

Czesława CHRISTOWA¹

Maria CHRISTOWA-DOBROWOLSKA²

POLSKIE PORTY MORSKIE ZACHODNIEGO BAŁTYKU W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM UE. STAN I PERSPEKTYWY ROZWOJU

STRESZCZENIE

Celem referatu jest przedstawienie znaczenia, stanu, perspektyw i uwarunkowań rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, jako elementów systemu transportowego i logistycznego Polski, posiadających status portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. W referacie dokonano szczegółowej analizy statystycznej działalności usługowej portów oraz przedstawiono prognozy przeładunków i strategię inwestycyjną zespołu portowego.

Słowa kluczowe: porty morskie Szczecin i Świnoujście, analiza i prognoza przeładunków, czynniki infrastrukturalne rozwoju portów, infrastruktura dostępu do portów, infrastruktura portowa, nakłady inwestycyjne

1. ISTOTA I ZNACZENIE PORTÓW MORSKICH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM UE

Na około 100 tys. km europejskich wybrzeży znajduje się ponad 1200 portów handlowych, kilkaset innych portów rozmieszczonych jest wzdłuż 36 tys. km europejskich wodnych dróg śródlądowych. Stanowią one kluczowe punkty, w których następuje zmiana środka transportu i mają decydujące znaczenie dla obsługi europejskiego handlu międzynarodowego. Ponadto odpowiadają za 40% tonokilometrów realizowanych w ramach handlu wewnątrz wspólnotowego. Fakty te przemawiają za włączeniem portów morskich do europejskiego systemu transportowego i ogólnej polityki

¹ Czesława CHRISTOWA, dr hab., prof. ndzw. AM w Szczecinie, Akademia Morska w Szczecinie. Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu, Instytut Zarządzania Transportem, Zakład Organizacji i Zarządzania.

² Maria CHRISTOWA-DOBROWOLSKA, dr inż., Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu, Instytut Zarządzania Transportem, Zakład Organizacji i Zarządzania.

transportowej (COM(2006)314). Rozwój połączeń pasażerskich i promowych sprawia, że stanowią klucz do spójności w Europie.

Porty są pośrednim i bezpośrednim źródłem ponad pół miliona miejsc pracy, a także, zgodnie ze strategią lizbońską, zapewniają dynamikę i rozwój całych regionów, również tych najbardziej peryferyjnych.

Porty morskie są podsystemami systemu transportowego kraju usytuowanymi na styku lądu z morzem. Zaliczane są do punktowej infrastruktury transportu. W procesie przepływu ładunków w relacjach lądowo-morskich są miejscem przeładunku i składowania oraz kompleksowej obsługi ładunków, pasażerów i środków transportu. Porty morskie realizują funkcje transportowe, handlowe, przemysłowe, logistyczno-dystrybucyjne, miastotwórcze i regionotwórcze.

Współczesne porty morskie, pełnią rolę węzłowych punktów transportowych o znaczeniu międzynarodowym oraz platform logistycznych łączących różne gałęzie transportu. Porty morskie, koncentrując w swojej przestrzeni gospodarczej kapitał, technologię, organizację i wiedzę, są postrzegane jako bieguny wzrostu gospodarczego, organizacje gospodarcze oparte na wiedzy oraz obszary działania małych i średnich przedsiębiorstw, a przede wszystkim jako centra logistyczno-dystrybucyjne. Porty morskie wyróżniają się swoimi rozbudowanymi i złożonymi strukturami techniczno-organizacyjnymi, realizującymi ważne dla gospodarki narodowej zadania gospodarcze i społeczne.

Uczestnicząc w procesie przemieszczania dóbr od ośrodków produkcji do miejsc ich konsumpcji porty morskie stanowią integralną część składową fazy cyrkulacji towarów. Działają na styku rynków transportowych, do których należą i rynków towarowych, które obsługują.

Porty morskie mają charakter organizacji użyteczności publicznej i jako takie pozostaną obszarem szczególnego zainteresowania państwa (czynnika publicznego) głównie z następujących powodów:³

- 1) Usytuowania na granicy państwa,
- 2) Znaczenia gospodarczego i społecznego portów morskich,
- 3) Ustawowej organizacji sfery zarządczej i administracyjnej portów,
- 4) Ogólnie dostępnego charakteru infrastruktury i obszarów portowych,
- 5) Konieczności realizacji polityki transportowej i morskiej UE, w tym angażowania się państwa w finansowanie dróg dostępu do portów oraz budowy, rozbudowy i modernizacji składników infrastruktury portowej,
- 6) Konieczności kontroli prawidłowości wykorzystania ogólnie dostępnych obiektów,
- 7) Świadczenia usług publicznych o charakterze kontrolnym,
- 8) Konieczności kontroli warunków i standardów bezpieczeństwa ekologicznego oraz socjalnego na terenach i akwenach portowych, w tym

³ Grzelakowski A.S., *Bariery i szanse deregulacji sektora portowego oraz liberalizacji rynków usług portowych w krajach UE*, Translog 2006, Warszawa 2006

ochrona graniczna, celna, przeciwpożarowa, antyterrorystyczna, sanitarno-epidemiologiczna, nadzór nad ruchem statków oraz techniczną sprawnością urządzeń i budowli portowych,

- 9) Obowiązujące w portach regulacje prawne obejmujące ogół norm i uregulowań prawno-administracyjnych danego państwa, w tym także zwyczaje portowe oraz uregulowania międzynarodowe, na przykład konwencji IMO i zaleceń innych organizacji międzynarodowych i stowarzyszeń portowych,
- 10) Konieczności planowania i zagospodarowania przestrzennego terenów i akwenów portowych,
- 11) Realizacji strategii zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi.

