowana przez czynniki bezpośrednio powiązane z infrastrukturą transportu kolejowego. Wśród kryteriów uwzględniono również aspekt dostępności drogowej, ujęty w formie kryterium obrazującego odległość danego powiatu od najbliższego węzła drogowego autostrady. Należy podkreślić, iż kryterium cząstkowe o najwyższej wadze, mianowicie „Stan techniczny linii kolejowych na odcinku dana lokalizacja - port morski w Gdańsku” został wyznaczony hipotetycznie na rok 2015 w oparciu o dane PKP PLK S.A. oraz w oparciu o stan wiedzy autorów dotyczący realizacji głównych zadań modernizacyjnych podstawowej sieci kolejowej w Polsce. W perspektywie do roku 2020-2030 nie jest możliwe precyzyjne określenie czasu dowozu ładunku z potencjalnego suchego portu do terminalu kontenerowego w porcie morskim, ze względu na brak danych dotyczących zamierzeń kolejowego zarządcy infrastruktury w odniesieniu do części konkretnych linii kolejowych bądź ich odcinków. Pewnym substytutem jest więc kryterium cząstkowe „Stan techniczny linii kolejowej”. Podstawowym spoiwem kryteriów w tej grupie jest kwestia dostępności, mająca kluczowe znaczenie dla funkcjonowania suchego portu. Cząstkowe kryteria terenowe w analizie wielokryterialnej dla lokalizacji suchego portu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego zostały przedstawione w tab. 52.

⁷⁰ M. Wołek: Suchy port w Falköping – studium przypadku. „Technika Transportu Szynowego” 2010, nr 5-6, s. 26-28 oraz V. Roso: The Dry Port Concept. Department of Technology Management and Economics. Chalmers University of Technology. Göteborg 2009, s. 1 i nast.



Tabela 52. Częstkowe kryteria terenowe w analizie wielokryterialnej dla lokalizacji suchego portu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Infrastrukturalne	Jednostka	Wartość kryterium	Źródło danych
Stan techniczny linii kolejowych na odcinku dana lokalizacja - port morski w Gdańsku	wypadkowa kategorii linii, prędkości oraz zdolności przepustowej	0,4	dane PKP PLK S.A.
Odległość do najbliższej stacji kolejowej zlokalizowanej w korytarzu sieci TEN-T	km	0,25	opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK S.A.
Odległość od portu morskiego Gdańsk transportem kolejowym	km	0,2	opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK S.A.
Odległość od najbliższego węzła drogowego autostrady lub drogi ekspresowej	km	0,15	opracowanie własne na podstawie Targeo

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK S.A.

Wśród częściowych kryteriów komunikacyjno-logistycznych dokonano syntezy elementów związanych z obecnym natężeniem ruchu drogowego i kolejowego (w tym przypadku uwzględniono jedynie towarowe pociągi ekspresowe oraz intermodalne), a także punktowe elementy infrastruktury transportowo-logistycznej, takie jak odległość od kolejowego przejścia granicznego czy też sąsiedztwo istniejących bądź planowanych terminali intermodalnych oraz centrów logistycznych. Częstkowe kryteria komunikacyjno-logistyczne w analizie wielokryterialnej dla lokalizacji suchego portu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego zostały zaprezentowane w tab. 53.



Tabela 53. Częstkowe kryteria komunikacyjno-logistyczne w analizie wielokryterialnej dla lokalizacji suchego portu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Transportowo-logistyczne	Jednostka	Wartość kryterium	Źródło danych
Odległość od najbliższego kolejowego towarowego przejścia granicznego	km	0,2	dane Straży Granicznej oraz program Kalkulacja 2011 (PKP PLK S.A.)
Praca eksploatacyjna na krajowej sieci drogowej w 2010 roku, stycznej do lokalizacji	[pojazdokm pojazdów ciężarowych]	0,2	dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (Generalny Pomiar Ruchu 2010)
Praca eksploatacyjna na stycznych do lokalizacji odcinkach linii kolejowych	[pockm towarowych pociągów ekspresowych oraz intermodalnych]	0,35	dane pozyskane z PKP PLK S.A.
Bliskość centrów logistycznych, portów morskich i śródlądowych oraz intermodalnych terminali przeładunkowych	km	0,25	dane rynkowe oraz literatura fachowa

Źródło: opracowanie własne.

Istotnym elementem oceny danego powiatu pozostaje jego potencjał gospodarczy. W przypadku suchego portu ważnym kryterium jest międzynarodowa wymiana handlowa realizowana przez podmioty zlokalizowane na terenie danej jednostki samorządu terytorialnego. Kwestie społeczne, mające jednak istotny wpływ na atrakcyjność inwestycyjną i potencjał biznesowy gminy uwzględnione zostały w postaci poziomu bezrobocia. Częstkowe kryteria ekonomiczno-biznesowe w analizie wielokryterialnej dla lokalizacji suchego portu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego ilustruje tabela 54.



Tabela 54. Częstkowe kryteria ekonomiczno-biznesowe w analizie wielokryterialnej dla lokalizacji suchego portu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Ekonomiczno-społeczne	Jednostka	Wartość kryterium	Źródło danych
Wartość eksportu z danego powiatu	tys. PLN per capita	0,3	analiza makro i mezo-ekonomiczna
Wartość importu do danego powiatu	tys. PLN per capita	0,3	analiza makro i mezo-ekonomiczna
Przedsiębiorstwa zarejestrowane na terenie powiatu	przeds. / 1000 mieszk.	0,25	analiza makro i mezo-ekonomiczna
Stopa bezrobocia	%	0,15	Rocznik Statystyczny Województwa warmińsko-Mazurskiego za rok 2010

Źródło: opracowanie własne.

Wśród kryteriów częstkowych o charakterze ekologicznym najważniejszym czynnikiem środowiskowym pozostaje sąsiedztwo obszarów Natura 2000, które to obszary są przyczyną opóźnień lub nawet zmian w decyzjach o lokalizacji wielu elementów infrastruktury transportowej (vide lokalizacja portu lotniczego dla Białegostoku, wariantowanie przebiegu Rail Baltica na terenie Polski, czy opóźnienie w projektowaniu portu lotniczego w Modlinie). Częstkowe kryteria ekologiczne w analizie wielokryterialnej dla lokalizacji suchego portu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego zostały zaprezentowane w tab. 55.

Tabela 55. Częstkowe kryteria ekologiczne w analizie wielokryterialnej dla lokalizacji suchego portu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Środowiskowo-samorządowe	Jednostka	Wartość kryterium	Źródło danych
Sąsiedztwo obszarów Natura 2000		0,75	http://natura2000.gdos.gov.pl
Wskaźnik lesistości powiatu	%	0,25	GUS

Źródło: opracowanie własne.

Kryteria techniczno-prawne, zgodnie z wolą Zamawiającego powinny uwzględniać zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego lub innymi planami rozwojowymi bądź strategią gminy. Należy podkreślić, że uwarunkowania infrastrukturalne zostały wskazane i poddane ocenie w grupie kryteriów terenowych oraz komunikacyjno-logistycznych. Ze względu na wagę problematyki, poza dokumentami strategicznymi na poziomie gminnym, posiłowano się również analizą innych dokumentów długookresowych szczebla regionalnego i krajowego (jak choćby projekt Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030). Do głównych dokumentów o charakterze strategicznym jakie poddano analizie zaliczono strategie rozwoju gmin



i miast, lokalne programy rewitalizacji, lokalne plany rozwoju oraz studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Ocena w ramach tej kategorii została dokonana bez podziału na kryteria cząstkowe.

2.4.4. Ocena wariantów

2.4.4.1. Kryteria terenowe

Parametry techniczne linii kolejowych mających wpływ na funkcjonowanie suchego portu w analizowanych lokalizacjach pozwalają na wydzielenie dwóch grup, mianowicie linii o zadowalających parametrach technicznych (dopuszczalny nacisk na oś do 20 ton, prędkości maksymalne dla pociągów towarowych w przedziale 50 do 100 km/h, elektryfikacja, w wielu przypadkach odcinki dwutorowe) oraz linie przyczyniające się do ograniczenia konkurencyjności danej lokalizacji (w szczególności odcinek linii kolejowej nr 41 Gołdap – Olecko oraz odcinek linii kolejowej nr 223 na odcinku Czerwonka – Ełk z dopuszczalnymi prędkościami dla pociągów towarowych w przedziale 20 do 50 km/h⁷¹). W tej grupie dominują linie jednotorowe (np. nr 38 Ełk – Bartoszyce, nr 41 Ełk – Olecko – Gołdap, nr 216 Działdowo – Olsztyn Główny, nr 219 Olsztyn Główny – Ełk, nr 221 Braniewo – Gutkowo oraz 254 Tropy – Braniewo). Należy podkreślić, iż praktycznie wszystkie obecnie eksploatowane linie kolejowe na terenie województwa warmińsko-mazurskiego posiadają klasę nośności C3 (dopuszczalny nacisk na oś do 20 ton).

Odległość analizowanych powiatów od najbliższej stacji kolejowej zlokalizowanej w transeuropejskim korytarzu transportowym (linia kolejowa nr 9 Gdańsk – Warszawa) jest bardzo zróżnicowana i wynosi od 28,9 km (Elbląg – Malbork) poprzez 83 kilometry dla Olsztyna (Olsztyn – Iława oraz Braniewo – Malbork przez Bogaczewo) do 222 km dla Ełku (Ełk – Iława) oraz blisko 284 km w przypadku Gołdapi (Gołdap – Iława).

Jednym z kluczowych czynników atrakcyjności dla lokalizacji suchego portu jest jej odległość od znaczącego portu morskiego. Dla potrzeb niniejszej analizy wybrano port morski w Gdańsku, który dzięki powstaniu terminalu DCT (Deepwater Container Terminal) staje się bałtyckim hub'em kontenerowym, zdolnym do konkurowania w pewnych kategoriach ładunków nawet z portem w Hamburgu. Świadczy o tym również regularny serwis operatora kontenerowego Maersk, obsługiwany największymi kontenerowcami wpływającymi na Morze Bałtyckie.

⁷¹ Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2011/2012. PKP PLK S.A., Warszawa 2011.



Poniższe rysunki przedstawiają wizualizację wyznaczonych tras hipotetycznych pociągów towarowych.

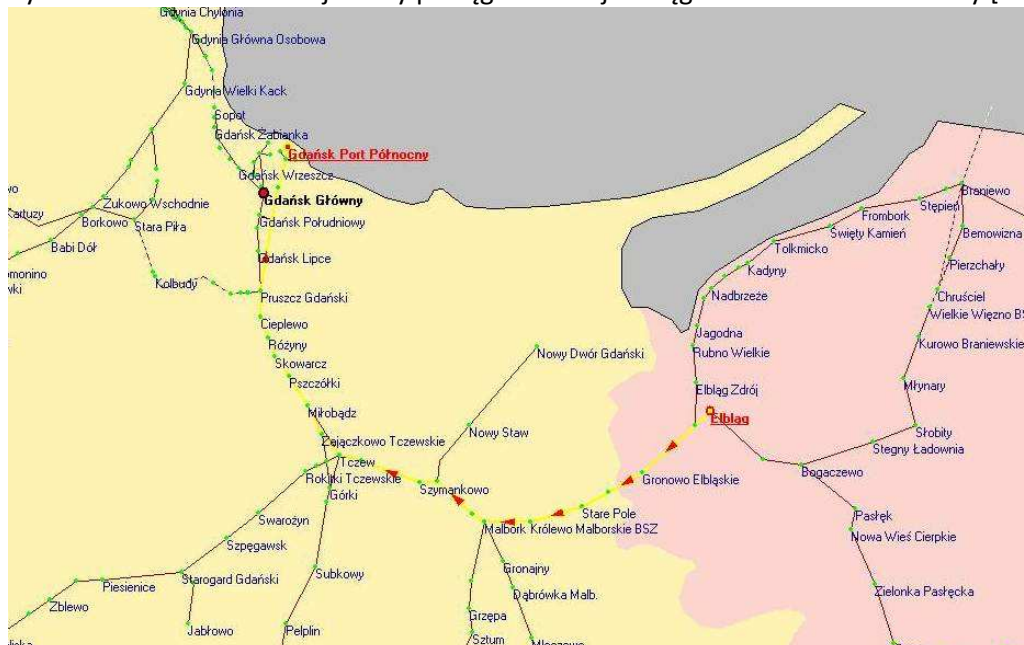
Rysunek 17. Wizualizacja trasy pociągu w relacji Braniewo – Gdańsk Port Północny [l=135,9 km].



Zródło: opracowanie własne na podstawie programu Kalkulacja 2012, PKP PLK S.A., Warszawa 2011.

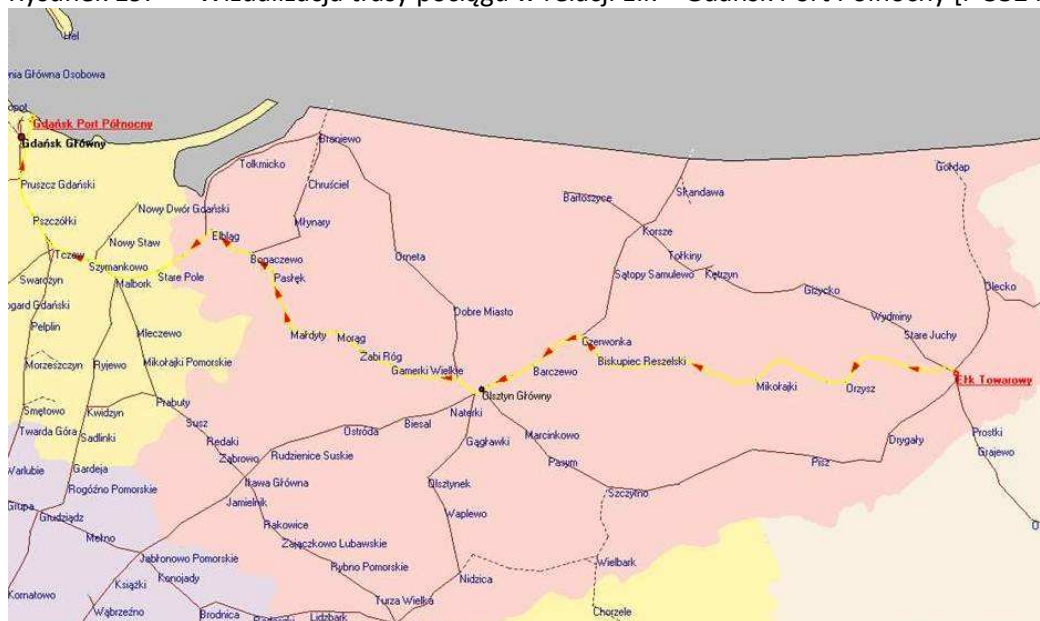


Rysunek 18. Wizualizacja trasy pociągu w relacji Elbląg – Gdańsk Port Północny [l=178,7 km].



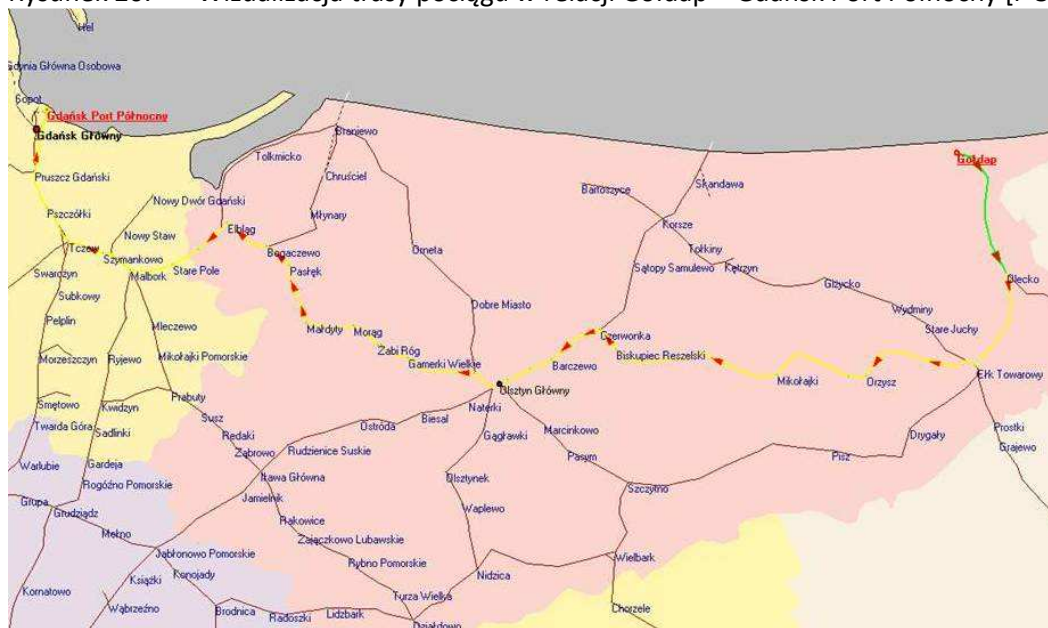
Źródło: opracowanie własne na podstawie programu Kalkulacja 2012, PKP PLK S.A., Warszawa 2011.

Rysunek 19. Wizualizacja trasy pociągu w relacji Elk – Gdańsk Port Północny [l=332 km].



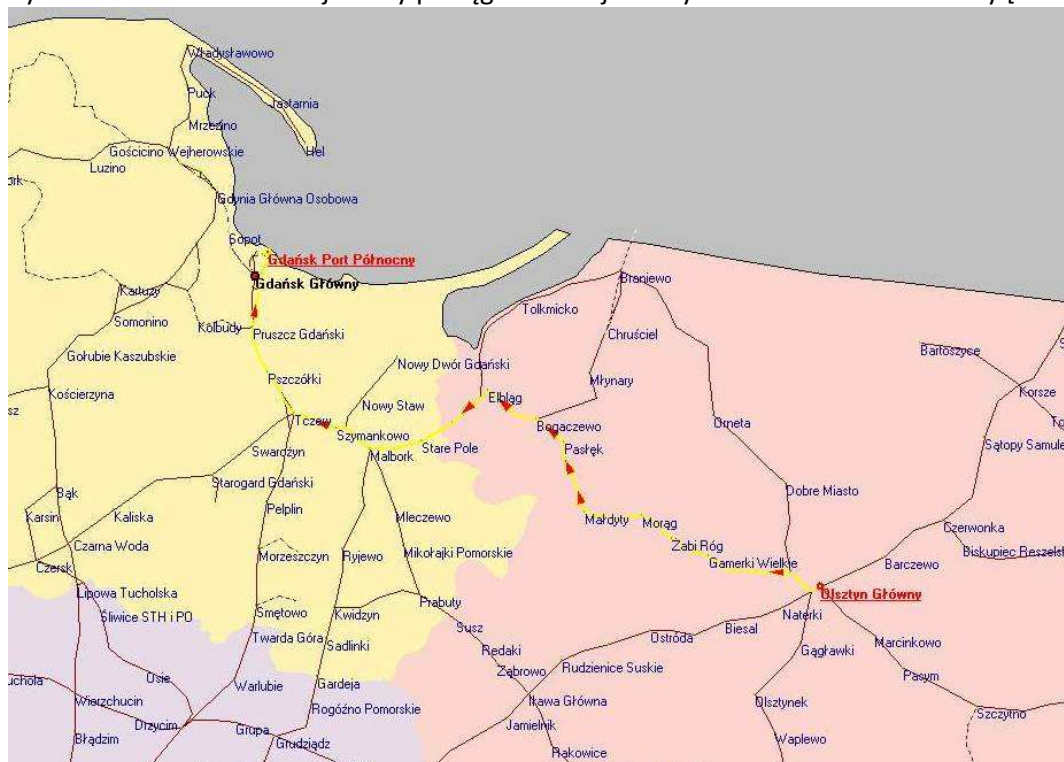
Źródło: opracowanie własne na podstawie programu Kalkulacja 2012, PKP PLK S.A., Warszawa 2011.

Rysunek 20. Wizualizacja trasy pociągu w relacji Gołdap – Gdańsk Port Północny [l=393,9 km].



Źródło: opracowanie własne na podstawie programu Kalkulacja 2012, PKP PLK S.A., Warszawa 2011.

Rysunek 21. Wizualizacja trasy pociągu w relacji Olsztyn – Gdańsk Port Północny [l=81,2 km]



Źródło: opracowanie własne na podstawie programu Kalkulacja 2012, PKP PLK S.A., Warszawa 2011.



Uwzględniając postulat dostępności suchego portu dla transportu drogowego, w grupie kryteriów terenowych oceniono odległość danego powiatu od najbliższego węzła autostradowego lub drogi ekspresowej. We wszystkich przypadkach były to węzły zlokalizowane na autostradzie A1. Najkorzystniej pod tym względem wypada Elbląg (55 km do węzła Swaróżyn), następnie Braniewo (99 km do tego samego węzła), Olsztyn (148 km do węzła Nowe Marzy), Gołdap (298 km do węzła Swaróżyn) oraz Ełk (301 do węzła Nowe Marzy).

Tabela 56. Częstkowe kryteria terenowe dla analizowanych powiatów.

Stan techniczny linii kolejowych na odcinku dana lokalizacja - port morski w Gdańsku			
powiat	waga	wartość	iloczyn
Braniewo	0,4	6	2,4
Elbląg	0,4	10	4
Ełk	0,4	5	2
Gołdap	0,4	3	1,2
Olsztyn	0,4	8	3,2
Odległość do najbliższej stacji kolejowej zlokalizowanej w korytarzu sieci TEN-T			
powiat	waga	wartość	iloczyn
Braniewo	0,25	6	1,5
Elbląg	0,25	10	2,5
Ełk	0,25	2	0,5
Gołdap	0,25	1	0,25
Olsztyn	0,25	6	1,5
Odległość od portu morskiego Gdańsk transportem kolejowym			
powiat	waga	wartość	iloczyn
Braniewo	0,2	8	1,6
Elbląg	0,2	10	2
Ełk	0,2	3	0,6
Gołdap	0,2	2	0,4
Olsztyn	0,2	7	1,4
Odległość od najbliższego węzła drogowego autostrady lub drogi ekspresowej			
powiat	waga	wartość	iloczyn
Braniewo	0,15	8	1,2
Elbląg	0,15	10	1,5
Ełk	0,15	1	0,15
Gołdap	0,15	1	0,15
Olsztyn	0,15	10	1,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie analizy wielokryterialnej.



Tabela 57. Kryteria terenowe, suma iloczynów.

KRYTERIA TERENOWE	SUMA ILOCZYNÓW
Braniewo	6,7
Elbląg	10
Ełk	3,25
Gołdap	2
Olsztyn	7,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie analizy wielokryterialnej.

2.4.4.2. Kryteria komunikacyjne i logistyczne

Lokalizacja kolejowych przejść granicznych stanowi jedno z kryteriów cząstkowych poddanych analizie w tej części opracowania. Rysunek 22 przedstawia lokalizację kolejowych przejść granicznych na granicy wschodniej Polski.

