

# TRANSPORT ZWIERZĄT W CELACH GOSPODARCZYCH NA TERENIE POLSKI



**JAROSŁAW URBAŃSKI**



Zachodni Ośrodek  
Badań Społecznych  
i Ekonomicznych

GORZÓW WIELKOPOLSKI – POZNAŃ | 2021

## Abstrakt

Transport żywych zwierząt znajduje się w centrum uwagi europejskiej i polskiej opinii publicznej, w szczególności pod kątem przestrzegania norm dobrostanu zwierząt. Wiele grup i środowisk postuluje rezygnację z tego typu przewozu, zwłaszcza na długich trasach międzynarodowych. Wydłużony czas transportu zwierząt wpływa negatywnie na ich kondycję. Jednocześnie na państwa UE przypada 73% międzynarodowego obrotu żywymi zwierzętami, a kluczową rolę odgrywają tu Holandia, Niemcy, Belgia i Polska. Nasz kraj – szczególnie po przystąpieniu do UE w 2004 r. – stał się jednym z potentatów w produkcji zwierzęcej i państwem o wzrastającej liczbie przewożonych zwierząt, przede wszystkim w obrocie wewnętrznym, ale także międzynarodowym. Na przykład coroczny polski import milionów prosiaków do tuczu nakładczego to jeden z ewenementów światowego handlu zwierzętami. W ujęciu gatunkowym coraz większego znaczenia nabiera hodowla i handel świniami, ptakami i rybami, w tym akwariowymi. Raport stara się ocenić z jednej strony wielkość polskiego przewozu zwierząt, z drugiej opisać skalę naruszeń ich dobrostanu w czasie transportu, w tym załadunku i wyładunku.

# SPIS TREŚCI

<b>1. Wstęp</b>	<b>4</b>
<b>2. Transport zwierząt – zarys historyczny</b>	<b>5</b>
<b>3. Skala handlu żywymi zwierzętami na świecie</b>	<b>8</b>
<b>4. Transport żywych zwierząt w Polsce</b>	<b>12</b>
4.1. Ogólna struktura przewozu zwierząt w Polsce i przez Polskę	12
4.2. Zmiany w polskim imporcie i eksporcie zwierząt na przestrzeni ostatnich dekad	16
4.3. Handel żywymi zwierzętami po przystąpieniu Polski do UE	18
4.4. Polski handel zagraniczny zwierzętami poszczególnych gatunków i rodzajów	19
4.5. Przewozy zwierząt – Polska w kontekście innych krajów Unii Europejskiej	30
4.6. Przewóz zwierząt tranzytem przez Polskę	31
4.7. Krajowy transport zwierząt	33
<b>5. Transport zwierząt a ich dobrostan</b>	<b>35</b>
5.1. Wymogi prawne dotyczące transportu zwierząt	35
5.2. Przewozy zwierząt w Polsce w świetle kontroli IW i ITD	38
5.3. Transport zwierząt z perspektywy branżowej	41
5.4. Ocena dobrostanu zwierząt w czasie transportu przez organizacje prozwierzęce	46
<b>6. Transport zwierząt w 2020 r.</b>	<b>49</b>
<b>7. Streszczenie</b>	<b>52</b>

Niniejsze badanie dotyczy zwierząt żywych przewożonych w Polsce w celach gospodarczych na długich i krótkich trasach, w obrocie krajowym i międzynarodowym. W pierwszej części opracowania staramy się przede wszystkim ustalić, jak duża jest skala tego typu transportu, określić strukturę przewozu, jego charakter i kierunki, przedstawić tendencje rozwojowe i zachodzące zmiany. W drugiej części pytamy przede wszystkim o to, jak przestrzega się (lub nie) norm dobrostanu zwierząt podczas transportu (z załadunkiem i wyładunkiem). Koncentrujemy się tu na szeregu wskaźników dotyczących takich kwestii jak stwierdzone podczas kontroli nieprawidłowości, śmiertelność zwierząt podczas transportu, ich zachorowalność, uszkodzenia ciała itd.

W naszym badaniu, w części diagnostycznej, opieramy się przede wszystkim na danych statystycznych GUS-u, FAO oraz z kilku innych źródeł. Istotne jest tu zwrócenie uwagi, że opisu dokonujemy w ujęciu wartościowym (w pieniądzu, najczęściej USD), ale częściej w ilościowym (wagowym) i liczbowym (liczba osobników). Ważny jest tu kontekst – czy mówimy o znaczeniu ekonomicznym transportu zwierząt (ujęcie wartościowe), czy też chodzi nam o ujęcie dotyczące ich dobrostanu (ujęcie przede wszystkim liczbowe, ale także ilościowe, kiedy statystyki podają jedynie ogólny tonaż przewożonych osobników). Dalej analizujemy też liczne artykuły, raporty i opracowania prawne dotyczące problemu dobrostanu w ujęciu tak formalno-prawnym, jak i fizjologicznym. Całość raportu zakończona zostaje odpowiednim podsumowaniem.



Nie licząc koczowniczego pasterstwa, kwestia transportu zwierząt – z historycznego punktu widzenia – nabrała znaczenia z momentem, kiedy zaczęto je masowo wykorzystywać jako surowiec dla rozwijającego się rzemiosła i przemysłu oraz wraz ze wzrostem konsumpcji mięsa. Wówczas miejsce uboju zwierząt stawało się coraz częściej odległe od miejsca jego hodowli. Koncentracja ludności, produkcji i handlu w ośrodkach miejskich powodowała konieczność dostarczenia tam odpowiedniej liczby zwierząt. Początkowo zwierzęta z terenów wiejskich transportowano, organizując przepędy na niekiedy znaczne odległości. Jak pisze historyk Jerzy Topolski, w Europie Środkowej już na przełomie XVI i XVII wieku handel bydłem „wytworzył swą własną strukturę, tj. organizację, drogi i jarmarki odrębne od tych, które czynne były w handlu futrami, skórami, tekstyliami czy korzeniami”<sup>1</sup>. Korona Polska była m.in. krajem tranzytowym dla eksportu bydła z Rusi Czerwonej i Ukrainy do miast zachodnioeuropejskich. Rocznie, głównie szlakiem południowym przez Kraków, docierało na Zachód ok. 60 tys. osobników. Przepędzanie bydła nie było zadaniem z logistycznego punktu widzenia łatwym, przede wszystkim z powodu konieczności zagwarantowania pastwisk i paszy.

<sup>1</sup> Jerzy Topolski, „Prawda i model w historiografii”, Łódź 1982, s. 354-355.

Większość dużych miast dysponowała specjalnymi terenami przeznaczonymi na ten cel. Prowadzone szlakiem zwierzęta były sprzedawane w kolejnych ośrodkach miejskich, a część z nich docierała do ostatecznego miejsca przeznaczenia.

Kolejne znaczące zmiany zaszły w wieku XIX. Po pierwsze, coraz większą rolę zaczęła odgrywać hodowla zwierząt dla produkcji stricte mięsnej. Ich wcześniejsze wielorakie wykorzystywanie traciło sukcesywnie na znaczeniu. W związku z pojawieniem się silnika parowego, a następnie spalinowego, spadało zapotrzebowanie na siłę pociągową zwierząt. Podobnie nawozy i włókna sztuczne wyparły ich naturalne, zwierzęce odpowiedniki. Dodatkowo zastosowanie nawozów sztucznych zaowocowało wzrostem plonów i zdecydowanie większą podażą paszy, której braki wcześniej mocno ograniczały hodowlę. W drugiej połowie stulecia w coraz ludniejszych miastach zaczęły masowo powstawać nowoczesne rzeźnie o znacznej mocy przerobowej. Po drugie, handel zwierzętami na większe odległości zaczął obejmować nie tylko bydło (czyli krowy i woły) i drobne przeżuwacze (owce i kozy), ale także świnie i drób, hodowane głównie na mięso. Wreszcie, po trzecie – choć w dalszym ciągu w XIX wieku przepędy zachowały swoje znaczenie (nawet nie tylko bydła, ale także świń, choć na znacznie mniejsze odległości), to coraz częściej zwierzęta na targi i bezpośrednio do rzeźni dowożone były koleją. Duże, miejskie zakłady przetwórstwa mięsnego powstawały przy szlakach kolejowych i były z nimi ściśle logistycznie zintegrowane.

Symptomatyczny dla wyżej opisanego procesu był rozwój nowoczesnego przemysłu mięsnego w USA w II połowie XIX wieku. W 1867 r. młody przedsiębiorca Joseph McCoy postanowił wykorzystać znaczną, dziesięciokrotną różnicę cen żywca pomiędzy północnym wschodem a południowym zachodem Stanów Zjednoczonych. Gnanie bydła z Teksasu do rzeźni np. w Chicago, z uwagi na znaczną odległość, było problematyczne organizacyjnie i kosztowne, dlatego w Abilene, małej miejscowości w Kansas, powstało centrum logistyczne. Tam, pędzone przez kowboi stada bydła były załadowywane do pociągów i transportowane dalej do ubojni. W 1871 r. przez Abilene przewinęło się blisko 700 tys. zwierząt. Hodowla bydła i produkcja mięsna (czy szerzej produkcja zwierzęca) stała się jednocześnie kołem zamachowym dla ówczesnej amerykańskiej gospodarki, a pierwszy przepęd stada do Abilene był motywem wykorzystanym w 27 hollywoodzkich westernach.

XX wiek przyniósł w Europie ostateczny koniec większych przepędów, a wraz z rozwojem ruchu samochodowego i sieci dróg na Starym Kontynencie zwierzęta były coraz częściej przewożone głównie tym środkiem transportu. Transport kolejowy czy wodny (morski) zachował swoje znaczenie w niektórych krajach. Na przykład eksport żywca ze strony

takich współczesnych potentatów produkcji zwierzęcej jak Australia i Nowa Zelandia dokonuje się drogą morską. Kolej zachowała swoje znaczenie w Ameryce Północnej czy Rosji.

Współcześnie stymulująco na międzynarodowy handel zwierzętami żywymi wpłynęła liberalizacja światowej wymiany gospodarczej, która przyspieszyła w latach 90. W jej wyniku nastąpiło przede wszystkim zniesienie barier celnych i otwarcie rynków zbytu dla wszelkiego typu produkcji rolnej. W efekcie na przestrzeni ostatnich dekad Europa Zachodnia, która przez wieki była głównie importerem produktów pochodzenia zwierzęcego, stała się ich eksporterem. Szczególnie istotne było (i jest) otwarcie się takich rynków jak chiński czy krajów muzułmańskich, gdzie do dziś zarówno produkcja, jak i konsumpcja mięsa i produktów pochodzenia zwierzęcego jest zdecydowanie niższa od europejskiej. W efekcie zauważamy wzrost zarówno liczby, jak i masy eksportowanych z Europy zwierząt żywych, choć oczywiście dominują przede wszystkim produkty zwierzęce przetworzone i pakowane.

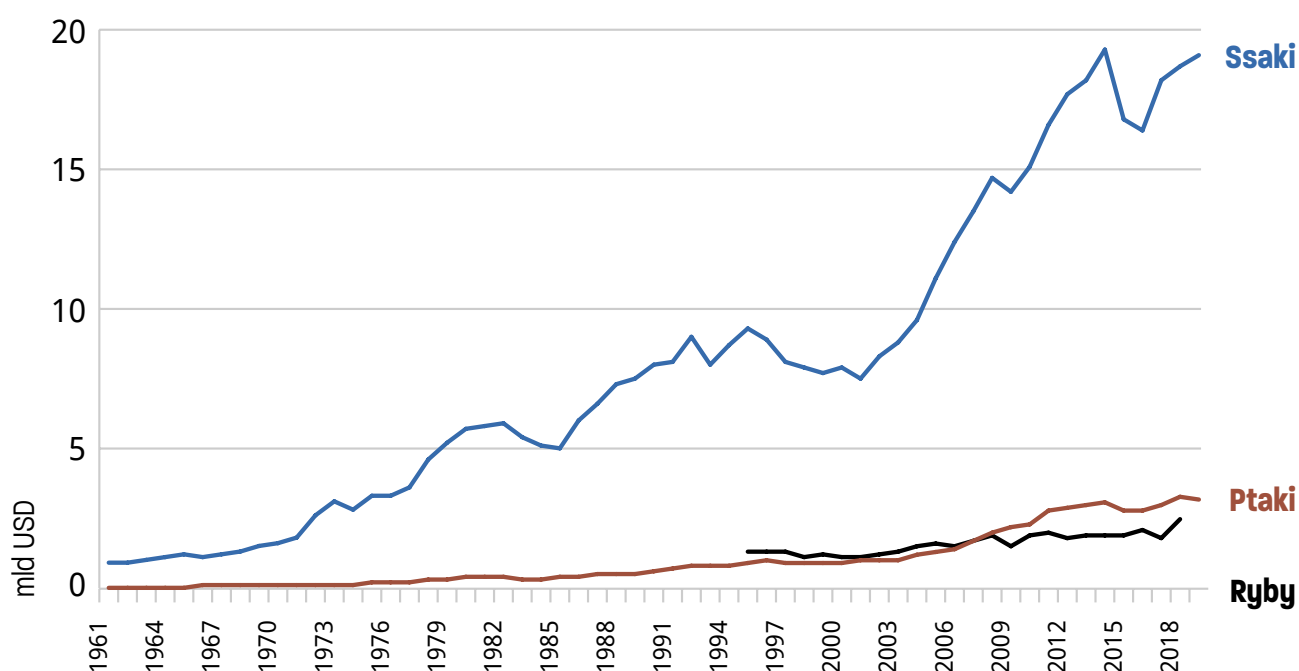


## SKALA HANDLU ŻYWYMI ZWIERZĘTAMI NA ŚWIECIE

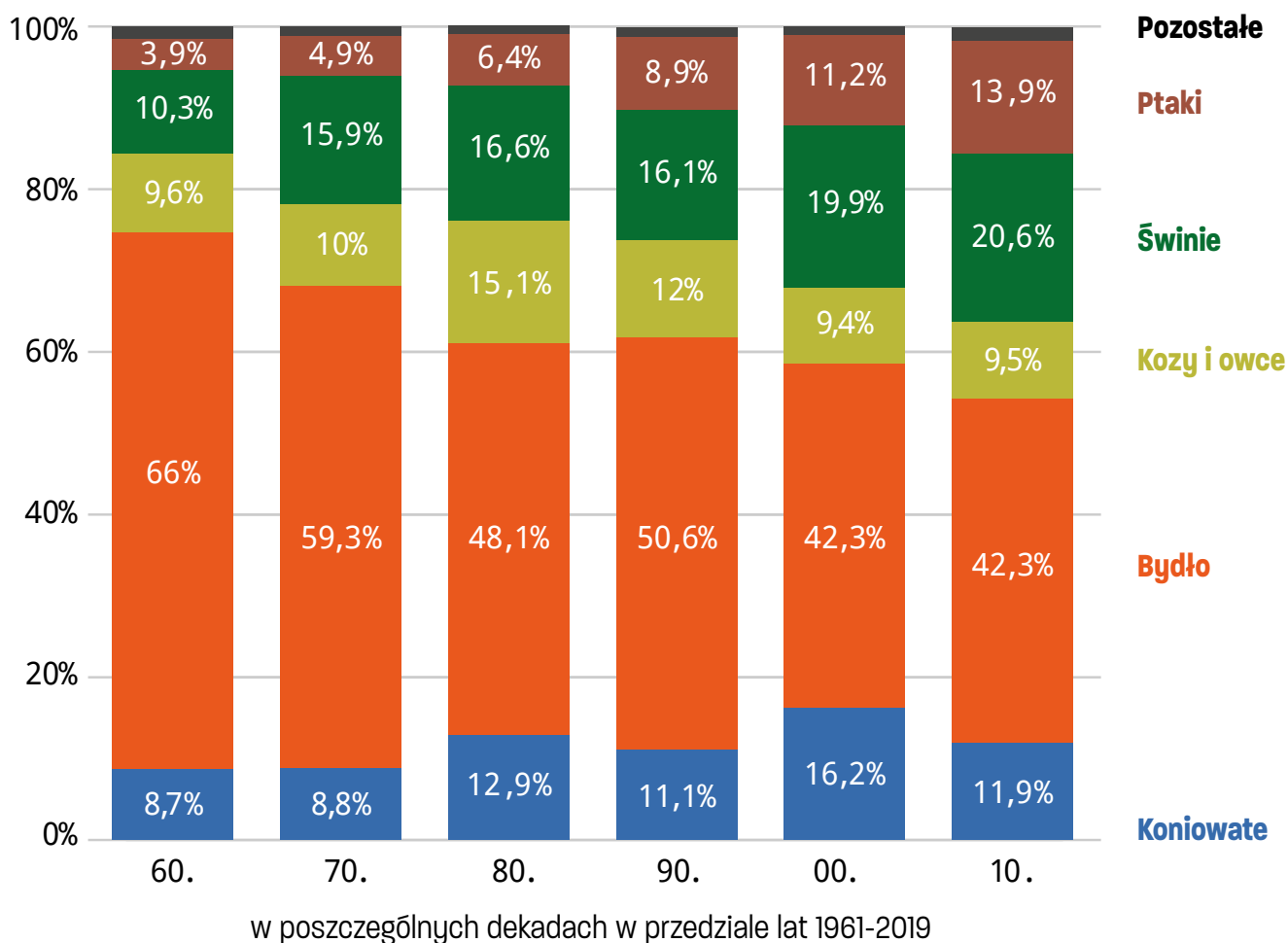
Z uwagi na wyrywkowe i niepełne dane trudno nam dziś dokładnie ocenić skalę przemieszczania i przewożenia zwierząt w okresie wczesnonowożytnym, aż do początku XX wieku. Nie ulega jednak wątpliwości, że sukcesywnie ona rosła. Także po II wojnie światowej transport żywych zwierząt przybierał znacząco na sile nie tylko w liczbach bezwzględnych, ale także relatywnie (np. w odniesieniu do wielkości stad czy ludzkiej populacji). Na podstawie już systematycznie zbieranych danych statystycznych jesteśmy w stanie prześledzić ten proces.

Międzynarodowy handel zwierzętami żywymi od 1961 r. do dziś wzrósł wartościowo (w USD) aż ok. 23-krotnie i wynosi dziś ok. 22,5 mld USD (należy do tego jeszcze dodać 2,5 mld USD z handlu żywymi rybami) (wykres 1). Za tym szedł także wzrost ogólnej liczby i masy eksportowanych i importowanych zwierząt, a także następowały zmiany w strukturze gatunkowej przewozów. Jeszcze w latach 60. XX w. (patrząc wartościowo) dominował międzynarodowy handel bydłem – 2/3 obrotu. Z czasem coraz większą rolę odgrywały świnie i ptaki. Obroty z wymiany bydła natomiast zmalały – wg danych z ostatnich dwóch dekad – do 42% (wykres 2).

**Wykres 1. Międzynarodowy handel (eksport) poszczególnymi rodzajami zwierząt żywych w ujęciu wartościowym (mld USD) w latach 1961-2019** (dane dotyczące ssaków i ptaków na podstawie statystyk FAO; dane dotyczące ryb na podstawie Observatory of Economic Complexity – OEC; <https://oec.world>).