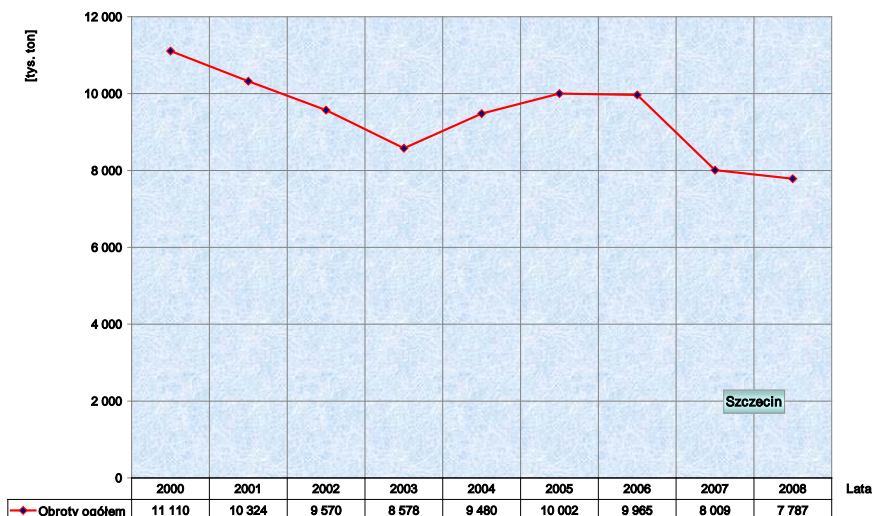
Ogólnodostępny, publiczny charakter infrastruktury portowej, sprawia, że krajowi i zagraniczni przewoźnicy oraz załadowcy, na równych zasadach, mają nieograniczony dostęp do portu, jako miejsca podaży usług świadczonych wobec ładunków i środków transportu przez wyspecjalizowane, konkurujące ze sobą, przedsiębiorstwa usług portowych. Można stwierdzić, że ogólna dostępność do infrastruktury portu zagwarantowana wszystkim klientom portu jest wyrazem liberalizacji specyficznego rynku usług portowych.

Polskie porty morskie są ważnym podsystemem systemu transportowego Unii Europejskiej. Przez polskie porty morskie przemieszcza się około 33% towarów polskiego handlu zagranicznego oraz kilka milionów ton rocznie towarów handlu zagranicznego Czech, Słowacji, Niemiec i Rosji.

2. ANALIZA PRZEŁADUNKÓW W PORTACH MORSKICH W SZCZECINIE I ŚWINOUJŚCIU W LATACH 2000 – 2009

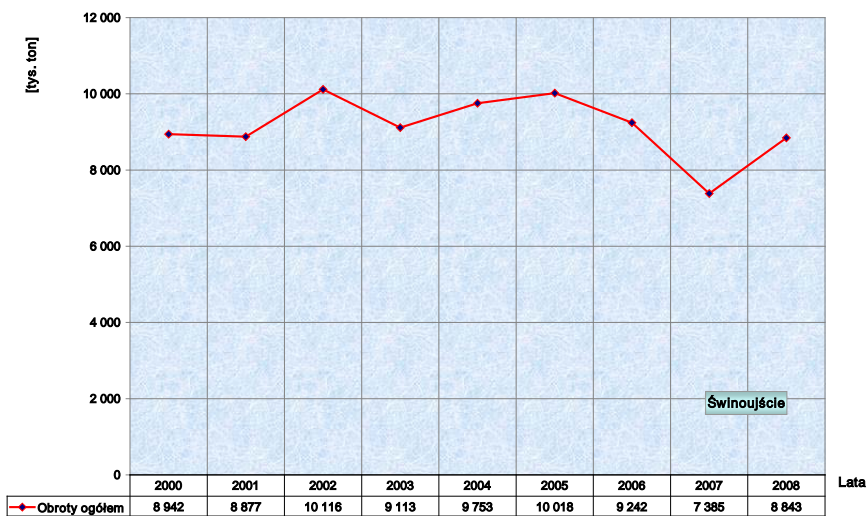
Szczegółowe dane dotyczące przeładunków w porcie w Szczecinie w latach 2000 – 2008 zostały przedstawione graficznie na (Rys. 1.). Natomiast dane dotyczące przeładunków w porcie w Świnoujściu w latach 2000 – 2008 zaprezentowano na (Rys. 2.).⁴

⁴ Praca naukowa dofinansowana ze środków na naukę w latach 2009 – 2010 przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych zawartych w: *Transport – wyniki działalności w roku 2001, 2002, 2003, 2004, 2006, 2008*, GUS, Warszawa 2002, 2003, 2004, 2005, 2007, 2009 oraz *Transport w województwie zachodniopomorskim w latach 2002–2005*, US, Szczecin 2006