Należy podkreślić, iż przejście Głomno-Bagrationski przeznaczone jest do obsługi jedynie pociągów towarowych, podobnie jak Skandawa – Żeleznodorożnyj, które jednak nie jest przystosowane do obsługi ładunków wymagających kontroli fitosanitarnej. Zaletą przejścia Braniewo-Mamonowo jest możliwość obsługi pociągów o normalnym jak i szerszym rozstawie osi.

Kolejowe przejścia graniczne z Federacją Rosyjską w roku 2010 przekroczyło ok. 1800 pociągów. W strukturze przewozów kolejowych między Polską a Federacją Rosyjską zdecydowanie dominuje import, w strukturze przewożonych ładunków dominuje węgiel kamienny⁷², którego masa w imporcie obsługiwanym transportem kolejowym wzrosła w okresie 2007-2010 o 62,5%⁷³. Znikomy udział mają ładunki drobnicowe.

⁷² P. Bedyński: Przewozy ładunków w komunikacji międzynarodowej. „Rynek Kolejowy” 2011 nr 5, s. 31-32.

⁷³ P. Bedyński: Struktura przewozów węgla transportem kolejowym. „Rynek Kolejowy” 2011 nr 3, s. 59.



Rysunek 22. Kolejowe przejścia graniczne na wschodniej granicy Polski.



Źródło: opracowanie własne PROTRANS Marcin Wołek na podstawie danych Straży Granicznej, 10.2011.

Najkorzystniejszą lokalizacją pod tym względem jest Braniewo, zlokalizowane w bezpośredniej bliskości kolejowego przejścia granicznego. Z tego samego przejścia granicznego mogłyby korzystać hipotetyczny suchy port zlokalizowany w Elblągu (odległość ok. 61 km). Wysokie oceny w ramach tego kryterium zyskał również Olsztyn, który mimo większej odległości do najbliższego kolejowego przejścia w Skandawie (ok. 90 km) charakteryzuje się podobną odległością do przejścia w Braniewie (ok. 101 km). Najbliższym przejściem kolejowym dla Ełku i Gołdapi jest Skandawa (odpowiednio ok. 120 km i 181 km).

Pochodną atrakcyjności lokalizacyjnej i potencjału rynku TSL (Transport-Spedycja-Logistyka) jest natężenie ruchu pojazdów ciężarowych. W analizie uwzględniono średniodobowe natężenie ruchu na drogach krajowych stycznych do omawianych lokalizacji. Największe natężenie ruchu w roku 2010 cechowało odcinek drogi krajowej nr 7 - węzeł Elbląg Wschód – Pasłęk (4816 pojazdów dostawczych, ciężarowych i ciężarowych z przyczepą w obu kierunkach⁷⁴). Odcinkiem o zbliżonym poziomie natężenia pojazdów dostawczych i ciężarowych był również węzeł Raczki – węzeł Elbląg Wschód (DK nr 7), w którym odnotowano w dobie 4581 pojazdów tej kategorii⁷⁵.

⁷⁴ Generalny Pomiar Ruchu 2010. Drogi Krajowe. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2011.

⁷⁵ Generalny Pomiar Ruchu 2010. Drogi Krajowe. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2011.



Wysokie dobowe wartości natężenia ruchu drogowego dla kategorii pojazdów dostawczych i ciężarowych zarejestrowano również w Ełku na drodze krajowej nr 65. Wyniosły one w 2010 roku 2530 pojazdów dostawczych i ciężarowych w obu kierunkach⁷⁶.

Zbliżone wartości odnotowano również dla odcinka drogi krajowej nr 16 Gietrzwałd – Olsztyn (2200 pojazdów), Olsztyn – węzeł Barczewo (DK 16, 2020 pojazdów dostawczych i ciężarowych) oraz drogi krajowej nr 51 na odcinku Olsztyn – Stawiguda (2019 pojazdów dostawczych i ciężarowych)⁷⁷. Znacznie niższe wartości odnotowano dla Braniewa (droga krajowa nr 54, 1185 pojazdów) oraz Gołdapi (droga krajowa nr 65, 472 pojazdy dostawcze i ciężarowe na dobę w obu kierunkach)⁷⁸.

Kolejnym kryterium cząstkowym było natężenie towarowego ruchu kolejowego na liniach stycznych do analizowanych lokalizacji. Pod uwagę brano nie tylko samą wartość (dane pozyskane od PKP PLK S.A. za rok 2010), ale również jego strukturę, przede wszystkim udział pociągów ekspresowych i intermodalnych (TEC i TXC w terminologii PKP PLK S.A.). Ruch tego rodzaju pociągów towarowych w roku 2010 odnotowano jedynie na odcinku linii kolejowej nr 353 Iława Główna – Olsztyn, który zresztą na terenie województwa warmińsko-mazurskiego cechuje się największą liczbą pociągów towarowych ogółem, podobnie jak odcinek linii kolejowej nr 204 Malbork – Elbląg. Niższe natężenie ruchu było na tej linii na odcinku Kurowo Braniewskie – Braniewo, natomiast na uwagę zasługuje fakt, iż w roku 2010, na odcinek Braniewo – Granica Państwa wjechało ponad 1000 pociągów towarowych⁷⁹. Na linii nr 38 odnotowano średniodobowy ruch pociągów na poziomie ok. 5,5 w obu kierunkach. Ruch towarowy nie był prowadzony na linii kolejowej nr 41 Gołdap – Olecko.

Z punktu widzenia potencjalnych lokalizacji na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, najkorzystniej zlokalizowane lądowe terminale intermodalne to terminal w Mławie, będący w gestii PKP CARGO S.A. (kolej-droga) oraz terminale zlokalizowane na terenie Warszawskiego Węzła Kolejowego, m.in. ze względu na perspektywę wzrostu przewozów w oparciu o projekt Rail Baltica, której prawdopodobny przebieg przez Ełk stworzy szansę na aktywizację znacznej części obszaru województwa warmińsko-mazurskiego. Są nimi:

- terminal kontenerowy należący do Spedcont - Warszawa Główna Towarowa (kolej – droga);
- terminal należący do Cargosped sp. z o.o. - Warszawa Praga (kolej – droga);

⁷⁶ Generalny Pomiar Ruchu 2010. Drogi Krajowe. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2011.

⁷⁷ Generalny Pomiar Ruchu 2010. Drogi Krajowe. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2011.

⁷⁸ Generalny Pomiar Ruchu 2010. Drogi Krajowe. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2011.

⁷⁹ Dane źródłowe PKP PLK S.A. pozyskane specjalnie na potrzeby niniejszego opracowania przez firmę EU-Consult, Gdańsk – Warszawa, wrzesień-październik 2011.



- terminal w Pruszków, którego właścicielem jest Polzug Intermodal sp. z o.o.⁸⁰ (kolej – droga).

Ich charakterystyki zostały przedstawione w tabeli 58. Należy również wspomnieć o terminalu w Braniewie, który od roku 2010 funkcjonuje w strukturze firmy Cargosped. Umożliwia on obsługę pociągów korzystających zarówno z infrastruktury normalno- jak i szerokotorowej. Dedykowany jest on przede wszystkim do obsługi ładunków masowych (węgiel, koks, nawozy, zboże, sadza, itp.).

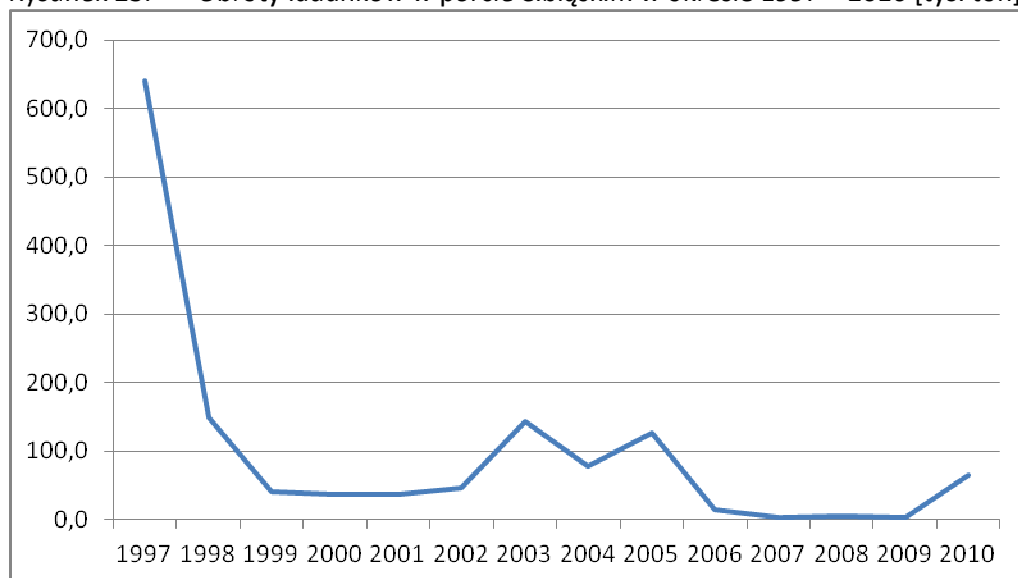
Potencjał węzła intermodalnego posiada również Port Elbląg, który jest największym polskim portem Zalewu Wiślanego. Położony jest nad rzeką Elbląg, w odległości 6 km od jej ujścia do Zalewu Wiślanego. Zajmuje powierzchnię 470 ha. Długość nabrzeży portowych wynosi 2,5 km (w tym 0,3 km pasażerskich). Głębokość toru wodnego wynosi 2,5 m (w ekstremalnych przypadkach 1,8 m). W ostatnich latach zbudowano terminal towarowy i pasażerski, który może obsługiwać promy pasażersko-samochodowe, towarowe oraz barki i statki do 3 tys. ton nośności. Port posiada 5 basenów portowych i 5 przystani jachtowych, wyposażony jest w bocznicę kolejową, suwnicę o udźwigu 150 ton, elewator zbożowy o pojemności 14 tys. m³, obrotnicę dla statków o długości 120 m. W bezpośrednim otoczeniu portu znajduje się stocznia remontowa. W Porcie lub jego bezpośredniej bliskości funkcjonują placówki niezbędne w obsłudze ruchu pasażerskiego i towarowego (Straż Graniczna, Urząd Celny, Kapitanat Portu, Zarząd Portu Morskiego), co jest dodatkowym atutem dla kompleksowej działalności charakterystycznej dla „suchego portu”.

Ograniczenia wprowadzone przez stronę rosyjską spowodowały bardzo duży spadek przeładunków, zilustrowany na poniższym rysunku. Brak możliwości swobodnej żeglugi przez granicę polsko-rosyjską na Zalewie Wiślanym (oraz niepewność wynikająca z uwarunkowań politycznych) oraz brak alternatywnego połączenia z Bałtykiem są przyczyną niskiego stopnia wykorzystania potencjału portowego w Elblągu. Kompleks portowy ma jednak duży potencjał w kontekście „suchego portu” zlokalizowanego w tym mieście.

⁸⁰ POLZUG Intermodal GmbH jest wspólnym przedsiębiorstwem DB Mobility Logistics AG, HHLA Intermodal GmbH i PKP Cargo S.A.



Rysunek 23. Obroty ładunków w porcie elbląskim w okresie 1997 – 2010 [tys. ton].



Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://port.elblag.pl>, data pobrania wrzesień 2011.

Na rosnący wolumen przeładunków w roku 2010 złożyły się węgiel (37%), materiały budowlane (27%), konstrukcje stalowe (21%) oraz zboże (14%).

Tabela 58. Podstawowe charakterystyki lądowych terminali zlokalizowanych w sąsiedztwie województwa warmińsko-mazurskiego.

Terminal	Pow. Terminalu [ha]	Możliwość składowania kontenerów [TEU]	Tory kolejowe	Rodzaj	Operator
W-wa Gł. Towarowa	1,86	1000	2	Kolej - droga	Spedcont
Warszawa Praga	2,4	1200	1	Kolej-droga	Cargosped
Pruszków	3,3	b.d.	3	Kolej - droga	Polzug Intermodal
Mława	2,5	2000	2	Kolej - droga	Cargosped

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych przedsiębiorstw Spedcont, Cargosped, Polzug International, stan na 16.10.2011.

W projekcie Strategii Rozwoju Transportu do roku 2030 przedstawiono przewidywalną lokalizację tzw. platform multimodalnych⁸¹. Są to najważniejsze węzły transportowe,

⁸¹ Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 roku z perspektywą do 2030 (projekt z kwietnia 2011). Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2011, s. 98.

wyposażone w co najmniej jeden wyspecjalizowany, wielofunkcyjny, dostępny dla wszystkich operatorów terminal świadczący usługi przeładunku i magazynowania towarów transportowanych różnymi środkami transportu, realizujący jednocześnie przesunięcie międzygałęziowe i tym samym stanowiący integralny element łańcucha logistycznego. Infrastruktura multimodalnych platform logistycznych najczęściej integruje ze sobą porty morskie z transportem lądowym, spełniając funkcję logistyczno – dystrybucyjną. Nowe wytyczne UE w sprawie Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) z 13 2011 roku definiują multimodalne platformy logistyczne jako komponenty tej sieci odnośnie węzłów i/lub terminali o wolumenie przeładunku przekraczającym 1% masy ogólnokrajowego przeładunku towarów, zlokalizowane, w miarę możliwości, na obszarze wszystkich regionów NUTS 2⁸². Strategia Rozwoju Transportu wskazuje zresztą na konieczność rozwoju infrastruktury transportu intermodalnego i potrzebę stworzenia centrów logistycznych przy wszystkich dużych aglomeracjach miejskich.

W nawiązaniu do rys. 24, platforma multimodalna na terenie województwa warmińsko-mazurskiego miałaby być stworzona w oparciu o układ Elbląg-Braniewo. Jego podstawowymi elementami byłyby port w Elblągu oraz przejście graniczne i terminal przeładunkowy w Braniewie.

Rysunek 24. Przewidywalna lokalizacja tzw. platform multimodalnych w Polsce.



Źródło: Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 roku z perspektywą do 2030 (projekt z kwietnia 2011). Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2011, s. 98.

⁸² Słownik Pojęć Transportowych Strategii Rozwoju Transportu. Załącznik Nr 3 do Strategii Rozwoju Transportu. Ministerstwo Infrastruktury, marzec 2011, s. 12-13.



Tabela 59 podsumowuje w syntetyczny sposób ocenę znaczenia i wartości kryteriów komunikacyjno-logistycznych.

Tabela 59. Częstkowe kryteria komunikacyjno-logistyczne dla analizowanych powiatów.

Odległość od najbliższego kolejowego towarowego przejścia granicznego			
Powiat	Waga	Wartość	Iloczyn
Braniewo	0,2	10	2
Elbląg	0,2	7	1,4
Ełk	0,2	4	0,8
Gołdap	0,2	2	0,4
Olsztyn	0,2	7	1,4
Praca eksploatacyjna na krajowej sieci drogowej w 2010 roku, stycznej do lokalizacji			
Powiat	Waga	Wartość	Iloczyn
Braniewo	0,2	4	0,8
Elbląg	0,2	10	2
Ełk	0,2	7	1,4
Gołdap	0,2	1	0,2
Olsztyn	0,2	7	1,4
Praca eksploatacyjna na stycznych do lokalizacji odcinkach linii kolejowych			
Powiat	Waga	Wartość	Iloczyn
Braniewo	0,35	7	2,45
Elbląg	0,35	9	3,15
Ełk	0,35	4	1,4
Gołdap	0,35	0	0
Olsztyn	0,35	10	3,5
Bliskość centrów logistycznych, portów morskich i śródlądowych oraz intermodalnych terminali przeładunkowych			
Powiat	Waga	Wartość	iloczyn
Braniewo	0,25	8	2
Elbląg	0,25	8	2
Ełk	0,25	3	0,75
Gołdap	0,25	2	0,5
Olsztyn	0,25	7	1,75

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej.



Tabela 60. Kryteria komunikacyjno-logistyczne, suma iloczynów.

KRYTERIA KOMUNIKACYJNO-LOGISTYCZNE	SUMA ILOCZYNÓW
Braniewo	7,25
Elbląg	8,55
Ełk	4,35
Gołdap	1,1
Olsztyn	7,85

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej.

2.4.4.3. Kryteria ekonomiczno-biznesowe

We wszystkich kryteriach cząstkowych dominuje Olsztyn, który jest najsilniejszym ośrodkiem gospodarczym i społecznym województwa warmińsko-mazurskiego. Wartość eksportu z powiatu grodzkiego Olsztyn sięgnęła w 2010 roku 7,4 mld PLN, na co złożyła się przede wszystkim działalność firmy Michelin i jej kooperantów. Wartość eksportu kolejnego powiatu, miasta Elbląg osiągnęła wartość ok. 1,7 mld PLN. Należy podkreślić, że wartość eksportu Olsztyna była niemal stukrotnie wyższa od wartości eksportu powiatu braniewskiego.

Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku wartości importu do danego powiatu. Import powiatu grodzkiego Olsztyn w roku 2010 wyniósł ok. 2,9 mld PLN, podczas gdy Ełku i Elbląga po ok. 0,49 mld PLN⁸³. Liczba przedsiębiorstw również najwyższa jest w Olsztynie (21985 w roku 2010), następnie w Elblągu (12793 firm) oraz w powiecie ełckim (6482 podmioty).

Bardzo wysokie zróżnicowanie w układzie powiatów wykazuje stopa bezrobocia, która w końcu września 2011 roku najniższa była w Olsztynie (zaledwie 6,5%) i Elblągu (15,8%). Pozostałe powiaty cechował wysoki poziom bezrobocia, który wynosił 22,1% w powiecie gołdapskim, 23,1% w powiecie ełckim oraz aż 29% w powiecie braniewskim⁸⁴.

Tabela 61. Częstkowe kryteria ekonomiczno-biznesowe dla analizowanych powiatów.

Wartość eksportu z danego powiatu			
Powiat	Waga	Wartość	Iloczyn
Braniewo	0,3	1	0,3
Elbląg	0,3	6	1,8
Ełk	0,3	3	0,9
Gołdap	0,3	5	1,5

⁸³ Analiza mezo i makroekonomiczna realizowana na potrzeby niniejszego opracowania. EU-Consult, Gdańsk, 10.2011.

⁸⁴ Oficjalna strona Głównego Urzędu Statystycznego, stat.gov.pl, data pobrania 30.10.2011



Olsztyn	0,3	10	3
Wartość importu z danego powiatu			
Powiat	Waga	Wartość	Iloczyn
Braniewo	0,3	2	0,6
Elbląg	0,3	5	1,5
Ełk	0,3	7	2,1
Gołdap	0,3	2	0,6
Olsztyn	0,3	10	3
Przedsiębiorstwa zarejestrowane na terenie powiatu			
Powiat	Waga	Wartość	Iloczyn
Braniewo	0,25	5	1,25
Elbląg	0,25	8	2
Ełk	0,25	6	1,5
Gołdap	0,25	6	1,5
Olsztyn	0,25	10	2,5
Stopa bezrobocia			
Powiat	Waga	Wartość	Iloczyn
Braniewo	0,15	1	0,15
Elbląg	0,15	6	0,9
Ełk	0,15	3	0,45
Gołdap	0,15	3	0,45
Olsztyn	0,15	10	1,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej.

Tabela 62. Kryteria ekonomiczno-biznesowe, suma iloczynów.

KRYTERIA EKONOMICZNO-BIZNESOWE	SUMA ILOCZYNÓW
Braniewo	2,3
Elbląg	6,2
Ełk	4,95
Gołdap	4,05
Olsztyn	10

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej.

2.4.4.4. Kryteria ekologiczne

Jest to grupa kryteriów, która ma istotne znaczenie dla lokalizacji przedsięwzięć terenochłonnych o znacznym oddziaływaniu na środowisko. Do powiatów o znacznym udziale obszarów Natura 2000 zaliczyć należy powiat gołdapski (szczególnie Specjalne Obszary Ochrony Puszcza Romincka, Ostoja Borecka czy Niecka Skalska) i powiat braniewski (szczególnie Specjalne Obszary Ochrony Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana, Bieńkowo czy rzeka Pasłęka).



Lesistość powiatów jest dość zróżnicowana⁸⁵ i wynosi od 17,8% dla powiatu ziemskiego elbląskiego, aż po 35,6% dla powiatu ziemskiego olsztyńskiego⁸⁶.

Tabela 63. Częstkowe kryteria ekologiczne dla analizowanych powiatów.

Bliskość obszarów NATURA 2000			
Powiat	Waga	Wartość	Iloczyn
Braniewo	0,8	3	2,4
Elbląg	0,8	5	4
Ełk	0,8	4	3,2
Gołdap	0,8	2	1,6
Olsztyn	0,8	8	6,4
Lesistość powiatu			
Powiat	Waga	Wartość	Iloczyn
Braniewo	0,2	7	1,4
Elbląg	0,2	10	2
Ełk	0,2	9	1,8
Gołdap	0,2	6	1,2
Olsztyn	0,2	4	0,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej.

Tabela 64. Kryteria ekologiczne.

KRYTERIA EKOLOGICZNE	SUMA ILOCZYNÓW
Braniewo	3,8
Elbląg	6
Ełk	5
Gołdap	2,8
Olsztyn	7,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej.

2.4.4.5. Kryteria techniczno-prawne

Jak już wspomniano, nie wyodrębniono tutaj kryteriów cząstkowych, w zamian za to dokonano szczegółowej analizy zapisów obowiązujących dokumentów o charakterze strategicznym, przede wszystkim strategii rozwoju miast i gmin oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Wyniki oceny eksperckiej zostały przedstawione w tabeli 63.