**Wykres 2. Procentowy udział poszczególnych rodzajów zwierząt (bez ryb) w międzynarodowym handlu liczącym wartościowo wg dekad w latach 1961-2019 (wg FAO).**

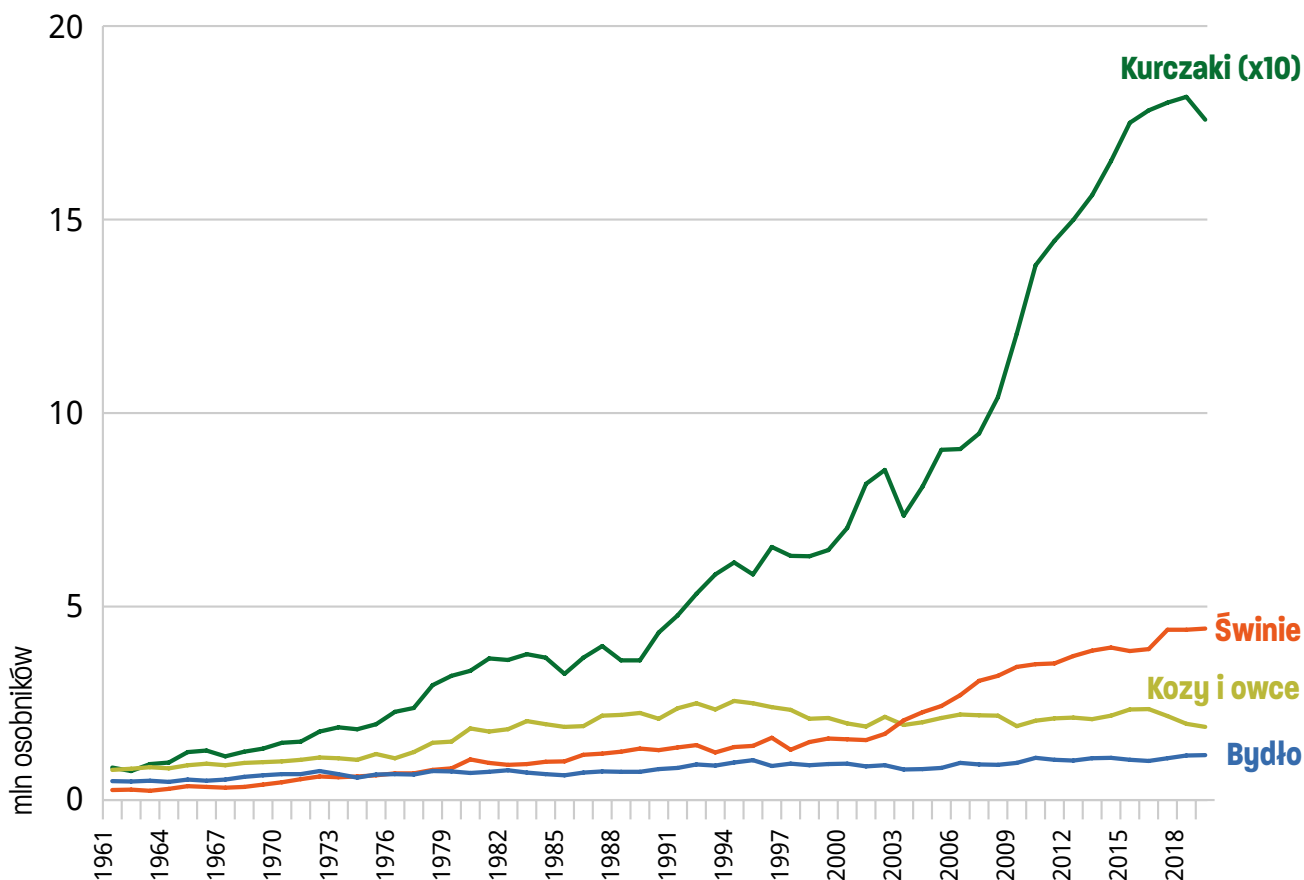


Dziś w handlu międzynarodowym przewodzi się rocznie ok. 250 tys. koni, ponad 11,5 mln krów i wołów, ponad 44 mln świń, 14 mln owiec, 4,5 mln kóz, 4 mln królików, 1,8 mld kurczaków (wykres 3), a także trudną do określenia liczbę ryb, w tym niemałą część ryb ozdobnych – akwariowych (obecnie handluje się 2500 gatunków ozdobnych ryb morskich i słodkowodnych<sup>2</sup>). Według danych FAO za 2019 r. łącznie jest to rocznie 2,2 mld zwierząt (nie licząc ryb) – od razu podkreślmy, że ponad 96% tej liczby to ptaki hodowlane. Państwa UE w 2019 r. decydowały o ponad 73% światowych przewozów międzynarodowych zwierząt żywych<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Patrz np.: Monica V. Biondo, Rainer P. Burki, „A Systematic Review of the Ornamental Fish Trade with Emphasis on Coral Reef Fishes – An Impossible Task”, *Animals* 2020, 10(11), 2014, <https://www.mdpi.com/2076-2615/10/11/2014>; VK. Dey, „The Global Trade in Ornamental Fish”, *INFOFISH International* 4/2016, [www.infofish.org](http://www.infofish.org).

<sup>3</sup> Przewozy zwierząt żywych mają miejsce pomiędzy krajami Unii Europejskiej oraz pomiędzy krajami UE i krajami spoza Unii (import i eksport). Patrz też pkt 4.5. niniejszego raportu.

**Wykres 3. Międzynarodowy handel (eksport) wybranymi gatunkami zwierząt w ujęciu liczbowym (liczba osobników) w latach 1961-2019 (wg FAO).** Liczbę kurczaków należy pomnożyć przez 10; ich liczba w ostatnich latach sięgała 1,8 mld osobników.



Jednak międzynarodowy handel zwierzętami żywymi to względnie niewielka część ogółu ich przewozów, odpowiadająca kilku procentom globalnego stada danego gatunku (uśredniona liczba zwierząt na dany dzień roku). Relatywnie najwięcej przewozi się przez granice kurczaków – w ostatnich latach ok. 7% stada; oraz świń – ok. 5%. W stosunku do rocznej liczby ubitych zwierząt odsetek ten byłby wyraźnie mniejszy. Zdecydowana zatem większość żywych zwierząt jest przewożona jedynie w obrębie danego kraju. Obecna organizacja produkcji mięsnej i zwierzęcej powoduje, że jeden osobnik może podróżować (i coraz częściej się tak dzieje) nawet kilka razy w życiu, zanim np. odbędzie swoją ostatnią drogę do rzeźni. Ubój w miejscu rozrodu i hodowli, czy tak zwany gospodarski, zasadniczo nie jest już w większości krajów uprzemysłowionych praktykowany, poza nielicznymi gatunkami zwierząt (np. zwierzęta futerkowe, częściowo króliki i ryby). Obecnie większość zwierząt ze stada reprodukcyjnego przewożona jest w miejsce chowu (tuczu), a następnie do rzeźni (dotyczy to zwierząt hodowanych nie tylko na mięso, ale ostatecznie też np. kur niosek czy krów mlecznych).



Z drugiej strony, gdybyśmy wzięli pod uwagę, że w obrocie międzynarodowym zwierzęta są przewożone na trasach kilka razy dłuższych, niż to ma miejsce w obrocie krajowym, to w stosunku do liczby przejechanych kilometrów i czasu podróży problem ich dobrostanu może zyskiwać na znaczeniu.

Musimy także pamiętać, iż analizujemy w raporcie głównie transport zwierząt w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą (hodowlaną, handlową itd.). W statystykach ujęte są zwierzęta przewożone komercyjnie przede wszystkim – choć nie tylko – w związku z produkcją spożywczą, ale także w celach działalności sportowej, rekreacyjnej, hobbistycznej czy naukowej etc. Natomiast nie zajmujemy się w ogóle przewożeniem zwierząt trzymanyh do towarzystwa, które podróżują transportem prywatnym lub publicznym pod opieką ludzi i w celach zasadniczo niekomercyjnych<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Na ten temat sporządzane są osobne raporty, jak np. dotyczący międzynarodowego przewozu zwierząt domowych z i do Polski w 2019 r.: Malwina Karczevska i inni, „Zwierzęta 2019. Transport zwierząt domowych przez Polaków”, <https://clicktrans.pl/info/raport-zwierzeta-2019>; patrz też: Malwina Karczevska i inni, „Transport towarów przez Polaków w czasie epidemii”, <https://clicktrans.pl/info/transport-w-czasie-epidemii>.

## 4.1. Ogólna struktura przewozu zwierząt w Polsce i przez Polskę

W dalszej części raportu skoncentrujemy się na analizie przewozu zwierząt żywych w celach gospodarczych na terenie Polski. W kontekście krajowym musimy uwzględnić:

- wywóz i wwóz zwierząt żywych z i do Polski;
- przewóz zwierząt przez Polskę tranzytem między państwami trzecimi;
- transport zwierząt w obrębie kraju, w tym transport na pastwiska oraz tzw. **gospodarski**, rozumiany jako: „transport własny zwierząt dokonywany przez rolników za pomocą własnych środków transportu na odległość mniejszą niż 50 km od ich gospodarstwa”<sup>5</sup>.

W zastawieniach GUS-u widnieje kategoria „transport **gospodarczy**” definiowany jako: „wykonywanie przewozów ładunków na własne potrzeby, tj. bez opłaty (wliczanych w koszt przedsiębiorstwa)”. Pozostałe przewozy traktowane są jako „transport zarobkowy”<sup>6</sup>. Należy zwrócić uwagę, że w takim przypadku „transport gospodarczy” nie jest związany (w przeciwieństwie do „gospodarskiego”) z odległością. Jest kategorią szerszą. Można przyjąć, że wszystkie przewozy gospodarskie (i na pastwiska) są przewozami gospodarczymi, ale nie odwrotnie. Nie należy zatem mylić obu pojęć.

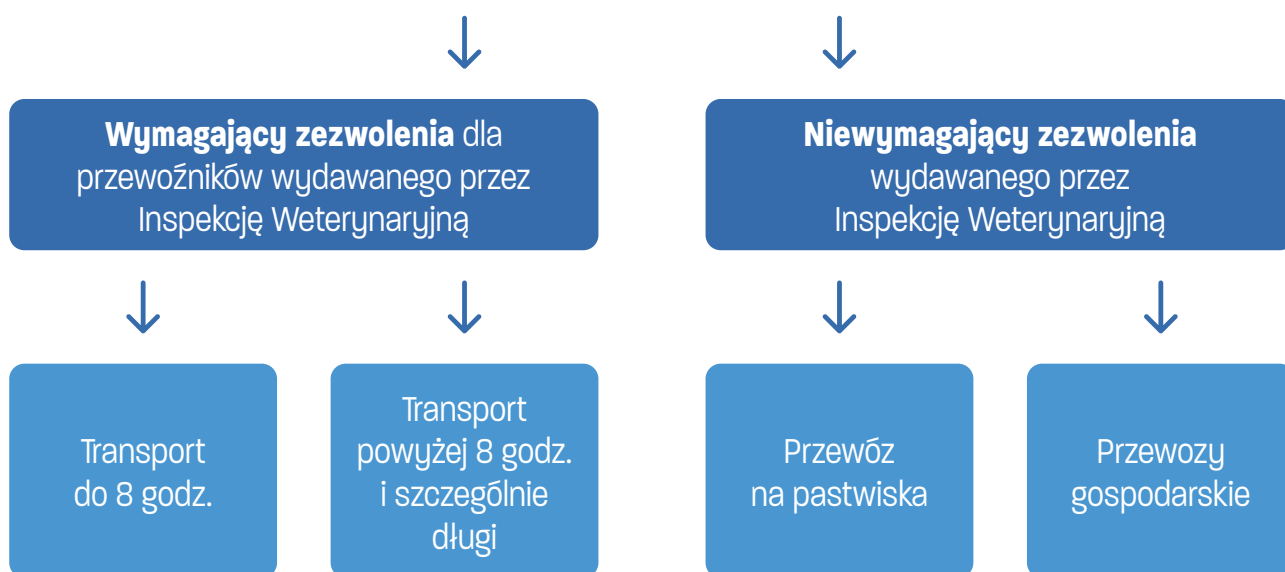
Inny istotny i jednocześnie formalny podział dotyczy czasu przewozu: poniżej i powyżej 8 godzin (a także powyżej 24 lub 29 godz.), z czym wiążą się odpowiednie przepisy i rygory dotyczące traktowania zwierząt z uwagi na zachowanie ich dobrostanu. W naszej analizie staramy się zatem uwzględnić:

- przewozy gospodarskie i na pastwiska;
- przewozy do 8 godz.;
- przewozy powyżej 8 godz., w tym przewozy szczególnie długie, trwające więcej niż dobę. W przypadku dwóch ostatnich rodzajów przewozu polscy przewoźnicy muszą posiadać specjalne zezwolenia od Inspekcji Weterynaryjnej.

5 „Nadzór nad transportem i ubojem zwierząt gospodarskich”, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2017, s. 28; <https://www.nik.gov.pl/plik/id,15010,vp,17480.pdf>.

6 „Transport drogowy w Polsce w latach 2016 i 2017”, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2019, s. 190.

## Transport zwierząt



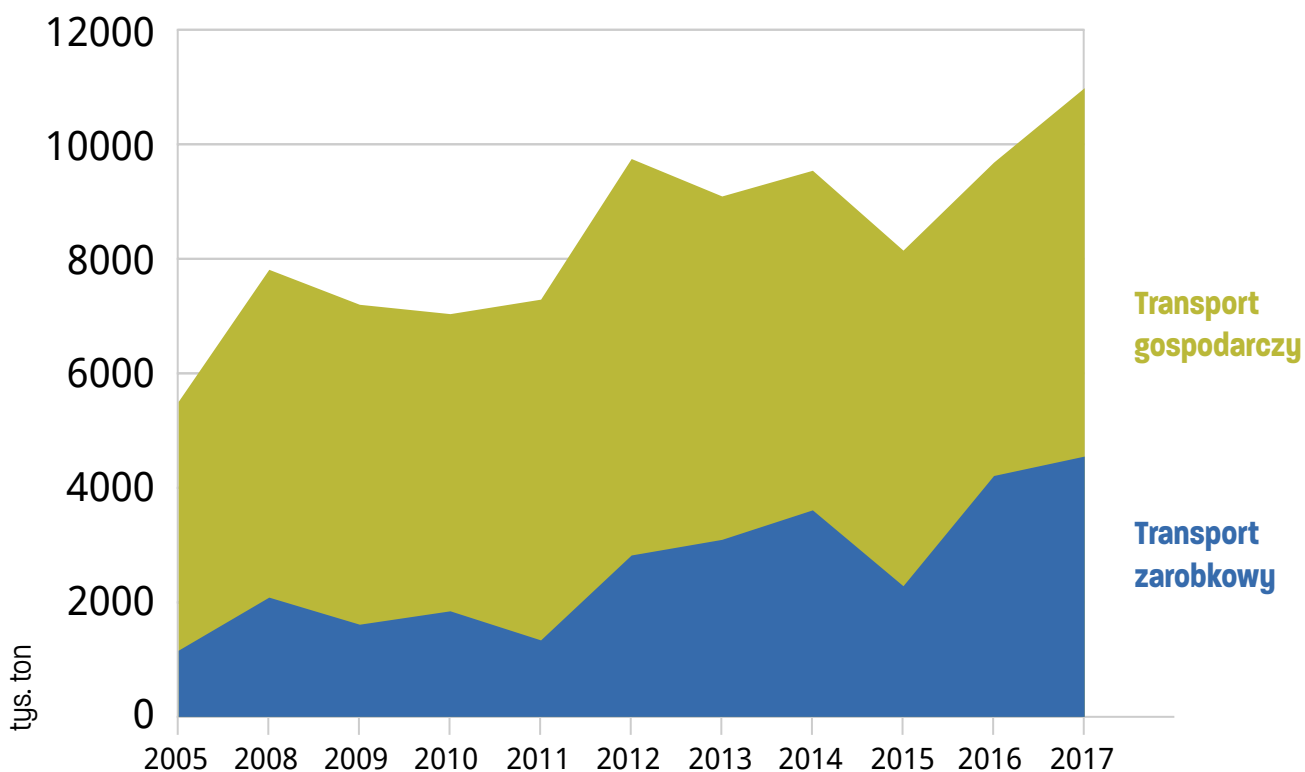
Na terenie Polski zwierzęta w celach gospodarczych przewożone są prawie wyłącznie transportem drogowym – samochodami (szacunkowo nie mniej niż 96%)<sup>7</sup>. Na podstawie badań Głównego Urzędu Statystycznego można w przybliżeniu określić – biorąc pod uwagę masę zwierząt – wielkość tego typu przewozów. W 2017 r. (bardziej aktualne dane za rok 2018 i 2019 zostaną przez GUS opublikowane prawdopodobnie w maju 2021 r.) „transportem do przewozu żywych zwierząt” przewieziono ok. 10 980 000 ton ładunku. Było to – ujmując wagowo – głównie bydło, świnie i ptaki. Transport zwierząt żywych stanowi ok. 0,7% wszystkich drogowych przewozów towarowych w Polsce oraz ok. 9,4% „produktów rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa”. Gdyby uwzględnić liczbę przejechanych kilometrów, odsetek ten byłby jeszcze mniejszy.

<sup>7</sup> Wg danych GUS-u za 2019 r. przewozy „produktów rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryb i pozostałych produktów rybołówstwa i rybactwa” bez zbóż, w ujęciu wagowym, stanowią 1% wszystkich przewozów towarowych kolejną. Oczywiście w tym mieściłyby się ewentualnie zwierzęta żywe, które stanowiłyby zaledwie niewielki ułamek tej wartości. („Transport – wyniki działalności w 2019 r.”, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa-Szczecin 2020, s. 49). Analogicznie w przypadku przewozów drogą wodną (morską i śródlądową), byłby to ułamek z 2% przewiezionych towarów (tamże, s. 159, 190-192). Transport lotniczy stanowi ogólnie tylko niewielką część przewozów towarowych – 0,004% (tamże, s. 44). Podsumowując: przewozy „produktów rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryb i pozostałych produktów rybołówstwa i rybactwa” bez zbóż, drogą kolejową, wodą i lotniczą, wobec przewozów ogółem (gdzie dominuje transport drogowy), stanowią ok. 0,2%, z tego bardzo niewielka część to przewozy zwierząt żywych (naszym zdaniem maksymalnie 1/10), co oznaczałoby, że na terenie Polski drogą inną niż samochodowa przewozi się maksymalnie 4% zwierząt żywych (w ujęciu wagowym). Część z nich i tak musi być transportowana samochodami (tzw. transport modalny: przewóz towarów przy użyciu dwóch lub więcej rodzajów transportu). Ostatecznie warto też dodać, iż w transporcie morskim funkcjonują specjalne statki czy kontenery do przewozu bydła, koni i owiec (tzw. bydłowce), a linie lotnicze są wykorzystywane np. w transporcie ryb akwariowych – choć trudno ustalić szczegóły tego typu przewozów ze względu m.in. na ich jednak w Polsce marginalny charakter.

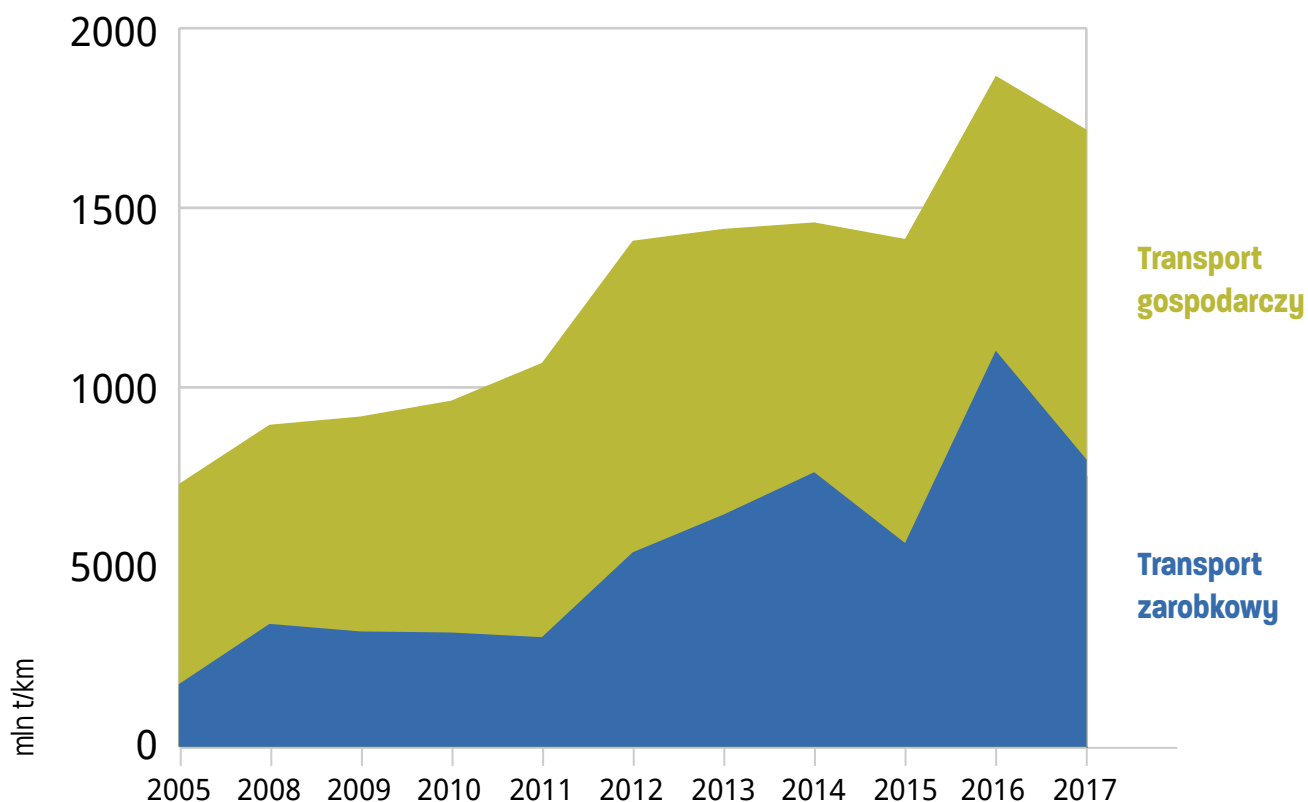
Choć zatem relatywnie nie wydaje się to dużo, to jednak – aby wyobrazić sobie skalę zjawiska – w liczbach bezwzględnych możemy przyjąć teoretycznie, że samo przewiezienie wszystkich ptaków do rzeźni w danym roku wymaga ok. 300 tys. przewozów (licząc po 4000 osobników na przewóz). Dodatkowo ruch ten nasilony jest w rejonach koncentracji hodowli przemysłowej drobiu.