Rys. 1. Przeladunki w porcie w Szczecinie w latach 2000 – 2008



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych zawartych w: *Transport – wyniki działalności w roku 2001, 2002, 2003, 2004, 2006, 2008*, GUS, Warszawa 2002, 2003, 2004, 2005, 2007, 2009 oraz *Transport w województwie zachodniopomorskim w latach 2002–2005*, US, Szczecin 2006

Rys. 2. Przeladunki w porcie w Świnoujściu w latach 2000 – 2008

Łączne obroty polskich portów w 2009 r. osiągnęły poziom 45,1 mln, tj. o 7,7% mniej niż w poprzednim roku. Największy udział w obrotach ładunkowych miały 4 porty: Gdańsk (41,6%), Gdynia (25,2%), Szczecin (15,5%) oraz Świnoujście (18,6%). Udział pozostałych portów wyniósł 4,7%. Największy udział w strukturze obrotów ładunkowych miały ładunki masowe suche (42,6%), ładunki masowe ciekłe (28,4%) oraz kontenery (11,3%).

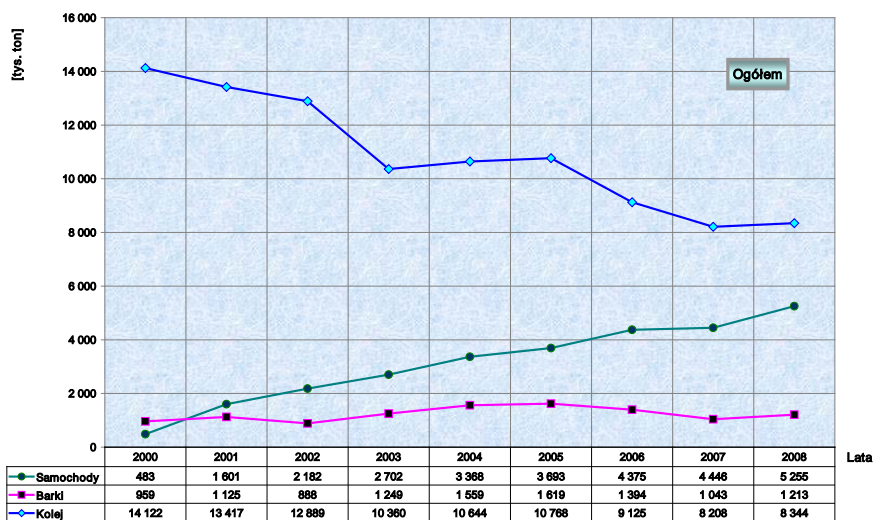
W 2009 r. w międzynarodowym obrocie morskim w polskich portach przeładowano łącznie 44,2 mln ton ładunków, tj. o 7,4% mniej niż przed rokiem. W 2009 r. w ruchu międzynarodowym udział w łącznych obrotach ładunkowych polskich portów przedstawiał się następująco: z krajami Europy 78,4% (w tym z krajami Unii Europejskiej 67%), z Ameryką Północną i Południową 10,4% (z Ameryką Północną 5%), Azją 5,6% i Afryką 5,4%.

W 2009 r. do polskich portów przyплыnęło w ruchu międzynarodowym 711,3 tys. pasażerów, tj. o 6,7% mniej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku; wypłynęło 722,9 tys. pasażerów, tj. o 5,5% mniej niż przed rokiem. Najwięcej pasażerów przewieziono w relacji z portami szwedzkimi (79,1%), niemieckimi (10,8%) i duńskimi (9%).⁵

3. GAŁĘZIE TRANSPORTU W OBSŁUDZE PORTÓW W SZCZECINIE I ŚWINOUJŚCIU

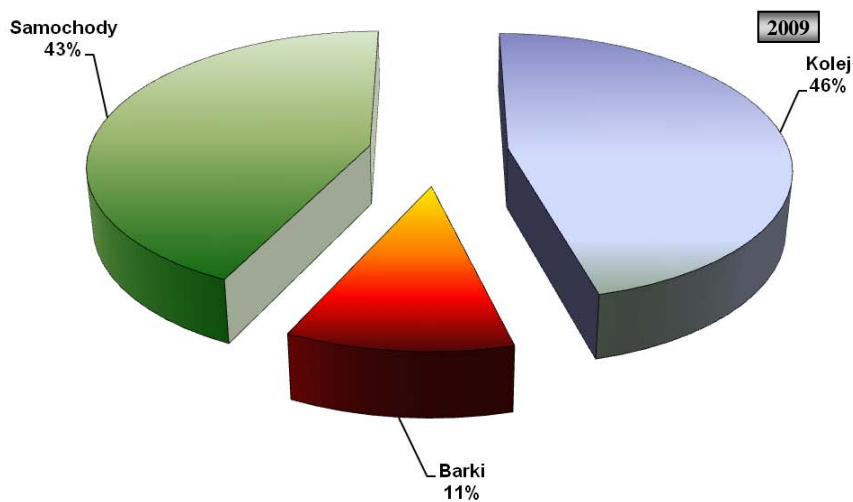
Udział gałęzi transportu w obsłudze ładunków na nabrzeżach Zarządu Morskich Portów Szczecina i Świnoujścia SA w latach 2000 – 2008 według przewiezionych ton ładunku przedstawia (Rys. 3.), natomiast udział procentowy gałęzi transportu w obsłudze ładunków na nabrzeżach Zarządu Morskich Portów Szczecina i Świnoujścia SA w 2009 r. podano na (Rys. 4.).