Najwyższa ocena Elbląga w tej dziedzinie bierze się z faktu istnienia dwóch alternatywnych względem siebie lokalizacji dla potencjalnych funkcji logistyczno-składowych. Na rys. 25

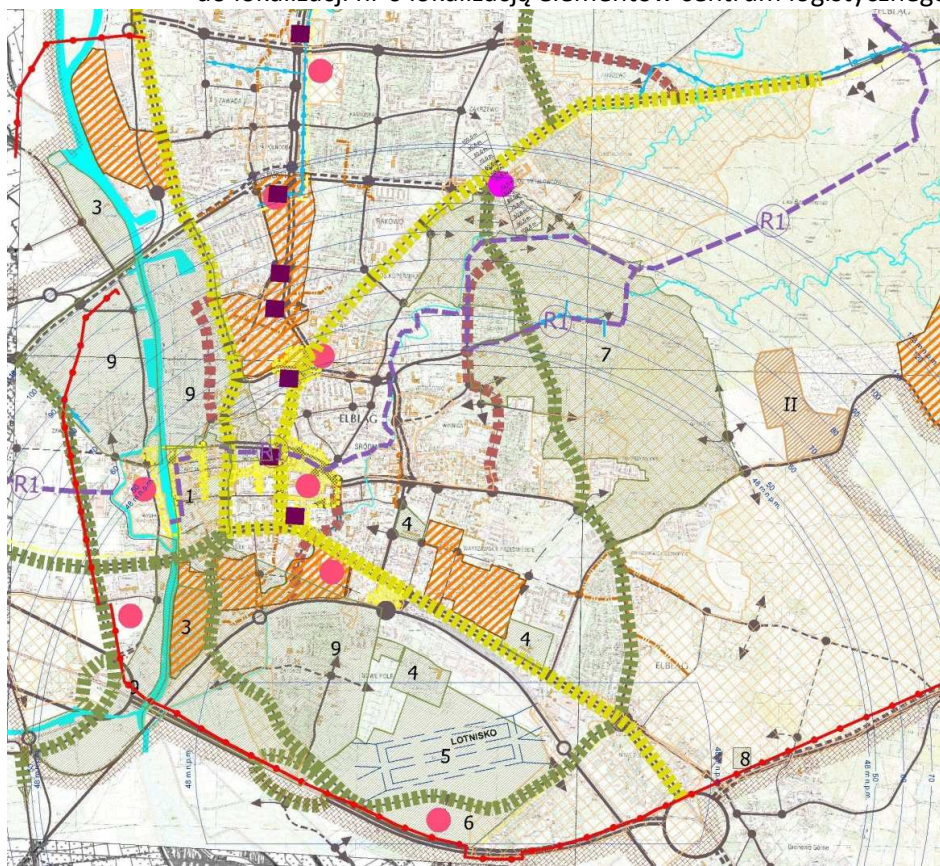
⁸⁵ Dla potrzeb niniejszej analizy przyjęto, że zamiast wskaźników lesistości miast Elbląga i Olsztyna podano odpowiednie wskaźniki dla powiatów ziemskich elbląskiego oraz olsztyńskiego.

⁸⁶ Rocznik Statystyczny Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2011



zostały one zaznaczone jako obszar nr 6 w sąsiedztwie lotniska i szkoły wyższej („regionalne centrum logistyczne”) oraz jako obszar nr 3 obejmujący kompleks terenów okołoportowych („strefa portowo-przemysłowa z alternatywą w stosunku do lokalizacji nr 6 lokalizacją elementów centrum logistycznego”⁸⁷). Lokalizacja centrum logistycznego znajduje swe uzasadnienie w zapisach Studium, które kładą nacisk na kształtowanie funkcji portowych wspartych funkcjonowaniem multimodalnego centrum logistycznego⁸⁸. Dla lokalizacji nowych miejsc pracy w przemyśle i usługach logistyczno – magazynowych preferowanymi obszarami będą rejon portu oraz obszar tworzącego się Parku Technologicznego Modrzewina Południe. Znaczący rozwój funkcji portowych, składowych i logistycznych będzie możliwy na terenie gminy Elbląg po zawarciu stosownego porozumienia. Obie rozpatrywane w Studium lokalizacje tworzą podstawy pod rozwój funkcji multimodalnych, o zakresie szerszym niż tylko kolej-droga.

Rysunek 25. Potencjalne funkcje logistyczne dla miasta Elbląga [nr 6 – Regionalne Centrum Logistyczne, nr 3 strefa portowo-przemysłowa z alternatywą w stosunku do lokalizacji nr 6 lokalizacją elementów centrum logistycznego].



Zródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Elbląga, zał. 5a, Rada Miasta Elbląga 2010,

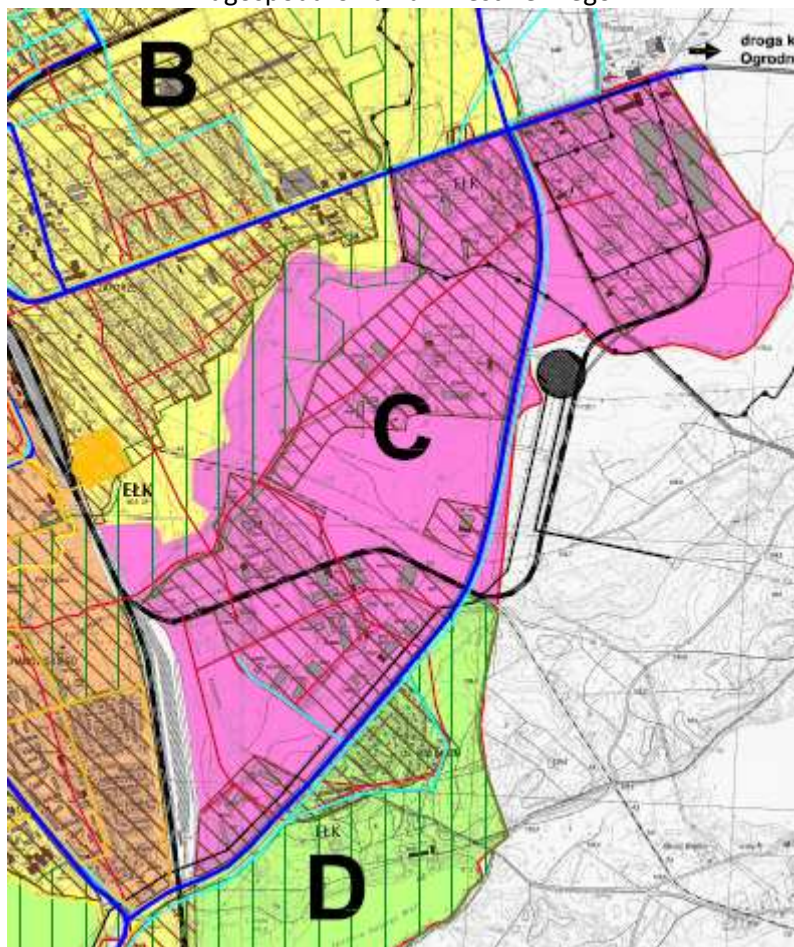
⁸⁷ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Elbląga, Rada Miasta Elbląga 2010.

⁸⁸ Tamże, „[...] dla lokalizacji nowych miejsc pracy w przemyśle i usługach logistyczno – magazynowych preferowanymi obszarami będą rejon portu oraz obszar tworzącego się Parku Technologicznego Modrzewina Południe. Znaczący rozwój funkcji portowych, składowych i logistycznych będzie możliwy na terenie gminy Elbląg po zawarciu stosownego porozumienia.



Na terenie miasta Ełk, Studium wyznacza strefę ekonomiczną, która na rys. 26 została zaznaczona jako „strefa C”, której podstawowymi funkcjami są przemysł, handel oraz usługi. Istotnym celem operacyjnym dla strefy ekonomicznej jest „kompleksowe tworzenie centrum przemysłowego o znaczeniu ponadlokalnym⁸⁹”. Zaletą strefy ekonomicznej jest jej wysoka dostępność dla transportu kolejowego. Ten fakt może zyskać na znaczeniu, w sytuacji gdy oficjalnie zostanie potwierdzony najbardziej prawdopodobny przebieg linii kolejowej Rail Baltica.

Rysunek 26. Strefa ekonomiczna („C”) Ełku wg Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.



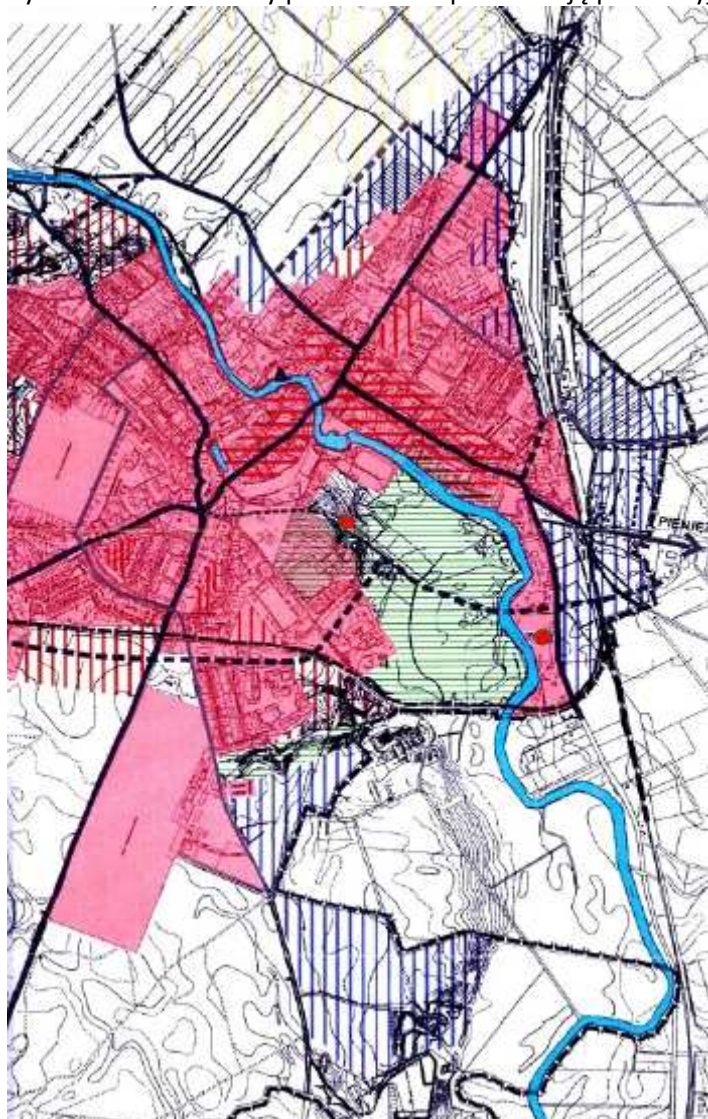
Źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Ełku, Rada Miasta Ełku 2010.

Cechą charakterystyczną potencjalnych terenów przewidzianych pod funkcję produkcyjno-usługowo-składową w Braniewie (na rys. 27 zaznaczone są one pionowym fioletowym szrafem), jest lokalizacja zewnętrzna w stosunku do pozostałych struktur funkcjonalnych miasta, są one jednak dość dobrze wpisane w jego układ transportowy.

⁸⁹ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Ełku. Kierunki i Polityka Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Ełku, Rada Miasta Ełku 2010, s. 20.



Rysunek 27. Tereny przewidziane pod funkcję produkcyjno-usługowo-składową w Braniewie.

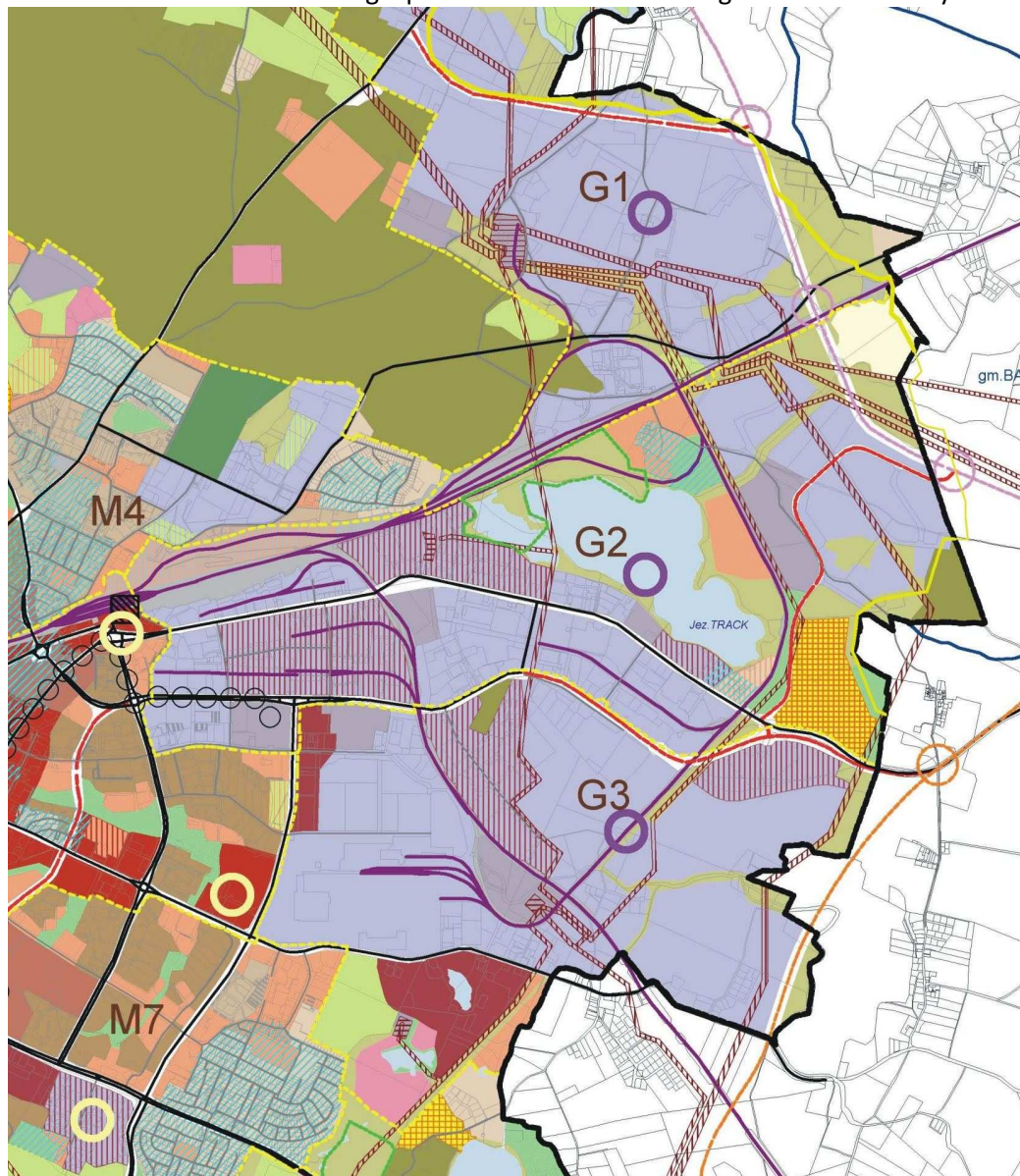


Zródło: Ocena aktualności Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Braniewa oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Załącznik nr 1 do Uchwały Rady Miasta Braniewa z dnia 25.10.2006, Urząd Miasta Braniewa 2006.

W przypadku Olsztyna na terenie miasta Studium przewiduje dwie strefy dla lokalizacji funkcji składowo-magazynowych. Pierwszą z nich, oznaczoną na rys. 28 jako „G2”, stanowi obszar zawarty między ulicami Kołobrzeską i Towarową, a terenami zamkniętymi dworca PKP i linią kolejową Olsztyn – Biskupiec. Strefa „G3” obejmuje tereny położone na wschód od ulicy W. Leonharda i rozciągające się wzdłuż ulic Towarowej i al. Marsz. J. Piłsudskiego. Ich wschodnią granicę stanowi granica administracyjna miasta Olsztyn. Studium przewiduje dla niej funkcje usług, przemysłu i składów, choć przyznano

preferencje dla rozwoju aktywności przemysłowo – produkcyjnej w zakresie technik i technologii innowacyjnych⁹⁰.

Rysunek 28. Strefy usługowo-gospodarcze wyznaczone przez Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla miasta Olsztyna.



Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Olsztyna. Studium Olsztyna, Kierunki. Rada Miasta Olsztyna 2010.

⁹⁰ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Olsztyna. Studium Olsztyna, Kierunki. Rada Miasta Olsztyna, Olsztyn 2010, s. 70.

Tabela 65. Kryterium terenowo-prawne.

KRYTERIA EKOLOGICZNE	WARTOŚĆ
Braniewo	7
Elbląg	10
Ełk	7
Gołdap	4
Olsztyn	6

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej.

2.4.4.6. Kryterium opinia JST

Wyniki badań przeprowadzonych wśród przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego nie upoważniają do różnicowania poszczególnych powiatów pod względem tego kryterium. Każdy z Respondentów podkreślał znaczenie takiego przedsięwzięcia dla aktywizacji gospodarczej danej jednostki samorządu terytorialnego. W związku z tym, każdej z lokalizacji w ramach tego kryterium przyznano po osiem punktów.

Wśród przedstawicieli krajowych urzędów publicznych oraz kolejowych przedsiębiorstw przewozowych (Ministerstwo Infrastruktury, CTL, PKP CARGO S.A., PCC, Izba Celna) najczęściej wskazywano Braniewo.

Tabela 66. Kryteria opinia JST [na podstawie wyników przeprowadzonych badań].

POWIAT	OPINIA JST
Braniewo	8
Elbląg	8
Ełk	8
Gołdap	8
Olsztyn	8

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań przeprowadzonych przez EU-Consult, wrzesień-październik 2011.

2.4.5. Ocena zbiorcza

Dokonując typowania lokalizacji, w których powinny powstać terminale transportu intermodalnego (za taki może być uznawany suchy port), należy brać pod uwagę⁹¹:

- istniejące i przyszłe ciągi komunikacyjne, w których przepływają duże potoki ładunków nadające się do konteneryzacji;

⁹¹ H. Zielaskiewicz, A. Górnikiewicz: Wpływ rozwoju punktowej infrastruktury logistycznej na przewozy kolejowe. „Logistyka” 2010 nr 6 (grudzień), s. 33.



- skupiska przemysłowe generujące znaczne ilości towarów wysoko przetworzonych (na przykład Specjalne Strefy Ekonomiczne);
- skupiska magazynów (centrów logistycznych mono-transportowych) obsługiwanych tylko przez transport drogowy;
- duże aglomeracje miejskie, do których dowożone są towary wysoko przetworzone;
- na styku dwóch systemów transportowych (porty, styk kolei o różnej szerokości torów).

Wartości iloczynów wag i wartości w każdej z sześciu grup kryteriów zostały przedstawione w tab. 67. Należy zaznaczyć, iż hierarchia ważności kryteriów została odzwierciedlona za pomocą przypisanych wag. Zestaw wag został wstępnie opracowany na etapie sporządzania raportu metodologicznego. Zgodnie z zapisami raportu metodologicznego, możliwa była korekta wartości wag w związku z prowadzonymi badaniami i analizami. Czynniki wagowe zostały zdefiniowane na podstawie przyjętych wcześniej kryteriów.

Tabela 67. Wagi kryteriów.

Kryterium	Waga z raportu metodologicznego	Waga zaproponowana do analizy wielokryterialnej	Wartość proc.
Techniczno-prawne	4	3	21,43%
Komunikacja i logistyka	3	3	21,43%
Ekonomiczno-biznesowe	3	3	21,43%
Terenowe	2	3	21,43%
Ekologiczne	1	1	7,14%
Opinia Jednostek Samorządu Terytorialnego (JST)	1	1	7,14%

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu metodologicznego.



Tabela 68. Tabela podsumowująca wyniki analizy wielokryterialnej.

POWIAT	TEREN.	KOM.-LOGIST.	EKON. - BIZNES.	EKOLOG.	TECHN. - PRAWNE	OPINIA JST	ŚREDNIA
Braniewo	6,7	7,25	2,3	3,8	7	8	5,41
Elbląg	10	8,55	6,2	6	10	8	8,15
Ełk	3,25	4,35	4,95	5	7	8	4,91
Gołdap	2	1,1	4,05	2,8	4	8	2,79
Olsztyn	7,6	7,85	10	7,2	6	8	7,73
waga dla grupy kryteriów	21,43%	21,43%	21,43%	7,14%	21,43%	7,14%	100%
POWIAT	TEREN.	KOM.-LOGIST.	EKON. - BIZNES.	EKOLOG.	TECHN. - PRAWNE	OPINIA JST	SUMA KRYT.
Braniewo	1,44	1,55	0,49	0,27	1,50	0,57	5,82
Elbląg	2,14	1,83	1,33	0,43	2,14	0,57	8,45
Ełk	0,70	0,93	1,06	0,36	1,50	0,57	5,12
Gołdap	0,43	0,24	0,87	0,20	0,86	0,57	3,16
Olsztyn	1,63	1,68	2,14	0,51	1,29	0,57	7,83

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej.

Z powyższej tabeli wynika, że najdogodniejszymi lokalizacjami dla suchego portu w województwie warmińsko-mazurskim są Elbląg oraz Olsztyn. Elbląg jest dogodnie położony (w porównaniu do innych analizowanych w tym opracowaniu lokalizacji) względem portów morskich Trójmiasta, linii kolejowych oraz sieci drogowej znaczenia europejskiego (linia kolejowa nr 9 Trójmiasto – Warszawa oraz autostrada A1, droga ekspresowa nr 7), a także przejść granicznych z Federacją Rosyjską. Dominuje również wśród kryteriów komunikacyjno-logistycznych. Wartość kryteriów ekonomiczno-biznesowych z pewnością obniża relatywnie wysoka stopa bezrobocia.

Z kolei Olsztyn zdominował porównanie w zakresie kryteriów ekonomiczno-biznesowych ze względu na swój potencjał gospodarczy, znacznie przewyższający pozostałe jednostki samorządu terytorialnego poddane analizie. Wysoko ocenione zostały również kryteria transportowo-komunikacyjne, a w szczególności korzystna struktura kolejowego ruchu towarowego na linii 353 (Iława – Olsztyn Główny), tym bardziej, że ma ona stać się elementem sieci TEN-T w ramach tzw. „comprehensive network”.

W kontekście kryterium terenowo-prawnego, uwzględniającego analizę dokumentów strategicznych biorących pod uwagę funkcje składowo-logistyczne, najwyższą ocenę uzyskał Elbląg, w którego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zaproponowano aż dwie lokalizacje, z których jedna obejmuje przestrzeń okołoportową portu morskiego.



W świetle przygotowywanych obecnie dokumentów rządowych (m.in. Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030) należy rozważyć walory Elbląga w powiązaniu z Braniewem, w oparciu o tzw. platformę multimodalną.

Dokonując porównania przedstawionych powiatów pod kątem możliwości lokalizacji suchego portu, trzeba mieć na uwadze, że dwa porty morskie, które w naturalny sposób mogłyby stanowić ostatnie ogniwo koncepcji suchego portu dla analizowanych lokalizacji na terenie województwa warmińsko-mazurskiego dysponują wciąż dużymi rezerwami terenu w swoim bezpośrednim zapleczu. Ta uwaga dotyczy w szczególności portu morskiego w Gdańsku (planowane powstanie Pomeranian Logistic Center w sąsiedztwie Portu Północnego oraz terminalu DCT w Gdańsku o docelowej zdolności przeładunkowej 2 mln TEU), choć również port morski w Gdyni posiada możliwości rozwoju na obszarze ok. 35 ha (docelowo ma tam powstać centrum logistyczne w sąsiedztwie dwóch funkcjonujących obecnie terminali kontenerowych, których docelowa zdolność przeładunkowa może sięgnąć 2 mln TEU⁹²). Konkurencyjną, a z pewnością bardziej dogodną lokalizacją dla suchego portu (w relacji do portów morskich Gdańska i Gdyni) jest teren będący w posiadaniu operatora logistycznego PCC Intermodal, zlokalizowany w Zajączkowie Tczewskim na terenie województwa pomorskiego na styku kilku ważnych linii kolejowych (m.in. linia kolejowa nr 9 Warszawa – Gdańsk, linia kolejowa nr 131 Chorzów Batory – Tczew oraz linia 203 Tczew – Kostrzyn o znacznie mniejszym znaczeniu, niż poprzednie). Planowane powstanie suchego portu w Zajączkowie Tczewskim ma mieć docelową zdolność przepustową na poziomie ok. 1 mln TEU⁹³.