Na przestrzeni lat 2005-2017 łączna masa przewożonych polskimi drogami żywych zwierząt miała znacząco wzrosnąć o blisko 100% – z 5 502 000 ton do wspomnianych wcześniej 10 980 000 ton. Wydaje się jednak, biorąc pod uwagę dynamikę wzrostu produkcji żywca, że procentowy wzrost przewozów był jednak mniejszy, niż wyliczył GUS (będziemy jeszcze o tym pisać w pkt 4.7.). Inną cechą charakterystyczną przewozu żywych zwierząt jest coraz większy udział przewozów świadczonych przez firmy zewnętrzne (transport zarobkowy), których udział wzrósł z 21% w 2005 r. do 41% w roku 2017. To bez wątpienia efekt postępującej koncentracji i uprzemysłowienia produkcji zwierzęcej oraz wyraźnego spadku liczby gospodarstw indywidualnych zajmujących się hodowlą, a ostatecznie też odstawianiem zwierząt do ubojni czy skupu (pośrednika) własnymi środkami transportu. Dynamikę przewozów zwierząt żywych możemy prześledzić na poniższych wykresach nr 4 i 5.

**Wykres 4. Transport gospodarczy i zarobkowy zwierząt na terenie Polski w ujęciu ilościowym, czyli z uwzględnieniem łącznej masy (w tys. ton) w latach 2005-2017. Za lata 2006-2007 brak danych (wg GUS).**



**Wykres 5. Transport gospodarczy i zarobkowy zwierząt na terenie Polski w ujęciu ilościowym, czyli w mln ton na kilometr w latach 2005-2017. Za lata 2006-2007 brak danych (wg GUS).**



Przeliczając dane GUS-u, próbowaliśmy także określić charakter przewozów zwierząt żywych na terenie Polski. Dominują przewozy w obrębie kraju, które stanowią wyraźnie ponad 90% wszystkich transportów zwierząt żywych, biorąc pod uwagę ich łączną masę. Dalej polski eksport i import stanowi ok. 4% przewozów. Odsetek przewozów tranzytowych jest trudny do oszacowania. Procent wszystkich towarów transportowanych przez Polskę, w odniesieniu do ogółu przewozów, w 2017 r. wynosił 5,3%. Prawdopodobnie w stosunku do zwierząt żywych odsetek przewozów tranzytowych jest znacząco mniejszy, jako że wymiana międzynarodowa odbywa się raczej między krajami sąsiadującymi ze sobą (powrócimy do tego tematu w pkt 4.6.).

Obecnie (grudzień 2020 r.) na liście podmiotów uprawnionych do przewozu zwierząt żywych jest 3205 firm, z tego do przewozów przekraczających 8 godzin – 681 oraz nieprzekraczających 8 godz. – 2524<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> „Wykazy podmiotów nadzorowanych prowadzone na podstawie przepisów unijnych”: rejestr przewoźników zgodnie z art. 11 (podróż przekraczająca 8 godzin); rejestr przewoźników zgodnie z art. 10 (podróż nieprzekraczająca 8 godzin) Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97.

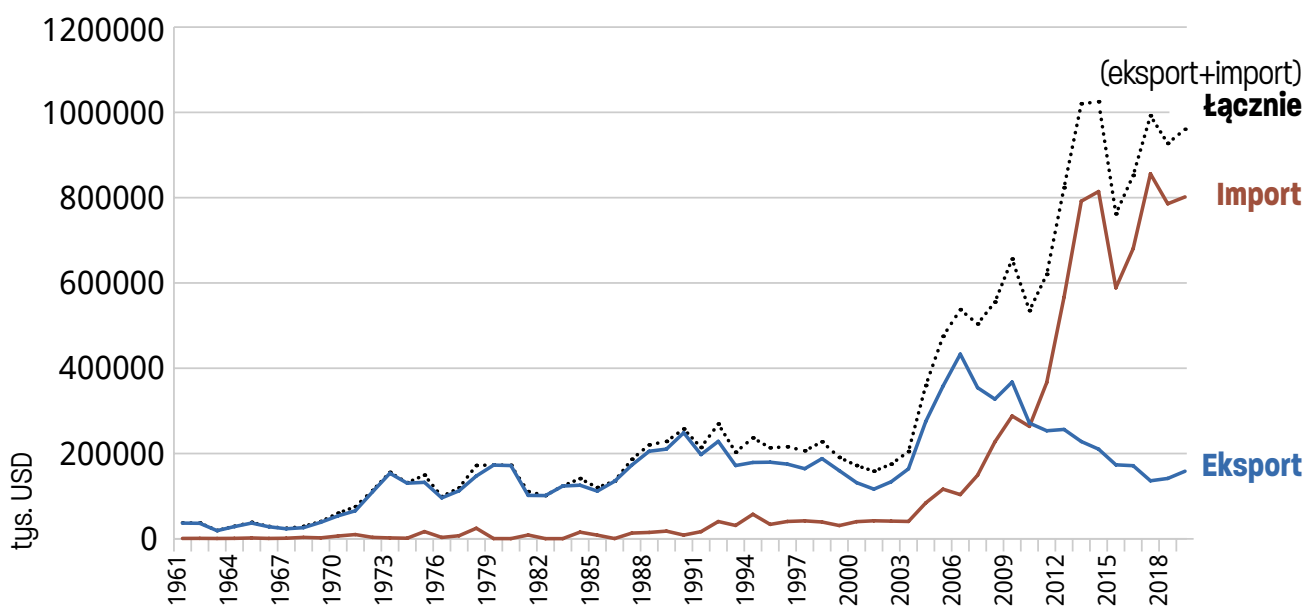
## 4.2. Zmiany w polskim imporcie i eksporcie zwierząt na przestrzeni ostatnich dekad

Międzynarodowa liberalizacja handlu i rozszerzanie Unii Europejskiej doprowadziły do intensyfikacji przewozu towarów, w tym także żywych zwierząt między państwami. Polska stała się jednym z europejskich potentatów produkcji mięsnej, co stymulowało – jak się okazuje – import żywca. Dodatkowo – z uwagi na swoje geograficzne położenie jest też krajem tranzytowym dla tego typu przewozów: zarówno na linii wschód-zachód, jak i północ-południe. Przez nasz kraj przewozi się np. świnie z Niemiec do Rosji czy bydło z krajów nadbałtyckich do Turcji.

Jak podaje jedno z opracowań, w obrocie międzynarodowym ok. połowa zwierząt podróżuje powyżej 8 godz. (nie uwzględniono w badaniu drobiu ani ryb), a kilka do kilkunastu procent (w zależności od gatunku) nawet powyżej jednej doby<sup>9</sup>.

Analizując wartość polskiego eksportu i importu zwierząt żywych na przestrzeni lat 1961–2019, dostrzegamy dwa zasadnicze fakty. Po pierwsze, zsumowana wartość polskiego importu i eksportu zwierząt żywych wzrosła pięciokrotnie! Należy to przede wszystkim łączyć ze zniesieniem barier celnych po przystąpieniu do Unii Europejskiej w 2004 r. Po drugie, Polska, do tej pory będąc głównie eksporterem żywych zwierząt, 10 lat temu stała się przede wszystkim ich importerem. Wartościowo import przeważa dziś nad eksportem ok. czterokrotnie (wykres 6).

**Wykres 6. Polski import i eksport zwierząt w ujęciu wartościowym (w tys. USD) w latach 1961-2019** (wg FAO).



<sup>9</sup> Monika Gębska, „Transport drogowy zwierząt gospodarskich na długich dystansach”, *Wiś Jutra*, nr 9/10 2012.



Na przestrzeni analizowanego okresu zmieniła się też struktura gatunkowa wywożonych i wwożonych do Polski zwierząt. Po stronie eksportu w latach 70., 80. i 90. były to głównie owce, bydło oraz – w mniejszym stopniu – konie. Nie będziemy tu szczegółowo opisywać historycznych zmian w tym zakresie, w każdym razie w ostatniej dekadzie po stronie eksportu zaczęły dominować kurczaki, a wywóz innych rodzajów zwierząt poważnie się zmniejszył.

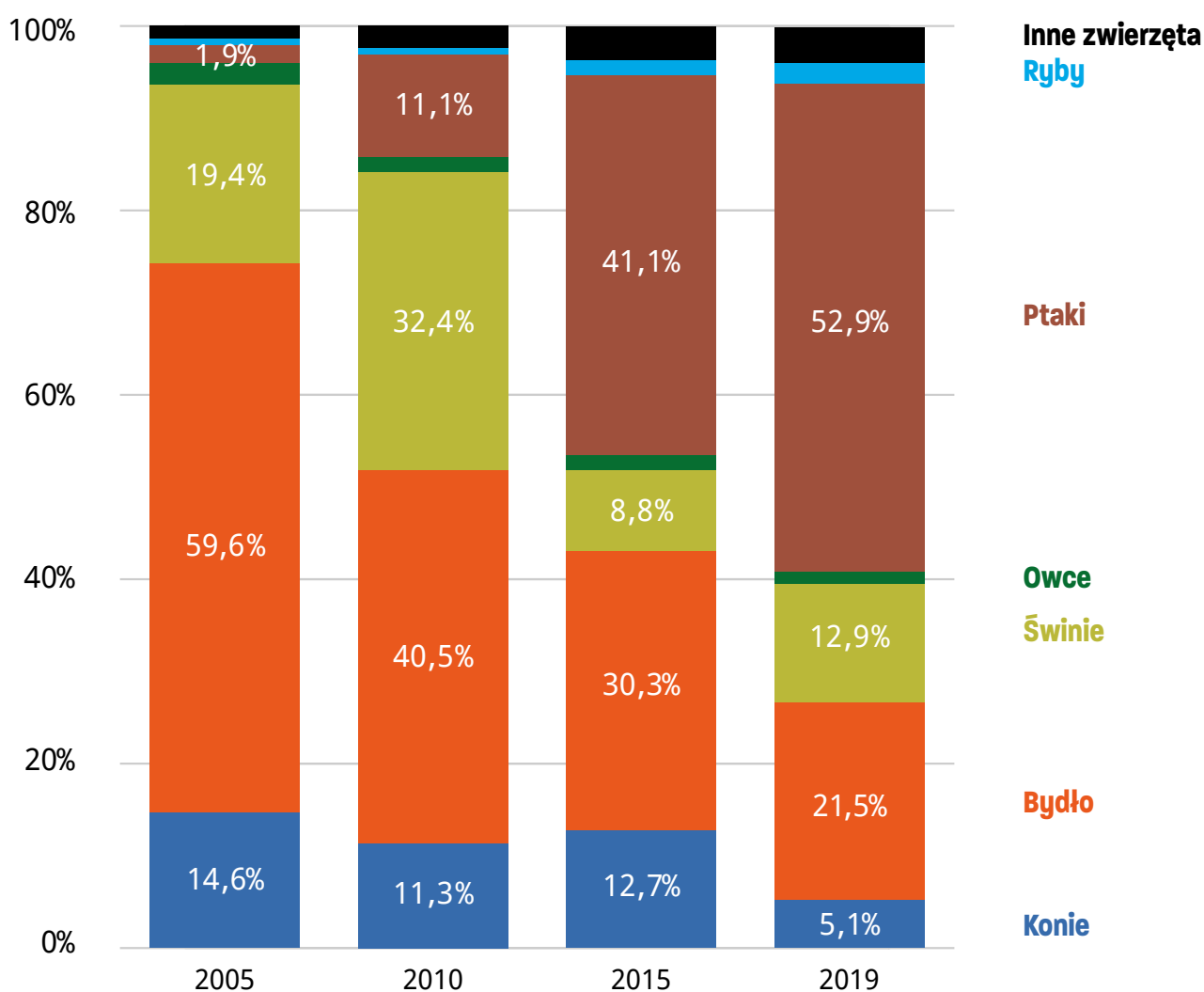
Do lat 90. Polska nie była większym importerem zwierząt żywych – wtedy to zaczęto sprowadzać coraz więcej drobiu. Prawdziwy boom nastąpił jednak po przystąpieniu Polski do UE. Wówczas liczba importowanych ptaków znacząco wzrosła, zwłaszcza kur (kurczaków), których sprowadzono do kraju w 2019 r. rekordową liczbę ponad 98 mln osobników. Drugim ważnym gatunkiem importowym są świnie (zdecydowanie dominują tu prosiaki do tuczu kontraktowego), których najwięcej przywieziono do Polski w 2018 r. w liczbie ponad 8,2 mln osobników (w 2019 r. – 7 mln). Przyczyną tego stanu rzeczy jest dynamiczny rozwój polskiego przetwórstwa mięsnego.

### 4.3. Handel żywymi zwierzętami po przystąpieniu Polski do UE

Ponieważ – jak to widzieliśmy na wykresie 6 – znaczący wzrost obrotów międzynarodowych nastąpił po przystąpieniu Polski do UE, w dalszej kolejności bardziej szczegółowo przyjrzymy się okresowi 2004-2019. Analiza danych Głównego Urzędu Statystycznego przekonuje nas, że strukturalne zmiany w przewozach zwierząt żywych cały czas następują. Biorąc pod uwagę masę przewożonych zwierząt (co oczywiście przekłada się także na wykorzystanie transportu), widzimy, że po stronie importu i eksportu coraz bardziej zaczynają dominować świnie i ptaki (wykres 7 i 8): w eksporcie stanowią one łącznie 66% całkowitej masy, a w imporcie 90%. Po stronie eksportu – warto zwrócić uwagę – wyraźnie spada udział bydła (59,6% w 2005 r. vs. 21,5% w 2019 r.).

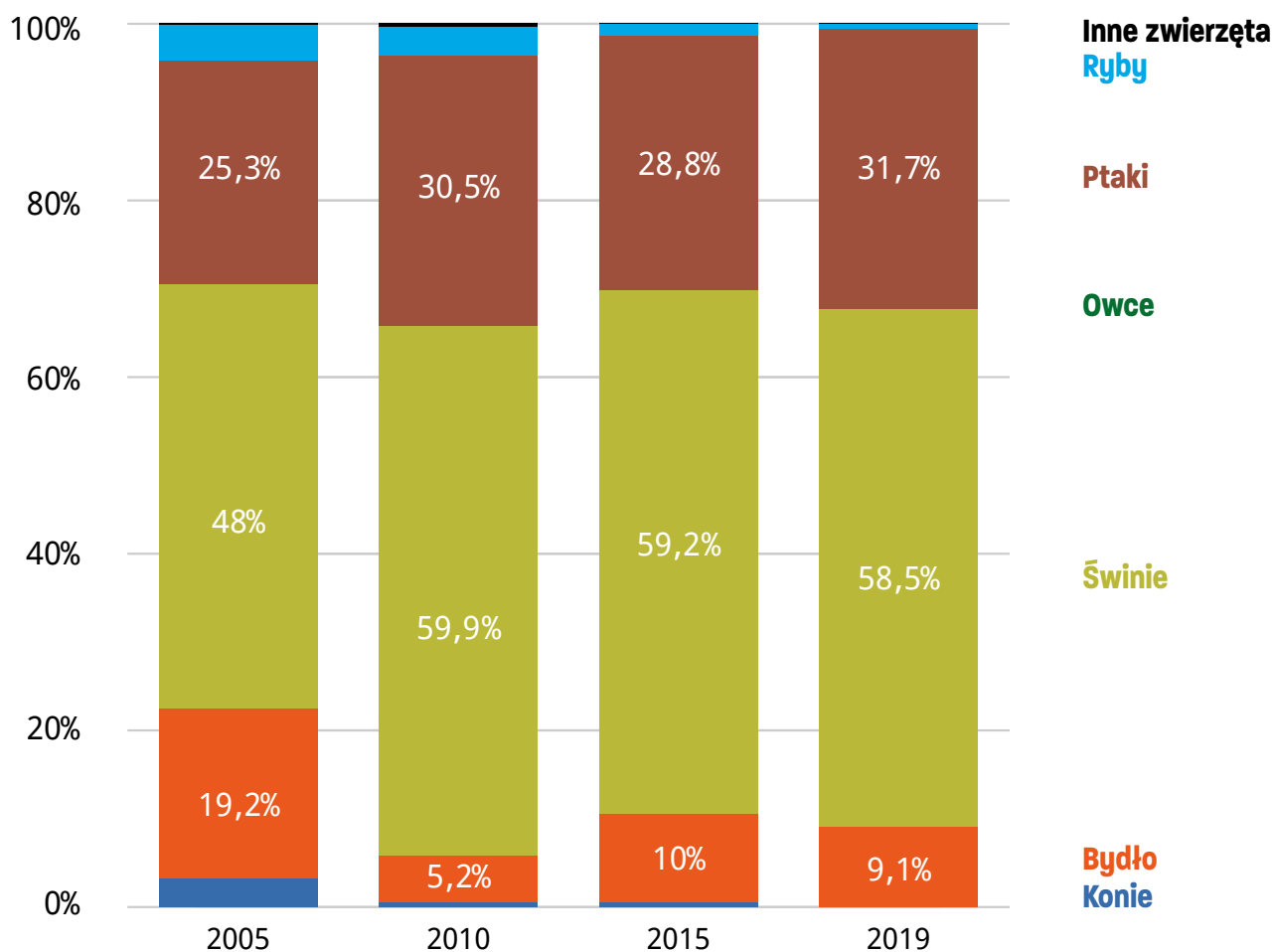
**Wykres 7. Struktura polskiego eksportu zwierząt w ujęciu ilościowym (wg łącznej wagi) wg rozkładu procentowego w latach 2005-2019 (wg GUS).**

EKSPORT



**Wykres 8. Struktura polskiego importu zwierząt w ujęciu ilościowym (wg łącznej wagi) wg rozkładu procentowego w latach 2005-2019 (wg GUS).**

IMPORT



#### 4.4. Polski handel zagraniczny zwierzętami poszczególnych gatunków i rodzajów

Statystyki GUS-u w kwestii importu i eksportu są na tyle dokładne, że możemy prześledzić, do jakich krajów są wysyłane lub z jakich sprowadzane zwierzęta żywe – poszczególne ich gatunki i rodzaje, w ujęciu wartościowym, ilościowym (wagowym) i w zakresie liczby osobników. Skoncentrujemy się przede wszystkim na ujęciu liczbowym i częściowo wagowym (ryby).