⁵ *Żegluga morska i porty morskie w 2009 roku*, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2010 (www.stat.gov.pl)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych ZMPSiŚ SA

Rys. 3. Udział gałęzi transportu w obsłudze ładunków na nabrzeżach ZMPSiŚ SA ogółem w latach 2000 – 2008



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych ZMPSiŚ SA

Rys. 4. Procentowy udział gałęzi transportu w obsłudze ładunków na nabrzeżach ZMPSiŚ SA ogółem w roku 2009

4. PROGNOZA PRZEŁADUNKÓW W PORTACH W SZCZECINIE I ŚWINOUJŚCIU

Prognoza przeładunków w porcie morskim w Szczecinie

Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że wielkość przeładunków węgla i koksu w porcie morskim w Szczecinie powinna wzrosnąć z 2 000 000 ton w 2009 r. do 2 957 000 ton w 2015 r. W prognozowanym okresie przeładunki węgla i koksu utrzymają się na pewno na poziomie 2 000 000 ton, w tym około 1 000 000 ton wyniosą przeładunki polskiego węgla i 400 000 ton koksu w relacji eksportowej. Eksport koksu z Czech wyniesie około 100 000 ton. Import węgla osiągnie wielkość około 500 000 ton zachowując tendencję wzrostową. Z dużym prawdopodobieństwem można założyć, że w obecnej sytuacji wzrost eksportu polskiego węgla i tranzytu przeładunki w 2015 r. osiągną prognozowany poziom.

Na podstawie uzyskanych wyników obliczeń można zaryzykować twierdzenie, że wielkość przeładunków rudy żelaza w porcie w Szczecinie spadnie z 530 000 ton w 2008 r. do 476 070 ton w 2015 r. Prawdopodobnie nastąpi wzrost importu rudy manganowej w tranzycie do Czech. Część rudy (np. ruda ołowiu) będzie transportowana w kontenerach.

Wielkość przeładunków zboża w porcie w Szczecinie wzrośnie z 1 127 000 ton w 2008 r. do 2 105 800 ton w 2015 r. Wzrost przeładunków może nastąpić dzięki nowym inwestycjom, które realizuje głównie Elewator Ewa Sp. z o.o. Jednakże istnieje zagrożenie, że nowy właściciel Elewatora Ewa, zmieniając strategię rozwoju przedsiębiorstwa na pasywną, wykorzysta magazyn wyłącznie do długoterminowego składowania zboża. W tej sytuacji roczne przeładunki zboża mogą pozostać na poziomie z 2008 r., bez tendencji rozwojowej.

Na podstawie ekstrapolacji trendu można przewidywać, że w najbliższych latach wielkość przeładunków drewna w porcie w Szczecinie wzrośnie z 45 000 ton w 2008 r. do około 61 280 ton w 2015 r.

Wielkość przeładunków ropy i produktów naftowych wzrośnie z 281 000 ton w 2008 r. do 464 160 ton w 2015 r.

Przeładunki innych ładunków masowych w porcie w Szczecinie wzrosną z 2 290 000 ton w 2008 r. do 2 856 000 ton w 2015 r. Do grupy innych masowych wejdą takie rodzaje ładunków jak: amoniak, cement, kwas solny i biopaliwa (około 60 000 ton rocznie).

Przeładunki drobnicy w porcie w Szczecinie będą w najbliższych latach małe i spadną z 2 506 000 ton w 2008 r. do 2 099 072 ton w 2015 r. Trend ten potwierdza realizowaną przez DB Port Szczecin Sp. z o.o. strategię.

Prognozowane przeładunki ogółem w porcie w Szczecinie wzrosną z 8 952 000 ton w 2008 r. do 11 019 380 ton w 2015 r. Prognozę przeładunków ilustruje (Tabela 1.).

Tabela 1.

Prognoza przeładunków w porcie w Szczecinie według grup ładunkowych
w latach 2010 – 2015 (w tonach)

Lata	Węgiel i koks	Ruda żelaza	Zboża	Drewno	Ropa i produkty ropopochodne	Inne masowe	Drobnica	Obroty ogółem
2010	2 172 000	491 240	1 702 300	52 360	351 060	2 548 500	2 385 260	9 702 720
2011	2 329 000	488 200	1 783 000	54 150	373 680	2 610 000	2 330 590	9 968 620
2012	2 486 000	485 170	1 863 700	55 930	396 300	2 671 500	2 274 640	10 233 240
2013	2 643 000	482 140	1 944 400	57 710	418 920	2 733 000	2 217 400	10 496 570
2014	2 800 000	479 110	2 025 100	59 500	441 540	2 794 500	2 158 880	10 758 630
2015	2 957 000	476 070	2 105 800	61 280	464 160	2 856 000	2 099 070	11 019 380

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych z: Transport – wyniki działalności w roku 2001, 2002, 2003, 2004, 2006, 2008, GUS, Warszawa oraz Transport w województwie zachodniopomorskim w latach 2002 – 2005, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2006

Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że wielkość przeładunków kontenerów ogółem wzrośnie z 61 144 TEU w 2008 r. do 87 177 TEU w 2015 r. Prognozy te skorygowano o wyniki analiz czynników zewnętrznych i wewnętrznych.