Nie jest możliwe dokładne oszacowanie poziomu kosztów niezbędnych dla powstania suchego portu. Dla potrzeb niniejszego opracowania posłużono się analizą wybranych terminali intermodalnych budowanych w Polsce w okresie 2008-2011. Zmienną, która ulegała znacznym wahaniom był m.in. koszt zakupu gruntów. Ponadto wysoki udział kosztów stałych jest przyczyną dla której wskaźnik wartości inwestycji w przeliczeniu na zdolność przeładunkową jest znacznie niższy (a przez to bardziej korzystny) dla dużych przedsięwzięć inwestycyjnych, które są lokalizowane w miejscach o największym zapotrzebowaniu na ten rodzaj infrastruktury.

Jako przykład takiej lokalizacji można wskazać terminal w Kutnie, należący do PCC Intermodal i oddany do użytku jesienią 2011. Jego podstawowe charakterystyki zostały przedstawione w tab. 69. Dla porównania zestawiono w niej planowane parametry suchego portu w Zajączkowie Tczewskim, który, wg informacji PCC Intermodal miałby powstać

⁹² We wrześniu 2010 ZMPG S.A. i Gdynia Container Terminal S.A. (GCT) podpisały umowę o wspólnym projekcie budowy głębokowodnego stanowiska statkowego przy Nabrzeżu Bułgarskim (dł. 353 m., gł. 15 m). Inwestycja ta pozwoli na obsługiwanie statków oceanicznych o ładowności ponad 8.000 TEU. Planuje się, że nowe nabrzeże zostanie oddane do eksploatacji w połowie 2012 r. Obsługa oceanicznych statków kontenerowych jest jednak uwarunkowana dalszym pogłębieniem kanału portowego. Por. szerzej: Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk w Polsce na rok 2010. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2010, s. 51.

⁹³ Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk w Polsce na rok 2010. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2010, s. 26.



po roku 2013 na styku linii kolejowych nr 9 oraz 131⁹⁴. Określony przez zarząd PCC Intermodal wieloletni program rozwoju zakłada inwestycje na rozbudowę infrastruktury terminalowej w kwocie 300 mln PLN, z czego 170 mln PLN zostanie wydatkowane w latach 2011-2015⁹⁵. Wg raportu rocznego z 2010 spółka planowała wybudować w najbliższych latach pięć terminali intermodalnych. W 2011 oddano do użytku terminal w Kutnie, który jest najnowocześniejszym tego typu obiektem w Polsce i jednocześnie pierwszą inwestycją terminalową PCC Intermodal. Pierwszy etap inwestycji zakończony został w sierpniu 2011 we wrześniu nastąpiło oficjalne uruchomienie terminalu. Wykonawcą był Warbud S.A., a oferta z przetargu wyniosła 33,7 mln PLN⁹⁶. Ponadto planowana jest rozbudowa terminalu w Brzegu Dolnym (inwestycja w głównej części przewidziana na lata 2012 -2013), jak też budowa nowego terminalu w Sosnowcu, na bazie posiadanych gruntów o powierzchni ok. 11,3 ha.

Tabela 69. Parametry wybranych terminali intermodalnych operatora logistycznego PCC Intermodal.

Wyszczególnienie	Jednostka	KUTNO	TCZEW [planowane]
		Wartość	Wartość
powierzchnia operacyjna	m kw	80 000	500 000
roczne możliwości przeładunkowe	TEU	200 000	1 000 000
możliwości składowe	TEU	4 000	20 000
tory kolejowe	szt	4	4
łączna długość torów kolejowych	m	2 400	3 000
suwnice kolejowe	szt	2	2
reachstackery	szt	3	b.d.
przyłącza prądu	szt	76	b.d.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Prospektu Emisyjnego Spółki PCC Intermodal.

Należy podkreślić, że uzyskanie pełnych parametrów przez terminal w Kutnie zaprezentowanych w tab. 70. będzie wymagało poniesienia łącznych nakładów w wysokości ok. 75 mln PLN.

⁹⁴ „[...] Planowane oddanie w trzecim kwartale 2011 roku do użytkowania terminalu w Kutnie oraz utrzymujące się pozytywne trendy rynkowe i rosnące wolumeny przewożonych kontenerów są solidną przesłanką dalszego wzrostu Spółki zarówno na rynku krajowym, jak i międzynarodowym. Zarząd Spółki podkreśla, że nowy terminal, jaki i planowane dalsze inwestycje w kolejne terminale umożliwią Spółce zoptymalizowanie kosztów i pozwolą na zwiększenie skali prowadzonej działalności”. Por. szerzej: Półroczne Skrócone Sprawozdanie Finansowe za Pierwsze Półrocze 2011, PCC Intermodal, Gdynia 2011, s. 19.

⁹⁵ PCC Intermodal. Raport analityczny. DM TRIGON, Warszawa, wrzesień 2011.

⁹⁶ Raport Roczny PCC Intermodal za rok 2009, PCC Intermodal, Gdynia 2010, s. 82.



Tabela 70. przedstawia szacunkowe nakłady dla terminali PCC Intermodal w okresie 2011-2015.

Tabela 70. Szacunkowe nakłady na rozwój infrastruktury terminalowej PCC Intermodal w okresie 2011-2015.

Rok	Kutno	Brzeg Dolny	Sosnowiec	Pozostałe	Roczne nakłady na terminale
2011	27	4	0	5	36
2012	2	8	0	2	12
2013	10	41	0	3	54
2014	15	5	0	4	24
2015	8	4	31	6	49
suma	62	62	31	20	175

Źródło: opracowanie własne na podstawie PCC Intermodal. Raport analityczny. DM TRIGON, Warszawa, wrzesień 2011 oraz raportów rocznych Spółki.

2.5 Studium przypadku (Case Study)

Falköping dry port - Skaraborg Logistic Center

Centrum logistyczne Skaraborg założone zostało w ramach programu Unii Europejskiej suche porty, finansowanego z INTERREG IVB North Sea Region. Na lokalizację wybrano miejscowość Falköping, położoną około 120 km na północy wschód od Gothenburga. Wybór miejsca wynikał zarówno z relatywnie dobrego istniejącego połączenia komunikacyjnego z portami morskimi Szwecji, jak i wieloletniej tradycji funkcjonowania centrów logistycznych opartych na transporcie kolejowym. Falköping posiada ponadto lokalizację strategicznie powiązaną z przemysłem drzewnym oraz biopaliwowym.

Najważniejszym celem projektu jest stworzenie sieci połączeń kolejowych z portem morskim w Gothenburgu, w wyniku czego ma dojść do poprawy efektywności i rozbudowy portu, oraz ograniczenia zanieczyszczenia środowiska wywoływanego przez transport drogowy.

Budowa suchego portu częściowo finansowana jest ze środków Unii Europejskiej w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, wspólnie z prywatnymi inwestorami zainteresowanymi powstaniem terminali pod określone kategorie produktów. Projekt pilotowany jest przez miasto Falköping wspólnie z władzami regionu terytorialnego Västra Götaland – w granicach którego leży Falköping, szwedzkim Ministerstwem ds. Kolei oraz Portem morskim w Gothenburgu.

Skaraborg Logistic Center obsługiwany przez ISS Trafficare AB. Obejmuje obecnie obszar 70 ha, z możliwością znacznego powiększenia wykorzystywanego terenu w przyszłości. Na koniec października 2011 roku w suchym porcie w Falköping otwarto ogólny intermodalny terminal przeładunkowy drzewa oraz terminal przeznaczony dla Stora Enso (jednego z największych na świecie producentów celulozy i papieru) oraz Sydved (szwedzkiej spółki specjalizującej się w sprzedaży drzewa). Terminale posiadają bezpośrednie połączenie kolejowe z portem morskim Gothenburg, oraz z fabrykami



papieru w centralnej części Szwecji.

Terminale umożliwiają przeładunek kontenerów, ładunków częściowych oraz drzewa stanowiącego jeden z głównych towarów przewożonych w opisywanym regionie Szwecji.

Na terenie suchego portu znajduje się również park logistyczny, który docelowo ma pomieścić około 60 000 m² magazynów i budynków terminali.

Zgodnie z prognozami centrum logistyczne Skaraborg ma doprowadzić do podwojenia liczby kontenerów przeładowywanych w porcie Gothenburg z 1 mln TEU do dwóch milionów TEU w 2019 roku; usprawnienia łańcucha dostaw oraz zmniejszenie emisji dwutlenku węgla o około 50 000 ton rocznie⁹⁷.

Suchy port w Muizen, Belgia

W Belgii znajdują się dwa suche porty – **Dry port w Muizen** – zlokalizowany pomiędzy Brukselą i Antwerpią oraz **Dry port w Mouscron/Lille** w pobliżu granicy francuskiej. Oba centra mają dobrze rozwiniętą sieć połączeń kolejowych oraz drogowych z portami morskimi: Antwerpią, Rotterdamem, Zeebrugge oraz Dunkerque, ale również z Londynem, Manchesterem oraz Birmingham przez Eurotunel pod kanałem La Manche.

Suchy port Muizen to przykład logistycznego centrum kolejowego, które specjalizuje się w organizacji transportu oraz przeładunku głównie kontenerów na i z pociągów i ciężarówek. Suchy port w Muizen został stworzony jako główne centrum dla klastra koncentrycznego Północno-Europejskiej sieci transportowej (North European Network – NEN) łączącej kraje Beneluksu i północną Francję.

Dry port został założony i jest zarządzany przez **Inter Ferry Boats IFB** – oddział belgijskiej spółki kolejowej NMBS, jednego z największych operatorów transportu multimodalnego w Europie, obsługującego transport kolejowy, rzeczny oraz drogowy. Zarządzając Muizen, IFB współpracuje z innymi przedsiębiorstwami transportowymi i logistycznymi, między innymi Unilog – transportującą towary do Wielkiej Brytanii, oraz TRW – do południowej i centralnej Europy. W 2004 roku IFB podjęła decyzję o zmianie sieci północnoeuropejskiej na krajową i przeniesieniu centrum sieci transportowej do Antwerpii, gdzie stworzono możliwości organizowania systemu bezpośrednich połączeń docelowych, zamiast sieci klastra koncentrycznego.

Całkowita powierzchnia terminalu wynosi **42 500 m², w tym 30 tys. m² powierzchni magazynowej**. Na jego terenie zlokalizowane są cztery tory o długości 600 metrów każdy, co daje łączną długość użytkową 2 400 metrów. Charakterystyczną cechą i jedną z największych zalet suchego portu w Muizen jest połączenie kolejowe znajdujące się po dwóch stronach terminalu, co umożliwia transport zarówno do, jak i z centralnej części centrum.

⁹⁷ Opis Skaraborg Logistic Center na podstawie: www.skaraborglogisticcenter.se, oraz www.worldcargonews.com.



Suchy port w Muizen oferuje usługi przeładowania kontenerów, kontenerów transportowych typu swap-body – nadwozi wymiennych, które są wyposażone w regulowane słupy podtrzymujące, umożliwiające wyładunek i załadunek bez konieczności wykorzystywania specjalistycznych dźwigów, oraz naczep typu *semi-trailer* (bez przedniej osi). Do przeładunków na terenie portu wykorzystywane są trzy dźwigi, dwie suwnice bramowe (*gantry cranes*) wyposażone w podwozie typu szynowego o udźwigu 40 ton każda, co daje możliwość 30 przeładunków w ciągu godziny; oraz dwa reachstackery o udźwigu 45 ton każdy, co umożliwia 15 przeładunków w ciągu godziny. Suchy port umożliwia przeładunek kontenerów z transportu kolejowego na samochodowy (i odwrotnie) oraz z kolejowego na kolejowy⁹⁸.

Tabela 71. Dry port w Muizen – rail hub.

port morski w pobliżu	Antwerpia, Rotterdam
powierzchnia całkowita	42 500 m ² (cztery tory o długości 600 metrów każdy)
środki transportu	transport bimodalny: kolejowy oraz drogowy
podstawowa funkcja	transport oraz przeładunek kontenerów, nadwozi wymiennych oraz naczep typu semi-trailer
przeładunek	bezpośrednio (pomiędzy wagonami) oraz pośrednio (wagony-ciężarówki)

Źródło: www.interferryboats.be/ifb-terminals/dry-port-muizen.

Puerto Seco - Dry Port of Coslada, Hiszpania

Suchy Port w Hiszpanii – Puerto Seco funkcjonuje od lutego 2000 roku w miejscowości Coslada, znajdującej się we wspólnocie autonomicznej Madrytu. Dry port to centrum multimodalne, które ma bezpośrednie połączenia kolejowe z czterema głównymi portami morskimi Hiszpanii - **Algeciras, Barcelona, Bilbao oraz Valencią**, dzięki czemu tworzy dobrze rozwiniętą sieć łączącą transport morski, kolejowy oraz drogowy.

Suchy port w pobliżu Madrytu powstał w wyniku zaangażowania jednostek z sektora publicznego. Koordynacja i współpraca czterech wymienionych portów Hiszpanii zaowocowała powstaniem w 2000 roku suchego portu Coslada w Madrycie, co z kolei pozytywnie wpłynęło na harmonizację procesów transportowych w Hiszpanii. Stworzenie suchego portu w okolicach Madrytu miało przede wszystkim poprawić konkurencyjność portów Algeciras, Barcelona, Bilbao i Valencia poprzez usprawnienie sieci połączeń komunikacyjnych, a także połączenie transportu kombinowanego z głównymi szlakami komunikacji kolejowej na półwyspie iberyjskim.

⁹⁸Opracowanie na podstawie danych publikowanych na: www.interferryboats.be/ifb-terminals/dry-port-muizen; www.intermodal-terminals.eu/database.



Całkowita powierzchnia suchego portu zajmuje **4,57 hektara**. Na jego terenie zlokalizowane są cztery tory o długości: 553 metry, 516 m, 480 oraz 433 metrów, co łącznie tworzy sieć kolejową o długości 1 882 metrów. Port na dzień dzisiejszy ma możliwość przyjmowania pociągów o maksymalnej długości 660 metrów.

Na podstawie informacji o szacowanym, optymalnym ruchu w terminalu (powyżej 265 TEU dziennie) podjęto decyzję o budowie dwóch, równoległych pasów drogowych prowadzących do suwnic drogowych oraz miejsc przeładunku towaru, oraz odrębną drogę prowadzącą do wyjazdu z terenu suchego portu. Całkowita szerokość pasów drogowych wynosi 10,5 m. Na terenie suchego portu znajduje się również duża **przestrzeń magazynowa o powierzchni łącznej 19 000 m²**. Pojemność terminalu wynosi 85 000 TEU rocznie.

Wśród usług oferowanych przez suchy port Coslada, poza usługami związanymi bezpośrednio z przeładunkiem towarów, można wyróżnić: magazynowanie i dystrybucję; zarządzanie zapasami; zarządzanie i organizowanie procedur celnych; podział oraz konsolidację ładunków.

Suchy Port Coslada wraz z platformą logistyczną Barajas-Coslada, Centrum Transportu Lotniczego Barajas oraz stacją kolejową Vicalvaro tworzą największe centrum kompleksowej obsługi logistycznej w południowej Europie, uznawaną za doskonałą przestrzeń do składowania oraz dystrybucji towarów. Jest wiodącym centrum krajowej i międzynarodowej dystrybucji towarów, przede wszystkim do północnej Afryki. Szacuje się, że jedna piąta wszystkich towarów przywożonych do Hiszpanii drogą morską trafia do suchego portu Coslada.

Do przeładunków na terenie portu wykorzystywane są między innymi: dwa dźwigi o udźwigu 45 ton każdy, suwnica drogowa o długości 48 metrów oraz dwa dźwigi do transportu pustych kontenerów⁹⁹.

Bologna Freight Village – Włochy

Suchy port w Bolonii zlokalizowany jest około 12 km od historycznego centrum miasta. Łączna powierzchnia centrum wynosi około 2 000 000 m², z czego 275 000 m² to powierzchnia terminali, a 370 000 m² powierzchnia magazynowa. Na terenie suchego portu w Bolonii działa ponad 100 przedsiębiorstw, o zasięgu zarówno krajowym, jak i międzynarodowym.

Powstanie suchego portu w Bolonii jest wynikiem partnerstwa prywatno-publicznego. Po raz pierwszy pomysł projektu pojawił się w 1970 roku jako część planu rozwoju gospodarczego okolic Bolonii, w związku z zauważoną potrzebą stworzenia suchego portu jako platformy logistycznej, która miała na celu zoptymalizować przepływ informacji pomiędzy różnymi kanałami transportu.

Na terenie portu do przeładunku towarów wykorzystuje się sieć połączeń kolejowych oraz drogowych. Bologna Freight Village ma bezpośrednie połączenie z autostradą łączącą

⁹⁹ www.intermodal-terminals.eu/database/; T. Notteboom, Why do we need dry ports? Some experiences from Europe, ITMMA - University of Antwerp and Antwerp Maritime Academy.



Bolonię z Padwą i ponad 20 kilometrową sieć torów kolejowych, zajmującą w sumie powierzchnię 650 000 m²¹⁰⁰.

Jedną z najbardziej atrakcyjnych cech suchego portu w Bolonii jest infrastruktura kolejowa o łącznej powierzchni 585 000 m² składająca się z trzech terminali przedstawionych w poniższej tabeli¹⁰¹.

Tabela 72. Terminale w suchym porcie w Bolonii.

Rodzaj terminalu	Powierzchnia	Platformy przeładunkowe	Średnia długość platformy
terminal kontenerowy	130 000 m ²	4	600 m
terminal intermodalny	147 000 m ²	9	550 m
terminal masowy	53 000 m ²	3	460 m

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.promobologna.it.

Suchy port w Bolonii obecnie obejmuje:

- 1) strefę wymiany drogowej (road-road exchange) – zbudowaną jako pierwszą w północnej części centrum,
- 2) strefę wymiany kolejowo-drogowej (railroad-road exchanges) – zlokalizowaną w pobliżu terminali kolejowych z bezpośrednim dostępem do torów kolejowych,
- 3) strefę ogólnych magazynów,
- 4) strefę logistyki magazynowej.

Pojemność magazynowa wynosi 15000 TEU, natomiast pojemność tymczasowego składowania: 8000 TEU - około 42000 m².

W ciągu tygodnia do i z suchego portu przyjeżdża i odjeżdża około 150 pociągów, łącząc Bolonię z głównymi portami Włoch i Europy¹⁰².

¹⁰⁰ http://www.promobologna.it/binary/promo_bologna/brochure/22_2_NEW_INTERPORTO.1208247963.pdf.

¹⁰¹ <http://www.intermodal-terminals.eu/database>.

¹⁰² <http://www.promobologna.it>.



Tabela 73. Przewożone towary do suchego portu w Bolonii.

suma przewozów towarowych	3 580 564 ton
w transporcie drogowym	2 280 000 ton
w transporcie kolejowym	1 310 564 ton
liczba pociągów	3 453

Źródło: http://www.promobologna.it/binary/promo_bologna.

Suchy port w Bolonii oferuje usługi przeładowania kontenerów, jednostek ładunkowych typu swap-body – nadwozi wymiennych, które są wyposażone w regulowane słupy podtrzymujące, umożliwiające wyładunek i załadunek bez konieczności wykorzystywania specjalistycznych dźwigów oraz naczep typu *semi-trailer* (bez przedniej osi, umieszczone bezpośrednio na ciągniku).

Do przeładunków na terenie portu wykorzystywane są między innymi cztery dźwigi typu Reachstackers o udźwigu 48 ton każdy, około 22 przeładowań w ciągu godziny, oraz dwa o udźwigu 24 ton (26 przeładowań w ciągu godziny).

Na terenie portu świadczone są usługi dodatkowe związane z zapewnieniem bezpieczeństwa, odprawami celnymi, konserwacją, naprawą, czyszczeniem kontenerów, czy przewożeniem towarów niebezpiecznych i chłodzonych.

Duisport - Niemcy

Duisport to grupa kapitałowa do której zalicza się Port w Duisburgu zarządzany przez Port of Duisburg AG oraz spółki zależne, oferująca kompleksowe usługi i rozwiązania transportowe, logistyczne i spedycyjne. Właścicielami grupy są Nadrenia Północna-Westfalia, miasto Duisburg i Republika Federalna Niemiec. Duisport jest największym centrum typu suchy port na świecie, chociaż oficjalnie ze względu na lokalizację nad Renem oraz obsługę statków, które dopływają do portów morskich Europy, Afryki czy na Bliski Wschód, traktowany jest jako port morski.

Suchy port w Duisburgu to przykład centrum multimodalnego łączącego trzy gałęzie transportu – transport drogowy, kolejowy oraz rzeczny. Powierzchnia łączna portu wynosi około 200 ha. Na terenie portu działa ponad 300 spółek. Rocznie ponad 20 000 statków i barek przybywa i ponad 16 000 pociągów przyjeżdża do Duisburga, co daje łącznie z transportem samochodowym ponad 100 mln ton przeładunku rocznie. Ogólnodostępne terminale i urządzenia portowe zajmują 7,4 km², w tym 21 doków o powierzchni 1,8 km² i 40 km nabrzeży.

Na terenie suchego portu i w jego pobliżu działają trzy centra logistyczne: Logport, Kasslerfeld i Ruhrort, które łącznie zajmują powierzchnię 1,6 mln m². Samo Centrum Logistyczne Duisburg Logport ma powierzchnię 2,65 km².

Suchy port w Duisburgu ma rozwiniętą sieć komunikacyjną z czterema portami morskimi:



Rotterdamem, Antwerpią, Zeebrügge i Amsterdamem, jak i z licznymi miastami Europejskimi – między innymi Wiedniem, Wilnem, Kopenhagą, Malmö.

Na terenie suchego portu w Duisburgu znajdują się następujące terminale:

- DeCeTe Duisburg (19 ha powierzchni całkowitej, transport barkami i pociągami do Rotterdamu, Antwerpii i Zeebrügga),
- DUSS-Terminal (w pobliżu terminala DeCeTe, ruch tranzytowy – transport z kolejowego na drogowy i odwrotnie),
- InterBulk Group Terminal (korzysta z infrastruktury DeCeTe Terminal – położony około 500 m od terminal DeCeTe, posiada własne połączenie kolejowe),
- Rhein-Ruhr-Terminal (53 000 m², suwnica (udźwig 50 ton), dostęp do nabrzeża),
- D3T-Terminal - Duisburg Trimodal Terminal (łączna powierzchnia 37 500 m², 4 tory kolejowe o długości 350 m każdy, pojemność: 1800 TEU, obsługa transportu kolejowego, rzeczno i drogowego),
- DKT Duisburg (60 000 m², 6 torów o długości 470m każdy, pojemność 1 800 TEU),
- DIT Duisburg Intermodal Terminal: pojemność magazynowa: 6 000 TEU (120 000 m²); sześć torów kolejowych o długości 750 m każdy¹⁰³.