**Konie.** Handel międzynarodowy końmi obejmuje zasadniczo ich dwie kategorie: konie rasowe (np. sportowe) oraz nierasowe, głównie przeznaczone do uboju. W pierwszym przypadku w 2019 r. wyeksportowano z Polski 707 zwierząt, z czego większość do Kirgistanu (434 osobniki – 61%) i Mongolii (68 osobników – blisko 10%). W przypadku drugim wyeksportowano 5215 koni do rzeźni, głównie we Włoszech (5172 – 99%). Import żywych koni do Polski jest sporadyczny i w obu kategoriach było to łącznie 129 osobników.

**Bydło.** W przypadku bydła, oprócz rozróżnienia na rasowe i nierasowe, w statystykach mamy także podane m.in. różne kategorie wagowe. Dodatkowo polski międzynarodowy handel bydlęciem jest dość rozproszony z uwagi na liczbę krajów zaangażowanych w wymianę. Nie wchodząc w szczegóły, łącznie wyeksportowano w 2019 r. ponad 50,5 tys. osobników, a importowano blisko 161,1 tys. Po stronie eksportu wyróżnić należy trzy państwa, do których wysyłane jest polskie bydło: Włochy, Hiszpania i Liban (łącznie 63% wszystkich osobników); po stronie importu także trzy: Litwa, Słowacja i Holandia (łącznie 61% wszystkich osobników). Szczegóły przedstawiają tabele 1 i 2.

**Tabela 1. Polski eksport bydła w 2019 r. ze względu na kraj docelowy (wg GUS).**

Kraj	Liczba osobników	Odsetek
Włochy	18 022	35,7
Hiszpania	8 077	16,0
Liban	5 773	11,4
Chorwacja	3 800	7,5
Grecja	3 523	7,0
Holandia	3 106	6,1
Bośnia i Hercegowina	2 935	5,8
Belgia	1 693	3,4
Uzbekistan	848	1,7
Słowenia	744	1,5
Litwa	533	1,1
Ukraina	297	0,6
Rumunia	291	0,6
Rosja	245	0,5
Węgry	238	0,5
Czechy	209	0,4
Słowacja	136	0,3
Irlandia	30	0,1
Niemcy	20	< 0,1

**Tabela 2. Polski import bydła w 2019 r. ze względu na kraj pochodzenia (wg GUS).**

Kraj	Liczba osobników	Odsetek
Litwa	48 713	30,2
Słowacja	31 691	19,7
Holandia	17 580	10,9
Łotwa	14 730	9,1
Węgry	13 080	8,1
Niemcy	11 093	6,9
Estonia	5 521	3,4
Czechy	5 403	3,4
Irlandia	5 150	3,2
Dania	5 139	3,2
Belgia	934	0,6
Francja	916	0,6
Rumunia	320	0,2
Hiszpania	280	0,2
Austria	278	0,2
Luksemburg	258	0,2

**Świnie.** W zestawieniach GUS-u uwzględnia się świnie rasowe i nierasowe oraz – co dla nas szczególnie ważne – do 50 kg i powyżej tej wagi. Jak wspomniano wcześniej, w tym przypadku import zdecydowanie przeważa nad eksportem. Łączna masa wwiezionych do Polski zwierząt w 2019 r. wyniosła 213 118 ton, gdy po stronie eksportu było to 8 444 ton – czyli zdecydowanie mniej. Dodatkowo Polska importuje głównie prosiaki ze względu na tucz kontraktowy (do 50 kg – realnie średnio ok. 30 kg), a eksportuje tuczniaki.

W przypadku importu do Polski wwozi się ponad 7 mln osobników, z czego zdecydowana większość (ponad 90%) to prosiaki. Aż 91% importu świń pochodzi z Danii (ponad 6,3 mln osobników), następnie z Niemiec (ponad 313 tys. – 4,5%) oraz z Holandii (ponad 200 tys. – niespełna 3%). Po stronie eksportu, na ponad 99 tys. osobników blisko 90% przypada na trzy kraje: Niemcy (42 364 osobniki), Słowację (35 401) i Holandię (11 507).

**Ptaki.** W przypadku ptaków hodowlanych statystyki GUS-u rozróżniają zarówno gatunki, jak i wielkość w kategoriach do 185 g (pisklaki/młode) i powyżej 185 g (dorosłe). W tabeli nr 3 możemy prześledzić strukturę wiekową i gatunkową eksportowanych i importowanych do Polski ptaków. Łącznie eksportujemy 74 mln ptaków różnych gatunków, a w pierwszej kolejności – ponad 66 mln (blisko 86%) – są to pisklaki kur, brojlery. Importujemy do Polski ponad 130 mln ptaków i są to ponownie głównie kurze brojlery: pisklęta/młode (ponad 58 mln – prawie 45% całego importu) i dorosłe (ponad 33 mln – prawie 26%). Pozostałą część stanowią np. kury nioski lub ptaki innych gatunków.

**Tabela 3. Polski eksport i import ptaków hodowlanych w 2019 r. ze względu na gatunek i wiek (wg GUS).**

Gatunek	Eksport		Import	
	Pisklaki/młode	Dorosłe	Pisklaki/młode	Dorosłe
	<i>liczba osobników</i>			
<b>Kury</b>	66 340 830	2 603 221	67 177 360	33 493 803
<b>Indyki</b>	2 442 320	2 153 579	17 261 849	2 319 216
<b>Kaczki</b>	228 800		9 087 219	662 593
<b>Gęsi</b>	238 862			363 677
<b>Perliczki</b>			343 307	
<b>Razem</b>	<b>69 250 812</b>	<b>4 756 800</b>	<b>93 526 428</b>	<b>36 839 289</b>

W przypadku eksportu ptaków hodowlanych w wymianie handlowej z Polską bierze udział relatywnie dużo państw (łącznie aż 19: Argentyna, Białoruś, Brazylia, Chiny, Czechy, Egipt, Grecja, Holandia, Kirgistan, Litwa, Niemcy, Pakistan, Rosja, Serbia, Słowacja, Tanzania, Ukraina, Węgry, Wietnam), ale jest on zdominowany przez niektóre z nich. Ponad 83% wymiany dotyczy piskląt/młodych brojlerów kurzych wysyłanych do trzech państw: Ukrainy (ponad 39 mln – 53%); Białorusi (ponad 17,5 mln – 24%) i Słowacji (ponad 4,5 mln – 6%). Te trzy kraje – biorąc pod uwagę także inne gatunki ptaków oraz osobniki dorosłe – koncentrują 87% polskiego eksportu.

W imporcie sytuacja jest nieco odmienna i największym kontrahentem Polski są Niemcy, które obejmują 26% wymiany, a na drugim miejscu są Czechy – 21% (ogólnej liczby ptaków). Szczegóły przedstawia tabela 4.

**Tabela 4. Polski import ptaków hodowlanych w 2019 r. ze względu na kraj (wg GUS).**

Kraj	Liczba osobników	Odsetek
Niemcy	34 077 549	26,1
Czechy	27 584 581	21,1
Dania	23 204 736	17,8
Holandia	18 677 550	14,3
Słowacja	9 147 149	7,0
Austria	5 201 440	4,0
Węgry	3 323 655	2,5
Francja	3 073 757	2,4
Litwa	2 259 061	1,7
Łotwa	1 454 934	1,1
Włochy	1 098 099	0,8
Inne*	1 606 513	1,2

\*/ Wielka Brytania, Szwecja, Grecja, Rumunia, Kanada, Finlandia, Estonia, Belgia, USA, Chorwacja, Szwajcaria, Chiny.

**Owce i kozy.** Jak pisaliśmy wcześniej, na przełomie lat 80. i 90. ubiegłego wieku polski eksport owiec i baranów osiągał niemałe rozmiary. W ciągu 10 lat, między rokiem 1985 a 1994, eksportowano średniorocznie ok. 768 tys. owiec (najwięcej w 1991 r. – 1 339 tys. osobników). Ostatecznie krajowa hodowla owiec przestała w większym zakresie funkcjonować.

W 2019 r. wyeksportowano ok. 35 tys. owiec, prawie wyłącznie jagnięta (99%), przede wszystkim do Włoch (25 278 osobników – 72%), a także do Słowacji (8 237 – 24%) i do Francji (1 146 – 3%). Ostatnim, czwartym krajem był Uzbekistan, do którego wyjechało 315 owiec rasowych. Po stronie importu w statystykach odnotowano 2 100 jagniąt sprowadzonych z trzech krajów: Czech (1 627 osobników – 78%), Słowacji (273 – 13%) i Węgier (200 – 9,5%). Kozy nie były w 2019 r. importowane, a wyeksportowano tylko 478 tych zwierząt (czysto rasowych) do Uzbekistanu.

**Króliki.** Wg danych GUS-u wśród eksportowanych w 2019 r. przez Polskę zwierząt dużą grupę stanowiły króliki – ponad 441 tys. osobników, które wysłano do Czech (75%) i Belgii (25%). Wg danych FAO od 2004 r. Polska średniorocznie eksportowała 479 tys. tych zwierząt (najwięcej w 2009 i 2010 r. – kolejno 806 tys. i 758 tys.). Import występuje sporadycznie.

**Ryby.** W analizowanych tu statystykach GUS nie podaje liczby ryb, a jedynie masę dla poszczególnych gatunków i rodzajów. Trudno zatem określić, jak dużo zwierząt to dotyczy. Dla ryb ozdobnych (akwariowych) łącznie eksport i import wynosi niecałe 60,7 tys. kg ryb ozdobnych. Z uwagi na ich najczęściej niewielką masę (często nieprzekraczającą kilku gramów<sup>10</sup>) może to oznaczać nawet miliony osobników. Dane dotyczące gatunków i rodzajów ryb eksportowanych i importowanych do Polski przedstawiamy w tabeli 5.

**Tabela 5. Polski eksport i import ryb w 2019 r. ze względu na rodzaj i gatunek (wg GUS).**

Rodzaj	Eksport	Import
	w kg	
Ryby ozdobne słodkowodne	1 635	49 040
Ryby ozdobne morskie	379	9 610
<b>Razem ryby ozdobne</b>	<b>2 014</b>	<b>58 650</b>
Pstrąg i troć	644 627	660 058
Węgorze		2 358
Karpowate	83 163	1 186 293
Tuńczyk		6 367
Pozostałe	276 140	40 861
<b>Razem ryby jadalne</b>	<b>1 003 930</b>	<b>1 895 937</b>

Po stronie eksportu ryb ozdobnych słodkowodnych mamy tylko trzy kraje: Francję, Holandię i USA. Wysyłka ryb ozdobnych morskich w 100% dociera na Łotwę. Inaczej wygląda import ryb ozdobnych. Na liście kontrahentów Polski znajdujemy 21 państw z całego świata. Dominują cztery kraje azjatyckie: Tajlandia (23%), Sri Lanka (20%), Indonezja (19%), Singapur (11%). Łącznie decydują one o ponad 73% obrotu towarowego. Szczegóły przedstawia tabela 6. Polska systematycznie sprowadza ryby akwariowe, a w ostatnich latach roczne obroty wynoszą od 1,5 do blisko 3 mln euro.

<sup>10</sup> W artykule Ephsy K. Davis, Selvaraju Raja, „Comparative analysis of animal based feed preferences in selected Aquarium fishes”, International Journal of Fisheries and Aquatic Studies 2019; 7(2): 42–45, znajdziemy zestawienie wagi ciała dla pięciu popularnych gatunków słodkowodnych ryb akwariowych: gurami dwuplamisty (*Trichogaster trichopterus*), brzanka różowa (*Puntius conchonius*), molinezja ostropyska (*Poecilia sphenops*), delfinek błękitny (*Cyrtocara moorii*), neon Innesa (*Paracheirodon innesi*) – posiadają one średnią wagę niespełna 2 g (od 0,17 g do 4,19 g).

**Tabela 6. Polski import ryb ozdobnych w 2019 r. ze względu na kraj (wg GUS).**

Kraj	Łączna waga ryb w kg	Odsetek
Tajlandia	13 471	23,0
Sri Lanka	11 880	20,3
Indonezja	11 292	19,3
Singapur	6 510	11,1
Malezja	3 392	5,8
Chiny	2 750	4,7
Kolumbia	1 942	3,3
Peru	1 725	2,9
Kenia	1 599	2,7
Filipiny	1 124	1,9
Wietnam	925	1,6
Stany Zjednoczone	601	1,0
Holandia	378	0,6
Nigeria	330	0,6
Brazylia	242	0,4
Tanzania	190	0,3
Inne*	299	0,5

\*/ Norwegia, Indie, Izrael, Niger, Szwajcaria, Demokratyczna Republika Konga.

Warto dodać, iż wg niektórych szacunków handel międzynarodowy to 1/10 wartości rynku ryb ozdobnych (akwariowych) – największa część sprzedawanych ryb rozmnażanych jest w niewoli. Ryby tego typu, zwłaszcza słodkowodne, jak danio pręgowany (*Danio rerio*), są nie tylko masowo kupowane przez akwarystów, ale wykorzystywane także w eksperymentach czy do badań naukowych<sup>11</sup>.

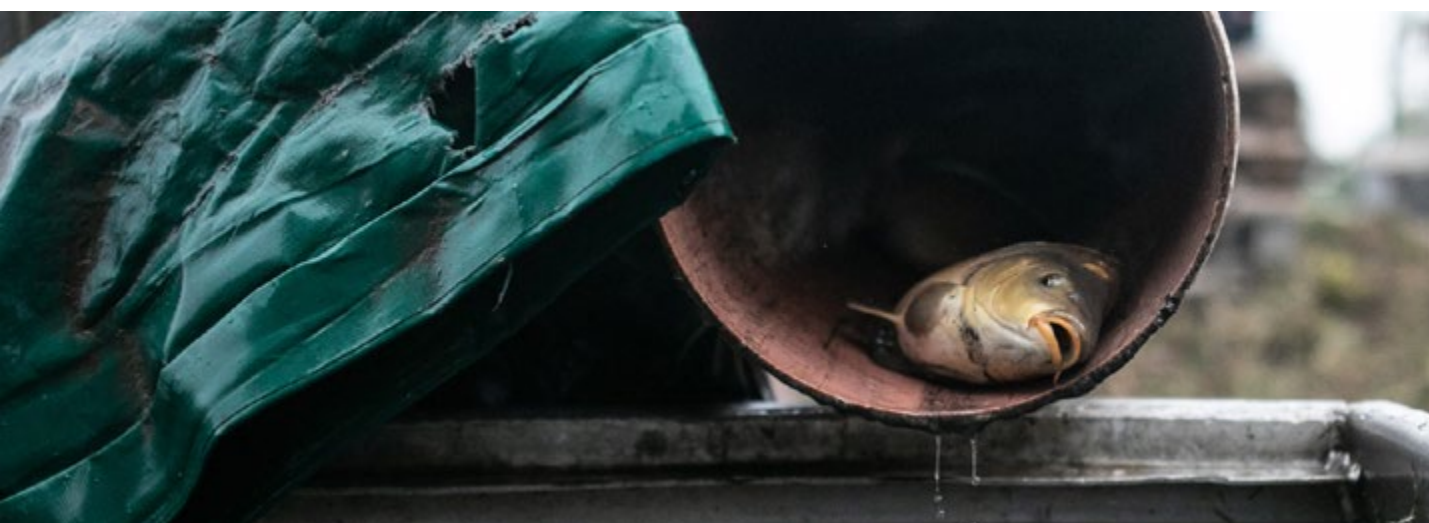
<sup>11</sup> Maciej Kamaszewski i inni, „Ryby akwariowe w badaniach naukowych”, Przegląd Hodowlany nr 6/2016, <http://ph.ptz.icm.edu.pl/wp-content/uploads/2017/01/4-Kamaszewski.pdf>; „Warszawa: rybki akwariowe posłużą do badań nad nowotworami”, [www.rynekzdrowia.pl](http://www.rynekzdrowia.pl) z dn. 13.03.2013 r., <https://www.rynekzdrowia.pl/Badania-i-rozwoj/Warszawa-rybki-akwariowe-posluza-do-badan-nad-nowotworami,129632,11.html>.

W przypadku ryb jadalnych po stronie importu wyróżniają się dwa gatunki ryb: karp (karpowate) i pstrąg (wraz z trociami), które decydują o 97% obrotu ujętego wagowo (tabela 5). Wymiana handlowa jest tu dość skoncentrowana i dominują Czechy (58%), z których przywożone są głównie żywe karpie, a następnie Grecja (17%) i Włochy (12%), z których sprowadzane są przede wszystkim pstrągi (i trocie). Szczegóły w tabeli 7.

**Tabela 7. Polski import ryb jadalnych w 2019 r. ze względu na kraj** (wg GUS).

Kraj	Łączna waga ryb w kg	Odsetek
Czechy	1 099 923	58,0
Grecja	321 631	17,0
Włochy	235 150	12,4
Litwa	88 458	4,7
Dania	74 779	3,9
Słowacja	36 879	1,9
Niemcy	26 767	1,4
Norwegia	6 455	0,3
Węgry	3 850	0,2
Białoruś	1 500	0,1
Holandia	425	< 0,1
Wielka Brytania	120	< 0,1

Eksport ryb jadalnych skupiony jest na dwóch państwach: Niemczech (47%) i Austrii (41%) i dotyczy głównie pstrągów (i troci). Szczegóły przedstawia tabela 8.





**Tabela 8. Polski eksport ryb jadalnych w 2019 r. ze względu na kraj (wg GUS).**

Kraj	Łączna waga ryb w kg	Odsetek
Niemcy	474 773	47,3
Austria	413 895	41,2
Francja	36 386	3,6
Czechy	30 144	3,0
Litwa	14 869	1,5
Szwecja	12 260	1,2
Węgry	12 000	1,2
Irlandia	8 651	0,9
Estonia	742	0,1
Armenia	150	< 0,1
Urugwaj	60	< 0,1

**Pozostałe zwierzęta.** Wyżej wymienione zwierzęta nie wyczerpują wszystkich, które były w 2019 r. importowane do lub eksportowane z Polski. W poniższej tabeli nr 9 przedstawiamy ich spis wg gatunków i rodzin. Biorąc pod uwagę masę, największe znaczenie mają tu owady inne niż pszczoły, zwłaszcza po stronie eksportu, z czego 87% przypada na Niemcy.