W związku z eksploatacją przez DB Port Szczecin Sp. z o.o. Bazy Kontenerowej w Szczecinie, zbudowanej przez ZMPSiŚ SA ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (około 75% dofinansowania), można założyć, że przeładunki kontenerów wzrosną z 61 194 TEU w 2008 r. do 150 000 – 200 000 TEU w 2015 r. (Tabela 2.)

Wielkość prognozowanego tranzytu wzrośnie z 1 663 ton w 2008 r. do około 2 349 000 ton w 2015 r. (Tabela 3.). Nastąpi wzrost ładunków drobnicowych oraz kontenerów.

Tabela 2.

Prognoza przeładunków kontenerów
w porcie w Szczecinie w latach 2010 – 2015 (w TEU)

Lata	Wielkość obrotów ładunkami skonteneryzowanymi
2010	62 257
2011	100 000
2012	150 000
2013	180 000
2014	200 000
2015	200 000

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych z: Transport – wyniki działalności w roku 2001, 2002, 2003, 2004, 2006, 2008, GUS, Warszawa oraz Transport w województwie zachodniopomorskim w latach 2002 – 2005, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2006 oraz wyników analiz uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych

Tabela 3.

Prognoza przeładunków ładunków tranzytowych ogółem
w porcie w Szczecinie w latach 2010 – 2015 (w tonach)

Lata	Tranzyt ogółem
2010	1 958 600
2011	2 036 800
2012	2 115 000
2013	2 193 200
2014	2 271 400
2015	2 349 600

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych z: Transport – wyniki działalności w roku 2001, 2002, 2003, 2004, 2006, 2008, GUS, Warszawa oraz Transport w województwie zachodniopomorskim w latach 2002 – 2005, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2006

Prognoza przeładunków w porcie morskim w Świnoujściu

Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że wielkość przeładunków węgla i koksu w porcie morskim w Świnoujściu wzrośnie z 3 292 000 ton w 2008 r. do 4 361 500 ton w 2015 r. Ten optymistyczny wariant może okazać się nierealny, mimo oczekiwanego wzrostu importu węgla. W porcie w Świnoujściu występuje dysproporcja między potencjałem przeładunkowym węgla i koksu a możliwością obsługi transportowej portu przez transport kolejowy. Brak drugiego toru kolejowego zmniejsza dostępność transportową do portu i powoduje ograniczenie możliwości dowozowo-wywozowych ładunków. Ponadto po 2013 r. węgiel i koks w większym stopniu niż dotychczas będzie przechwytywany przez rozbudowujący się i modernizowany Port Północny w Gdańsku, a po prywatyzacji terminalu, przez port w Gdyni. Analizując uwarunkowania zewnętrzne można przypuszczać, że przeładunki węgla i koksu utrzymają się na stabilnym poziomie 3 800 000 ton rocznie.

Wielkość przeładunków rudy żelaza w porcie w Świnoujściu, sądząc na podstawie ekstrapolacji trendu, wzrośnie z 926 000 ton w 2008 r. do 1 086 600 ton w 2015 r. Jednakże z powodu małej głębokości toru podejściowego (do Świnoujścia nie mogą wchodzić statki o nośności powyżej 100 000 DWT) oraz wzrostu konkurencyjności portów Morza Bałtyckiego, poziom przeładunków rudy żelaza w 2010 r. nie przekroczy 200 000 t, a w kolejnych latach roczne przeładunki pozostaną na tym samym poziomie. Ten pesymistyczny wariant jest tym bardziej realny ze względu na planowaną budowę terminalu do przeładunku rudy żelaza w porcie Rostock i Gdańsk, co zmniejsza szanse wzrostu obrotów rudy żelaza w Świnoujściu.

Jeżeli oszacowana tendencja utrzymałaby się w następnych latach, to około 2014 r. w porcie w Świnoujściu przeładunek zbóż spadłby do poziomu zerowego. Wnioski te nasuwają się na podstawie wyników przeprowadzonej ekstrapolacji. Niemniej po poddaniu jej weryfikacji merytorycznej można zaryzykować twierdzenie, że wielkość przeładunków zbóż i pasz, w tym śruty, nie zaniknie, lecz będzie się wahała w granicach 60 000 – 120 000 ton rocznie. W optymistycznym wariantcie, w prognozowanym okresie od 2012 r. może uzyskać wielkość 700 000 ton rocznie, co wynika z realizacji nowych inwestycji w porcie morskim w Świnoujściu, o potencjale przeładunkowym na poziomie ponad 700 000 ton rocznie. Jednorazowa pojemność magazynów niskiego składowania wynosi ponad 54 000 ton.

Jeżeli oszacowana tendencja utrzyma się w najbliższych latach, to można się spodziewać, że wielkość przeładunków ropy i produktów ropopochodnych w porcie w Świnoujściu wzrośnie z 475 000 ton w 2008 r. do 751 860 ton w 2015 r. Po powstaniu terminalu LNG w porcie w Świnoujściu nastąpi stabilizacja przeładunków na poziomie około 700 000 ton.

