



Copyright © Werner

Copyright: S. Werner



„Uzeglówienie rzek szansą dla przemysłu”

ECONPROJECT Dariusz Rajczyk

„Potencjalne usługi żeglugowe w zakresie przewozu towarów”



EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND



Cel i zakres Opracowania



Celem niniejszego Opracowania jest wskazanie możliwości zwiększenia przewozów ładunków żeglugą śródlądową na odcinku od Warszawy do portów Trójmiasta w krótkim okresie czasowym (w perspektywie najdalej 3 lat), w aktualnych warunkach koniunktury, w oparciu o analizę i weryfikację określonych potrzeb przedsiębiorstw w zakresie wzrastającego popytu na usługi przewozowe.

Przedmiotem analizy jest odcinek pomiędzy Warszawą a portami Trójmiasta ze szczególnym uwzględnieniem szlaku wodnego Dolnej Wisły oraz ośrodków gospodarczych takich jak Warszawa, Płock, Włocławek, Toruń, Bydgoszcz, Grudziądz, z możliwościami wzrostu skali towarowych usług żeglugowych w relacjach obsługujących w/w ośrodki z portami Trójmiasta i Warszawą, zwłaszcza terminalami kontenerowymi w Gdańsku i w Gdyni, z możliwością realizacji przewozów do portu w Elblągu.



EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND



Stan aktualny usług przewozowych w żegludze śródlądowej na Wiśle



Transport urządzeń wielkogabarytowych, konstrukcji stalowych z niewielkim udziałem przewozu kruszyw i paliw.

Przewozy na Wiśle na odcinku od Warszawy do Trójmiasta (i z powrotem) prowadzone są potencjałem łącznie kilkudziesięciu barek o niskiej wyporności i ładowności do 600 ton oraz kilkunastu pchaczy należących do kilkunastu operatorów żeglugi śródlądowej koncentrujących swoją działalność na wydobyciu i przewozie kruszyw (głównie z dna rzeki), oraz po jednej lub dwie barki do przewozu kruszyw lub ładunków wielkogabarytowych (przewożone są nimi konstrukcje stalowe estakad i mostów, konstrukcje przemysłowe, prefabrykaty budowlane wielkogabarytowe, silosy i zbiorniki wielkopojemnościowe).

Nie prowadzi się transportu materiałów niebezpiecznych (ADR), nie są prowadzone stałe przewozy kontenerów.

Coraz bardziej odczuwalna i uciążliwa kongestia na drogach (zjawisko zwiększenia ruchu utrudniającego w sposób znaczący i odczuwalny funkcjonowanie transportu) sprawia że żegluga śródlądową interesuje się coraz więcej podmiotów, w tym również spedycyjnych oraz wielu producentów i dostawców.



Porównanie kosztów jednostkowych transportu samochodowego i żeglugi śródlądowej



Do analizy przyjęto porównanie kosztów (poprzez wyznaczenie kosztu dla ustalenia ceny dla 1 km przewozu ładunku) dla dat 31.12.2018 oraz prognozy opartej o szacunki wzrostu cen dla 31.12.2021 zarówno dla transportu samochodowego jak i transportu żegluga śródlądową).

Należy mieć na uwadze że liczba operatorów logistycznych oraz przewoźników transportu samochodowego zarejestrowanych i prowadzących działalność gospodarczą w Polsce w różnej formie i o różnej wielkości nad dzień 31.12.2018 przekracza 240 tys. firm. Liczba taboru (ciągników siodłowych) przekracza 140 tys. pojazdów, liczba naczep to ilość przekraczająca 250 tys. Szacuje się że z branżą przewozów ładunków transportem samochodowym związanych jest zawodowo co najmniej 800 tys. osób realizujących usługi w Polsce, na obszarach krajów Unii Europejskiej a także poza jej obszarem (szczególnie dotyczy to Rosji i krajów WNP oraz Turcji).

Zatem zwiększenie przewozów żegluga śródlądową w naturalny sposób może mieć miejsce kosztem transportu samochodowego, stanowiąc dla niego konkurencję kosztową a także konkurencję w zakresie ekologii a nawet sprawności załadunku i rozładunku oraz realizowanego transportu (co dot. zwłaszcza transportów wielkogabarytowych i kruszyw).