**Tabela 9. Polski eksport i import pozostałych gatunków i rodzin zwierząt w 2019 r. (wg GUS).**

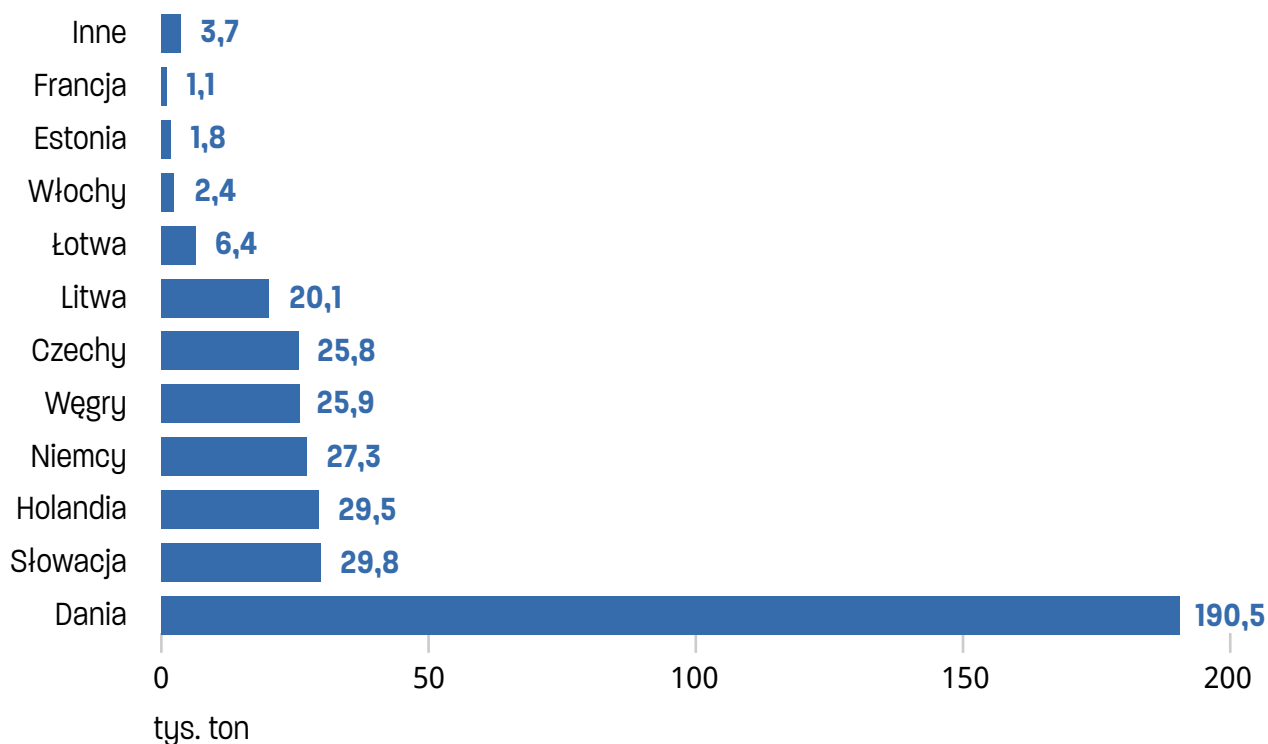
Gatunek/rodzina	Eksport		Import	
	liczba osobników	masa w kg	liczba osobników	masa w kg
Ssaki naczelne	3	44	2	15
Ssaki morskie, np. delfiny, morświny, foki, morysy itp.	2	198		
Wielbłądy i inne wielbłądowate	5	420		
Inne ssaki		34813		30 126
Gady	159	51	2 785	203
Ptaki drapieżne	91	92	1	3
Ptaki żywe papugowate	4	8	2	4
Gołębie	2224	936		
Ptaki inne niż wcześniej wymienione		66957		2
Pszczoły				9 207
Owady inne niż pszczoły		750 282		115 718
Pozostałe zwierzęta		587 759		440 791

**Podsumowując temat dotyczący polskiego handlu zagranicznego żywymi zwierzętami**, trzeba zaznaczyć, iż pomimo natłoku licznych informacji struktura tej wymiany – w ujęciu wagowym – jest mało zróżnicowana. Po stronie importu (gdzie figuruje 60 podmiotów) dominuje Dania, która koncentruje aż ponad 52% obrotów, w tym aż w 98% dotyczy to przywozu z tego kraju prosiaków do tuczu nakładczego. Na 11 państw widocznych na wykresie 9 przypada 99% polskiego importu. Strukturę gatunkową importu widzieliśmy na wykresie 8.

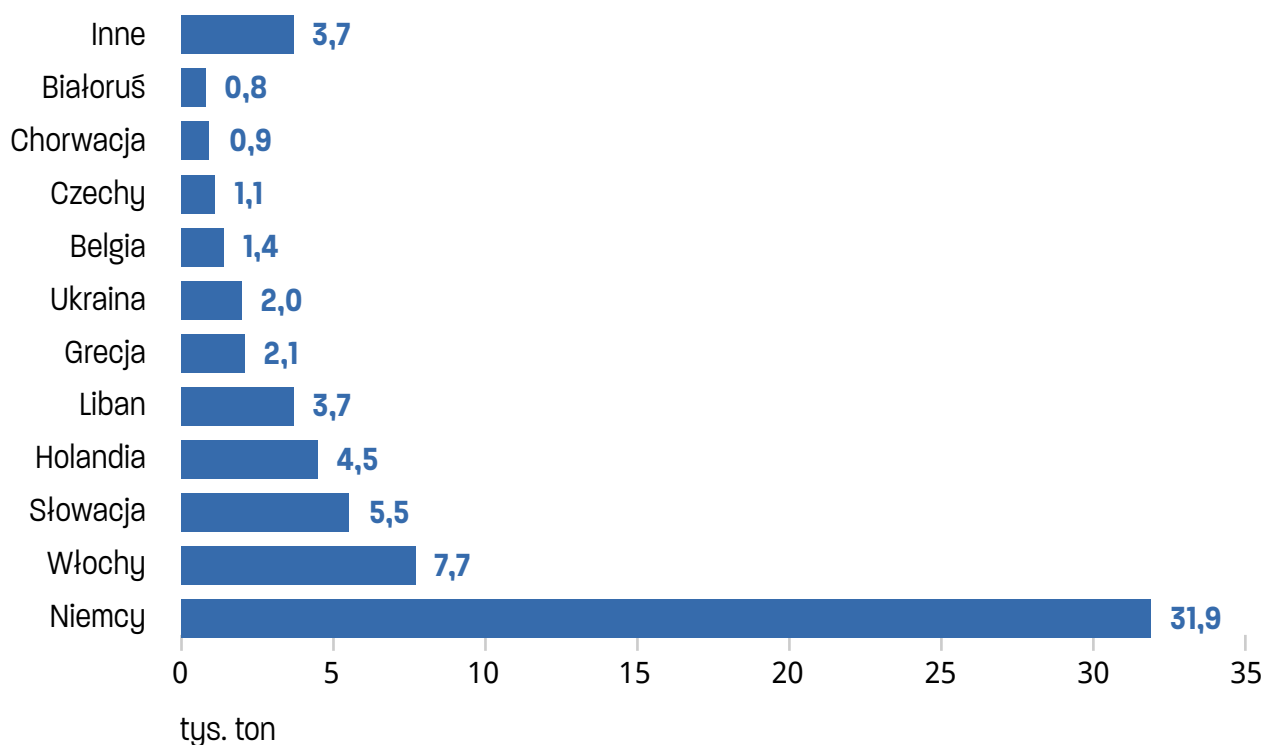
Analogicznie w przypadku eksportu, choć zwierzęta żywe trafiają z Polski do 79 państw, dominują Niemcy, na które przypada blisko 49% całej wymiany w ujęciu wagowym, w tym 92% to drób. Na 11 państw widocznych na wykresie 10 przypada 94% polskiego eksportu. Strukturę gatunkową eksportu widzieliśmy na wykresie 7.

Jak możemy zauważyć, większy obrót międzynarodowy żywymi zwierzętami jest głównie prowadzony z państwami ościennymi i/lub należącymi do Unii Europejskiej. Za wyjątek możemy uznać Liban, do którego wysyłane z Polski jest głównie bydło.

**Wykres 9. Import zwierząt żywych do Polski w 2019 r. w ujęciu wagowym (w tys. ton) w rozbięciu na poszczególne państwa (wg GUS).**



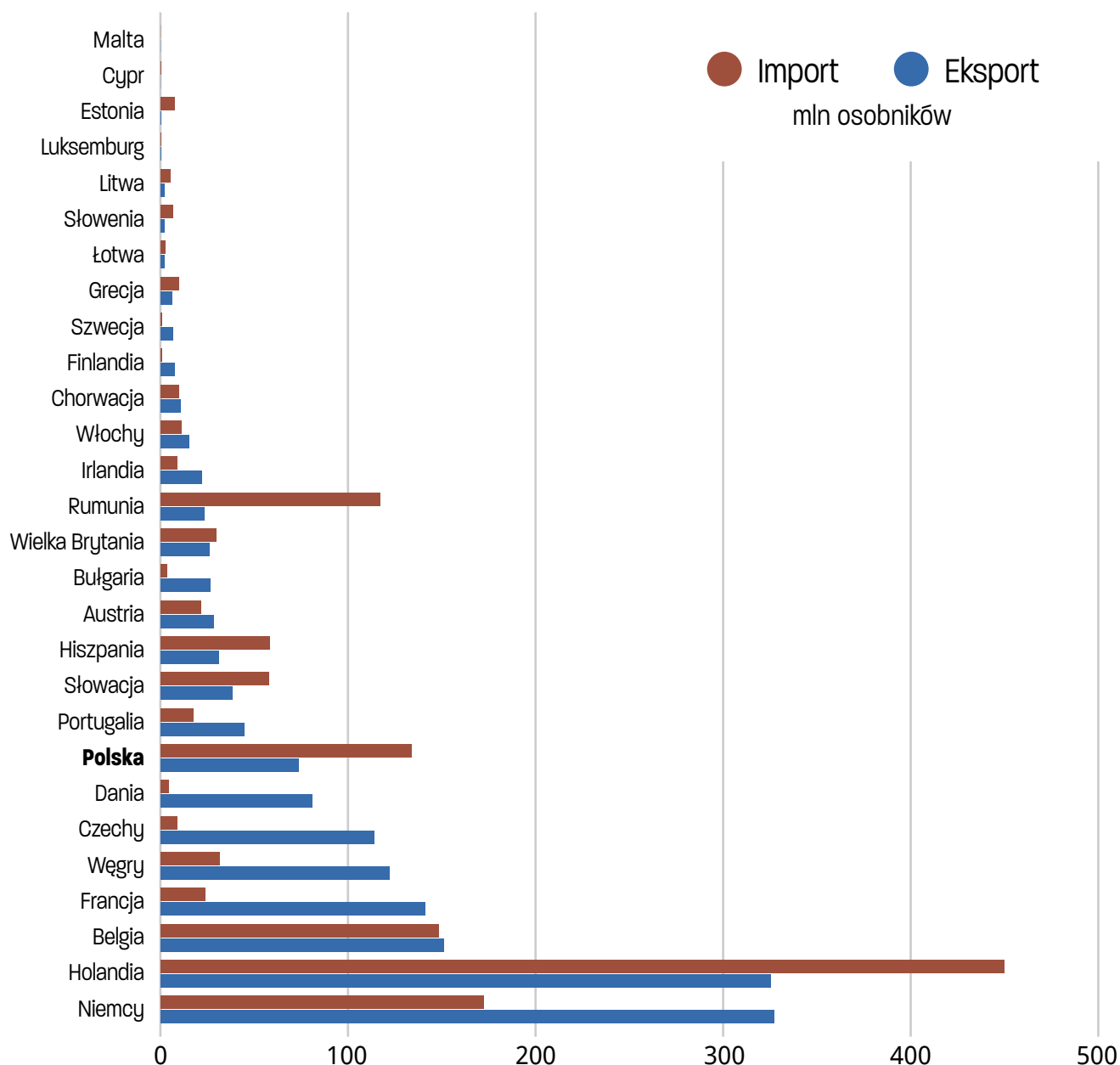
**Wykres 10. Eksport zwierząt żywych z Polski w 2019 r. w ujęciu wagowym (w tys. ton) w rozbięciu na poszczególne państwa (wg GUS).**



#### 4.5. Przewozy zwierząt – Polska w kontekście innych krajów Unii Europejskiej

Zaznaczyliśmy wcześniej, iż na państwa Unii Europejskiej przypada ok. 73% światowych przewozów zwierząt żywych w obrocie międzynarodowym (w 2019 r. w ujęciu liczbowym). Jak zauważymy na wykresie 11, Polska zajmuje – na tle innych państw UE – jedną z kluczowych pozycji w międzynarodowym transporcie żywych zwierząt. Dominują w tym zakresie Niemcy i Holandia, a także Belgia. Polska zajmuje 8. miejsce w UE pod względem eksportu żywych zwierząt oraz 4. pod względem ich importu. W łącznym międzynarodowym obrocie żywymi zwierzętami (eksport plus import) Polska zajmuje pozycję 4., po Holandii, Niemczech i Belgii.

**Wykres 11. Import i eksport zwierząt żywych (w mln osobników) w krajach Unii Europejskiej w 2019 r. (wg FAO).**



## 4.6. Przewóz zwierząt tranzytem przez Polskę

Jak pisaliśmy wcześniej, trudno jest określić, jak wiele zwierząt jest przewożonych przez Polskę tranzytem. Duża część europejskiej wymiany żywych zwierząt odbywa się pomiędzy państwami sąsiedzkimi. Na przykład dla Polski wymiana z krajami ościennymi (Niemcy, Czechy, Słowacja, Ukraina, Białoruś, Litwa – bez rosyjskiego Obwodu Kaliningradzkiego) w 2019 r., w ujęciu wagowym, stanowiła 64% całego eksportu oraz 28% importu. Biorąc pod uwagę cały wolumen wymiany (łącznie eksport i import), wynosi on 34%, przy czym kluczowe znaczenie, jak już wcześniej zaznaczono, ma tu wymiana z Danią (tranzytem przez Niemcy), która nie jest krajem z Polską graniczącym, ale relatywnie blisko położonym<sup>12</sup>.

W przypadku np. Holandii wymiana (w ujęciu wartościowym) prowadzona jest głównie z Niemcami i stanowiła w 2019 r. po stronie eksportu 43%, a po stronie importu 52%. Drugim istotnym partnerem jest dla Holandii sąsiednia Belgia (analogicznie 16% i 26%). Na liście kontrahentów Holandii kraje wymagające tranzytu przez Polskę to stosunkowo niewielka część wymiany (największy udział występujący po stronie holenderskiego eksportu należy do Rosji, ale to jego niewielka część – 1,6% w ujęciu wartościowym).

Podobna sytuacja ma miejsce w odniesieniu do Niemiec, dla których głównymi kontrahentami są kraje ościenne: Holandia, Belgia, Dania, Polska, Czechy, Francja, Szwajcaria czy Austria. Eksport żywych zwierząt np. do Rosji to 4,7% w ujęciu wartościowym, a licząc wszystkie prawdopodobne kraje kontrahenckie „w kierunku wschodnim” (Białoruś, Estonia, Kazachstan, Łotwa, Litwa, Rosja, Słowacja, Uzbekistan, Ukraina, Turkmenistan), jest to 7,7% eksportu. Dodajmy, że w wymienionych przypadkach Polska nie jest jedynym możliwym krajem tranzytowym – transport może się odbywać także z Niemiec przez Czechy czy Austrię lub ewentualnie drogą morską. W ujęciu liczbowym – wg danych, które udało nam się zebrać – w ciągu ostatnich 10 lat (2010–2019) Niemcy eksportowały do Rosji średniorocznie 13,7 tys. osobników bydła i 45,2 tys. ptaków. W przypadku świń sytuacja jest bardziej skomplikowana. Te ostatnie przewożone były np. w roku 2010 w liczbie ok. 200 tys. osobników, w 2011 r. – ok. 70 tys., w 2012 r. – na poziomie ok. 20–30 tys., a w 2013 r. eksportowano znikomą ich liczbę<sup>13</sup>. Od 2014 do 2019 r. Rosja nie sprowadzała do siebie żywych świń. Długodystansowy handel tymi zwierzętami na linii wschód-zachód został – wydaje się – skutecznie zablokowany przez rozszerzającą się epidemię ASF i spór na tym tle Rosji

<sup>12</sup> Dane dotyczące Polski na podstawie statystyk GUS-u.

<sup>13</sup> Dane dotyczące Holandii i Niemiec na podstawie statystyk TrendEconomy.com.

z UE<sup>14</sup>. Rosyjski import świń nieco ożył ponownie w 2020 r. Obecnie relatywnie więcej zwierząt hodowlanych sprowadza się jednak np. z Australii<sup>15</sup> – kraje UE przestały być tu głównym kontrahentem Rosji.

Powyższa analiza pokazuje, że liczba przewożonych w danym roku przez Polskę do Rosji żywych zwierząt – w stosunku do całości – nie może być duża i raczej sukcesywnie spada. Podobnie jest – naszym zdaniem – z innymi wschodnimi krajami spoza UE. Eksport żywych świń z Niemiec do Ukrainy to – wg naszych obliczeń – kilka tysięcy osobników rocznie (prawdopodobnie ok. 6–7 tys.), a ptaków – ponad 100 tys.

Prześledziliśmy też eksport bydła z Litwy, Łotwy i Estonii do Turcji. Według naszych szacunków na podstawie dostępnych danych<sup>16</sup> w ciągu ostatniej dekady (2010–2019) średniorocznie wynosił on ok. 10,5 tys. osobników. Zaznaczmy, że wywóz ten także nie musi się odbywać tranzytem przez Polskę. Podobną wielkość bydła eksportuje średniorocznie do Włoch Litwa (dla pozostałych dwóch krajów są to wielkości daleko mniejsze).

W wymienionych jednak przypadkach – transportu przez Polskę świń, bydła i różnych ptaków – tranzyt dotyczyłby w stosunku do wszystkich rodzajów przewozów co najwyżej 0,5% do 1% ogółu zwierząt tych gatunków przemieszczanych po polskich drogach.

Istnieje presja na radykalne ograniczenie handlu międzynarodowego żywymi zwierzętami, zwłaszcza między odległymi krajami. Można tu wskazać ostatnie dwa raporty Eurogroup for Animals, koncentrujące się na tym problemie. Diagnoza sytuacji w nich zawarta, w zakresie handlu międzynarodowego, jest zasadniczo zgodna z niniejszym opracowaniem. Eurogroup for Animals zwraca uwagę na konieczność – dla zachowania dobrostanu – wyeliminowania międzynarodowego handlu żywymi zwierzętami w UE, wg zasady, że powinno się handlować tylko produktami pochodzenia zwierzęcego, a nie nimi samymi<sup>17</sup>. Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, że transport zwierząt żywych odbywa się głównie wewnątrz krajów, bez przekraczania granic państwowych. Koncentrowanie się zatem na problemie przewozów międzynarodowych czy ponad ośmiogodzinnych może wypaczać charakter i skalę naruszeń dobrostanu podczas transportu zwierząt.

---

14 „История спора России и ЕС вокруг поставок свинины”, <https://tass.ru> z dn. 8.01.2018, <https://tass.ru/info/4862066>; „Импорт свинины, свиных субпродуктов и шпика в Россию в 2001-2019 гг.”, <https://ab-centre.ru> z dn. 9.04.2020, <https://ab-centre.ru/articles/import-svininy-svinyh-subproduktov-i-shpika-v-rossiyu-v-2001-2019-gg>.

15 „Импорт живых животных в Россию в первом квартал 2020 года”, <https://seanews.ru> z dn. 16.06.2020, <https://seanews.ru/2020/06/16/ru-import-zhivyh-zhivotnyh-v-rossiju-v-pervom-kvartal-2020-goda/>.

16 Na podstawie statystyk TrendEconomy.com.

17 „A strategy to reduce and replace live animal transport. Towards a meat and carcasses only trade”, Eurogroup for Animals, Bruksela 2019. „Live Animal Transport: Time to Change the Rules”, Eurogroup for Animals, Bruksela 2021.



#### 4.7. Krajowy transport zwierząt

Specyfika agregowania danych statystycznych sprawia, że na temat krajowego transportu zwierząt żywych, choć dotyczy on zdecydowanie ponad 90% tego typu przewozów, jesteśmy w stanie powiedzieć mniej niż na temat obrotu międzynarodowego. Przewozy międzynarodowe, z uwagi na przepisy celne i dążność państw do ścisłej kontroli w zakresie importu i eksportu towarów, zawsze generowały więcej danych statystycznych (nie tylko współcześnie, ale także w okresach dużo wcześniejszych). Pomimo zniesienia szeregu barier celnych statystyki są w dużej mierze ciągle tworzone.

Zakładając, że dziś ubój gospodarski (na tzw. własne potrzeby) zasadniczo nie jest już szerzej stosowany (nie licząc np. – jak już pisaliśmy wcześniej – zwierząt futerkowych, częściowo królików i ryb), przyjęliśmy, że transport zwierząt żywych w ujęciu wagowym odpowiada wielkości produkcji żywca podawanej przez GUS, pomniejszonej o eksport. Problemem jest oszacowanie przewozu żywych ryb. Przyjęliśmy, iż jest on na poziomie połowy pozyskanych ryb słodkowodnych (minus eksport) w danym roku. Inną sprawą, że zarówno ryby, jak i owce (barany), nie mają większego udziału w strukturze przewozu żywych zwierząt w obrębie Polski: dominują ptaki, świnie i bydło (tabela 10).

**Tabela 10. Struktura krajowych przewozów zwierząt w Polsce w latach 2005–2019 na podstawie danych o wielkości produkcji żywca w ujęciu wagowym** (obliczenia własne na podstawie danych GUS).