Na podstawie ekstrapolacji trendu można przypuszczać, że przeładunki ładunków innych masowych w porcie w Świnoujściu spadną z 217 000 ton

w 2008 r. do 136 600 ton w 2015 r. Analizując zapotrzebowanie rynku lokalnego można przyjąć, że w rzeczywistości nie nastąpi spadek przeładunków innych masowych do poziomu wynikającego z obliczeń statystycznych. Prawdopodobnie utrzymają się na poziomie 200 000 ton rocznie.

Można przewidywać, że jeśli omawiana tendencja utrzyma się w przyszłości, to przeładunki drobnicy w porcie w Świnoujściu (łącznie z przeładunkami w Bazie Promów Morskich i Europortem) w najbliższych latach mogłyby wzrosnąć z 5353000 ton w 2008 r. do 6450000 ton w 2015 r.

Jeśli oszacowana tendencja utrzyma się w przyszłości, to można się spodziewać, że tranzyt ładunków ogółem wzrośnie z 1 868 000 ton w 2007 r. do 2 240 400 w 2015 r.

Prognozę wielkości ładunków tranzytowych ogółem w porcie w Świnoujściu w latach 2010 – 2015 przedstawiono w (Tabeli 4.) Wynika z niej, że w analizowanym okresie tranzyt wzrośnie z 1 921 400 do 2 240 400 ton.

Szacuje się, że przeładunki ogółem w porcie w Świnoujściu (bez Gazoportu) wzrosną z 10 264 000 ton w 2008 r. do 12 786 500 ton w 2015 r. W (Tabeli 5.) podano prognozy przeładunków w porcie w Świnoujściu według grup ładunkowych do 2015 r.

Tabela 4.

Prognoza przeładunków ładunków tranzytowych ogółem w porcie w Świnoujściu w latach 2010 – 2015 (w tonach)

Lata	Tranzyt ogółem
2010	1 921 400
2011	1 985 200
2012	2 049 000
2013	2 112 800
2014	2 176 600
2015	2 240 400

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych z: *Transport – wyniki działalności w roku 2001, 2002, 2003, 2004, 2006, 2008, GUS, Warszawa* oraz *Transport w województwie zachodniopomorskim w latach 2002 – 2005, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2006*

Tabela 5.

Prognoza przeładunków w porcie
w Świnoujściu według grup ładunkowych do 2015 roku (w tonach)

Lata	Węgiel i koks	Ruda żelaza	Zboża	Ropa i produkty ropopochodne	Inne masowe	Drobnica	Obroty ogółem
2010	3 800 000	200 000	50 000	572 060	191 100	5 307 500	10 120 660
2011	3 800 000	200 000	200 000	608 020	180 200	5 536 000	10 524 220
2012	3 900 000	200 000	400 000	643 980	169 300	5 764 500	11 077 780
2013	3 900 000	200 000	600 000	679 940	158 400	5 993 000	11 531 340
2014	3 900 000	200 000	700 000	715 900	147 500	6 221 500	11 884 900
2015	4 000 000	200 000	700 000	751 860	136 600	6 450 000	12 238 460

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych z: Transport – wyniki działalności w roku 2001, 2002, 2003, 2004, 2006, 2008, GUS, Warszawa oraz Transport w województwie zachodniopomorskim w latach 2002 – 2005, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2006 oraz wyników analiz uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych

5. INFRASTRUKTURALNE UWARUNKOWANIA ROZWOJU PORTÓW

Ciążenie masy ładunkowej do danego portu zależy przede wszystkim od jego skomunikowania z przedpołem i zapleczem, na których występują potencjalny popyt na usługi transportowe i portowe. Rynki usług portowych przenikają się i integrują z rynkami usług transportowych. Realny popyt na usługi portowe jest uzależniony od aktywnej polityki transportowej państwa przejawiającej się w budowie infrastruktury transportowej oraz kreowaniu korzystnych, w skali makroekonomicznej, kierunków przepływu strumieni ładunkowych, w tym w relacjach portowych. Czynnikiem publicznym może także mieć wpływ na rozwój i konkurencyjność portów morskich angażując się w finansowanie infrastruktury dostępu do portów oraz tworzenie warunków rozwoju przedsiębiorstw portowych.

Jakość połączeń transportowych polskich portów, z powodu złego stanu technicznego infrastruktury, nie spełnia podstawowych norm obowiązujących w Unii Europejskiej, co ogranicza wielkość strumieni potoków ładunkowych kierowanych do polskich portów.

Rozwój portów ujścia Odry jest uwarunkowany realizacją koncepcji Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Północ-Południe Route 65, (The Central-European Transport Corridor Route 65). CETC stanowi czynnik wyrównania szans rozwojowych województwa zachodniopomorskiego, a także innych województw leżących wzdłuż Odry. Korytarz łączyłby północną i południową Europę poprzez regiony Skania w Szwecji, zachodniopomorskie, lubuskie, dolnośląskie w Polsce, Hradec Kralove w Czechach oraz Bratysławę na Słowacji. Dalej korytarz przebiegałby do Adriatyku i portów Wenecja, Triest, Koper i Rijeka. Możliwe jest połączenie CETC z Morzem Czarnym oraz z regionami gospodarczymi i portami leżącymi w jego basenie. W skład korytarza transportowego na terenie Polski wchodzi: transport drogowy (droga E65), transport kolejowy (linia kolejowa E-59, CE59), transport wodny śródlądowy (rzeka Odra), transport morski (autostrada morska Świnoujście – Ystad), lotniska międzynarodowe, centra logistyczne (m.in. Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne w porcie w Szczecinie).