Terminal kontenerowy Mława

Terminal kontenerowy w Mławie został uruchomiony przez PKP CARGO S.A. w celu umożliwienia kolejowego przewozu podzespołów do fabryki telewizorów LG Electronics z portu morskiego w Gdyni, sprowadzanych z Korei Południowej oraz gotowych telewizorów z fabryki do portu. W maju 2010 roku terminal został przejęty przez spółkę CARGOSPED Sp. z o.o. – operatora logistycznego należącego do grupy PKP CARGO.

Powierzchnia całkowita terminalu wynosi 25 000 m², co daje pojemność 2 000 TEU. Na terenie portu zlokalizowane są dwa tory szynowe o długości 300 m każdy. Terminal wyposażony jest w trzy dźwigi typu Fantuzzi o maksymalnym udźwigu 45 ton każdy.

Poza transportem i przeładowaniem kontenerów, terminal zapewnia obsługę eksploatacyjną, spedycyjną, składowanie oraz serwis.

Terminal w Mławie ma także dobre połączenie komunikacyjne z infrastrukturą drogową poprzez drogę krajową nr 7, a także z linią kolejową E65.

¹⁰³ Opracowanie na podstawie: www.dusiport.de; www.intermodal-terminals.eu/database oraz stron internetowych poszczególnych terminali..



Tabela 74. Wybrane cechy terminalu kontenerowego Mławie.

Powierzchnia całkowita	25 000 m²
Pojemność	2 000 TEU
Gałęzie transportu	kolejowy
Układ torów	2 tory o długości 300m każdy
Urządzenia przeładunkowe	3 dźwigi (45 ton)
Dodatkowe usługi	obsługa eksploatacyjna, spedycyjna, składowanie oraz serwis.

Źródło: www.cargospeed.pl.

Tabela 75. Wybrane cechy terminalu kontenerowego Mławie.

Możliwości przeładunkowe	TAK	NIE
Kontenery (20' - 40' / 40' HC / 45' / TC)	X	
Nadwozia wymienne	X	
Naczepy siodłowe	X	
USŁUGI	TAK	NIE
Odprawa celna		X
Składowanie (kontenerów pełnych)	X	
Składowanie (kontenerów pustych)	X	
Składowanie towarów niebezpiecznych		X
Możliwość transportów towarów niebezpiecznych		X
Czyszczenie kontenerów		X
Naprawy awaryjne kontenerów		X
Przyłącza dla kontenerów chłodniczych		X
Nadzorowanie przewozów kontenerów z ładunkiem wysokowartościowym		X
Umieszczanie i usuwanie nalepek na kontenerach z towarami niebezpiecznymi		X
Plombowanie kontenerów		X

Źródło: www.cargospeed.pl.



2.6 Analiza SWOT

Powiat braniewski

Wewnętrzne czynniki ułatwiające powstanie suchego portu

- duże bezrobocie – potencjalnie tania siła robocza,
- lokalizacja w pobliżu województwa pomorskiego,
- dostęp do Morza Bałtyckiego poprzez Zalew Wiślany i Cieśninę Pilawską,
- połączenie drogą wodną z Pojezierzem Ławskim poprzez Zalew Wiślany i Kanał Elbląski,
- lokalizacja w pobliżu planowanej autostrady łączącej Kaliningrad z Berlinem,
- międzynarodowe przejście graniczne wschód-zachód w Gronowie,
- relatywnie wysoka wartość importowanych towarów do powiatu.

Wewnętrzne czynniki utrudniające powstanie suchego portu

- niski stopień uprzemysłowienia, niewielka liczba przedsiębiorstw,
- region typowo rolniczy,
- dominują przedsiębiorstwa zajmujące się handlem, naprawą samochodów oraz obsługą rynku nieruchomości,
- najmniejsza w województwie wartość eksportu,
- dominacja transportu drogowego.

Zewnętrzne czynniki ułatwiające powstanie suchego portu

- poprawa relacji gospodarczych z Rosją - sąsiedztwo Obwodu Kaliningradzkiego Federacji Rosyjskiej (potencjalne miejsce eksportu/importu towarów),
- napływ inwestycji zagranicznych do powiatu braniewskiego i sąsiednich w związku z planami powstaniem suchego portu,
- rozwój przemysłu i gospodarki w sąsiednich powiatach (m.in. elbląskim i mieście Elbląg),
- popularyzacja transportu morskiego i kolejowego,
- rozbudowa portów morskich w województwie pomorskim,
- dofinansowania na inwestycje z Unii Europejskiej,
- rozwój Europy Wschodniej – zainteresowanie innych krajów inwestycjami w tym regionie Europy,
- rozwój gospodarczy województw wschodniej Polski.

Zewnętrzne czynniki utrudniające powstanie suchego portu

- utrzymujący się kryzys gospodarczy,
- budowa centrów logistycznych w województwie pomorskim w pobliżu portu morskiego,
- pogorszenie relacji z Rosją – zmniejszenie wartości transferowanych towarów,



- protesty ludności ze względu na ochronę środowiska naturalnego (zwłaszcza terenów chronionych i zalesionych),
- wysokie koszty pokonywania barier ochrony środowiska,
- rozwój infrastruktury lotniczej i drogowej,
- utrzymanie rolno turystycznego charakteru województw północno-wschodniej Polski.

Powiat elbląski i miasto Elbląg

Wewnętrzne czynniki ułatwiające powstanie suchego portu

- największy pod względem wartości eksport towarów drogą morską w województwie,
- bliskość metropolii portowych w województwie pomorskim,
- sąsiedztwo z województwem pomorskim,
- dostęp do Morza Bałtyckiego,
- duża liczba przedsiębiorstw (drugie miejsce w województwie),
- relatywnie duża liczba przedsiębiorstw w branży przetwórstwa przemysłowego,
- Warmińsko-Mazurska Specjalna Strefa Ekonomiczna,
- duża liczba mieszkańców i wysokie bezrobocie – tania siła robocza,
- wzrost liczby młodzieży z wysokimi kwalifikacjami zawodowymi,
- wolne, niezagospodarowane tereny.

Wewnętrzne czynniki utrudniające powstanie suchego portu

- wysoki wskaźnik migracji osób aktywnych zawodowo,
- mała liczba dużych przedsiębiorstw o stabilnej pozycji finansowej,
- niewielka liczba przedsiębiorstw z branży wysokiej technologii i wykorzystujących technologie,
- niedostosowane kwalifikacje osób bezrobotnych,
- brak składowiska odpadów przemysłowych,
- słabo rozwinięty przemysł przetwórczy.

Zewnętrzne czynniki ułatwiające powstanie suchego portu

- możliwość zbytu wyrobów i usług na rynku kaliningradzkim,
- napływ inwestycji zagranicznych w związku z planami powstania suchego portu,
- rozwój przemysłu i gospodarki w sąsiednich powiatach,
- popularyzacja transportu morskiego i kolejowego,
- przyspieszony rozwój gospodarczy miasta Elbląga,
- programy rządowe na rzecz wspierania przedsiębiorczości,
- rozbudowa portów morskich w województwie pomorskim,
- zwiększające się możliwości eksportu,
- dostęp do środków Unii Europejskiej,
- rozwój Europy Wschodniej – zainteresowanie innych krajów inwestycjami.



Zewnętrzne czynniki utrudniające powstanie suchego portu

- pogorszenie relacji z Rosją – zamknięcie lub ograniczenie rynku zbytu towarów,
- utrzymujący się kryzys gospodarczy,
- pogarszająca się sytuacja finansów publicznych województwa i państwa,
- duża konkurencja innych regionów,
- budowa centrów logistycznych w województwie pomorskim,
- tereny pod ochroną, zalesione – wysokie koszty pokonywania barier ochrony środowiska,
- rozszerzenie obszarów chronionych Natura 2000,
- spowolnienie rozwoju gospodarczego miasta Elbląg,
- utrzymanie rolno turystycznego charakteru województw północno-wschodniej Polski.

Powiat ełcki**Wewnętrzne czynniki ułatwiające powstanie suchego portu**

- duża wartość importowanych towarów, w szczególności drogą morską na tle województwa (drugie miejsce),
- Suwalska Specjalna Strefa Ekonomiczna – obecność firm z kapitałem zagranicznym,
- dobrze rozwinięta infrastruktura usługowa i techniczna,
- sąsiedztwo z obwodem Kaliningradzkim i państwami sąsiadującymi,
- duża liczba mieszkańców i wysoka stopa bezrobocia – tania siła robocza.

Wewnętrzne czynniki utrudniające powstanie suchego portu

- spadająca liczba przedsiębiorstw w powiecie,
- duża odległość od portów morskich,
- niewielka liczba przedsiębiorstw w branży przemysłu przetwórczego,
- brak zintegrowanej oferty inwestycyjnej,
- brak dużych ponadregionalnych inwestorów.

Zewnętrzne czynniki ułatwiające powstanie suchego portu

- perspektywy inwestycyjne – park technologiczny,
- napływ inwestycji zagranicznych w związku z planami powstaniem suchego portu,
- istnienie subregionu EGO: Ełk, Gołdap, Olecko,
- bliskość krajów nadbałtyckich oraz Obwodu Kaliningradzkiego,
- sąsiedztwo województwa podlaskiego,
- dostęp do środków Unii Europejskiej,
- rozwój Europy Wschodniej – zainteresowanie innych krajów,
- rozbudowa portów morskich w województwie pomorskim.



Zewnętrzne czynniki utrudniające powstanie suchego portu

- utrzymujący się kryzys gospodarczy,
- pogarszająca się sytuacja finansów publicznych województwa i państwa,
- duża konkurencja innych regionów,
- pogorszenie relacji z Rosją – zamknięcie lub ograniczenie rynku zbytu towarów,
- budowa centrów logistycznych w województwie pomorskim,
- położenie w obszarze „Zielonych Płuc Polski” – wysokie koszty dostosowania środowiska naturalnego,
- utrzymanie rolno turystycznego charakteru województw północno-wschodniej Polski.

Powiat olsztyński i miasto Olsztyn**Wewnętrzne czynniki ułatwiające powstanie suchego portu**

- największy i najbardziej zaludniony powiat województwa,
- centralne położenie powiatu,
- Olsztyn – największe miasto województwa,
- największa w województwie wartość eksportu i importu (w tym importu morskiego),
- największa liczba podmiotów gospodarczych, również w sektorze przemysłu przetwórczego,
- fabryka opon Michelin w Olsztynie – wizytówka gospodarcza regionu (duży eksport i import kauczuku oraz opon – kluczowy dla rozwoju gospodarczego województwa).

Wewnętrzne czynniki utrudniające powstanie suchego portu

- duża odległość od portu morskiego,
- niska konkurencyjność przedsiębiorstw,
- brak z ośrodkami zagranicznymi w zakresie współpracy gospodarczej.

Zewnętrzne czynniki ułatwiające powstanie suchego portu

- wolne tereny pod inwestycje,
- regulacje prawne ułatwiające wprowadzenie Partnerstwa Publiczno-Prywatnego,
- wpływ działań Euroregionu Bałtyk,
- korzystne zmiany w polityce władz krajowych w odniesieniu do województw wschodniej Polski,
- dostęp do środków Unii Europejskiej,
- rozwój Europy Wschodniej – zainteresowanie innych krajów inwestycjami,



- rozbudowa portów morskich w województwie pomorskim.

Zewnętrzne czynniki utrudniające powstanie suchego portu

- osłabienie koniunktury gospodarczej w kraju i regionie,
- utrwalanie się peryferyjnego postrzegania regionu i miasta w polityce gospodarczej państwa,
- wzrost aktywności konkurencyjnej powiatów,
- pogorszenie relacji z Rosją – zamknięcie lub ograniczenie rynku zbytu towarów,
- utrzymujący się kryzys gospodarczy,
- budowa centrów logistycznych w województwie pomorskim,
- możliwe protesty mieszkańców w związku ze zmianami środowiska.

Powiat gołdapski

Wewnętrzne czynniki ułatwiające powstanie suchego portu

- przejście graniczne w Gołdapi,
- podstrefa Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Gołdapi,
- baza dla przemysłu drzewnego,
- wysoka stopa bezrobocia – tania siła robocza,
- granica z Obwodem Kaliningradzkim i Litwą,
- sąsiedztwo z województwem podlaskim,
- relatywnie duża liczba przedsiębiorstw, w tym w branży przetwórstwa przemysłowego.

Wewnętrzne czynniki utrudniające powstanie suchego portu

- niski poziom rozwoju gospodarczego,
- peryferyjne położenie,
- brak dużych zakładów produkujących w oparciu o miejscowe surowce,
- niewielka liczba zakładów przetwórstwa rolnego,
- relatywnie niska wartość importu i eksportu do i z powiatu.

Zewnętrzne czynniki ułatwiające powstanie suchego portu

- możliwości pozyskiwania funduszy zewnętrznych, w tym funduszy unijnych,
- zainteresowanie potencjalnych inwestorów regionem gołdapskim,
- rozwój współpracy transgranicznej i międzyregionalnej,
- regulacje prawne ułatwiające wprowadzenie Partnerstwa Publiczno-Prywatnego,
- rozwój Europy Wschodniej – zainteresowanie innych krajów inwestycjami,
- rozbudowa portów morskich w województwie pomorskim.



Zewnętrzne czynniki utrudniające powstanie suchego portu

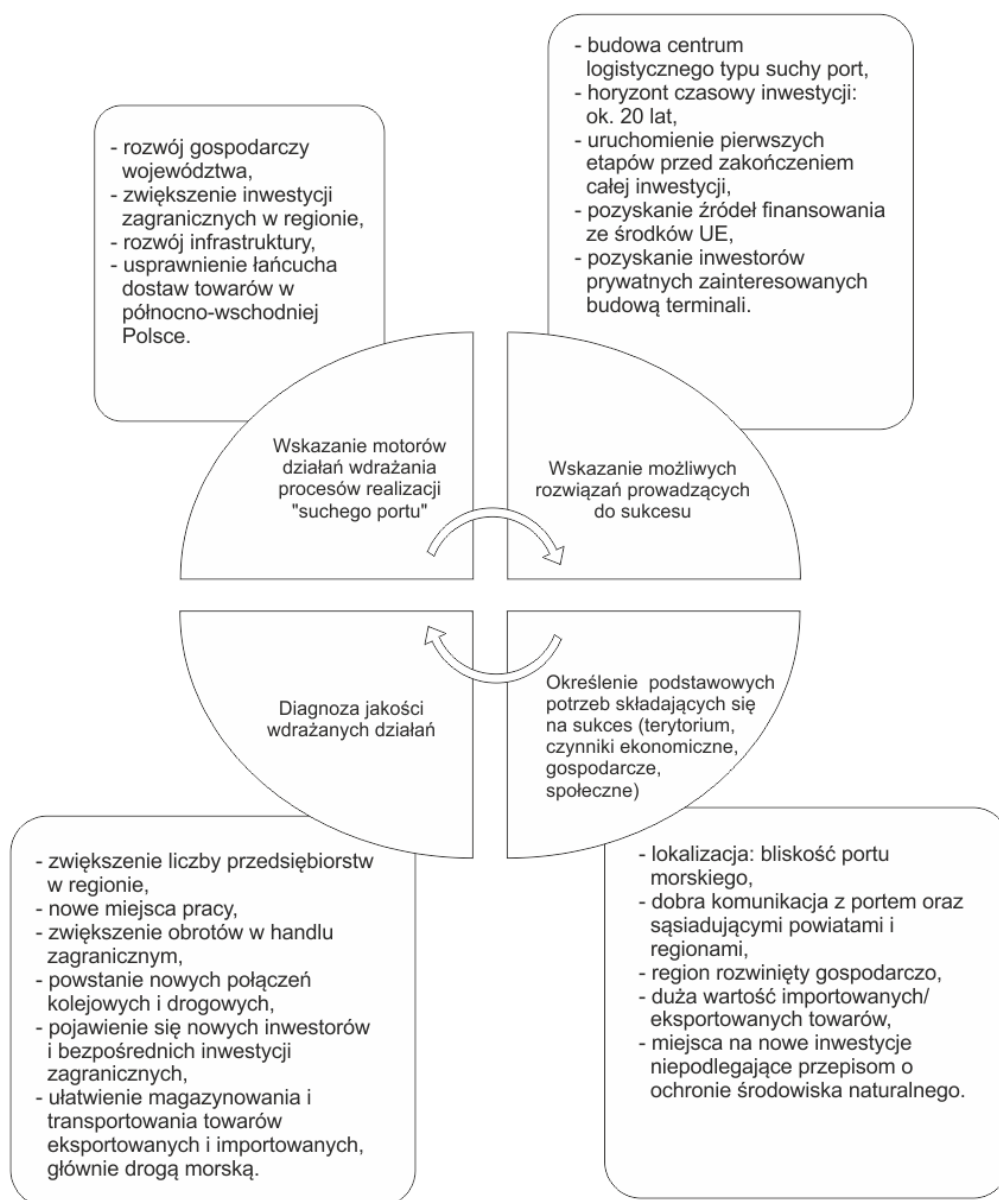
- brak środków własnych powiatu na realizację inwestycji,
- duża konkurencja w pozyskiwaniu inwestorów strategicznych,
- pogorszenie relacji z Rosją – zamknięcie lub ograniczenie rynku zbytu towarów,
- utrzymujący się kryzys gospodarczy,
- budowa centrów logistycznych w województwie pomorskim,
- możliwe protesty mieszkańców w związku ze zmianami środowiska.



2.7 Analiza SMART

Rysunek 29. Analiza SMART powstania suchego portu w województwie warmińsko-mazurskim.

Cel główny: Budowa multimodalnego centrum logistycznego typu „suchy port” w województwie warmińsko-mazurskim w ciągu ok. 20 lat



Źródło: opracowanie własne.



2.8 Wyniki badań

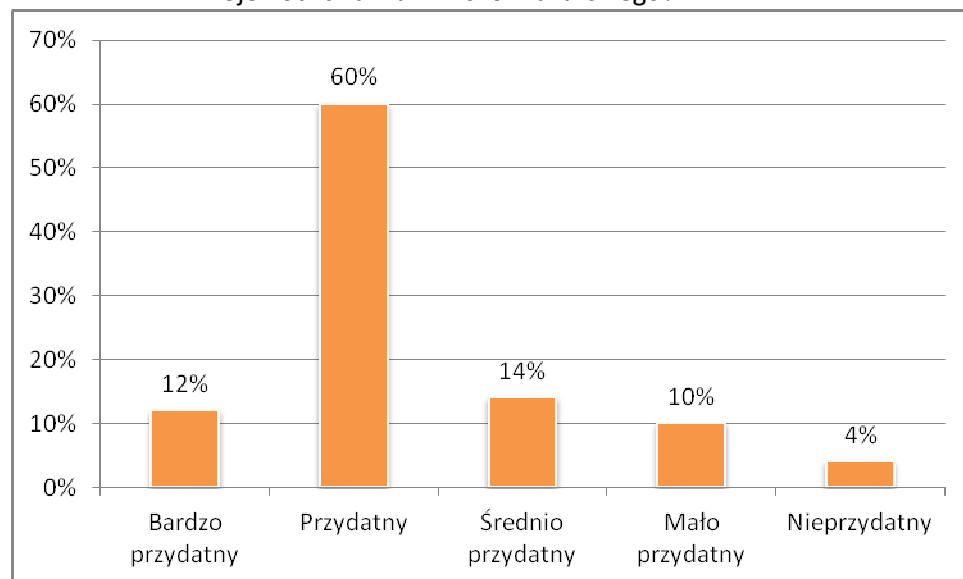
Poniżej przedstawiono wyniki badań uzyskane przy pomocy wywiadów telefonicznych (CATI) oraz wywiadów bezpośrednich realizowanych przy użyciu papierowej ankiety (PAPI). W celu zidentyfikowania adekwatnych wniosków, zagregowano otrzymane wyniki przedstawiając je w postaci wykresów. Ponadto w podrozdziale tym przeprowadzono analizę otrzymanych wypowiedzi za pomocą indywidualnych wywiadów pogłębionych.

2.8.1. Badania ilościowe

Pytanie: Jak ocenia Pan/Pani zasadność utworzenia "suchego portu" na terenie województwa warmińsko mazurskiego?

Wynik:

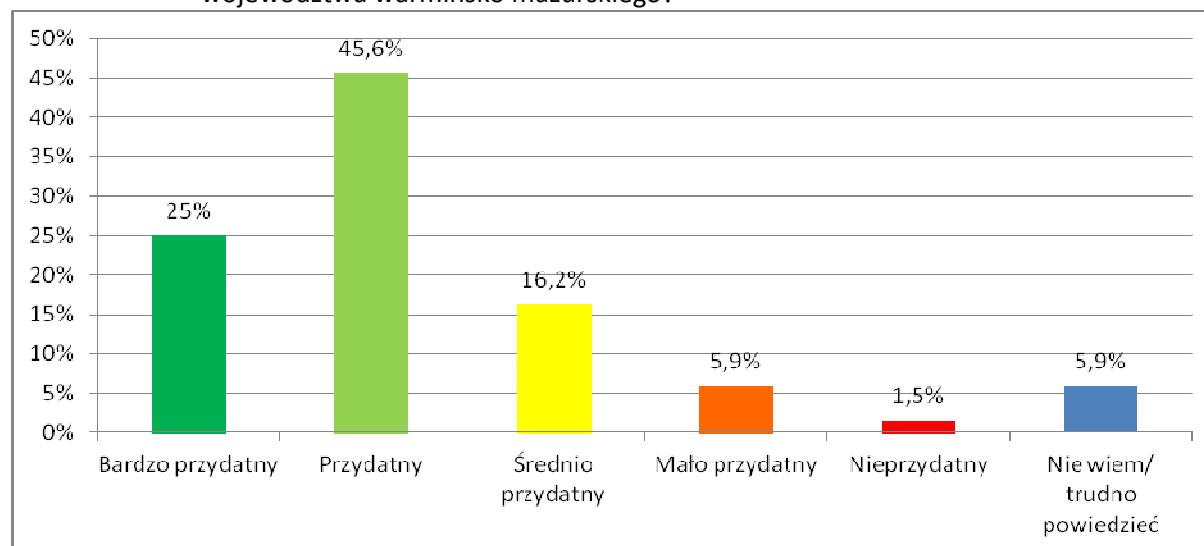
Wykres 27. Jak ocenia Pan/Pani zasadność utworzenia "suchego portu" na terenie województwa warmińsko mazurskiego?



Źródło: na podstawie przeprowadzonych badań CATI (n=50).



Wykres 28. Jak ocenia Pan/Pani zasadność utworzenia "suchego portu" na terenie województwa warmińsko mazurskiego?