Rodzaj	Rok			
	2005	2010	2015	2019
Bydło	14,1%	15,4%	15,1%	15,4%
Świnie	54,3%	46,1%	38,3%	33,6%
Owce	0,1%	0,1%	< 0,1%	0,1%
Ptaki	31,0%	38,0%	46,2%	50,6%
Ryby	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%
<b>Razem</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>



Na podstawie danych o produkcji żywca musielibyśmy stwierdzić, że w okresie po wejściu Polski do Unii Europejskiej przewozy żywych zwierząt (w ujęciu wagowym) wzrosły szacunkowo o ponad 50%. Jest to jednak mniej, niż wynikałoby to z danych uzyskanych z badań GUS-u dotyczących ruchu drogowego (patrz pkt 4.1.), które sugerowały, że przewozy tego typu wzrosły nawet o blisko 100%. Jednym z powodów różnic w tych szacunkach jest prawdopodobnie znaczny spadek liczby tzw. ubojów na własny użytek (gospodarskich), który nastąpił w ostatnich kilkunastu latach (szacunki tutaj mocno się jednak między sobą różnią<sup>18</sup>). Na podstawie dostępnych danych możemy stwierdzić, iż przewozy wzrosły na pewno o ponad 50%, ale nie więcej niż o 100%, na co wpływ miało zarówno zwiększenie hodowli i produkcji zwierzęcej (zwłaszcza mięsnej), zmiany w jej organizacji i strukturze, a także większe wykorzystanie usług transportowych, zwłaszcza prowadzonych przez rejestrowane firmy.

Zmieniły się (jak widzimy w tabeli 10) m.in. proporcje przewożonych gatunków i rodzin zwierząt. Obecnie dominują ptaki, których ilość w ujęciu wagowym zdecydowanie przeważa nad przewozami świń, a koncentracja produkcji drobiowej jest znacznie większa. W 2005 r. sytuacja była dokładnie odwrotna – dominowała produkcja świńska, bardziej rozproszona, z niemałą częścią ubojów na własny użytek. Warto odnotować, iż w ujęciu przestrzennym w województwie mazowieckim i wielkopolskim koncentruje się blisko 50% krajowej produkcji drobiu i ponad 37% produkcji świń, są to zatem obszary, skąd pochodzi najwięcej transportów kierowanych do rzeźni.

W ujęciu liczbowym każdego roku przewozi się w obrocie krajowym około 1,9 mln osobników bydła, 21 mln świń, ok. 1,2 mld patków (gdyby wziąć pod uwagę pisklaki, byłoby to nawet więcej), ponad 13 mln ryb jadalnych (nie uwzględniając ryb akwariowych) oraz setki tysięcy innych zwierząt przeznaczonych do uboju<sup>19</sup>. Wiele z nich transportowanych jest wielokrotnie (przynajmniej dwa razy) w ciągu swojego życia (najczęściej w niespełna rok).

<sup>18</sup> „Nadzór nad transportem i ubojem zwierząt gospodarskich”, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2017, s. 23-24.

<sup>19</sup> Na podstawie danych FAO (poza rybami).

## 5.1. Wymogi prawne dotyczące transportu zwierząt

Wraz z rozwojem transportu żywych zwierząt zaczęto wprowadzać szereg przepisów prawnych tego dotyczących. W Internecie znaleźć można wiele opracowań, które mniej lub bardziej szczegółowo wyjaśniają to zagadnienie w kontekście norm Unii Europejskiej i Polski<sup>20</sup>.

Uwarunkowania prawne transportu żywych zwierząt dotyczą kilku kwestii<sup>21</sup>. Pierwsza to już wcześniej wspomniana rejestracja i wymagania dotyczące przewoźników zarobkowych na przewozy krótkotrwałe (do 8 godz.) oraz długotrwałe (powyżej 8 godz.). W przeciwieństwie do nich rolnicy przewożący zwierzęta własnym transportem do 50 km i na wypas są zwolnieni z konieczności ubiegania się o zezwolenie powiatowego lekarza weterynarii (co nie znaczy, że nie podlegają żadnym rygorom).

Przewoźnik ubiegający się o zezwolenie na zarobkowe przewozy żywych zwierząt musi m.in. wykazać się wystarczającą liczbą właściwego personelu i znajomością procedur, jak też nie może figurować w rejestrze skazanych za poważne naruszenia prawa. Wymagana jest specjalna licencja dla poszczególnych kierowców obsługujących tego rodzaju transporty. W przypadku ubiegania się o zezwolenia na przewozy długotrwałe, powyżej 8 godz., przewoźnik musi spełniać dodatkowe zalecenia, m.in. przedłożyć szczegółowe informacje dotyczące procedur umożliwiających przewoźnikowi śledzenie i rejestrowanie ruchu pojazdów.

20 Na przykład: Beata Wojciechowska, „Transport żywych zwierząt – najważniejsze zasady”, TSLbiznes nr 11/2019, [www.tsl-biznes.pl](http://www.tsl-biznes.pl); Katarzyna Hantz, Klaudia Żukowska, Andrzej Grieger, „Wymagania stawiane środkom transportu przy przewozie zwierząt żywych”, Autobusy nr 8/2016; Małgorzata Dendera-Gruszka, Dariusz Masłowski, Ewa Kulińska, Dagmara Maras, „Uwarunkowania prawne dotyczące pojazdów wykorzystywanych do przewozu zwierząt”, w: Ryszard Knosali (red.), „Innowacje w zarządzaniu i inżynierii produkcji”, Opole 2018, <http://www.ptzp.org.pl>; Aleksandra Szczepańska, „Wymogi dotyczące środków transportowych przy przewozie zwierząt żywych”, Logistyka nr 3/2012, [https://www.logistyka.net.pl/bank-wiedzy/item/download/77892\\_1dc9d2f1fd661f417c3f4a40403014c7](https://www.logistyka.net.pl/bank-wiedzy/item/download/77892_1dc9d2f1fd661f417c3f4a40403014c7); Dorota Dziubek, Elżbieta Sętkas, „Zasady kontroli kierujących pojazdami przewożącymi żywe zwierzęta”, Katowice 2017, <http://katowice.szkolapolicji.gov.pl/download/363/150119/48zwierzeta.pdf>; Ogólnie o przepisach dotyczących transportu wszelkiego typu: „Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE”, Włodzimierz Rydzkowski, Krystyna Wojewódzka-Król (red.), Warszawa 2010, s. 530 i nast.

21 Patrz: Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywę 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32005R0001>.

Wydawane są też świadectwa zatwierdzające środek transportu, który musi spełnić odpowiednie warunki weryfikowane co 5 lat. Mówi się o bezpieczeństwie przewozu zwierząt, np. aby nie mogły się one wydostać z pojazdu; muszą być chronione przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi (wiatr, deszcz); muszą mieć odpowiednią przestrzeń (transport nie może być przeładowany i musi spełniać określone wymogi dla poszczególnych gatunków i rodzajów zwierząt). Zwierzęta nie powinny się ślizgać ani ulec okaleczeniu. Pojazdy muszą posiadać wentylację i możliwość zagwarantowania odpowiedniej temperatury (od 5°C do 30°C). Transport taki powinien być też odpowiednio oznakowany.

W przypadku transportów długotrwałych takich gatunków jak krowy, świnie, owce czy kozy musi być też prowadzony dziennik podróży. Umieszczone są w nim wszelkie informacje odnośnie do przewozu żywych zwierząt „od załadunku, poprzez przewóz drogowy, nieprzewidziane sytuacje, stan zwierząt, wyznaczone miejsca postoju, aż do miejsca przeznaczenia”<sup>22</sup>. Niezbędny przy przewozach długotrwałych ww. gatunków jest (wspomniany wyżej) system nawigacji. Wreszcie: „do transportu zwierząt uprawnione są jedynie osoby posiadające dokumenty określające: miejsce, datę i czas wyjazdu, przewidziane miejsce przeznaczenia, przewidywany czas trwania przewozu. W pojeździe muszą znajdować się również dokumenty wskazujące właściciela oraz pochodzenie zwierząt. W przypadku koni i bydła są to tzw. paszporty, w odniesieniu do pozostałych zwierząt – świadectwa pochodzenia przekazane przez właściciela zwierząt”<sup>23</sup>.

Kolejna grupa zagadnień prawnych dotyczy zasad postępowania z samymi zwierzętami. Przepisy określają „maksymalny czas podróży zwierząt, częstotliwość i czas trwania obowiązkowych przerw w podróży”, a także co robić z osobnikami, „które zachorowały lub padły w czasie transportu”. Przepisy określają zasady „tworzenia, funkcjonowania punktów etapowych oraz wielkości powierzchni ładownej środka transportu dla poszczególnych gatunków i przedziałów wiekowych zwierząt. Przed transportem zwierzęta muszą być zbadane i zakwalifikowane przez urzędowego lekarza weterynarii jako zdrowe. Nie wolno przewozić zwierząt ciężarnych w końcowej fazie ciąży i w tygodniu następującym po porodzie oraz zwierząt bardzo młodych urodzonych dwie doby przed planowanym transportem”<sup>24</sup>. Zwierzęta w transporcie muszą być podzielone wg gatunków, płci i wielkości, a podczas przewozu należy im zapewnić – przy przewozach powyżej 8 godzin – odpowiedni dostęp do karmy i wody.

---

22 Beata Wojciechowska, „Transport żywych zwierząt – najważniejsze zasady”, TSLbiznes nr 11/2019, [www.tslbiznes.pl](http://www.tslbiznes.pl).

23 Tamże.

24 Tamże.



Postoje powinny odbywać się w specjalnie do tego celu wyznaczonych i przystosowanych miejscach. W przypadku bardzo długich podróży<sup>25</sup> należy też zapewnić zwierzętom odpowiedni odpoczynek (wraz z karmieniem i pojeniem).

Wyżej wymienione wymogi dotyczą najbardziej rozpowszechnionych przewozów zwierząt żywych – w transporcie drogowym. Szczególne wymogi dotyczą transportu wodnego, lotniczego czy kolejowego. Istnieją też przypadki szczególne. Na przykład licencja dla przewoźnika nie jest wymagana nie tylko w przypadku przewozów gospodarskich, ale także kiedy transport odbywa się z polecenia weterynarza.

---

<sup>25</sup> Na przykład: świnie – 24 godz. podróży, po których muszą nastąpić 24 godz. odpoczynku; krowy – 14 godz. podróży, 1 godz. odpoczynku i dopiero wówczas kolejne 14 godz. podróży, po czym 24 godz. odpoczynku; konie – 24 godz. podróży, a po nich 24 godz. odpoczynku. I tak dalej.

## 5.2. Przewozy zwierząt w Polsce w świetle kontroli IW i ITD

Kontrole dotyczące przestrzegania ww. przepisów przeprowadzane są przez trzy instytucje: Inspekcję Weterynaryjną (IW), Inspekcję Transportu Drogowego (ITD) i Policję. Główną rolę odgrywa tutaj IW, która oprócz tego, że prowadzi rejestr przewoźników i środków transportu uprawnionych do przewozu zwierząt żywych, systematycznie sprawdza przestrzeganie w tym zakresie norm. Według wewnętrznych instrukcji kontrole te mają obejmować każdego roku 20% podmiotów prowadzących działalność transportową w interesującym nas zakresie oraz 5% wszystkich „przesyłek żywych zwierząt” – na terenie danego powiatu. Zakres tych kontroli był przedmiotem badania Najwyższej Izby Kontroli (NIK)<sup>26</sup>. Objęła ona lata 2014–2016. W okresie tym IW przeprowadziła setki tysięcy kontroli drogowych: w 2014 r. – 399 986; w 2015 r. – 355 086; w 2016 r. – 405 781. Analogicznie w latach tych stwierdzono następującą liczbę nieprawidłowości: 1298, 1220, 905. Oznacza to, że odsetek wykrytych naruszeń prawa w stosunku do liczby kontroli kształtował się na poziomie 0,2–0,3%. W tej liczbie najwięcej nieprawidłowości dotyczyło niezdolności zwierząt do transportu (od 25% do blisko 40% naruszeń w zależności od roku), następnie dokumentacji, środków transportu i stosowanych praktyk.

Ten sam raport NIK dotyczył także pracy ITD. Zgodnie z wewnętrznymi instrukcjami 1% kontroli Inspekcji Transportu Drogowego jest dokonywana w zakresie przestrzegania zasad i warunków transportu zwierząt. W latach 2014–2016 (I. półrocze) ITD przeprowadziła łącznie 6,7 tys. kontroli i stwierdzono 59 przypadków naruszenia przepisów, tj. na poziomie ok. 0,9%, m.in.: „wykonywania przewozu drogowego żywych zwierząt z naruszeniem zasad dotyczących czasu podróży i postoju, dopuszczenia do wykonywania przewozu drogowego zwierząt osób obsługujących lub opiekunów zwierząt nieposiadających kwalifikacji potwierdzonych przez lekarza weterynarii, dopuszczenia do niedopełnienia warunków specjalnych określonych do przewozu zwierząt, niedopełnienia lub niewłaściwego wykonywania obowiązków związanych z obsługą zwierząt podczas ich przewozu, wykonywania przewozu drogowego żywych zwierząt przez przewoźnika nieposiadającego odpowiedniego zezwolenia”<sup>27</sup>.

Na podstawie wyżej omówionych wyników kontroli NIK można by stwierdzić, iż skala naruszeń przepisów w omawianym okresie stwierdzona przez IW i ITD w związku z transportem zwierząt jest relatywnie niewielka i wynosi poniżej 1% przewozów,

<sup>26</sup> „Nadzór nad transportem i ubojem zwierząt gospodarskich”, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2017, s. 28-45; <https://www.nik.gov.pl/plik/id,15010,vp,17480.pdf>.

<sup>27</sup> Tamże, s. 32.



w tym tylko część z nich dotyczy dobrostanu zwierząt sensu stricto. Oczywiście w tym przypadku musimy zapytać o zagadnienie dotyczące metodyki kontroli: zasad doboru próby<sup>28</sup>, zastosowanych narzędzi kontroli, określenia jej celu itd. Wszystko to może mieć wpływ na ostatecznie wnioski wypływające z przeprowadzonego badania. Kiedy skoncentrujemy się na wynikach kontroli przewoźników zawartych w sprawozdaniu z realizacji zadań w zakresie nadzoru weterynaryjnego, organizacji i stanu kadr w Inspekcji Weterynaryjnej (RRW-3), w dziale 1D, dotyczącym nadzoru nad dobrostanem zwierząt w latach 2015–2019<sup>29</sup>, otrzymamy wyniki jak w tabelach nr 11 i 12. Odsetek stwierdzonych naruszeń jest tu istotnie wyższy od tego, który wynikał z wcześniej omawianego raportu NIK.

Z kolei dane z kontroli ITD były też przedmiotem osobnych badań, które – jak się okazuje – prowadzą do jeszcze bardziej krytycznych wniosków. Grupa naukowców prześledziła wyniki kontroli transportu zwierząt przeprowadzonych przez Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Rzeszowie w latach 2012–2017. W podsumowaniu napisano: „Uzyskane wyniki wskazują, że podczas przewozów zwierząt nadal stwierdza się liczne nieprawidłowości. Udział przewozów, w których stwierdzono naruszenia, wynosił od 15,66% w roku 2014 do 30,30% w roku 2012. W grupie odnotowanych niezgodności najczęściej dotyczyło czasu pracy kierowców oraz niezdolności środka transportu do wykonywania przewozu zwierząt. Rezultaty wskazują na konieczność zintensyfikowania kontroli zasad i warunków przewozu zwierząt przez uprawnione organy”<sup>30</sup>.

---

28 Wypowiedzi przedstawicieli ministerstwa rolnictwa udzielane w odpowiedzi na zarzuty dotyczące nieodpowiedniego traktowania przewożonych zwierząt sugerują, że w praktyce każdy transport zwierząt – zakładamy, że chodzi o przewozy zarobkowe – jest kontrolowany przez IW „co najmniej raz”; odpowiedź sekretarza stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi – z upoważnienia ministra – na interpelację nr 6116 w sprawie bestialskiego traktowania transportowanych zwierząt. <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ6.nsf/main/71BFD801> oraz <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ6.nsf/main/0142F97C>. Wskazuje na to też fragment dotyczący przewozu koni w artykule Krzysztofa Tereskiewicza i Piotra Molendy, „Transport i ubój zwierząt – prawda i stereotypy z perspektywy społeczno-kulturowej”, Przegląd Hodowlany nr 6/2015.

29 Weterynaryjna sprawozdawczość statystyczna (RRW), <https://www.wetgiw.gov.pl/publikacje/rrw-sprawozdawczosc-statystyczna>.

30 Krzysztof Tereskiewicz, Piotr Molenda, Karolina Wałęga, „Wyniki kontroli transportu zwierząt przeprowadzonych przez Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Rzeszowie w latach 2012-2017”, Autobusy 12/2018.

**Tabela 11. Wyniki kontroli przewoźników dotyczącej dobrostanu zwierząt (dział 1D), przeprowadzonych przez Inspekcję Weterynaryjną w latach 2015–2019 (wg danych GIW).**

Rok	Przedmiot kontroli	Liczba wykonanych kontroli	Liczba (odsetek) stwierdzonych niezgodności w stosunku do liczby kontroli	Liczba podmiotów poddanych kontroli	Liczba (odsetek) podmiotów, gdzie stwierdzono niezgodności
2019	Zarobkowy przewóz zwierząt oraz przewóz zwierząt wykonywany w związku z prowadzeniem innej działalności gospodarczej	13569	595 (4,4%)	2477	218 (8,8%)
2018		11605	265 (2,3%)	2283	132 (5,8%)
2017		11193	365 (3,3%)	2545	157 (6,2%)
2016		11942	272 (2,3%)	2493	143 (5,7%)
2015		12238	291 (2,4%)	2622	137 (5,2%)

**Tabela 12. Wyniki kontroli środków transportu zatwierdzonych do przewozu zwierząt powyżej 8 godzin (dział 1D – dobrostan zwierząt), przeprowadzonych przez Inspekcję Weterynaryjną w latach 2015–2019 (wg danych GIW).**

Rok	Przedmiot kontroli	Liczba wykonanych kontroli	Liczba (odsetek) stwierdzonych niezgodności w stosunku do liczby kontroli	Liczba środków transportu poddanych kontroli	Liczba (odsetek) środków transportu, gdzie stwierdzono niezgodności
2019	Środki transportu zatwierdzone do transportu zwierząt powyżej 8 godzin	4572	132 (2,9%)	1555	92 (5,9%)
2018		4229	69 (1,6%)	1409	30 (2,1%)
2017		4328	95 (2,2%)	1635	32 (2,0%)
2016		4485	67 (1,5%)	1717	41 (2,4%)
2015		3810	63 (1,7%)	1426	27 (1,9%)

### 5.3. Transport zwierząt z perspektywy branżowej

Wyżej przedstawione kontrole w zakresie przebiegu transportu zwierząt żywych mają na uwadze nie tylko (i raczej nie przede wszystkim) kwestie dobrostanu zwierząt. Prowadzi się je z powodu szeregu innych celów, z których jednym z głównych jest bezpieczeństwo na drogach, a także np. przestrzeganie norm prawa pracy dotyczącego kierowców, zapewnienie bezpieczeństwa i higieny żywności, chęć kontroli przez państwo obiegu gospodarczego itp.

Z punktu widzenia branży (przedstawiciele hodowców i przemysłu mięsnego) istotna jest w tej kwestii ochrona zwierząt przed niekorzystnym wpływem transportu na zmiany fizjologiczne pojawiające się podczas przewozu, bez względu na to, czy jest to zgodne z prawem, czy nie. Oczywiście motywy mają tu przede wszystkim charakter ekonomiczny, a nie etyczny. Najogólniej mówiąc, transport jest kosztem, ale także przyczyną spadku wartości zwierząt jako surowca, a co za tym idzie rentowności całego przedsięwzięcia.