Inwestycje w zakresie infrastruktury transportu morskiego, kolejowego i drogowego warunkującej sprawne powiązania portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu z zapleczem i przedpolem gospodarczym przedstawiono w (Tabeli 6.). Inwestycje w zakresie infrastruktury technicznej w portach morskich w Szczecinie i Świnoujściu przedstawiono w (Tabeli 7.).

Porty morskie stoją przed następującymi wyzwaniami:

1. Popyt na transport międzynarodowy, wzmożony ze względu na niskie koszty, rośnie szybciej niż rozwój gospodarczy.
2. Konieczna jest szybsza, bezpieczniejsza i czystsza eksploatacja portów, co wymaga znaczących działań dostosowawczych w zakresie nabywania gruntów i gospodarowania nimi.
3. Niezbędne jest stosowanie technologii informatycznych, nawigacyjnych i telekomunikacyjnych oraz przeprowadzanie szkoleń umożliwiających dalszy wzrost produktywności i powstawania nowych miejsc pracy,
4. Dążenie do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych i bieżące problemy z jakością powietrza wymagają ograniczenia szkodliwych emisji i skutków zatłoczenia dróg dla każdego zrealizowanego tonokilometra ładunku, a także dywersyfikacji środków transportu w kierunku transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej i transportu morskiego co doprowadzi do poprawy struktury geograficznej transportu lądowego oraz większego wykorzystania obecnych możliwości portów,
5. Konieczne jest prowadzenia ciągłego dialogu w sprawach efektywności i rozwoju portów pomiędzy zainteresowanymi stronami, poszczególnymi miastami, regionami, a w miarę konieczności również na wyższym poziomie,
6. Należy zapewnić lepszą organizację przestrzenną funkcji miejskich, rekreacyjnych i turystycznych,

7. Od 2000 r. następuje dynamiczny wzrost ruchu kontenerów, które do 2020 r. mogą ulec potrojeniu.⁶ Porty morskie powinny przygotować potencjał do ich sprawnej obsługi,
8. Istnieje potrzeba dostosowania rozwoju portów i zarządzania nimi do wymogów przejrzystości, konkurencyjności oraz ogólnie do przepisów wspólnotowych,
9. Globalizacja powoduje wzrost handlu międzynarodowego, a biorąc pod uwagę, że 90% handlu zewnętrznego i prawie 40% handlu wewnętrznego państw Unii Europejskiej przechodzi przez porty morskie, należy rozwijać funkcje portowe, w szczególności funkcję logistyczno-dystrybucyjną.
10. Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej i komplementarnej infrastruktury lądowej, w tym zapewnienie sprawnego dostępu do portów morskich od strony lądu i morza.
11. Zapewnienie odpowiednich parametrów technicznych morskiej drogi wodnej z Zatoki Pomorskiej do portu w Szczecinie.
12. Przekształcenie portów morskich zachodniego Bałtyku (Szczecin, Police, Świnoujście) w lądowo-morskie centra logistyczno-dystrybucyjne.
13. Tworzenie warunków rozwoju i konkurencyjności przedsiębiorstwom portowym, transportowym, spedycyjnym i logistycznym.

⁶ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej, KOM (2007) 575, Bruksela 2007

Tabela 6.

Inwestycje w zakresie infrastruktury transportu morskiego, kolejowego i drogowego warunkującej sprawne powiązania portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu z zapleczem i przedpołem gospodarczym

Lp.	Inwestycja	Orientacyjny koszt całkowity projektu	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE	Termin realizacji
1.	Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin (Kanał Piastowski i Mieliński) – etap II, strona wschodnia i zachodnia	206 200 000 zł	175 270 000 zł	2010 – 2013
2.	Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu jako istotnego elementu toru podejściowego	118 230 000 zł	49 990 000 zł	2009 – 2011
3.	Modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie – oznakowanie nawigacyjne	51 000 000 zł	43 350 000 zł	2009 – 2011
4.	Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Krzyż – Szczecin	3 377 480 000 zł	2 195 360 zł	2010 – 2015
5.	Modernizacja linii kolejowej CE59 Wrocław – Zielona Góra – Kostrzyn – Szczecin, etap I	596 520 000 zł	387 740 000 zł	2012 – 2014
6.	Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie	200 370 000 zł	79 090 000 zł	2010 – 2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Lista projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” 2007–2013, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, aktualizacja styczeń 2010 r.

Tabela 7.Inwestycje w zakresie infrastruktury technicznej w portach morskich
w Szczecinie i Świnoujściu

Lp.	Inwestycja	Orientacyjny koszt całkowity projektu	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE	Termin realizacji
1.	Infrastruktura techniczna Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego w porcie w Szczecinie	32 568 808 zł	19 997 433 zł	2005 – 2007
2.	Baza Kontenerowa na Ostrowie Grabowskim w Szczecinie	71 196 000 zł	53 397 000 zł	2006 – 2008
3.	Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie	60 810 000 zł	35 310 000 zł	2011 – 2014
4.	Modernizacja infrastruktury hydrotechnicznej Wolnego Obszaru Celnego w Szczecinie	brak danych	brak danych	2011 – 2013
5.	Budowa infrastruktury portowej na Półwyspie Katowickim w porcie w Szczecinie	99 200 000 zł	65 760 000 zł	2010 – 2012
6.	Terminal LNG w Świnoujściu	3 500 000 000 zł	456 000 000 zł	2007 – 2014
7.	Terminal Promowy w Świnoujściu	brak danych	brak danych	2009 – 2015
8.	Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu	151 550 000 zł	64 780 000 zł	2012 – 2014

Tabela 7. c.d.