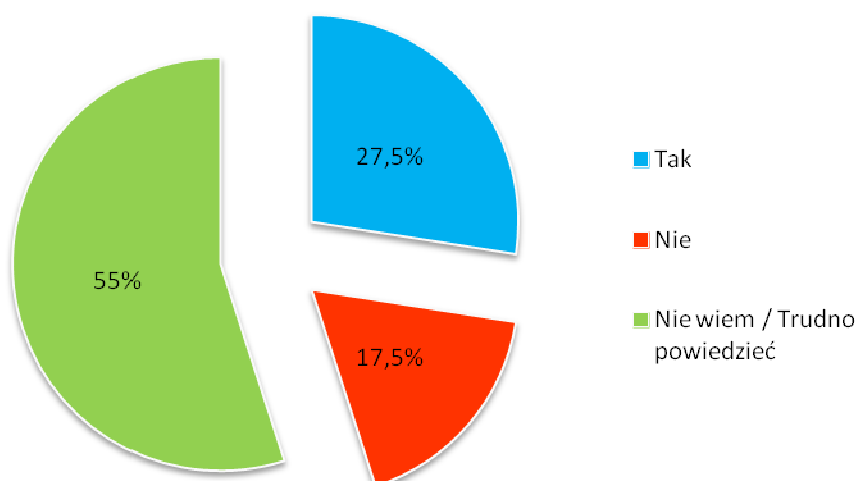
Źródło: na podstawie przeprowadzonych badań PAPI (n=70).

Interpretacja: Zdecydowana większość respondentów uznała, że powstanie „suchego portu” jest zasadne. Zauważyć należy, iż łącznie odpowiedzi „bardzo przydatne” oraz „przydatny” stanowią niemal 3/4 odpowiedzi wszystkich respondentów. Należy więc jednoznacznie stwierdzić, że powstanie „suchego portu” jest zasadne.

Pytanie: Czy byliby Państwo zainteresowani świadczeniem swoich usług na terenie centrum logistycznego?

Wynik:

Wykres 29. Czy byliby Państwo zainteresowani świadczeniem swoich usług na terenie centrum logistycznego?



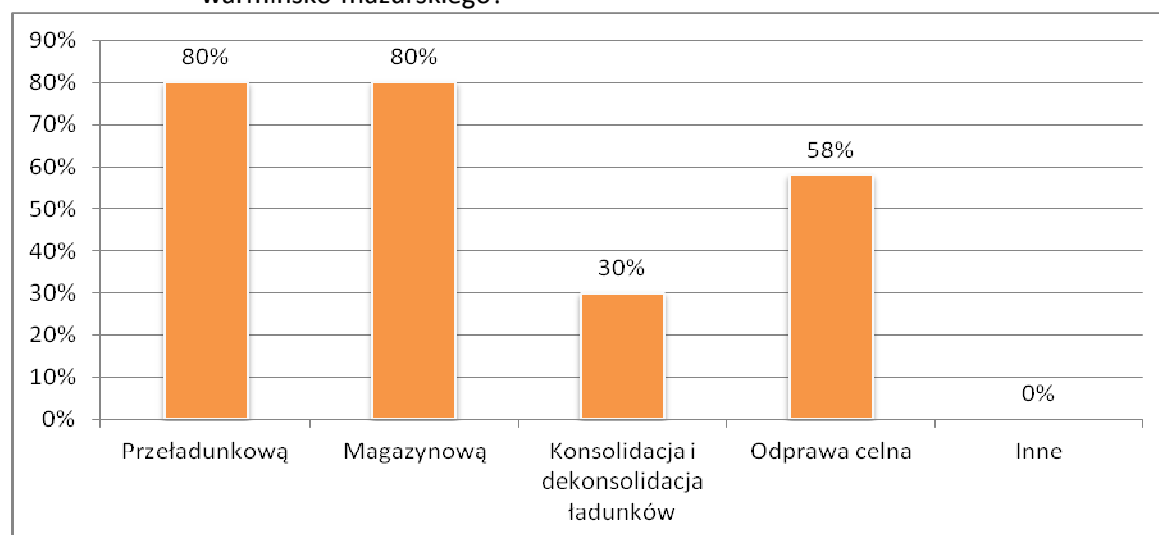
Źródło: na podstawie przeprowadzonych badań CATI (n=50).

Interpretacja: W porównaniu z poprzednim pytaniem, w tym przypadku większość respondentów nie miała jednoznacznego zdania. O ile w poprzednim pytaniu mowa była o ogólnej zasadności nie odnoszącej się konkretnie do danego podmiotu, to w tym przypadku osoba badana została zapytana o własne zainteresowanie świadczeniem usług na terenie centrum logistycznego. Podczas badania zidentyfikowano, że większość respondentów, którzy odpowiedzieli „nie wiem/trudno powiedzieć” uzależniała swój wybór od konkretnych warunków, których na obecnym etapie nie sposób jednoznacznie zidentyfikować. Dlatego też przyjąć można z dużym prawdopodobieństwem, że większość respondentów, którzy nie byli zdecydowani, pod pewnymi warunkami byłaby zainteresowana świadczeniem usług.

Pytanie: Jaką funkcję miałyby pełnić centrum logistyczne na terenie województwa warmińsko-mazurskiego?

Wynik:

Wykres 30. Jaką funkcję miałyby pełnić centrum logistyczne na terenie województwa warmińsko-mazurskiego?



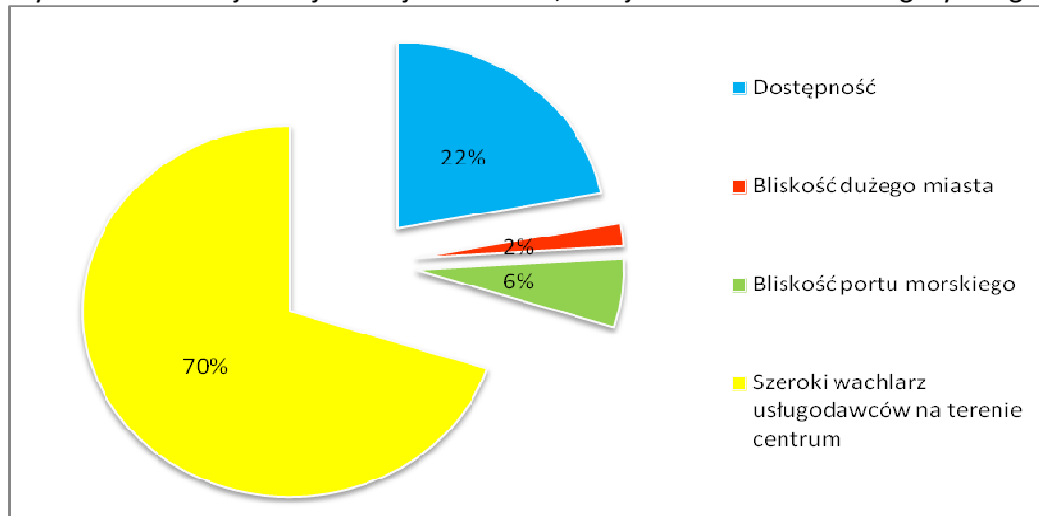
Źródło: na podstawie przeprowadzonych badań CATI (n=50).

Interpretacja: Badani respondenci dostrzegali różnorodne funkcje potencjalnego centrum logistycznego. Identyfikacja kilku funkcji o zbliżonym poziomie istotności świadczy o tym, że badani respondenci oczekują, że ewentualna budowa takiego centrum zaspokoiłaby wiele potrzeb jednocześnie. Odpowiedzi uzyskane na etapie badania, powinny zostać wykorzystane w kolejnym etapie planowania powstania centrum logistycznego na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Pytanie: Co jest najważniejsze dla Pana/Pani jako klienta centrum logistycznego?

Wynik:

Wykres 31. Co jest najważniejsze dla Pana/Pani jako klienta centrum logistycznego?



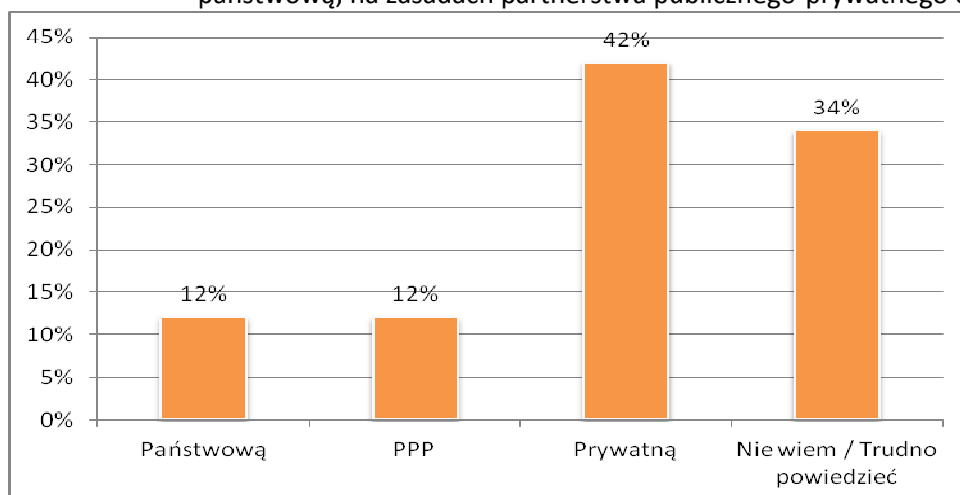
Źródło: na podstawie przeprowadzonych badań CATI (n=50).

Interpretacja: Potrzebę powstania wielofunkcyjnego centrum logistycznego potwierdzają również odpowiedzi związane z pytaniem o najważniejsze cechy potencjalnego centrum. Otóż zdecydowana większość respondentów opowiedziała się za koniecznością istnienia szerokiego wachlarza usługodawców na terenie centrum.

Pytanie: Czy według Pana/Pani ogólnodostępne centrum logistyczne powinno być spółką państwową, na zasadach partnerstwa publicznego-prywatnego czy prywatną?

Wynik:

Wykres 32. Czy według Pana/Pani ogólnodostępne centrum logistyczne powinno być spółką państwową, na zasadach partnerstwa publicznego-prywatnego czy prywatną?



Źródło: na podstawie przeprowadzonych badań CATI (n=50).

Interpretacja: Większość respondentów zdecydowanie uznało, że operatorem planowanego centrum logistycznego powinien być podmiot prywatny, głównie z racji relatywnie wyższej efektywności funkcjonowania takiego podmiotu w porównaniu z jednostką państwową. Zaznaczyć również należy, iż część badanych respondentów nie do końca rozumiała specyfikę partnerstwa publiczno-prywatnego w tym zagadnieniu. Stąd też, relatywnie niski wynik tej odpowiedzi.

Pytanie: Proszę podać mocne i słabe strony powstania centrum logistycznego na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Wynik:

Tabela 76. Proszę podać mocne i słabe strony powstania centrum logistycznego na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Mocne strony	
Nowe miejsca pracy	32,00%
Poprawa funkcjonowania województwa, zwiększenie potencjału	15,00%
Rozwój gospodarki lokalnej	10,00%
Poprawa finansowania przedsiębiorstw	8,00%
Poprawa infrastruktury	21,00%
Możliwość ulepszenia obsługi celnej	8,00%
Stworzenie dodatkowej przestrzeni gospodarczej	4,00%
Słabe strony	
Obawa przed osłabieniem małych przedsiębiorstw	48,00%
Nie wiem	21,00%
Zniszczenie dróg	12,00%
Obawa przed wybraniem złej lokalizacji	11,00%
Większy ruch na drogach	8,00%

Źródło: na podstawie przeprowadzonych badań CATI (n=50).



Tabela 77. Proszę podać mocne i słabe strony powstania centrum logistycznego na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Mocne strony	
Poprawa infrastruktury drogowej i kolejowej	3,5%
Brak konkurencji innych centrów	7%
Niższe koszty logistyczne	7%
Polepszenie dostępności do portów morskich	9%
Korzystny wpływ na środowisko naturalne	9%
Rozwój regionu	9%
Tania siła robocza	10,5%
Polepszenie jakości usług logistycznych	12%
Atrakcyjniejsza oferta usług logistycznych	12%
Nowe miejsca pracy	21%
Słabe strony	
Inne	2%
Utrudnienia w ruchu	2%
Wzrost ceny łańcucha dostaw	4%
Brak potrzeb rynku	4%
Brak potencjału regionu	5%
Mała ilość firm korzystających z centrum	7%
Nie widzę żadnych słabych stron	7%
Odległość od portów morskich	9%
Wysoki koszt inwestycji	10%
Destrukcja środowiska naturalnego	20%
Brak infrastruktury drogowej i kolejowej	30%

Źródło: na podstawie przeprowadzonych badań PAPI (n=70).

Interpretacja: Na uwagę zasługuje fakt, że prawie 1/3 w przypadku badań CATI (1/4 w przypadku badań PAPI) respondentów identyfikują budowę centrum logistycznego z powstaniem nowych miejsc pracy. Znaczący odsetek badanych wyszczególnia również poprawę infrastruktury i ogólne zwiększenie potencjału gospodarczego regionu. Natomiast pytając o słabe strony powstania centrum logistycznego niemal połowa odpowiedziała, że osłabi to pozycję małych przedsiębiorstw. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że pytanie o słabe strony powstania centrum logistycznego przysporzyło sporych trudności



respondentom (w badaniu CATI). Ankieterzy zauważyli znaczące przerwy w wypowiedzi, co świadczy o trudności w identyfikacji słabych stron. Potwierdza to również znaczący odsetek odpowiedzi „nie wiem”. Natomiast w przypadku badań PAPI respondenci uznali, że słabą stroną jest przede wszystkim brak infrastruktury drogowej i kolejowej oraz możliwa destrukcja środowiska naturalnego.

Pytanie: Proszę podać najdogodniejszą wg Pana/Pani lokalizację suchego portu / centrum logistycznego na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Wynik:

Tabela 78. Proszę podać najdogodniejszą wg Pana/Pani lokalizację suchego portu / centrum logistycznego na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Lokalizacja	%
Olsztyn - 48%	48,00%
Elbląg - 19%	19,00%
Okolice Olsztyna - 12%	12,00%
W strefie ekonomicznej - 10%	10,00%
Okolice "Siódemki" - 8%	8,00%
Blisko "przelotówek" - 2%	2,00%
Inne - 1%	1,00%

Źródło: na podstawie przeprowadzonych badań CATI (n=50).

Interpretacja: W odróżnieniu od wyników analizy wielokryterialnej, respondenci mając na uwadze swoje potrzeby zdecydowanie uznali, że najkorzystniejszą lokalizacją centrum logistycznego jest Olsztyn. Pozostałe lokalizacje nie uzyskały tak znaczących różnic i odsetek odpowiedzi ukształtował się na w miarę na jednolitym poziomie.

2.8.2. Badania jakościowe

Wywiady pogłębione dostarczyły wielu ciekawych informacji i wniosków w zakresie lokalizacji i funkcjonowania centrum logistycznego typu suchy port na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Wiele z przedstawionych wniosków można odnieść do ewentualnego terminalu kontenerowego lub multimodalnego centrum logistycznego bez priorytetowej funkcji suchego portu, co może być cenną wskazówką dla dalszych analiz i działań.

Jednym z podstawowych wniosków, jaki wynika z przeprowadzonych wywiadów jest fakt, że niemal żaden z respondentów nie słyszał wcześniej o planach lokalizacji centrum



logistycznego w województwie warmińsko-mazurskim. Dostrzeżono potrzebę zorganizowania akcji informacyjnej: „(...) Myślę, że tak jak zawsze [potrzebna jest] akcja informacyjna. Najpierw trzeba by było mieć jasno skonkretyzowane plany i określone formy funkcjonowania tego centrum. Jednocześnie, wyprzedzająco należałoby wskazywać (...) [na] jakieś zagrożenia, które mogłyby być wskazywane (...) że nie stanowią jakiegoś większego problemu dla tego regionu”.

Na pytanie o korzyści wynikające z lokalizacji suchego portu w województwie, najczęściej wymieniano rozwój regionalny, nowe miejsca pracy. Z kolei w ujęciu funkcjonalno-przestrzennym dostrzeżono możliwość uporządkowania przepływów ładunków na terenie województwa, czyli jak to zostało określone przez jednego z respondentów: „skanalizowanie” tych przepływów. W połączeniu z dalszym rozwojem infrastruktury drogowej i kolejowej, takie centrum logistyczne mogłoby przyczynić się do wzrostu ruchu ładunków i lepszej komunikacji w kierunku wschód-zachód.

Wśród głównych uwarunkowań lokalizacji centrum logistycznego typu suchy port wymienia się dobre połączenie drogowe i kolejowe. Mimo, że istnieją plany rozbudowy i modernizacji tej infrastruktury oraz, że budowa i funkcjonowanie takiego centrum logistycznego prawdopodobnie przyciągnie kolejne inwestycje infrastrukturalne, respondenci podkreślają, że bazowa infrastruktura musi już istnieć.

Podkreśla się, że drogi w okolicy centrum logistycznego powinny być przystosowane do ruchu ciężkich pojazdów, czyli powinny spełniać wymóg dopuszczalnego nacisku na oś 11,5 t. Obecnie sieć dróg jest gęsta, ale nieprzystosowana do ciężkiego transportu.

Podkreślano również, że centrum logistyczne musi powstać na trasie sieci TEN-T, a nie w jej okolicy: „ważne, żeby było na szlaku TEN-T, nie satelitą”. Wśród innych czynników lokalizacji wymienia się bliskość granicy (Braniewo), bliskość aglomeracji (Olsztyn), położenie na trasie Rail Baltica (Ełk).

Poza dostępem do infrastruktury niezwykle ważny jest też popyt na usługi świadczone w ramach takiego centrum. Aby centrum mogło sprawnie i efektywnie funkcjonować, popyt ten musi już istnieć. Tylko w takim wypadku możliwe będzie uruchamianie przez przewoźników pełnych składów pociągów, kursujących regularnie, np. pomiędzy portem morskim a suchym portem („żeby to mogło funkcjonować, musi być pewny jakiś pociąg jeżdżący według rozkładu”), które pozwolą obniżyć koszty jednostkowe transportu (im większa masa ładunków, tym taniej w przeliczeniu na koszt jednostkowy), a także minimalizować długość czasu dostawy poprzez skrócenie czasu przeznaczonego na oczekiwanie na pełne zapełnienie składu pociągu.

Podsumowaniem uwarunkowań lokalizacji centrum może być zdanie wypowiedziane przez respondenta: „Lokalizacja powinna zostać określona na podstawie badań potoków ładunków, zapotrzebowań przedsiębiorców, powinna brać pod uwagę transport międzynarodowy, pod uwagę powinno się też wziąć lokalizację centrum względem sieci TENT”.



Planując przedsięwzięcie w zakresie budowy suchego portu należy wziąć pod uwagę również czynniki, które będą warunkowały jego opłacalność i konkurencyjność. Czynniki te będą związane z potencjałem gospodarczym samego regionu, odpowiednimi działaniami przewoźników, a także konkurencją ze strony alternatywnych form przemieszczania ładunków pomiędzy producentem bądź importerem a portem morskim.

Wielu respondentów poddaje w wątpliwość zasadność lokalizacji takiego centrum ze względu na zbyt mały potencjał produkcyjny i eksportowy regionu.

„...nie wiem, czy rzeczywiście w tym województwie istnieje taka potrzeba, aby wielki port przeładunkowy powstał, gdzie ilość towarów, która tu jest produkowana, bądź dostarczana relatywnie nie jest taka wielka”.

Potencjał ten rozpatruje się również w kontekście pojemności portów morskich, ze względu na to, że wystarczająca ilość miejsca w porcie morskim nie zachęca klientów do korzystania z alternatywnych rozwiązań, jakim z pewnością byłby przepływ ładunku przez suchy port.

„Jeżeli jest tak, że port jest w stanie jeszcze pomieścić sporo, to wtedy nikt nie będzie ponosił dodatkowych kosztów na odwiezienie tych kontenerów do kolejnego terminala, bo to mija się z celem.”

Opłacalność suchego portu będzie zależała od rachunku ekonomicznego klientów i przewoźników. Respondenci wskazali, że przewozy koleją (a więc istnienie drogowo-kolejowego centrum logistycznego) będą opłacalne przy dużych odległościach w kierunku Europy Zachodniej.

„Sens platformy istnieje tylko wtedy, gdy jest wystarczająca ilość przewozów na duże odległości do Europy Zachodniej, czyli że sens takiego centrum w dużej mierze zależy od uwarunkowań rynkowych.”

Dostrzeżono również potencjał obwodu Kaliningradzkiego, ale wymieniono również zastrzeżenia:

- czas postoju na granicy zmniejszający opłacalność korzystania przez podmioty z Obwodu Kaliningradzkiego z polskich portów morskich.

„Jeśli chodzi o przewozy na duże odległości, to problemem jest granica – ona wydłuża czas oczekiwania na przepływ towarów, nie może już tego robić centrum przeładunkowe.”

- charakter przepływu ładunków przez granicę polsko-rosyjską: większość samochodów jedzie załadowana w kierunku Kaliningradu, a wraca pusta;
- stosunki polityczne – nie można polegać na Obwodzie Kaliningradzkim, jako głównym źródle popytu na usługi świadczone na terenie suchego portu, gdyż sytuacja polityczna może się zmieniać.

Wśród pozostałych czynników warunkujących sukces przedsięwzięcia wymieniono:



- czas przejazdu – nie można „przetrzymywać towarów, choćby dlatego, żeby skompletować skład”,
- możliwość formowania pełnych składów pociągów,
- cenę za przewóz, wynikającą z ekonomii skali dzięki dużej masie przewozów.

Z kolei wśród barier dla lokalizacji wymieniono m.in. możliwe niewielkie zainteresowanie przewoźników, słaby stan infrastruktury, trudności związane z własnością i wykupem gruntów pod budowę centrum logistycznego kwestie ochrony środowiska oraz ewentualnych protestów społeczeństwa.

Wśród przedsiębiorstw z branży TSL panował pogląd, że lepszą formą własności suchego portu jest własność prywatna. Respondenci w badaniach jakościowych częściej opowiadali się za partnerstwem publiczno-prywatnym, choć niektórzy uważają, że lepsza i bardziej efektywna jest własność prywatna. Panuje natomiast zgodność co do wykluczenia formy publicznej. Za partnerstwem publiczno-prywatnym przemawiają następujące argumenty:

- centrum logistyczne powinno być ogólnodostępne: „Ogólnodostępnych terminali w kraju jest stanowczo za mało.” „Wymogiem takiego centrum powinna być ogólna otwartość, nie może być ono zamknięte.” ;
- będzie to korzystniejsze, jeśli inwestycja miałaby być finansowana ze środków unijnych: „Ważne by było, by centrum było otwarte, ogólnodostępne - jest to jeden z wymogów Unii - a to gwarantuje jedynie własność publiczna lub częściowo publiczna. Gdyby własność byłaby prywatna, ale jego budowa byłaby finansowana z funduszy unijnych - musi ono być ogólnodostępne przez 5 lat”.

Władze państwowe oraz samorządowe, mają do odegrania ważną rolę:

„nie no na pewno rola państwa jest tutaj taka, żeby to wspierać, pomagać w załatwieniu wszelkich procedur, ułatwić, może zwolnić z podatków, to już i samorząd i tak dalej, na pewno wspierać.”