Porównanie kosztów jednostkowych transportu samochodowego i żeglujki śródlądowej



Przebieg średniomiesięczny pojazdu (ciągnika siodłowego z naczepą)	7 500 km
Przebieg średnioroczny pojazdu (ciągnika siodłowego z naczepą)	90 000 km

Wyznaczenie ceny za 1 km		31.12.2018		
rodzaj kosztu	rocznie	miesięcznie	na 1 km	dodatkový opis
paliwo			1,58 zł	32l/100 (4,95zł/litr)
opłaty drogowe		3 500,00 zł	0,47 zł	koszt średni
OC Przewoźnika	1 000,00 zł		0,01 zł	
OC I AC	7 500,00 zł		0,08 zł	
podatki od środków transportu		1 850,00 zł	0,02 zł	
wynagrodzenie kierowcy (wraz z ZUS)		2 500,00 zł	0,33 zł	
diety, delegacje, ryczałty		3 500,00 zł	0,47 zł	
amortyzacja pojazdu z naczepą	40 000,00 zł	3 333,33 zł	0,44 zł	400.000zł (netto) na 10 lat
materiały eksploatacyjne, przeglądy	30 000,00 zł	2 500,00 zł	0,33 zł	
opony			0,05 zł	
puste przebiegi			0,25 zł	20% dot. pustych przebiegów
Szacowany koszt 1 km			4,04 zł	
Marża			0,40 zł	10%
Szacunkowa cena			4,45 zł	



Porównanie kosztów jednostkowych transportu samochodowego i żeglujki śródlądowej



Przebieg średniomiesięczny pojazdu (ciągnika siodłowego z naczepą)	7 500 km
Przebieg średnioroczny pojazdu (ciągnika siodłowego z naczepą)	90 000 km

Wyznaczenie ceny za 1 km		31.12.2021 (prognoza własna)		
rodzaj kosztu	rocznie	miesięcznie	na 1 km	dodatkový opis
paliwo			1,68 zł	32l/100 (5,25zł/litr)
opłaty drogowe		4 000,00 zł	0,53 zł	koszt średni
OC Przewoźnika	1 500,00 zł		0,02 zł	
OC I AC	8 000,00 zł		0,09 zł	
podatki od środków transportu		2 000,00 zł	0,02 zł	
wynagrodzenie kierowcy (wraz z ZUS)		3 000,00 zł	0,40 zł	
diety, delegacje, ryczałty		4 000,00 zł	0,53 zł	
amortyzacja pojazdu z naczepą	40 000,00 zł	3 333,33 zł	0,44 zł	400.000zł (netto) na 10 lat
materiały eksploatacyjne, przeglądy	30 000,00 zł	2 500,00 zł	0,33 zł	
opony			0,07 zł	
puste przebiegi			0,30 zł	20% dot. pustych przebiegów
Szacowany koszt 1 km			4,42 zł	
Marża			0,44 zł	10%
Szacunkowa cena			4,86 zł	109,37%



Porównanie kosztów jednostkowych transportu samochodowego i żeglugi śródlądowej



Założono prawdopodobny wzrost kosztów w perspektywie 3 lat w wysokości 9,37%.
Poziom cen może być kształtowany realnie na poziomie cen od 85% do 110% powyższej kwoty.

W analizie wyznaczania kosztów i cen dla żeglugi śródlądowej założono jednolite i stałe (liniowe) przebiegi żeglugi dostosowane do liczby dni dla pokonania dystansu pomiędzy Warszawą a Gdańskiem (Gdynią/Elblągiem), zakładając rejs w ciągu 4,5 dni z Warszawy do Trójmiasta oraz relację powrotną pokonywaną w ciągu 7 dni. Zatem w ciągu miesiąca zestaw złożony z pchacza i barki o ładowności do 600 ton która może zabrać 42 kontenery (przyjęto do kalkulacji 40 kontenerów).

Rejs z Trójmiasta w stronę Warszawy wymagałby większych nakładów na paliwo (ponad dwukrotnie większe zużycie paliwa) i materiały eksploatacyjne.
Założono – dla porównania - także niską i konkurencyjną marżę (10%) by ceny były konkurencyjne dla transportu samochodowego.