Wśród negatywnych reakcji zwierząt podczas transportu wymienia się: zmianę wartości klinicznych (tętno, oddech); zmęczenie zwierząt; ubytki masy ciała; obrażenia i uszkodzenia skóry<sup>31</sup>. Są one pośrednio lub bezpośrednio skutkiem zmiany otoczenia i wystawienia zwierząt „na działanie wielu nowych bodźców”<sup>32</sup> wynikających z załadunku i przejścia z zagrody do pojazdu, czasami po podłożu i stromiznach, których pokonanie sprawia zwierzętom trudność (mogą się ślizgać, potknąć, przewrócić). Wpływ ma też sam transport i towarzyszące mu np. ruch, wibracje, zapachy, hałasy oraz sąsiedztwo nieznanym osobnikom. Łączy się on też z głodzeniem lub żywieniem i pojeniem w inny niż dotychczas znany zwierzętom sposób oraz pojawieniem się nieznanym osób. Wreszcie w czasie rozładunku pojawiają się kolejne czynniki stresogenne towarzyszące fazie przedubojowej. I tak dalej. Wszystko to powoduje strach u zwierząt, co ma wpływ na ich reakcje emocjonalne i fizyczne: aktywację na osi podwzgórze-przysadka-nadnercza; następuje przyspieszony oddech i bicie serca; podwyższenie temperatury ciała; wreszcie „sekrecja hormonów stresu, np. kortyzolu”.

Pojawia się też zmiana zachowania zwierząt: zwiększona czujność, wzmożona wokalizacja, unikanie kontaktu, bezruch lub agresywność. Powiemy zatem, że transport wywołuje cierpienie zwierząt. Jednak z perspektywy branży ujmowane jest to w kontekście

---

31 Krzysztof Tereszkiwicz, Piotr Molenda, Karolina Choroszy, Łukasz Kulig, „Warunki transportu i kondycja tuczników z dostaw bezpośrednich do zakładów ubojowych na Podkarpaciu”, *Autobusy* 6/2017.

32 Anna Grontkowska, Monika Gębska, „Wybrane zagadnienia przewozu zwierząt i ich załadunku w gospodarstwie w ocenie rolników”, *Roczniki Naukowe Ekonomii Rolnictwa i Rozwoju Obszarów Wiejskich*, T. 104, z. 4, 2017.

negatywnych zmian dotyczących jakości mięsa: zmiany jego smaku, koloru, skróceniu ulega termin przydatności do spożycia, co przekłada się na „mniejszą akceptację konsumentów”, a zatem „mniejszy zysk”<sup>33,34</sup>. Oczywiście możemy też stwierdzić, że, jak ujmuje to jedno z opracowań: „im gorszy dobrostan podczas transportu, tym większe straty ekonomiczne dla hodowcy i zakładu przetwórczego”<sup>35</sup>.

Z wyżej wskazanych powodów prowadzone są badania nt. warunków transportu zwierząt. Analizując wyniki, możemy się zorientować, jak – w ujęciu statystycznym – transport fizycznie i emocjonalnie wpływa na zwierzęta. Istotnymi wskaźnikami warunków przewozu zwierząt są odsetki osobników, które nie przeżyły podróży, zachorowały lub uległy zranieniu. Dodajmy, że są to też czynniki, które mocno wpływają na rentowność transportu i hodowli.

W jednym z nowszych badań dotyczących przewozu zwierząt z Francji, Hiszpanii i Irlandii, głównie do Grecji, ustalono, że jedynie w przypadku 0,8% pojazdów stwierdzono naruszenie dobrostanu w postaci śmierci czy zachorowania zwierząt. Wskaźniki śmiertelności i zachorowalności były jednocześnie niższe, niż podawały wcześniejsze opracowania – średnia wynosiła 0,025% i 0,010%, z maksymalnymi wartościami dla transportu jagniąt (0,084% i 0,019%)<sup>36</sup>. Autorzy innego, polskiego opracowania, stwierdzają, że: „średni wskaźnik upadków zwierząt podczas transportu w Europie jest szacowany na około 0,10–0,03%”<sup>37</sup>. Piszemy też o sukcesywnie spadającym odsetku śmiertelności transportowanych zwierząt, nie tylko w Europie, ale też w innych częściach świata (np. transport morski z Australii<sup>38</sup>). Powyższe wyniki mogą być jednak nazbyt optymistyczne. Niektóre inne badania wskazują na większą śmiertelność (np. w przypadku koni ok. 0,8%)<sup>39</sup>.

---

33 Anna Grontkowska, Monika Gębska, „Wybrane zagadnienia przewozu zwierząt i ich załadunku w gospodarstwie w ocenie rolników”, *Roczniki Naukowe Ekonomii Rolnictwa i Rozwoju Obszarów Wiejskich*, T. 104, z. 4, 2017.

34 W stosunku do ryb: Andrzej Elżanowski, „Sprzedaż żywych ryb do spożycia jest niehumanitarna”, *Życie Weterynaryjne* nr 94(4)/2019.

35 D. Temple, E. Mainau, X. Manteca, „Ekonomiczne skutki stresu u trzody chlewnej spowodowanego transportem drogowym”, *FAWEC*, nr 9/2014, <https://www.fawec.org/pl/publikacje/34-trzoda-chlewna/125-ekonomiczne-skutkistresu-u-trzody-chlewnej-spowodowanego-transportem-drogowym>.

36 Barbara Padalino, Daniele Tullio, Saverio Cannone, Giancarlo Bozzo, „Road Transport of Farm Animals: Mortality, Morbidity, Species and Country of Origin at a Southern Italian Control Post”, *Animals* nr 8 (155)/2018, [www.mdpi.com/journal/animals](http://www.mdpi.com/journal/animals).

37 Krzysztof Tereszkiewicz i Piotr Molenda, „Transport i ubój zwierząt – prawda i stereotypy z perspektywy społeczno-kulturowej”, *Przegląd Hodowlany* nr 6/2015.

38 Wendy Laursen, „Live Export: Only Telling Part of the Story”, [www.maritime-executive.com](http://www.maritime-executive.com) z dn. 24.11.2016, <https://www.maritime-executive.com/features/live-export-only-telling-part-of-the-story>.

39 Krzysztof Tereszkiewicz i Piotr Molenda, „Transport i ubój zwierząt – prawda i stereotypy z perspektywy społeczno-kulturowej”, *Przegląd Hodowlany* nr 6/2015.



Z kolei analiza śmiertelności wśród transportowanych ptaków sugeruje wartości od 0,2% do nawet ponad 1%<sup>40,41</sup>. Musimy jednocześnie zdawać sobie sprawę z tego, iż z uwagi na skalę hodowli drobiu ten, wydawałoby się niewielki, odsetek realnie oznacza śmierć w transporcie wielu milionów osobników rocznie. W przypadku ryb ozdobnych dane są bardzo rozbieżne i szacuje się śmiertelność od 3%-5% do nawet kilkudziesięciu procent<sup>42</sup>. Przy czym zarówno w odniesieniu do ptaków jak i ryb brakuje dokładnych danych dotyczących Polski.

Dodatkowo w przypadku zachorowań zwierząt w transporcie mamy do czynienia z dwoma rodzajami przypadków. Pierwszy – kiedy choroba lub kontuzja zwierzęcia powoduje jego niezdolność (także w świetle przepisów) do dalszej podróży, ponieważ np. nie może się samodzielnie poruszać bez bólu, ustać na nogach albo ma poważną ranę otwartą. W takim przypadku należy zaprzestać jego przewozu, należy oddzielić od innych zwierząt i udzielić pomocy weterynaryjnej. W skrajnych okolicznościach może zostać uśmiercone. Takie przypadki zachorowania są najczęściej odnotowywane w kontrolach i badaniach przewozów.

Jednocześnie przepisy stwierdzają, że chore lub zranione zwierzęta „mogą być uznawane za zdolne do transportu, jeśli są lekko zranione lub chore, a transport nie spowoduje dodatkowego cierpienia”. W razie wątpliwości decyzję podejmuje weterynarz<sup>43</sup>. W tym miejscu powstaje pytanie o ogólną kondycję transportowanych zwierząt. Istnieje cały szereg badań wskazujący na znaczne pogorszenie stanu zdrowia zwierząt. Na przykład w odniesieniu do świń jedno z polskich badań wykazało, że aż 57,6% tuczników, które dotarły na miejsce przeznaczenia, „miało obrażenia ciała w postaci ran i siniaków”<sup>44</sup>.

---

40 Krzysztof Tereszkiwicz, Piotr Molenda, Kazimierz Pokrywka, Bartosz Bułaga, Dariusz Kusz, „Transport drobiu rzeźnego”, *Autobusy* 3/2013.

41 W jednym z opracowań na temat transportu pisklaków czytamy, że ich śmiertelność nie powinna przekroczyć 0,02%, co nie oznacza, że realnie nie jest wyższa – Jan Jankowski (red.), „Hodowla i użytkowanie drobiu”, Warszawa 2012, s. 242.

42 Pierluigi Monticini, „The Ornamental Fish Trade”, FAO, GLOBEFISH, Rzym 2010.

43 Dorota Dziubek, Elżbieta Sętkas, „Zasady kontroli kierujących pojazdami przewożącymi żywe zwierzęta”, Katowice 2017, s. 15-17, <http://katowice.szkolapolicji.gov.pl/download/363/150119/48zwierzeta.pdf>.

44 Krzysztof Tereszkiwicz, Piotr Molenda, Karolina Choroszy, Łukasz Kulig, „Warunki transportu i kondycja tuczników z dostaw bezpośrednich do zakładów ubojowych na Podkarpaciu”, *Autobusy* 6/2017.

Przyczyny tego stanu rzeczy mogą być różne, na przykład wszelkiego typu urazy powstają wtedy, kiedy zwierzęta przewożone są w warunkach przeładowania lub zbyt luźno rozmieszczone w pojeździe. „Zbyt duża gęstość przewożonych zwierząt – czytamy w jednym z artykułów – może spowodować urazy mechaniczne takie jak: okaleczenia, złamania, otarcia...”, a w skrajnych przypadkach wywołać panikę, „która może spowodować zgony”<sup>45</sup>. Jednocześnie we wcześniej cytowanym badaniu ustalono, że tuczniaki tylko w 21,1% przypadków były przewożone we właściwej obsadzie, w 31,6% ich zagęszczenie było nadmierne, a w pozostałych przypadkach za luźne<sup>46,47</sup>. Drugą przyczyną jest łączenie w jednym transporcie świń pochodzących od różnych producentów, „w efekcie czego dochodzi do ostrych walk”<sup>48</sup>, a w konsekwencji do obrażeń ciała i nadmiernego przemęczenia zwierząt. Urazy mogą powstać także w innych okolicznościach. W jednym z opracowań czytamy, że 60% badanych rolników twierdzi, iż „podczas załadunku zwierzęta [świnie i krowy] się potykają i zawracają”. Jest to najczęściej spowodowane pośpiechem i próbą załadunku naraz zbyt dużej liczby zwierząt, a także w przypadku świń stosowania pochylni zamiast wind załadowniczych<sup>49</sup>. W przypadku drobiu odsetek zwierząt z urazami może dochodzić do nawet 25%. Powodem jest głównie chwytanie ptaków przy załadunku.

Kolejnym wskaźnikiem negatywnego wpływu transportu na kondycję zwierząt jest utrata przez nie masy ciała. Trzeba jednocześnie zaznaczyć, iż ma ona dwa źródła. Po pierwsze jest związana z wymogiem technologicznym głodzenia zwierząt przed przewozem i ubojem. W przypadku ptaków zakłada się, że okres głodzenia powinien wynosić 8–12 godz., co ma się przyczyniać do wzrostu „wydajności poubojowej drobiu rzeźnego”, dzięki opróżnieniu przewodu pokarmowego. Ma to też wpływ na obniżenie ryzyka „zanieczyszczenia tuszek odchodami i wzrostu zakażenia mikrobiologicznego”. Z innej strony wskazuje się, że głodzenie jest jednym z czynników stresu przedubojowego,

---

45 Małgorzata Dendera-Gruszka, Dariusz Masłowski, Ewa Kulińska, Dagmara Maras, „Uwarunkowania prawne dotyczące pojazdów wykorzystywanych do przewozu zwierząt”, w: Ryszard Knosali (red.), „Innowacje w zarządzaniu i inżynierii produkcji”, Opole 2018, <http://www.ptzp.org.pl>.

46 Krzysztof Tereskiewicz, Piotr Molenda, Karolina Choroszy, Łukasz Kulig, „Warunki transportu i kondycja tuczników z dostaw bezpośrednich do zakładów ubojowych na Podkarpaciu”, *Autobusy* 6/2017.

47 W jednym z zagranicznych opracowań czytamy, że: „W hiszpańskich warunkach okazało się, że transport świń na przestrzeni większej niż 0,40 m<sup>2</sup>/100 kg masy ciała zwiększa ich śmiertelność z 0,04% do 0,77%”. D. Temple, E. Mainau, X. Manteca, „Ekonomiczne skutki stresu u trzody chlewnej spowodowanego transportem drogowym”, *FAWEC*, nr 9/2014, <https://www.fawec.org/pl/publikacje/34-trzoda-chlewna/125-ekonomiczne-skutki-stresu-utrzody-chlewnej-spowodowanego-transportem-drogowym>.

48 Krzysztof Tereskiewicz, Piotr Molenda, Karolina Choroszy, Łukasz Kulig, „Warunki transportu i kondycja tuczników z dostaw bezpośrednich do zakładów ubojowych na Podkarpaciu”, *Autobusy* 6/2017.

49 Anna Grontkowska, Monika Gębska, „Wybrane zagadnienia przewozu zwierząt i ich załadunku w gospodarstwie w ocenie rolników”, *Roczniki Naukowe Ekonomii Rolnictwa i Rozwoju Obszarów Wiejskich*, T. 104, z. 4, 2017.

powoduje pogorszenie odporności immunologicznej i prowadzi do zwiększenia ryzyka zakażenia mięsa drobiu mikroorganizmami<sup>50</sup>. Te sprzeczne tendencje powodują, że próbuje się znaleźć optymalne rozwiązania dotyczące transportu ptaków. Nie ulega wątpliwości, że spadki masy ciała są tu proporcjonalne do czasu przewozu i długości trasy. W jednym z badań wykazano, że „na odległości 40–80 km ubytki masy ciała wynosiły 1,1%, zaś przy dłuższych dystansach były wyższe i przekraczały 1,5%”. W innym badaniu ubytek ten w odniesieniu do brojlerów określono na 2,41% przy transporcie trwającym 30 minut, zaś podczas przewozu trzygodzinnego blisko 5%. Ubytki większe niż 3% traktuje się jako prowadzące „do wymiernych strat finansowych obciążających głównie producenta”<sup>51</sup>. Dodatkowo stres wywołany głodem i transportem prowadzi do wyczerpania zapasów glikogenu i zakwaszenia tkanki mięśniowej ptaków. To dodatkowy wskaźnik świadczący o poziomie cierpienia zwierząt. Dla branży oznacza natomiast, iż obniża się przydatność techniczna i kulinarna mięsa, co stanowi z kolei „główną barierę na drodze do poprawy efektywności procesu produkcyjnego”<sup>52</sup>.

Warto podkreślić, że wiele badań wskazuje na fakt, że gęstość obsady w transporcie, długość i czas przewozu, temperatura powietrza i warunki atmosferyczne mają bezpośredni wpływ na śmiertelność, zachorowania i ogólną kondycję zwierząt<sup>53</sup>. W licznych opracowaniach pojawiają się też sugestie co do maksymalnego czasu lub długości trasy przewozu, lecz są one dość rozbieżne. Zasadniczo jednak jest tendencja do ich maksymalnego skrócenia. W przypadku ptaków dowóz nie powinien wynosić więcej niż 2 godz. (50–100 km), a w odniesieniu do innych zwierząt sugeruje się, że czas nie powinien być dłuższy niż 8 godz. Niektóre inne badania podają jednak, że więcej uszkodzeń ciała zwierząt może występować w transportach na mniejsze odległości, co prawdopodobnie wynika z pośpiechu, nieodpowiedniego systemu załadunku i wyładunku, „jakości dróg wiejskich, które stanowią większą część trasy w krótkich podróżach”<sup>54</sup>. Wpływ mogą mieć też takie czynniki jak stan techniczny środków transportu własnego rolników czy niewłaściwa ocena zdolności zwierząt do transportu.

---

50 Wiesław Kopeć, Łukasz Bobak, „Ubój i obróbka poubojowa a jakość mięsa drobiu”, w: Teresa Smolińska, Wiesław Kopeć (red.), „Przetwórstwo mięsa drobiowego – podstawy biologiczne i technologiczne”, Wrocław 2009, s. 193-194.

51 Krzysztof Tereszkiwicz, Piotr Molenda, Kazimierz Pokrywka, Bartosz Buła, Dariusz Kusz, „Transport drobiu rzeźnego”, *Autobusy* 3/2013.

52 Tamże.

53 Patrz np.: M. Malena, E. Voslařov, A. Kozk, P. Belobrdek, I. Bedařov, L. Steinhauser, V. Veerek, „Comparison of Mortality Rates in Different Categories of Pigs and Cattle during Transport for Slaughter”, *Acta Veterinaria, Brno*, nr 76(8), 2007; Krzysztof Tereszkiwicz, Piotr Molenda, Kazimierz Pokrywka, Bartosz Buła, Dariusz Kusz, „Transport drobiu rzeźnego”, *Autobusy* 3/2013.

54 Anna Grontkowska, Monika Gebska, „Wybrane zagadnienia przewozu zwierzt i ich załadunku w gospodarstwie w ocenie rolnikw”, *Roczniki Naukowe Ekonomii Rolnictwa i Rozwoju Obszarw Wiejskich*, T. 104, z. 4, 2017.

## 5.4. Ocena dobrostanu zwierząt w czasie transportu przez organizacje prozwierzęce

Organizacje prozwierzęce prezentują inną perspektywę i metodykę w zakresie monitoringu przestrzegania dobrostanu transportowanych zwierząt. Koncentrują się w swoich działaniach przede wszystkim na interwencjach i konkretnych przykładach jego naruszeń. Często podnoszą problem przewozów wybranych gatunków czy rodzajów zwierząt (jagnięta, cielęta, konie, karpie) albo w określonych warunkach (np. przewozy drogą morską, ponad 8- czy 24-godzinne). Mają one w sposób emblematyczny wskazywać na to, że transportowanie zwierząt związane jest z naruszeniem ich dobrostanu.

Przykładem może być tu materiał opisany w jednym z dzienników w 2016 r. W artykule czytamy, że: „Według najnowszego raportu organizacji zajmujących się dobrostanem zwierząt obecnie obowiązujące unijne regulacje dotyczące transportowania żywych zwierząt są systematycznie łamane. Polska jest trzecim z największych w Europie eksporterów nieodsadzonych cieląt. Tak określa się zwierzęta, które jeszcze powinny być karmione mlekiem matki. Młode cielaki uważane są za ‘produkt uboczny produkcji mleka’”. „Śledztwo” przeprowadzono w latach 2014–2016 u trzech przewoźników, skontrolowano 10 transportów nieodsadzonych cieląt i jagniąt pomiędzy krajami Unii Europejskiej i „w każdym przypadku dochodziło do nieprawidłowości”. „Żaden – czytamy dalej – ze skontrolowanych przewoźników nie posiadał odpowiednich urządzeń do pojenia młodych zwierząt ani właściwego pokarmu dla nieodsadzonych cieląt i jagniąt – zwierzęta nie były więc karmione”<sup>55</sup>.

55 „Polska na trzecim miejscu w niechlubnym rankingu. W transporcie zwierząt nie są przestrzegane normy UE”, <https://wyborcza.pl> z dn. 13.10.2016, <https://wyborcza.pl/7,148125,20829599,polska-na-trzecim-miejsku-wniechlubnym-rankingu-w-transporcie.html>.