„Potrzebna jest inicjatywa władz samorządowych, aby takie lokalizacje znajdowali i proponowali. By pomagali w uzyskiwaniu pozwoleń i realizacji inwestycji.”

Respondenci wypowiedzieli się również na temat pożądanej struktury funkcjonalnej centrum. W jego ramach powinny działać: odprawa celna, transport, spedycja, depot kontenerowe. Warto podkreślić, że często powtarzała się opinia, iż centrum to powinno oferować kompleksową obsługę, co oznacza, że obiekt ten powinien działać na relatywnie dużą skalę.

„Centrum logistyczne, w sumie jak sama nazwa wskazuje, jest to centrum, czyli powinno sprawować kompleksową obsługę klienta.”

„To na pewno jest przewaga takiego centrum, czyli całościowa, kompleksowa obsługa klienta.”



3. Wnioski i rekomendacje

3.1. Wnioski

Lokalizacja

Analiza wielokryterialna wskazała na najlepszą potencjalną lokalizację suchego portu w Elblągu, natomiast w drugiej kolejności wymieniony został Olsztyn. Za pierwszą lokalizacją przemawia dogodne położenie względem portów morskich Trójmiasta, linii kolejowych oraz sieci drogowej znaczenia europejskiego (linia kolejowa nr 9 Trójmiasto – Warszawa oraz autostrada A1, droga ekspresowa nr 7), a także przejść granicznych z Federacją Rosyjską. Za Elblągiem przemawiają również kryteria transportowo-logistyczne.

Z kolei Olsztyn zdominował porównanie w zakresie kryteriów ekonomiczno-społecznych ze względu na swój potencjał gospodarczy, znacznie przewyższający pozostałe jednostki samorządu terytorialnego poddane analizie. Wysoko ocenione zostały również kryteria transportowo-logistyczne, a w szczególności korzystna struktura kolejowego ruchu towarowego na linii 353 (Iława – Olsztyn Główny). Ponadto, w świetle przygotowywanych obecnie dokumentów rządowych (m.in. Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030) należy rozważyć walory Elbląga w powiązaniu z Braniewem, w oparciu o tzw. platformę multimodalną.

Warto wspomnieć, że kolejną podawaną lokalizacją jest Olsztyn. Przedstawiciele biznesu w większości wskazywali na stolicę województwa, jako najlepsze miejsce dla lokalizacji centrum logistycznego ze względu na lokalizację biznesu i względnie centralne położenie.

Zasadność

Zasadność lokalizacji suchego portu, ze względu na jego główną funkcję, opierać można głównie na eksporcie towarów. Biorąc pod uwagę zrealizowane, planowane bądź rozpoczęte inwestycje konkurencyjne (za takie można uznać pośrednio istnienie terminalu w Mławie, czy planowany suchy port w Zajączkowie Tczewskim), wpływające na ograniczenie obszaru delimitacji dla suchego portu, a także na utrudniony przepływ ładunków między Polską a Obwodem Kaliningradzkim (inny obszar celny), można wnioskować, że główne potoki ładunkowe, które mogłyby być kierowane do suchego portu przepływałyby z i do województwa warmińsko-mazurskiego i częściowo podlaskiego.

Województwa te mają stosunkowo niewielki potencjał eksportowy i importowy. Należy wziąć pod uwagę towary, które potencjalnie mogą być przewożone transportem intermodalnym z wykorzystaniem suchego portu w województwie warmińsko-mazurskim. Pomijając część typowo masowych towarów, eksport drogą morską całego województwa warmińsko-mazurskiego wynosi ok. 77 tys. ton, podlaskiego 45 tys. ton. Import drogą morską wynosi odpowiednio 113 tys. ton i 28 tys. ton. Wśród danych Izby Celnej istnieje również wiele towarów, co do których nie określono gałęzi transportu. W najbardziej optymistycznej wersji można na tej podstawie dodać eksport ok. 73 tys. ton z województwa warmińsko-mazurskiego oraz 27 tys. ton z województwa podlaskiego oraz odpowiednio w imporcie – 38 tys. ton i 12 tys. ton. Nie można jednakże założyć, że każdy z załadowców



i odbiorców będzie zainteresowany wykorzystaniem suchego portu. Decydować będzie o tym rachunek ekonomiczny oraz czas potrzebny na przewóz, czyli względy typowo biznesowe. Należy pamiętać, że w przypadku niewielkiej odległości pomiędzy suchym portem a portem morskim i jednocześnie dużej odległości pomiędzy załadowcą a suchym portem, przerwanie potoku ładunkowego w suchym porcie może stać się nieopłacalne.

Rozwiązaniem może być powiązanie suchego portu z większym przedsiębiorstwem z województwa, które byłoby zainteresowane jego wykorzystaniem. Analizy wskazują, że takie przedsiębiorstwo mogłoby nie wygenerować wystarczająco dużo potoków ładunkowych, aby zapewnić opłacalność suchego portu. Konieczne byłyby wyraźne deklaracje ze strony zainteresowanych podmiotów, co do ilości ładunków, jakie miałyby być w suchym porcie odprawiane.

O powodzeniu suchego portu decydować będzie również łatwość odprawy ładunków w porównaniu z portem morskim oraz koszt tego typu usług. W zasadzie suchy port jest konkurencją dla terminali kontenerowych zlokalizowanych w porcie morskim, gdyż częściowo przejmując obsługę jednostek ładunkowych, pobierając za to również opłatę.

Należy zatem rozważyć potencjalne zagrożenia. Mowa tu przede wszystkim o dużych rezerwach terenu na bezpośrednim zapleczu portów morskich. Ta uwaga dotyczy w szczególności portu morskiego w Gdańsku (planowane powstanie Pomeranian Logistic Center w sąsiedztwie Portu Północnego oraz terminala DCT w Gdańsku o docelowej zdolności przeładunkowej 2 mln TEU), choć również port morski w Gdyni posiada możliwości rozwoju na obszarze ok. 35 ha (docelowo ma tam powstać centrum logistyczne w sąsiedztwie dwóch funkcjonujących obecnie terminali kontenerowych, których docelowa zdolność przeładunkowa może sięgnąć 2 mln TEU). Konkurencyjną, a z pewnością bardziej dogodną lokalizacją dla suchego portu (w relacji do portów morskich Gdańska i Gdyni) jest teren będący w posiadaniu operatora logistycznego PCC Intermodal, zlokalizowany w Zajączkowie Tczewskim na terenie województwa pomorskiego na styku kilku ważnych linii kolejowych (m.in. linia kolejowa nr 9 Warszawa – Gdańsk, linia kolejowa nr 131 Chorzów Batory – Tczew oraz linia 203 Tczew – Kostrzyn o mniejszym znaczeniu niż poprzednie). Planowane powstanie suchego portu w Zajączkowie Tczewskim ma mieć docelową zdolność przepustową na poziomie ok. 1 mln TEU.

Z analizy makro- i mezoekonomicznej oraz analizy TSL wynika, że znaczna część potoków ładunkowych przechodzących przez teren województwa warmińsko-mazurskiego, to towary w tranzycie, zarówno międzynarodowym w relacjach Obwód Kaliningradzki-Niemcy i Południe Europy, czy też Litwa-Niemcy lub Południe Europy. Przebieg tras tych przewozów nie umożliwia pełnego wykorzystania lokalizacji korzystnej dla suchego portu do obsługi tych potoków ładunkowych, co mogłoby uzasadniać utworzenie na terenie województwa terminalu kontenerowego (platformy multimodalnej) w innej lokalizacji, np. bliżej centrum województwa. Przesłanką ku temu mogłoby być w przyszłości usprawnienie komunikacji kolejowej w linii nr 353: Iława-Olsztyn-Korsze-Ełk. Jednakże określenie takiej lokalizacji powinno być przedmiotem odrębnej analizy.



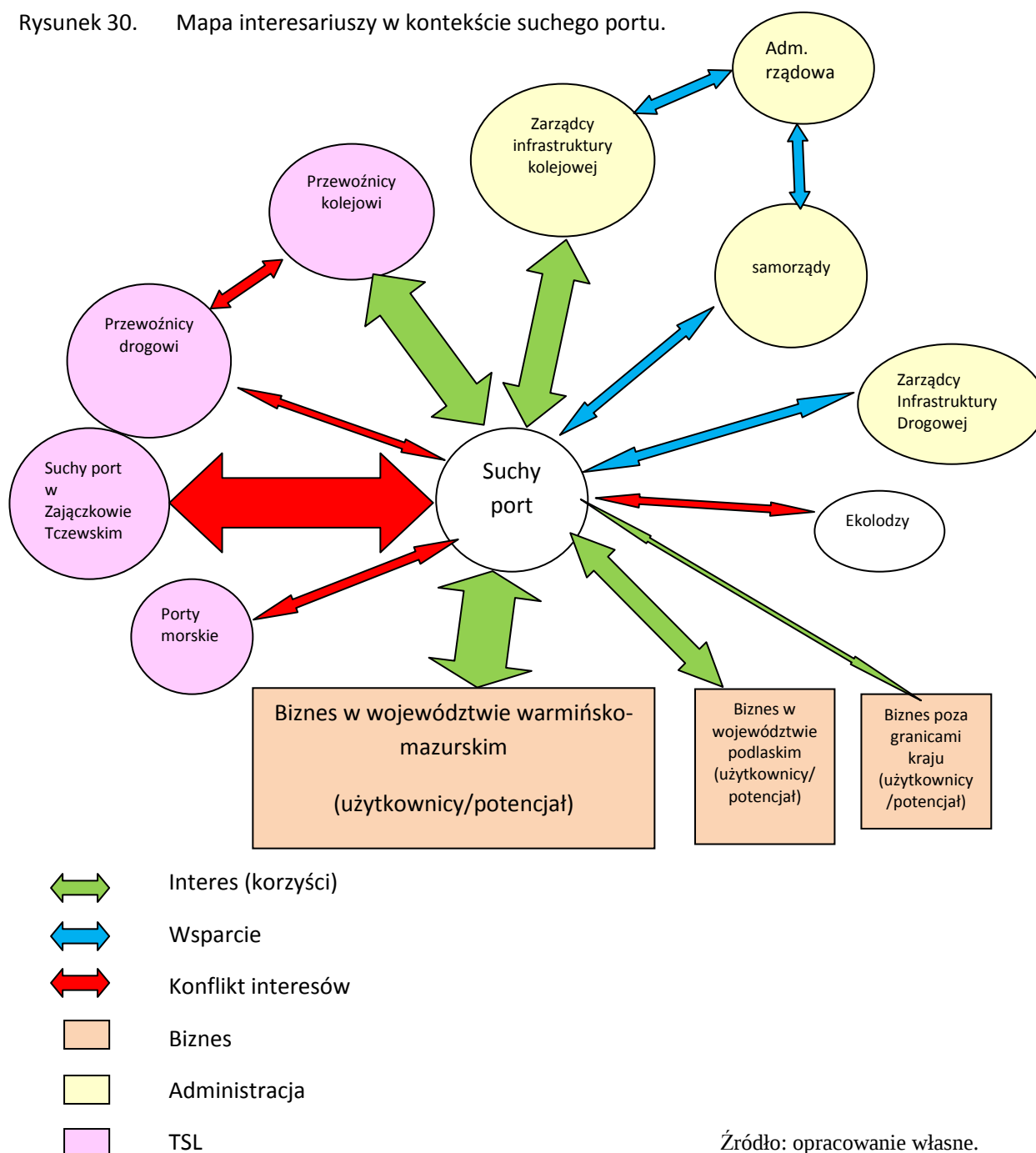
W wyniku przeprowadzonych badań zarówno ilościowych, jak i jakościowych zdecydowana większość respondentów opowiada się za powstaniem centrum logistycznego na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Większość z nich widzi szanse w rozwoju takiej jednostki jedynie w przypadku zaoferowania szerokiego wachlarza usług, dzięki któremu możliwa stanie się kompleksowa obsługa potencjalnego klienta.

Należy zauważyć, że większość badanych respondentów nigdy wcześniej nie słyszała o planach powstania centrum logistycznego na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Świadczy to o niskim poziomie promocji i rozpowszechnienia informacji na temat samego projektu, jak i korzyści z płynących z jego realizacji.

Poniższy schemat przedstawia mapę powiązań głównych interesariuszy w kontekście suchego portu. Największe zainteresowanie powinni wykazywać przedstawiciele biznesu i przewoźnicy kolejowi, gdyż to oni wspólnie mogliby czerpać korzyści ze sprawnie funkcjonującego suchego portu. Głównym zagrożeniem dla realizacji projektu jest rozpoczęty projekt suchego portu w Zajęczkowie Tczewskim, który ma zdecydowaną przewagę lokalizacyjną (na głównej magistrali kolejowej), zainteresowanie podmiotu prywatnego oraz spójną koncepcję powstania.



Rysunek 30. Mapa interesariuszy w kontekście suchego portu.



Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z przeprowadzonymi badaniami, większość respondentów uważa, że zdecydowanie lepszą byłaby własność prywatna terminalu. W tym kontekście kluczowym zagadnieniem byłoby pozyskanie inwestora (takiego jak PCC Intermodal



w Zajęczkowie), który dostrzegłby potencjał lokalizacji suchego portu bądź, co wydawałoby się bardziej uzasadnione, terminalu kontenerowego.

W zakresie aspektów funkcjonalno-przestrzennych warto prześledzić organizację innych terminali w Polsce (przykłady PCC Intermodal i PKP Cargo):

Euroterminal Sławków

Parametry operacyjne:

- powierzchnia operacyjna około 21 tys. m²,
- roczne możliwości przeładunkowe 120 tys. TEU,
- możliwości składowe 1,2 tys. TEU,
- 3 tory kolejowe 600 m,
- 2 reachstackery,
- 1 suwnica kolejowa (40 t),
- 36 przyłączy prądu.

Terminal PCC w Gliwicach

Parametry operacyjne:

- powierzchnia operacyjna ok. 30 tys. m²,
- możliwości składowe: 1,3 tys. TEU,
- 2 tory kolejowe 600 m,
- 21 przyłączy elektrycznych (docelowo),
- 2 reachstackery (docelowo 3),
- parking na 50 zestawów ciężarowych.

Terminal PCC w Brzegu Dolnym

Parametry operacyjne:

- powierzchnia operacyjna około 14 tys. m²,
- roczne możliwości przeładunkowe 50 tys. TEU,
- możliwości składowe 1 tys. TEU,
- 2 tory kolejowe po 300 m,
- 3 reachstackery.

Terminal Kutno PCC

Parametry operacyjne:
(wartości docelowe)



- powierzchnia operacyjna 80 tys. m²,
- roczne możliwości przeładunkowe 100 tys. TEU,
- możliwości składowe ponad 4 tys. TEU,
- 4 tory kolejowe po 600 m każdy,
- 2 suwnice kolejowe,
- 3 reachstackery,
- w pełni wyposażony warsztat do naprawy kontenerów,
- 76 przyłączy prądu.

Mława

Parametry operacyjne:

- 2 tory o dł. 300 m,
- 3 dźwigi,
- powierzchnia 25 tys. m².

Kobylnica

Parametry operacyjne:

- 9300 m²,
- pojemność 500 tys. TEU,
- 3 tory po 300 m długości,
- 2 dźwigi.

Powyższe przykłady wskazują, że minimalna liczba torów wynosi dwa. Nie ma możliwości oceny liczby TEU, gdyż potencjał całego regionu jest stosunkowo niewielki. W przypadku suchego portu należy jednakże założyć dodatkowo lokalizację infrastruktury do wykonywania operacji na kontenerach takich, jakie wykonywane są w porcie morskim, a także odpowiedni poziom zabezpieczeń.



WNIOSKI

Lokalizacja	
	Analiza wielokryterialna wskazała na najlepszą potencjalną lokalizację suchego portu w Elblągu, natomiast w drugiej kolejności wymieniony został Olsztyn.
Zasadność	
	Główne potoki ładunkowe, które mogłyby być kierowane do suchego portu przepływałyby z i do województwa warmińsko-mazurskiego i częściowo podlaskiego, jednakże obszary te mają stosunkowo niewielki potencjał eksportowy i importowy. Rozwiązaniem może być powiązanie suchego portu z większym przedsiębiorstwem z województwa, które byłoby zainteresowane jego wykorzystaniem. Analizy wskazują, że takie przedsiębiorstwo mogłoby nie wygenerować wystarczająco dużo potoków ładunkowych, aby zapewnić opłacalność suchego portu. Konieczne byłyby wyraźne deklaracje ze strony zainteresowanych podmiotów, co do ilości ładunków, jakie miałyby być w suchym porcie odprawiane. Konkurencyjną, a z pewnością bardziej dogodną lokalizacją dla suchego portu (w relacji do portów morskich Gdańska i Gdyni) jest teren będący w posiadaniu operatora logistycznego PCC Intermodal, zlokalizowany w Zajączkowie Tczewskim. Z analizy makro- i mezoekonomicznej oraz analizy TSL wynika, że znaczna część potoków ładunkowych przechodzących przez teren województwa warmińsko-mazurskiego, to towary w tranzycie, zarówno międzynarodowym w relacjach Obwód Kaliningradzki-Niemcy i Południe Europy, czy też Litwa-Niemcy lub Południe Europy.
Podsumowanie	
	Przykłady istniejących i planowanych terminali wskazują, że minimalna liczba torów wynosi dwa. Nie ma możliwości oceny liczby TEU, gdyż potencjał całego regionu jest stosunkowo niewielki. W przypadku suchego portu należy jednakże założyć dodatkowo lokalizację infrastruktury do wykonywania operacji na kontenerach takich, jakie wykonywane są w porcie morskim, a także odpowiedni poziom zabezpieczeń.



3.2. Rekomendacje

W związku z powyższym rekomenduje się rozszerzenie analizy o badanie koncepcji lokalizacji na terenie województwa platformy multimodalnej i porównanie potencjału obu obiektów. Ze wstępnych badań wynika, że drogowo-kolejowy terminal kontenerowy może być rentowny, w przeciwieństwie do suchego portu.

Podstawą działania powinny być konsultacje wszystkich zainteresowanych podmiotów. Ze względu na fakt, że obiekt typu suchy port jest elementem infrastrukturalnym, takie konsultacje powinny być prowadzone przez samorządy w porozumieniu z administracją rządową. Koniecznie powinni włączyć się w nie ewentualni inwestorzy, którzy widzieliby szansę rozwoju opłacalnego ekonomicznie projektu. Podstawą tej opłacalności będzie potencjał regionu. Na podstawie przeprowadzonej analizy można stwierdzić, że obecnie potencjał regionu w kontekście lokalizacji suchego portu jest niewielki, zarówno ze względu na stan infrastruktury oraz słaby potencjał ładunkowy. Dodatkowo koncepcję tę osłabia planowana lokalizacja suchego portu w Zajęczkowie.

Szansą na rozwój tej lub alternatywnej koncepcji platformy multimodalnej może być wspólne działanie podmiotów ze sfery biznesu (ew. przedstawiciele samorządu gospodarczego), administracji oraz przewoźników kolejowych bądź zarządców infrastruktury, a następnie analiza opłacalności konkretnego przedsięwzięcia inwestycyjnego.

REKOMENDACJE

Rekomendacje: Samorząd

Koordinacja konsultacji pomiędzy zainteresowanymi stronami.

Uwzględnienie suchego portu lub terminalu intermodalnego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Przeznaczenie terenu z dostępem do linii kolejowej i dobrze skomunikowanego drogowo z pozostałymi częściami województwa warmińsko-mazurskiego. Konieczne jest powiązanie suchego portu ze strukturą funkcjonalną gminy/miasta, na terenie którego obiekt powstanie.

Wspieranie rozwoju parków przemysłowych i klastrów branżowych, co w przyszłości może być podstawą do wdrożenia wspólnych działań w kontekście budowy suchego portu.

Rekomendacje: Zarządcy portów morskich

Z badań wynika, że nie są zainteresowani koncepcją suchego portu. Ze względu na specyfikę obu rodzajów obiektów, a także możliwości rozwojowe trójmiejskich portów morskich, można założyć, że suchy port stanowi dla portów morskich konkurencję. Suchy port, aby mógł w pełni realizować swoje zadania, powinien być powiązany funkcjonalnie z portem morskim.



Rekomendacje: Zarządcy infrastruktury kolejowej

Powinni podjąć działania zmierzające do rozwoju infrastruktury kolejowej oraz obniżenia opłat za dostęp do infrastruktury.

Rekomendacje: Zarządcy infrastruktury drogowej

Powinni opracować plan modernizacji połączeń drogowych z miejscem lokalizacji suchego portu (terminalu).

Rekomendacje: Samorząd gospodarczy

Ewentualne pośredniczenie pomiędzy administracją samorządową w celu określenia zainteresowania przedsięwzięciem ze strony podmiotów prywatnych. Większą rolę powinni odegrać przedstawiciele przedsiębiorstw, gdyż to oni bezpośrednio korzystaliby z terminalu.

Wspieranie rozwoju parków przemysłowych i klastrów branżowych, co w przyszłości może być podstawą do wdrożenia wspólnych działań w kontekście budowy suchego portu.

Rekomendacje: Administracja rządowa

Powinna powstać spójna koncepcja rozwoju transportu intermodalnego. Przykładem nieefektywności w tym zakresie jest konkurencyjność lokalizacji suchego portu w Zajęczkowie Tczewskim i w województwie warmińsko-mazurskim. Jednakże, z punktu widzenia potencjału ładunkowego, lokalizacja w Zajęczkowie jest o wiele bardziej korzystna.

Uwzględnienie w planie zagospodarowania kraju sieci terminali intermodalnych (w tym suchego portu) również w powiązaniu z planami prywatnych inwestorów dotyczącymi budowy tego typu obiektów.



Rekomendacje: Użytkownicy rynku TSL

Suchym portem nie są zainteresowani przewoźnicy drogowi, gdyż ułatwia on transport intermodalny, który w dużej części stanowi konkurencję dla większości przewoźników drogowych.

Może być widoczne duże zainteresowanie przewoźników kolejowych. Jednakże wszystko zależy od potencjału regionu.

Rekomendacje finansowo-prawne

Badania wskazały, że zarządzającym suchym portem powinien być podmiot prywatny. Ze względów funkcjonalnych operator ten może być np. powiązany z transportem kolejowym bądź morskim.

Ze względu na charakter inwestycji możliwe jest partnerstwo publiczno-prywatne. Ewentualne partnerstwo publiczno-prywatne może polegać na wniesieniu przez jednostkę publiczną gruntów pod budowę suchego portu, o ile stosowne tereny będą w jej posiadaniu.

Pierwszym etapem powinno być pozyskanie prywatnego inwestora, który na podstawie oceny potencjału danej lokalizacji, podjąłby się rozpoczęcia inwestycji.

Finansowanie powinno pochodzić ze środków prywatnych. Należy rozważyć możliwość współfinansowania z bezzwrotnych środków zewnętrznych, w tym m.in. dofinansowania unijnego.