Porównanie kosztów jednostkowych transportu samochodowego i żeglugi śródlądowej



Przebieg średniomiesięczny zestawu pchacza i barki	1 724 km
Przebieg średnioroczny zestawu pchacza i barki	20 688 km
Liczba załadowanych kontenerów	40 sztuk (40')

Wyznaczenie ceny za 1 km w relacji Warszawa-Trójmiasto (4,5 dnia) i Trójmiasto-Warszawa (7 dni)		31.12.2018		
rodzaj kosztu	rocznie	miesięcznie	na 1 km	dodatkowy opis
barka o ładowności do 600t				
paliwo (Warszawa-Trójmiasto)			4,95 zł	100l/100km (4,95zł/litr)
paliwo (Trójmiasto-Warszawa)			14,85 zł	300l/100km (4,95zł/litr)
paliwo			9,90 zł	
opłaty służbowe (Włocławek) i za cumowanie (noclegi w pobliżu)		3 000,00 zł	3,48 zł	koszt średni
OC Przewoźnika	2 500,00 zł		0,24 zł	
OC i AC	12 000,00 zł		1,16 zł	
podatki od środków transportu		2 500,00 zł	2,90 zł	
wynagrodzenie szypra i pomocnika (wraz z ZUS)		8 000,00 zł	9,28 zł	
diety, delegacje, ryczałty		9 000,00 zł	10,44 zł	
amortyzacja zestawu (pchacz + barka)	140 000,00 zł	11 666,67 zł	1,56 zł	1.400.000zł (netto) na 10 lat
materiały eksploatacyjne, przeglądy	40 000,00 zł	3 333,33 zł	3,87 zł	

Szacowany koszt 1 km			42,83 zł	
Liczba zabranych kontenerów			40	
Koszt dla 1 kontenera			1,07 zł	
Marża			4,28 zł	10%
Marża dla 1 kontenera			0,11 zł	
Szacunkowa cena			47,11 zł	
Szacunkowa cena dla 1 kontenera			1,18 zł	



Porównanie kosztów jednostkowych transportu samochodowego i żeglugi śródlądowej



Przebieg średniomiesięczny zestawu pchacza i barki	1 724 km
Przebieg średnioroczny zestawu pchacza i barki	20 688 km
Liczba załadowanych kontenerów	40 sztuk (40')

rodzaj kosztu	31.12.2021 (prognoza własna)			
	rocznie	miesięcznie	na 1 km	dotatkowy opis
barka o ładowności do 600t				
paliwo (Warszawa-Trójmiasto)			5,25 zł	100l/100km (5,25zł/litr)
paliwo (Trójmiasto-Warszawa)			15,75 zł	300l/100km (5,25zł/litr)
paliwo			10,50 zł	
opłaty służbowe (Włocławek) i za cumowanie (noclegi w pobliżu)		3 000,00 zł	3,48 zł	koszt średni
OC Przewoźnika	2 500,00 zł		0,24 zł	
OC i AC	12 500,00 zł		1,21 zł	
podatki od środków transportu		2 500,00 zł	2,90 zł	
wynagrodzenie szypra i pomocnika (wraz z ZUS)		8 500,00 zł	9,86 zł	
diety, delegacje, ryczałty		9 500,00 zł	11,02 zł	
amortyzacja zestawu (pchacz + barka)	140 000,00 zł	11 666,67 zł	1,56 zł	1.400.000zł (netto) na 10 lat
materiały eksploatacyjne, przeglądy	40 000,00 zł	3 333,33 zł	3,87 zł	
Szacowany koszt 1 km			44,63 zł	
Liczba zabranych kontenerów			40	
Koszt dla 1 kontenera			1,12 zł	
Marża			4,46 zł	10%
Marża dla 1 kontenera			0,11 zł	
Szacunkowa cena			49,10 zł	
Szacunkowa cena dla 1 kontenera			1,23 zł	104,22%



Porównanie kosztów jednostkowych transportu samochodowego i żeglugi śródlądowej



Założono w kalkulacji użycie zestawu po remoncie kapitalnym (pchacz BIZON + jedna barka po remoncie kapitalnym, o ładowności do 600 ton o wartości 1.400.000zł (netto), pominięto możliwość zastosowania dwóch barek które będzie można wprowadzić później).

Przyjęto konkurencyjne wynagrodzenie dla obsady (szypra i pomocnika) wraz z należnymi dietami, delegacjami i ryczałtami.