Lp.	Inwestycja	Orientacyjny koszt całkowity projektu	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE	Termin realizacji
8.	Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu	151 550 000 zł	64 780 000 zł	2012 – 2014
9.	Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu	89 900 000 zł	62 590 000 zł	2010 – 2013
10.	Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu	104 220 000 zł	72 170 000 zł	2010 – 2013
11.	Modernizacja infrastruktury portowej w Kanale Dębickim w porcie w Szczecinie	100 000 000 zł	brak danych	2009 – 2011
12.	Budowa infrastruktury portowej w Basenie Górnośląskim w porcie w Szczecinie	90 200 000 zł	brak danych	2010 – 2013
13.	Budowa infrastruktury portowej dla portu zewnętrznego w Świnoujściu	brak danych	brak danych	2009 – 2011
14.	Przedłużenie nabrzeża Hutników i „załadowanie” Basenu Trymerskiego	brak danych	brak danych	2010 – 2011

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Lista projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” 2007–2013, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, aktualizacja styczeń 2010 r.; www.port.szczecin.pl oraz materiałów źródłowych ZMPSiŚ

WNIOSKI

1. W polskich portach morskich wzrośnie udział obrotów kontenerowych, ro-ro i promowych.
2. Rozwój bałtyckiego tonażu drobnicowego stymulowany będzie przez tonaż specjalistyczny, głównie dowozowy, ro-ro i promowy.
3. W obrotach phz zwiększy się udział produktów przetworzonych podatnych na technologie transportu intermodalnego.
4. W portach morskich pojawi się zapotrzebowanie na usługi przeładunkowo-składowe i dystrybucyjne na rzecz ładunków wymagających niskich temperatur.
5. Z powodu wysokich kosztów wydobywania i transportu koleją, a tym samym niekonkurencyjnej ceny rynkowej węgla, nadal będą malały przeładunki węgla w relacji eksportowej.
6. Z powodu konkurencyjnej, w stosunku do polskiej, ceny węgla z innych rejonów świata (Australii, USA, Republiki Południowej Afryki, Chin, Rosji), w polskich portach morskich będą rosły przeładunki węgla w relacji importowej.
7. Zgodnie z tendencją światową wystąpi spadek przeładunków drobnicy konwencjonalnej.
8. Zgodnie z polityką transportową i morską UE niezbędna jest budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej oraz zapewnienie sprawnego dostępu do portów morskich od strony lądu i morza.
9. Warunkiem istnienia i rozwoju polskich portów morskich zachodniego Bałtyku jest zapewnienie odpowiednich parametrów technicznych morskiej drogi wodnej z Zatoki Pomorskiej do portu w Szczecinie oraz budowa Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Północ – Południe ROUTE65.
10. Inwestycje finansowane przez fundusze unijne nie będą zagrożone.
11. Zagrożenie będą stanowiły zaostrzone wymagania proceduralne i bariery stawiane przedsiębiorcom przez banki, a także wysokie oprocentowanie kredytów ograniczające dostęp do kredytów inwestycyjnych.
12. Trudny pieniądz bankowy może wpłynąć negatywnie na możliwości zarządów morskich portów w zakresie ustawowych obowiązków dotyczących budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury portowej.
13. Jednym z istotnych czynników konkurencyjności polskich portów morskich jest ich przekształcenie w lądowo-morskie centra logistyczno-dystrybucyjne.

LITERATURA

1. Grzelakowski A.S., *Bariery i szanse deregulacji sektora portowego oraz liberalizacji rynków usług portowych w krajach UE*, Translog 2006, Warszawa 2006
2. *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej*, KOM (2007) 575, Bruksela 2007
3. *Lista projektów indywidualnych dla Programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” 2007 – 2013*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, aktualizacja styczeń 2010 r.
4. *Transport – wyniki działalności w roku 2001, 2002, 2003, 2004, 2006, 2008*, GUS, Warszawa 2002, 2003, 2004, 2005, 2007, 2009
5. *Transport w województwie zachodniopomorskim w latach 2002 – 2005*, US, Szczecin 2006
6. *Żegluga morska i porty morskie w 2009 roku*, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2010
7. www.pois.gov.pl
8. www.port.szczecin.pl
9. www.stat.gov.pl

POLISH SEAPORTS OF THE WESTERN BALTIC IN THE EU TRANSPORT SYSTEM. THE PRESENT STATE AND DEVELOPMENT PROSPECTS

ABSTRACT

This paper aims at presenting the role, present state, prospects and development determinants of Polish seaports of Szczecin and Świnoujście. These ports are of principal importance for the national economy as elements of Poland's transport and logistics system. A detailed statistical analysis of their service operations is given along with cargo throughput forecast and an investment strategy of the port complex.