Rekomendacje funkcjonalno-przestrzenne

Suchy port powinien znajdować się w sąsiedztwie linii kolejowej, umożliwiającej bezpośrednie połączenie z portem morskim.

Lokalizacja suchego portu powinna zmierzać do poprawy ładu przestrzennego gminy i regionu.

Lokalizacja musi uwzględniać zachowanie walorów przyrodniczo-krajobrazowych obszarów przyległych do suchego portu, w tym lokalizację obszarów objętych programem Natura 2000.

Wybór lokalizacji powinien zapewniać segregację funkcji uciążliwych (wzmożony ruch samochodów ciężarowych) w celu uniknięcia konfliktów przestrzennych, środowiskowych i społecznych.

Konieczne jest uwzględnienie puli dostępnych kontenerów na terenie suchego portu. Należy wziąć pod uwagę, że kontenery, które są wykorzystywane w imporcie towarów nie są z reguły tymi samymi, które są wykorzystywane w eksporcie (inni armatorzy obsługują główne kierunki eksportu i importu). Konieczne jest przekonanie armatorów do współpracy i zachęcenie ich do pozostawiania puli kontenerów na terenie suchego portu.

Należy zapewnić odpowiedni stopień bezpieczeństwa analogiczny do bezpieczeństwa w portach morskich (podlegających zapisom Kodeksu ISPS).

Konieczne do zagospodarowania obszary funkcjonalne suchego portu:

- Inspekcja Weterynaryjna,
- Inspekcja Sanitarna,
- Inspekcja Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych,
- Inspekcja Ochrony Roślin i Nasiennictwa,
- Urząd Celny,
- depot kontenerów,
- myjnia i remonty kontenerów,
- instalacje elektryczne do podłączenia kontenerów chłodniczych*,
- formowanie i rozformowanie pełnych składów pociągów.

*wykorzystanie kontenerów chłodniczych w suchym porcie może być minimalne, ze względu na fakt, że przewoźnicy kolejowi nie dysponują odpowiednią pulą wagonów z instalacją elektryczną do podłączenia kontenerów chłodniczych

Suchy port, aby spełniał swe podstawowe funkcje powinien zapewniać atrakcyjny pod względem czasu, kosztów i odległości dostęp do portu morskiego. Większość przemysłu w regionie jest zlokalizowana w zachodniej części województwa. Należy zatem podkreślić, że im bardziej na wschód będzie zlokalizowany tego typu obiekt, tym mniejsza będzie pula ładunków do obsłużenia.



Porównując główne funkcje planowanego terminalu w Zajęczkowie Tczewskim oraz ewentualnego w województwie warmińsko-mazurskim, należy podkreślić, że ich podstawowe funkcje zdecydowanie się różnią. Funkcją suchego portu w Zajęczkowie Tczewskim będzie głównie odciążenie portów morskich oraz infrastruktury drogowej ze względu na rosnącą liczbę przychodzących i wychodzących kontenerów. W tym kontekście, główną zaletą tej lokalizacji jest bliskość portu morskiego oraz położenie na głównej magistrali kolejowej, która kilka kilometrów dalej rozgałęzia się na wszystkie kierunki w Polsce. Ewentualny suchy port w województwie warmińsko-mazurskim nie ma takiej przewagi. Jego główną zaletą mogłoby być powiązanie z przemysłem, bliskość do klienta usług przewozowych. Obecnie jednak nie można uznać tego jako przewagę, ze względu na mały potencjał eksportowy regionu.

Rekomendacje: Promocja, Informacja, Konsultacje

Badania wykazały brak świadomości respondentów na temat planów dotyczących lokalizacji suchego portu w województwie warmińsko-mazurskim. Podmiot zainteresowany stworzeniem tego obiektu powinien skupić się na działaniach promocyjno-informacyjnych.

Przeprowadzenie kampanii informacyjnej i konsultacji wśród zainteresowanych stron: potencjalnych nadawców i odbiorców ładunków, przedsiębiorstw z branży TSL, armatorów morskich, przewoźników kolejowych, jednostek samorządu terytorialnego.

Rozmowy z armatorami na temat możliwości zorganizowania depot kontenerowego na terenie suchego portu.

Zorganizowanie branżowych spotkań promocyjno-informacyjnych dla podmiotów, które mogłyby z suchego portu korzystać.

Publikacje na temat korzyści wynikających z wykorzystania suchego portu w prasie branżowej.

Kampania informacyjna jest niezbędna również na etapie funkcjonowania suchego portu (o ile on powstanie), gdyż dla jego pełnego wykorzystania, nadawcy powinni adresować ładunki na suchy port, a nie na port morski. Bez tej wiedzy ze strony podmiotów uczestniczących w wymianie handlowej, suchy port może pełnić jedynie funkcję przeładunkową, co oznacza dodatkową manipulację jednostką ładunkową, a nie jest to uzasadnione funkcjonalnie.



Rekomendacje: Ogólne

W ujęciu operacyjnym sukces finansowo-organizacyjny suchego portu uzależniony będzie od następujących czynników:

- powinno być dostępne regularne połączenie intermodalne pomiędzy portem morskim a suchym portem; połączenie to będzie uruchomione, jeżeli będzie odpowiedni popyt (równomierny w ciągu tygodnia), zapewniający za każdym razem pełny skład pociągu. Oczekiwanie na zapełnienie całego składu może znacznie opóźnić wyjazd kontenera z portu morskiego, co uczyni tę drogę nieopłacalną;
- sukces suchego portu zależy również od woli armatorów, którzy będą chcieli składować tam puste kontenery (rola depot kontenerowego); zależeć to będzie od popytu na ich usługi oraz porównania kosztów składowania pustych kontenerów w porcie morskim i suchym porcie.

Rekomendacje: Proponowane działania**Konsultacje pomiędzy zainteresowanymi stronami**

- Jeśli jest zainteresowanie ze strony biznesu – dalsze rozwijanie koncepcji.
- Jeśli nie ma zainteresowania – trudno będzie znaleźć inwestora, który będzie chciał budować obiekt typu suchy port. Inwestycja ze środków publicznych nie jest rekomendowana ze względu na niską opłacalność przedsięwzięcia.

W tej sytuacji rekomenduje się:

- Ponowną analizę koncepcji lokalizacji platformy multimodalnej (zamiast typowego suchego portu) w innej lokalizacji na terenie województwa – w zależności od zainteresowania prywatnego inwestora z branży kolejowej.
- Rozważenie lokalizacji depot kontenerowego zamiast suchego portu – w zależności od zainteresowania armatorów.



4. Załączniki – narzędzia badawcze

Scenariusz Indywidualnego Wywiadu Pogłębionego (IDI):

Spotkanie z respondentem odbędzie się w miejscu umożliwiającym swobodną rozmowę, bez udziału osób trzecich. Ankieter przedstawi się oraz zaprezentuje respondentom cel przeprowadzanych badań. Respondenci zostaną poinformowani o nagrywaniu wywiadów oraz zostaną im wytłumaczone kwestie dotyczące bezpieczeństwa zebranych informacji. Poniżej przedstawione zagadnienia są pomocą dla ankietera, ponieważ wywiad będzie prowadzony w formie nieustrukturyzowanej. Zadawane pytania mogą się zmieniać w zależności od informacji jakie posiada respondent.

1. W jaki sposób przedsiębiorstwa współpracują z przedstawicielami zarządów infrastruktury drogowej/kolejowej?
2. Jakie są mocne i słabe strony powstania centrum logistycznego w województwie warmińsko-mazurskim?
3. W jaki sposób centra logistyczne przyczyniają się do rozwoju regionalnej gospodarki?
4. Jakie nowe inwestycje mogą być uruchomione za pośrednictwem centrum logistycznego?
5. Czy niewystarczająca ilość centrów logistycznych w Polsce ma wpływ na rozwój gospodarczy?
6. Co można zrobić by usprawnić proces powstawania centrów logistycznych?
7. Jakie koszty wiążą się z budową centrum logistycznego?
8. Czy i w jaki sposób instytucje takie jak PKP współpracują z Ministerstwem Transportu?
9. Jaki wpływ ma rozwój infrastruktury na lokalną gospodarkę?
10. Jaka jest strategiczna rola centrów logistycznych?
11. Jaki wpływ mają centra logistyczne na rozwój miast (pod względem kosztów, wydajności i usług realizowanych na potrzeby podmiotów funkcjonujących w mieście)?
12. Czy i jakie są relacje między rozwojem centrów logistycznych, a konkurencyjnością miasta (regionu), w których są one zlokalizowane?
13. Jakie są bariery powstania suchego portu w województwie warmińsko-mazurskim?
14. W jaki sposób można te bariery zminimalizować?
15. Jakie warunki (np. geograficzne, ekonomiczne) gwarantują sukces omawianej inwestycji?
16. Jakie czynniki społeczne mają największy wpływ na atrakcyjność lokalizacji centrum logistycznego?



17. Jakie czynniki terytorialne i ekonomiczne mają największy wpływ na atrakcyjność lokalizacji centrum logistycznego?
18. Czym charakteryzują się lokalizacje centrów logistycznych w Polsce (jakie są ich wspólne cechy)?

CATI

Dzień dobry, nazywam się.....dzwonię z..... Chciałabym zaprosić Pana/Panią do krótkiego badania ankietowego realizowanego na zlecenie Województwa Warmińsko-Mazurskiego na temat zasadności powstania na terenie województwa warmińsko-mazurskiego centrum logistycznego (suchy port). W tym celu chciałabym porozmawiać z osobą decyzyjną lub orientującą się w przytoczonej tematyce. Badanie jest w pełni anonimowe, a jego wyniki posłużą do zbiorczych opracowań statystycznych. Chciałabym porozmawiać z (zaznacz odpowiednią osobę):

- Członek zarządu
- Kierownik działu (jakiego?).....
- Pracownik działu (jakiego?).....
- Sekretariat
- Inny (kto).....

Jak ocenia Pan/Pani zasadność utworzenia „suchego portu” na terenie województwa warmińsko-mazurskiego?	Jak ocenia Pan/Pani wysokość dodatkowych kosztów ponoszonych ze względu na dotychczasowy brak suchego portu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego?
1. Bardzo przydatny	1. Bardzo niskie
2. Przydatny	2. Niskie
3. Średnio przydatny	3. Średnie
4. Mało przydatny	4. Wysokie
5. Nieprzydatny	5. Bardzo wysokie

Czy byliby Państwo zainteresowani świadczeniem swoich usług na terenie centrum logistycznego:	Jaką funkcję miałyby pełnić centrum logistyczne na terenie województwa warmińsko-mazurskiego?(można zaznaczyć kilka odpowiedzi).
1. Tak (dlaczego).....	1. Przeładunkową
2. Nie (dlaczego).....	2. Magazynową
3. Nie wiem/trudno powiedzieć	3. Konsolidacja i de konsolidacja ładunków
	4. Odprawa celna



	5. Inne (jakie).....
--	----------------------

Jakiego rodzaju usługi wykonuje Państwa firma? <i>Można zaznaczyć więcej niż jedna odpowiedź.</i>	Jakie gałęzie transportowe są wykorzystywane przez Państwa firmę?
1. Transport	1. Drogowy
2. Spedycja	2. Kolejowy
3. Usługi celne	3. Morski
4. Magazynowanie	4. Lotniczy
5. Logistyczne	5. Multimodalny
6. Kurierskie	6. Wodny śródlądowy
7. Inne (jakie).....	7. Inne (jakie).....

Proszę podać zasięg geograficzny usług, które oferuje firma.	Z jakich powierzchni magazynowych Państwo korzystają?
1. Polska	1. Własnych
2. Europa	2. Dzierżawionych na czas nieokreślony
3. Inne kontynenty (jakie).....	3. Wynajmowanych okresowo w zależności od potrzeb
	4. Innych
	5. Nie korzystamy w ogóle

Czy budowa centrum logistycznego w województwie warmińsko-mazurskim spowoduje rozwój tego regionu?	Czy według Pana/Pani OGÓLNODOSTĘPNE centrum logistyczne powinno być spółką państwową, na zasadach partnerstwa publiczno-prywatnego czy prywatną?
1. TAK (dlaczego).....	1. Państwową (dlaczego).....
2. NIE (dlaczego).....	2. PPP (dlaczego?).....
3. Nie wiem/ trudno powiedzieć	3. Prywatną (dlaczego).....
	4. Nie wiem/trudno powiedzieć



Co jest najważniejsze dla Pana/Pani jako klienta centrum logistycznego?	Jakie elementy infrastruktury powinny znajdować się na terenie centrum logistycznego na terenie woj. warmińsko-mazurskiego? (można zaznaczyć kilka, nawet wszystkie odpowiedzi).
1. Dostępność 2. Bliskość dużego miasta 3. Bliskość portu morskiego 4. Szeroki wachlarz usługodawców na terenie centrum 5. Inne.....(jakie?)	1. Magazyny 2. Intermodalny terminal przeładunkowy 3. Pomieszczenia biurowe 4. Posterunek celny 5. Inne (jakie?).....

Jakie usługi powinny być według Państwa świadczone na terenie centrum logistycznego w woj. warmińsko-mazurskim? (można zaznaczyć kilka, nawet wszystkie odpowiedzi).	Jaką drogą wysyłane są Państwa ładunki do portów morskich:
1. Magazynowanie 2. Pakowanie 3. Przeładunek intermodalny 4. Spedycja 5. Obsługa celna 6. Tankowanie i serwisowanie pojazdów 7. Inne (jakie?)	1. Kolej 2. Samochód 3. Inna (jaka)

Proszę ocenić w skali 1-5 stwierdzenia dotyczące poziomu zagrożenia następującymi zdarzeniami w odniesieniu do ładunków obsługiwanych przez Państwa firmę. **Stwierdzenia proszę ocenić w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza-zupełnie się NIE zgadzam, a 5-całkowicie się zgadzam.**



Uważam, że dostępność drogowa portów morskich z terenu województwa warmińsko-mazurskiego jest bardzo dobra.	1	2	3	4	5
Uważam, że dostępność kolejowa portów morskich z terenu województwa warmińsko-mazurskiego jest bardzo dobra.	1	2	3	4	5
Uważam, że budowa centrum logistycznego spowoduje poprawę dostępności do portów morskich dla przedsiębiorstw z województwa warmińsko-mazurskiego.	1	2	3	4	5
Uważam, że budowa centrum logistycznego spowoduje polepszenie jakości usług logistycznych.	1	2	3	4	5
Uważam, że budowa centrum logistycznego będzie miała korzystny wpływ na środowisko naturalne województwa warmińsko-mazurskiego.	1	2	3	4	5
Uważam, że budowa centrum logistycznego spowoduje poprawę funkcjonowania przedsiębiorstw.	1	2	3	4	5
Myślę, że centrum logistyczne pełni priorytetową rolę w łańcuchu dostaw.	1	2	3	4	5
Myślę, że powstanie centrum logistycznego na terenie województwa warmińsko-mazurskiego spowoduje spadek przewozów drogowych kontenerów na rzecz przewozów kontenerów kolejną.	1	2	3	4	5

Pytania otwarte:

Proszę podać mocne i słabe strony powstania centrum logistycznego na terenie województwa warmińsko mazurskiego.

Odp.....
.....

Proszę podać najdogodniejszą wg Pana/Pani lokalizację suchego portu/ centrum logistycznego na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Odp.....
.....
.....

Gdzie mają siedzibę Państwa klienci z terenu województwa warmińsko-mazurskiego?

Odp.....



**Czy obecnie odczuwa Pan/Pani brak powierzchni magazynowej w województwie?
Dlaczego?**

Odp.....
.....
.....

Jaka lokalizacja byłaby wg Pana/Pani najkorzystniejsza dla Pana/Pani powierzchni magazynowej z punktu widzenia obsługiwanych ładunków?

Odp.....
.....
.....

Do jakich krajów wysyłane są obsługiwane przez Państwa :

- ładunki ogółem (proszę wymienić trzy najważniejsze).....
- drogą morską (proszę wymienić trzy najważniejsze).....

Z jakich krajów pochodzą obsługiwane przez Państwa :

- ładunki ogółem (proszę wymienić trzy najważniejsze).....
- drogą morską (proszę wymienić trzy najważniejsze).....

Pytania odnośnie portów tylko dla obsługujących transport morski

Czy byliby Państwo zainteresowani wynajęciem powierzchni magazynowej na terenie centrum logistycznego:

1. Tak
(dlaczego).....
2. Nie (dlaczego).....
3. Nie wiem/trudno powiedzieć



Czy byliby Państwo zainteresowani świadczeniem swoich usług na terenie centrum logistycznego?
1. Tak (dlaczego).....
2. Nie (dlaczego).....
3. Nie wiem/trudno powiedzieć

Pytania odnośnie portów tylko dla obsługujących transport morski

Gdzie dokonuje Pan/Pani najczęściej odprawy celnej (w porcie, w mieście portowym, w miejscu załadunku lub przeznaczenia, w innym miejscu):	Gdzie najczęściej dokonują Państwo rozformowania kontenera. Można więcej niż jedna odpowiedź.
1. Importowej 2. Eksportowej	1. Na terenie portu 2. We własnym/wynajętym magazynie 3. U klienta
Z jakich portów morskich korzystają Państwo najczęściej przy wysyłce ładunku?	
1. Polskich 2. Niemieckich 3. innych (jakich?)	

Metryczka:

Miasto z jakiego pochodzi firma.....

Ile osób zatrudnionych jest na Pełen etat:	Proszę podać przychody ze sprzedaży usług TSL
a. 1-10	a. 0-1 mln zł
b. 11-50	b. 2-5 mln zł
c. 51-250	c. 6-10 mln zł
d. Powyżej 250	d. 11-20 mln zł
	e. 21-100 mln zł
	f. powyżej 101mln zł
	Odmowa odpowiedzi





PAPI

Dzień dobry, nazywam się..... Chciałabym zaprosić Pana/Panią do krótkiego badania ankietowego zleconego przez Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego na temat zasadności powstania w województwie warmińsko mazurskim centrum logistycznego (suchy port). W tym celu chciałabym porozmawiać z osobą decyzyjną lub orientującą się w przytoczonej tematyce. Badanie jest w pełni anonimowe, a jego wyniki posłużą do zbiorczych opracowań statystycznych. Chciałabym porozmawiać z (zaznacz odpowiednią osobę):

- Członek zarządu
- Kierownik działu (jakiego?).....
- Pracownik działu (jakiego?).....
- Sekretariat
- Inny (kto).....

Jak ocenia Pan/Pani zasadność utworzenia „suchego portu” na terenie województwa warmińsko-mazurskiego?
1. Bardzo przydatny
2. Przydatny
3. Średnio przydatny
4. Mało przydatny
5. Nie przydatny

Jak ocenia Pan/Pani zasadność utworzenia „suchego portu” na terenie województwa warmińsko-mazurskiego?	Jakie dostrzega Pan/Pani największe problemy dotyczące infrastruktury portowej/przeładunkowej? Można zaznaczyć kilka odpowiedzi.
1. Bardzo przydatny	1. Zły stan dróg w porcie i nabrzeży. 2. Brak koncepcji na zagospodarowanie przestrzeni. 3. Zły dojazd do portu. 4. Brak powierzchni do przeładunków i formowania kontenerów. 5. Brak odpowiednio dużej powierzchni magazynowej. 6. Inne (jakie).....
2. Przydatny	



3. Średnio przydatny
4. Mało przydatny
5. Nie przydatny
6. Nie wiem/trudno powiedzieć

Proszę ocenić w skali 1-5 stwierdzenia dotyczące poziomu zagrożenia następującymi zdarzeniami w odniesieniu do ładunków obsługiwanych przez Państwa firmę. **Stwierdzenia proszę ocenić w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza-zupełnie się NIE zgadzam, a 5 - całkowicie się zgadzam.**

Uważam, że budowa centrum logistycznego spowoduje poprawę dostępności do portów morskich dla przedsiębiorstw z województwa warmińsko-mazurskiego.	1	2	3	4	5
Uważam, że budowa centrum logistycznego spowoduje polepszenie jakości usług logistycznych.	1	2	3	4	5
Uważam, że budowa centrum logistycznego będzie miała korzystny wpływ na środowisko naturalne województwa warmińsko-mazurskiego.	1	2	3	4	5
Uważam, że budowa centrum logistycznego spowoduje poprawę funkcjonowania przedsiębiorstw.	1	2	3	4	5
Myszę, że centrum logistyczne pełni priorytetową rolę w łańcuchu dostaw.	1	2	3	4	5
Uważam, że powstanie centrum logistycznego w województwie warmińsko-mazurskim wpłynie na poprawę funkcjonowania terminalu/portu.	1	2	3	4	5
Uważam, że port/terminal jest dobrze skomunikowany kolejowo z województwem warmińsko-mazurskim.	1	2	3	4	5
Uważam, że port/terminal jest dobrze skomunikowany drogowo z województwem warmińsko-mazurskim.	1	2	3	4	5

Pytania otwarte:

Proszę podać mocne i słabe strony powstania centrum logistycznego na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Odp.....



Jaki wpływ według Pana/Pani będzie mieć budowa suchego portu w województwie warmińsko mazurskim na przedsiębiorstwa lokalne zajmujące się transportem i spedycją?

Odp.....
.....
.....
.....

Jaki wpływ według Pana/Pani będzie mieć budowa suchego portu w województwie warmińsko mazurskim na funkcjonowanie portu/terminalu (w zależności od tego kto odpowiada)?

Odp.....
.....
.....
.....

Jakie Pana/Pani zdaniem są największe problemy przewoźników?

Odp.....
.....
.....
.....

Jak ocenia Pan/Pani rolę logistyczną województwa warmińsko-mazurskiego w kraju?

Odp.....
.....
.....
.....

Jaki procent (szacunkowo) ładunków eksportowych podlega odprawie celnej na terenie portu?

Odp.....
...

Jaki procent (szacunkowo) ładunków importowych podlega odprawie celnej na terenie portu?

Odp.....



Pytania odnośnie portów tylko dla obsługujących transport morski

Z jakich powierzchni magazynowych Państwo korzysta?	Czy byliby Państwo zainteresowani wynajęciem powierzchni magazynowej na terenie centrum logistycznego:
1. Własnych 2. Dzierżawionych na czas nieokreślony 3. Wynajmowanych okresowo w zależności od potrzeb 4. Innych 5. Nie korzystamy w ogóle	1. Tak (dlaczego)..... 2. Nie (dlaczego)..... 3. Nie wiem/trudno powiedzieć

Czy byliby państwo zainteresowani świadczeniem swoich usług na terenie centrum logistycznego?	Gdzie najczęściej dokonują Państwo rozformowania kontenera ?
1. Tak (dlaczego)..... 2. Nie (dlaczego)..... 3. Nie wiem/trudno powiedzieć	1. Na terenie portu 2. We własnym/wynajętym magazynie

Metryczka:

Ile osób zatrudnionych jest na pełen etat:	Pełna nazwa instytucji
a. 1-10	
b. 11-50	
c. 51-250	
d. Powyżej 250	