Ceny dla żeglugi śródlądowej są:

- bardziej konkurencyjne, przewoźnik żeglugi śródlądowej bowiem może zaoferować ceny niższe niż przewoźnik samochodowy,
- koszty jak i ceny rosnąć winny w stopniu niższym niż koszty transportu samochodowego,
- istnieją możliwości podwyższenia ceny (głównie poprzez zwiększenie marży) przy zachowaniu konkurencyjności z transportem samochodowym.



Potrzeby klientów sektora transportu



Wykazano że warunki kosztowo-cenowe dają przewagę żegludze śródlądowej, zatem tam gdzie klient nie będzie wrażliwy na czas przewozu cena będzie czynnikiem znaczącym!

Klientom rozesłano ankiety w celu wyspecyfikowania danych i wyłuskania klientów dla których oferta żeglugi śródlądowej będzie optymalna.

Ankiety przesłano 107 firmom sektora obrotu metalami, produkcji konstrukcji ze stali, urządzeń z blach, metali kolorowych i metali nieżelaznych, transportu ponadgabarytowego, budownictwa inżynierskiego, hurtowni kruszyw i materiałów budowlanych, których obszar działalności może być związany z rzeką Wisłą na obszarze województw mazowieckiego (Warszawa, Płock, Radom), kujawsko-pomorskiego (Włocławek, Toruń, Aleksandrów Kujawski, Solec Kujawski, Bydgoszcz, Grudziądz, Świecie i Nowe), pomorskiego (Gdańsk) i warmińsko-mazurskiego (Elbląg).

Wybrano firmy które w naturalny sposób powinny być zainteresowane transportem żeglugą śródlądową.



PODSUMOWANIE



Pierwsze odpowiedzi jakie otrzymano od respondentów skłaniają do optymizmu, bowiem firmy wskazanych sektorów brały pod uwagę możliwość korzystania a niektóre (transport wielkogabarytowy, produkcja konstrukcji stalowe, hurtownie kruszyw) okazjonalnie korzystają z usług sektora transportu żeglugi śródlądowej.

Zasadniczym impulsem do ożywienia w zakresie transportu ładunków będzie jednak przewóz kontenerów którym zainteresowane są terminale kontenerowe w Gdańsku (DCT) oraz w Gdyni (BCT). Szansą jest też możliwe korzystanie w szerszym zakresie z portu w Elblągu dla załadunku i przewozu urządzeń elektroenergetycznych i turbin a także wykorzystanie żeglugi śródlądowej do przyszłej budowy kanału przez Mierzęję Wiślaną. Zakres realizacji usług żeglugi jest ograniczony uwarunkowaniami naturalnymi przede wszystkim warunkami hydrotechnicznymi oraz istniejącymi obecnie miejscami załadunku/przeładunku i rozładunku i ewentualnie składowania. Możliwości takie istnieją w każdej ze wskazanych powyżej miejscowości, trzeba je gdzieś wyposażyć w urządzenia przeładunkowe (podnośniki, także o charakterze niestacjonarnym, które można będzie wykorzystać dla celów przeładunkowych). Tego rodzaju sprzęt znajduje się w dyspozycji firm sprzętowych które istnieją w większości wymienionych powyżej ośrodków.



PODSUMOWANIE



Do optymizmu skłaniają n/w przesłanki:

- bardzo szybki rozwój przemysłu metalowego, który od kilku lat wykazuje się wysoką rentownością, poważnym przyrostem zatrudnienia i licznymi zamówieniami realizowanymi na eksport, który z natury będzie zainteresowany transportem żeglugą śródlądową,
- wzrasta – głównie ze względu na zjawisko kongestii – zainteresowanie żeglugą śródlądową,
- wzrasta zainteresowanie żeglugą śródlądową w odniesieniu do przeładunków terminali kontenerowych w Gdańsku (DCT) i w Gdyni (BCT),
- wzrasta zainteresowanie operatorów zagranicznych żeglugi śródlądowej (oraz polskiego potentata – OT LOGISTICS S.A.) wykorzystaniem potencjału polskich rzek, odczuwalne jest zainteresowanie tą problematyką ze strony Unii Europejskiej; poważnym ograniczeniem jest brak przepustowości Kanału Bydgoskiego.



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ !



Autor : Dariusz Rajczyk

Instytucja : ECONPROJECT

Miasto / Region ; Toruń/ Kujawsko-Pomorskie

[Mail : econproject@econproject.pl](mailto:econproject@econproject.pl)

Telefon kontaktowy : 600 120 243