Inne badanie przeprowadziła niemiecka organizacja Animal Welfare Foundation (AWF). Jak czytamy w jednym z materiałów, przez trzy lata (2016–2019) AWF „skontrolowała siedemnaście transportów jagniąt z Rumunii, Węgier i Polski do Włoch, gdzie jagnięcina jest produktem luksusowym (...)”. Wyniki śledztwa miały ukazać „nie tylko ogrom cierpienia, na jakie narażone są przewożone zwierzęta w wyniku zaniedbań i uchybień firm transportowych, ale także bezkarność przewoźników”. Lista zarzutów jest długa: „Konstrukcja pojazdów nie zapewnia zwierzętom bezpieczeństwa – zdarzają się wielogodzinne utknięcia kończyn w podłożu lub głowy między przegrodą a burtą pojazdu. Głównym czynnikiem powodującym cierpienie w transporcie na duże odległości jest głód. Brak jest przerw na kontrolę stanu zwierząt, na ich karmienie i pojenie. Transportowane są osobniki słabe oraz odstawione od matki zbyt wcześnie, co oznacza, że wciąż powinny one pić mleko matki lub być dokarmiane jego substytutem. Maksymalny [dopuszczalny] czas podróży nieodsadzonych zwierząt wynosi 19 godzin, czyli jest o 10 godzin krótszy niż faktyczny czas, który spędzają one w transporcie. Pojazdy są przepełnione, zwierzęta podróżują stłoczone, w nienaturalnej pozycji, bez możliwości położenia się i odpoczynku”<sup>56</sup>.

Trzecim przykładem może być materiał (opublikowany w 2020 r.) dotyczący przewozu w okresie letnim i kwestia dotycząca „stresu cieplnego” oraz odwodnienia zwierząt, zwłaszcza na długich trasach. Dodatkowo podnosi się w opisie brak kontroli: „kilka tygodni temu Federacja Rosyjska zakomunikowała, że na jej terenie nie działają żadne punkty kontrolne dla transportów zwierząt! Oznacza to, że zwyczajnie nie są one kontrolowane. (...) Organizacje alarmują, że w momencie wyjazdu transportu poza teren UE, drastycznie spada poziom dobrostanu zwierząt. Już z samego założenia transport krów z Niemiec do Uzbekistanu wydaje się ogromnie długą podróżą. Jednak kiedy dodamy do tego wszystkie czynniki dodatkowo obniżające dobrostan zwierząt, np. wysoką temperaturę, to mamy do czynienia z prawdziwym horrorem! Zwierzętom w takich transportach grozi cierpienie i duże ryzyko śmierci w męczarniach”<sup>57</sup>.

---

56 Joanna Studzińska, „Ostatnia droga baranka, czyli drastyczne warunki w międzynarodowym transporcie jagniąt”, [www.otwarteklatki.pl](http://www.otwarteklatki.pl) z dn. 11.04.2020, <https://www.otwarteklatki.pl/blog/ostatnia-droga-baranka-czyli-drastyczne-warunki-w-miedzynarodowym-transporcie-jagniat>.

57 Paweł Artyfikiewicz, „Transport zwierząt w upał sprawia cierpienie! #StopHeatSuffering”, <https://viva.org.pl> z dn. 18.06.2020, <https://viva.org.pl/stop-heat-suffering/>.



Oczywiście zwykle pojawia się pytanie, w jakim stopniu złe praktyki ujawnione przez organizacje prozwierzęce są jednostkowymi przykładami (zwłaszcza wobec wcześniej podawanych statystyk IW), a jak dalece efektem systemowego naruszania dobrostanu zwierząt w transporcie. (Zaznaczmy, że mniej lub bardziej drastyczne sytuacje naruszeń są też ujawniane przez media dzięki rutynowym kontrolom ITD)<sup>58</sup>.

Niekiedy organizacje kwestionują statystyki, uważając, że nie ujmują one wszystkich, zwłaszcza bardziej drastycznych przypadków czy wyższych wskaźników śmiertelności i zachorowalności. Dobrym przykładem może być tu dyskusja dotycząca dobrostanu bydła wywożonego drogą morską z Australii, gdzie śmiertelność utrzymuje się zwykle na poziomie poniżej 1%, ale pojawiają się przypadki, kiedy wskaźnik ten rośnie, jak ustalił Australian Veterinary Journal w 2015 r., do 26%, a nawet 77%. Z tego wynika, że obraz dotyczący dobrostanu zwierząt może się bardzo różnić w zależności od podejścia i zakresu analizowanych danych. W efekcie wiele wskazuje, że transport zwierząt jest istotnym czynnikiem wpływającym na ogólne postrzeganie sytuacji zwierząt hodowlanych z uwagi na ich dobrostan.

---

58 Na przykład: „Skandaliczny transport bydła. W ciężarówkach martwe cielęta”, [www.polsatnews.pl](http://www.polsatnews.pl) z dn. 26.07.2019, <https://www.polsatnews.pl/wiadomosc/2019-07-26/skandaliczny-transport-bydla-w-ciezarowkach-martwe-cieleta/>; „4,5 tony za dużo żywego drobiu”, [www.cargonews.pl](http://www.cargonews.pl) z dn. 8.09.2019, <https://www.cargonews.pl/45-tony-za-duzo-zywego-drobiu/>; Beata Gliwka, „Człuchów. Przewoził 4 tysiące sztuk drobiu. Został zatrzymany przez Inspekcję Transportu Drogowego”, <https://czluchow.naszemiasto.pl> z dn. 21.07.2017, <https://czluchow.naszemiasto.pl/czluchow-przewozil-4-tysiace-sztek-drobiu-zostal-zatrzymany/ar/c8-4191540>.

W 2020 r. wraz z wybuchem epidemii COVID-19, zamknięciem okresowym granic i krajowym lockdownem, problem transportu zwierząt nabrał znaczenia w kilku przynajmniej aspektach. Po pierwsze, w marcu pojawiły się liczne doniesienia na temat transportu zwierząt, które utknęły na granicach Polski<sup>59</sup>. Straż Graniczna apelowała do kierowców o ich przepuszczenie. Otworzono specjalne przejście graniczne. Informowano także, że zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 2 lipca 2019 r. „w sprawie kontroli granicznej, żywe zwierzęta, towary łatwo psujące się oraz wszystkie inne towary wymagające natychmiastowego przewozu” mogą być odprawiane w przejściach granicznych poza kolejnością. Brak jest jednak dokładniejszych informacji o ewentualnej skali naruszeń dobrostanu transportowanych zwierząt w warunkach lockdownu.

Drugą kwestią jest to, jak dalece epidemia wpłynęła na bieżące kontrole drogowe i weterynaryjne transportów ze zwierzętami, także w miejscach ich załadunku i wyładunku. Niestety nie mamy jeszcze pełniejszych danych, które pozwoliłyby na analizę tego stanu rzeczy. Jest jednak pewne, że wiele obostrzeń i procedur różnego typu kontroli zostało zliberalizowanych. Unia Europejska modyfikowała np. część przepisów obowiązujących w transporcie, „by pomóc firmom i władzom poradzić sobie w nadzwyczajnych okolicznościach spowodowanych kryzysem koronawirusowym. Rada przyjęła dziś [20.05.2020] tymczasowe środki pozwalające przedłużyć ważność niektórych certyfikatów i licencji w sektorze transportu drogowego, kolejowego i wodnego oraz łagodzące przepisy o pobieraniu opłat od statków za użytkowanie infrastruktury portowej”<sup>60</sup>.

---

59 „Straż Graniczna apeluje do kierowców tirów w Świecku o przepuszczanie transportów żywych zwierząt”, <https://forsal.pl> z dn. 18.03.2020, <https://forsal.pl/artykuly/1461647,straz-graniczna-apeluje-do-kierowcow-tirow-wswiecku-o-przepuszczanie-transportow-zywych-zwierzat.html>; „Koszmar na granicach. Przepuście transport żywych zwierząt”, <https://motoryzacja.interia.pl> z dn. 18.03.2020, <https://motoryzacja.interia.pl/wiadomosci/news-koszmar-na-granicach-przepuscicie-transport-zywych-zwierzat,nId,4389147>; Robert Jurszo, „Umierają w tych samochodach. Koronawirus zatrzymał na granicach transporty zwierząt”, <https://oko.press> z dn. 30.03.2020, <https://oko.press/umieraja-w-tych-samochodach-koronawirus-zatrzymal-na-granicach-transporty-zwierzat/>.

60 „Covid-19 a transport: Rada uelastycznia przepisy o licencjach i usługach portowych”, [www.consilium.europa.eu](http://www.consilium.europa.eu) z dn. 20.05.2020, <https://www.consilium.europa.eu/pl/press/press-releases/2020/05/20/covid-19-transport-measures-council-adopts-temporary-flexibility-for-licences-and-port-services/>.

Po trzecie wreszcie można spytać, czy lockdown, z ekonomicznego punktu widzenia, wpłynął na skalę transportu zwierząt. W przypadku handlu zagranicznego tylko w minimalnym stopniu. Jak widzimy w tabeli nr 13, w ujęciu wagowym, eksport zwierząt spadł w 2020 r. (licząc do roku 2019) o 2,6%, a import o 0,1%. Traktując łącznie import i eksport, spadek polskiego obrotu w międzynarodowym handlu żywymi zwierzętami nastąpił o 0,5% – czyli względnie niewiele. Oczywiście największy wpływ na to ma handel ptakami oraz przede wszystkim import prosiaków do tuczu nakładczego. Duże wahania w międzynarodowej wymianie zwierzętami żywymi między poszczególnymi latami (in plus czy in minus) są tu dość charakterystyczne i miały miejsce także w poprzednich latach (np. między 2019 a 2018 r.).

Dodatkowo należy zwrócić uwagę na fakt, że spadek eksportu i importu drobiu mógł być (i był) spowodowany nie epidemią COVID-19, ale „ptasią grypą”, która wystąpiła masowo na terenie Polski już pod koniec 2019 r. Utrata statusu kraju wolnego od tej choroby powoduje ograniczenia w eksporcie. Wystąpiły one jeszcze przed wybuchem w kraju epidemii COVID-19<sup>61</sup>.

Dodajmy, że biorąc pod uwagę wolumen wymiany handlowej nie tylko zwierzętami żywymi, ale także produktami pochodzenia zwierzęcego (w tym mięsa) między rokiem 2020 a 2019, import spadł o 0,2%, ale po stronie eksportu wzrósł o 1,1%.

Wyniki te są o tyle zaskakujące, że wiele analiz i informacji branżowych mówiło wcześniej wręcz o załamaniu się produkcji drobiarskiej. W „Strategii dla branży produkcji mięsa drobiowego na rok 2021”, przyjętej w drugiej połowie sierpnia 2020 r., czytamy: „[h]andel zagraniczny mięsem drobiowym oraz jego produktami z Polski w pierwszej połowie 2020 roku był pod bardzo dużą presją wynikającą z wystąpienia w grudniu 2019 roku grypy ptaków oraz w 2020 r. pandemii COVID-19 która, choć z pewnym opóźnieniem, spowodowała załamanie się polskiego sektora drobiarskiego”<sup>62</sup>. Tymczasem, choć obroty samymi ptakami żywymi spadły w 2020 r., ostatecznie eksport mięsa drobiowego w 2020 r. wzrósł (w stosunku do 2019 r.) o 1,6%.

Jeżeli chodzi o przewozy krajowe zwierząt, brak jeszcze dokładnych danych na ten temat. Można jednak z pewną dozą prawdopodobieństwa stwierdzić, iż jeżeli nastąpił spadek produkcji żywca i tym samym skala transportu zwierząt, to raczej w niewielkim stopniu.

---

61 „Coraz więcej krajów nie chce polskich kurczaków. Kolejne państwo wstrzymuje import”, [businessinsider.com.pl](https://businessinsider.com.pl) z dn. 13.01.2020, <https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/ptasia-grypa-zakaz-importu-drobiu-z-polski-przez-zea/w8z64p2>.

62 „Strategia dla branży produkcji mięsa drobiowego na rok 2021”, z dn. 28.08.2020 r., [https://bip.kowr.gov.pl/uploads/pliki/fundusze/fpmd/strategia\\_fpmd\\_2021\\_uchw7\\_2020.pdf](https://bip.kowr.gov.pl/uploads/pliki/fundusze/fpmd/strategia_fpmd_2021_uchw7_2020.pdf).



**Tabela 13. Transport zwierząt w polskim obrocie międzynarodowym w ujęciu ilościowym (wagowym) w latach 2019–2020 – porównanie (wg GUS).**

Gatunek i rodzaj zwierząt	Eksport			Import		
	2019 r.	2020 r.	Zmiana	2019 r.	2020 r.	Zmiana
	w kg		w %	w kg		w %
Konie i koniowate	3 358 419	4 080 313	21,5	60 544	117 011	93,3
Bydło	14 038 891	16 251 866	15,8	32 996 713	29 945 039	-9,2
Świnie	8 443 686	5 532 080	-34,5	213 117 699	221 258 163	3,8
Owce i kozy	867 394	505 392	-41,7	76 151	40 878	-46,3
Ptaki	34 539 066	33 640 395	-2,6	115 510 304	110 210 332	-4,6
Ryby	1 005 944	841 554	-16,3	1 954 587	1 788 933	-8,5
Zwierzęta inne	2 567 419	2 290 700	-10,8	596 109	593 787	-0,4
<b>Razem</b>	<b>64 820 819</b>	<b>63 142 300</b>	<b>-2,6</b>	<b>364 312 107</b>	<b>363 954 143</b>	<b>-0,1</b>

1. W ostatnich 60 latach w skali światowej handel i przewozy zwierząt żywych wyraźnie wzrosły, nie tylko nominalnie, ale także relatywnie. Coraz większa liczba zwierząt jest przewożona, głównie transportem drogowym, tak wewnątrz poszczególnych krajów, jak też w wymianie międzynarodowej.
2. Obecnie w wymianie międzynarodowej przewozi się ok. 2,2 mld zwierząt rocznie i liczba ta ciągle rośnie. 73% tych obrotów przypada na eksport i import krajów Unii Europejskiej (2019 r.).
3. Także w Polsce obserwujemy znaczący wzrost tego typu transportu, co szczególnie uwidoczniło się po przystąpieniu kraju do Unii Europejskiej w 2004 r. Wpływ na to miał zarówno wzrost produkcji mięsnej (czy szerzej zwierzęcej), zmiany organizacyjne w hodowli (m.in. koncentracja), jak też zniesienie szeregu ograniczeń w handlu międzynarodowym.
4. W polskich przewozach żywych zwierząt ponad 90% z nich ma charakter wewnątrz krajowy, ok. 4% to import i eksport, a tylko niewielką część stanowi tranzyt – prawdopodobnie ok. 1%. Zwierzęta w zdecydowanej większości przewożone są transportem samochodowym.
5. W obrocie wewnątrz krajowym, w ujęciu wagowym, ponad 50% transportów to ptaki, a następnie w 34% świnie oraz 15% bydło. Ryby i drobne przeżuwacze stanowią niewielką część przewozów. Także w obrocie międzynarodowym dominują ptaki i świnie.
6. Rocznie w Polsce przewozi się zwierzęta o łącznej wadze ok. 11 mln ton. W 2019 r. było to: 1,9 mln osobników bydła, 21 mln świń, ok. 1,2 mld patków, ponad 13 mln ryb jadalnych (nie uwzględniając ryb akwariowych) oraz setki tysięcy innych zwierząt przeznaczonych głównie do uboju. Większość z nich jest transportowana wiele razy (przynajmniej dwa) w czasie swojego relatywnie krótkiego życia.



7. Od 2004 r. znacząco wzrosły także polskie obroty w handlu międzynarodowym i jednocześnie import żywca zaczął wyraźnie dominować nad eksportem. Polska stała się jednym z kluczowych krajów UE pod względem handlu żywymi zwierzętami, zajmując 4 miejsce (po Holandii, Niemczech i Belgii) w łącznej liczbie eksportowanych i importowanych osobników.
8. Po stronie polskiego importu dominuje Dania, która koncentruje ponad 52% obrotów (w ujęciu wagowym), w tym prawie w całości dotyczy to przywozu z tego kraju prosiaków do tuczu nakładczego. W przypadku eksportu dominują Niemcy, na które przypada blisko 49% całej wymiany w ujęciu wagowym, w tym 92% to drób. Polski obrót międzynarodowy żywymi zwierzętami jest głównie prowadzony z państwami ościennymi i/lub należącymi do Unii Europejskiej. Za wyjątek możemy tu uznać Liban, do którego wysyłane jest z Polski bydło.
9. Oceny dotyczące naruszeń dobrostanu zwierząt w trakcie transportu (w tym załadunku i wyładunku) są rozbieżne. Z jednej strony kontrole i badania wykazują, że tylko relatywnie niewielka część przewozów (zdecydowanie poniżej 1%) łączy się ze śmiercią, zranieniami czy zachorowaniem zwierząt, czy ogólnym naruszeniem dobrostanu (ponadnormatywny czas przewozu, złe wyposażenie pojazdów, przeładowanie, brak lub wadliwa dokumentacja dotycząca zwierząt itp.). W innych badaniach z kolei wskazuje się, że choć śmiertelność przewożonych zwierząt nie jest duża (i systematycznie spada), to ogólna ich kondycja wskutek transportu się pogarsza, a odsetek stwierdzonych kontuzji jest znaczący. Jedno z polskich badań wykazało, że blisko 58% tuczników w wyniku transportu miało obrażenia ciała w postaci ran i siniaków. Podobna sytuacja dotyczy ok. 25% ptaków (głównie siniaki, zwichnięcia). W blisko 32% przypadków świnie przewożone są w zbyt dużym zagęszczeniu. Niezależna analiza danych z kontroli Inspekcji Transportu Drogowego na terenie jednego z województw wykazała, że w blisko 16% do ponad 30% przypadków transportów żywych zwierząt (w zależności od roku) doszło do nieprawidłowości.

10. Jeszcze bardziej krytyczne pod tym względem są wnioski ze śledztw przeprowadzonych przez organizacje prozwierzęce. Wskazuje się, że wiele transportów jest obarczonych wysokim ryzykiem śmiertelności czy zachorowalności i nie zawsze są one ujmowane w statystykach. Wyrywkowy monitoring transportu niektórych gatunków i rodzajów zwierząt (np. jagnięta, cielaki) na długich trasach wykazał, że w większości czy nawet we wszystkich przypadkach dochodziło – w większym lub mniejszym stopniu – do naruszeń dobrostanu zwierząt.
11. Liczba naruszeń dobrostanu zależy od kilku czynników, w tym: wzrasta wraz z długością i czasem przewozów, pogorszeniem warunków pogodowych (niebezpieczne dla zwierząt są zarówno upały, jak i niska temperatura) oraz gęstością obsady w transporcie (niebezpieczne jest zarówno zbyt duże, jak i zbyt małe zagęszczenie). Oczywiście istotny jest też stan techniczny i wyposażenie środków transportu, organizacja przewozu czy umiejętności i wykształcenie kierowców. W niektórych opracowaniach wskazuje się, że większe szkody dla kondycji zwierząt mogą wbrew pozorom wystąpić w transportach na małe odległości, co związane jest np. z jakością lokalnych dróg. W efekcie wydaje się istotne – naszym zdaniem – zwrócenie uwagi nie tylko na czas przewozu („do” czy „ponad” 8 godzin) oraz problem handlu międzynarodowego zwierzętami, ale także na konieczność radykalnego ograniczenia ich przewozów w ogóle.

Gorzów Wlkp. – Poznań, 28.02.2021



Niniejsze opracowanie **ZOBSiE** zostało zlecone przez **Stowarzyszenie Otwarte Klatki** w ramach **Kampanii Stop Transportom**.

Dla zapewnienia rzetelności naukowej **ZOBSiE** prowadził badania niezależnie, a strony trzecie nie miały możliwości ingerowania w treść raportu.

Opracowanie objęte jest licencją Creative Commons Uznanie autorstwa - użycie niekomercyjne - na tych samych warunkach 3.0 Polska.



Aby zobaczyć kopię niniejszej licencji, przejdź na stronę:  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/pl/legalcode>

## JAROSŁAW URBAŃSKI

Socjolog posiadający ponad 30-letnie doświadczenie w badaniach terenowych realizowanych na zlecenie firm, instytucji publicznych, jednostek samorządu terytorialnego itd.; związany z Zachodnim Ośrodkiem Badań Społecznych i Ekonomicznych od samego początku jego powstania.

## ZDJĘCIA

Autorem zdjęć na stronach 1, 11, 17, 26, 27, 33, 34, 37, 39, 43, 46, 47, 48, 51, 53, 55, 56 jest Andrew Skowron

Zdjęcia na pozostałych stronach:  
5 - drehscheibe-online.de, 7- nrm.org.uk

