



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 18 października 2019 r.

Poz. 1016

UCHWAŁA NR 100 RADY MINISTRÓW

z dnia 17 września 2019 r.

w sprawie przyjęcia programu pod nazwą „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”

Na podstawie art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2019 r. poz. 1295) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”, zwany dalej „Programem”, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 2. Koordynowanie i nadzorowanie realizacji Programu powierza się ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: *M. Morawiecki*

Załącznik do uchwały nr 100 Rady Ministrów
z dnia 17 września 2019 r. (poz. 1016)



Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku



WARSZAWA 2019



SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	4
1. POWIĄZANIE PROGRAMU Z INNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI	6
2. DIAGNOZA AKTUALNEJ SYTUACJI W ZAKRESIE REALIZACJI DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ POLSKICH PORTÓW MORSKICH	14
2.1. Porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej	14
2.1.1. Analiza gospodarki gruntami oraz portowej infrastruktury technicznej	14
2.1.2. Analiza realizacji głównych funkcji gospodarczych	17
2.1.3. Analiza SWOT	20
2.1.4. Ocena konkurencyjności polskich portów morskich	25
2.2. Pozostałe porty i przystanie morskie	55
2.2.1. Analiza zasobów terenowych, portowej infrastruktury technicznej oraz realizowanych funkcji gospodarczych	55
2.2.2. Analiza SWOT	60
2.2.3. Porty regionalne szczególnie istotne dla systemu transportowego kraju	63
3. PROGNOZY OBROTU ŁADUNKOWEGO ORAZ RUCHU PASAŻERSKIEGO POLSKICH PORTÓW MORSKICH	66
3.1. Prognozy obsługi ładunków i pasażerów do 2020 roku	66
3.2. Perspektywy rozwoju obrotów ładunkowych i ruchu pasażerskiego do roku 2030	81
4. CELE ROZWOJU POLSKICH PORTÓW MORSKICH	83
4.1. Cele i priorytety Programu	83
4.2. Zadania służące realizacji celów Programu	85
4.2.1. Zadania inwestycyjne	85
4.2.2. Zadania organizacyjno-legislacyjne	95
4.3. Scenariusze rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej	97
5. WSKAŹNIKI I EFEKTY REALIZACJI PROGRAMU	108
6. FINANSOWANIE PROGRAMU	111
7. MONITOROWANIE I EWALUACJA PROGRAMU	120
BIBLIOGRAFIA	122
SPIS RYSUNKÓW	125
SPIS TABEL	127
ZAŁĄCZNIK 1	129
ZAŁĄCZNIK 2	130
ZAŁĄCZNIK 3	138
ZAŁĄCZNIK 4	141



WPROWADZENIE

„Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” jest dokumentem o charakterze operacyjno-wdrożeniowym, realizującym cele zawarte w „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”¹⁾ oraz w „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)”²⁾ w odniesieniu do problematyki rozwoju portów morskich, zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (rozdział 3)³⁾.

Zakres przestrzenno-przedmiotowy Programu obejmuje cztery porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz pozostałe porty i przystanie morskie, stanowiące ważne bieguny wzrostu dla ich regionalnego i lokalnego otoczenia⁴⁾. Stąd też zakres terytorialny Programu wyznaczają województwa: pomorskie, zachodniopomorskie oraz warmińsko-mazurskie. Z punktu widzenia głównego celu Programu, którym jest trwale umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, oraz zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju, w jego zakres przestrzenno-przedmiotowy wchodzi również infrastruktura dostępu do portów morskich od strony morza oraz od strony lądu (rozwój korytarzy lądowych: drogowych i kolejowych oraz szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich). Zadania dostępowe do polskich portów morskich od strony lądu są istotne z punktu widzenia ich prawidłowego funkcjonowania i rozwoju. W wielu przypadkach są one kluczowe dla portów, albowiem warunkują tworzenie pełnych, wysoce zintegrowanych łańcuchów logistycznych (często o charakterze międzynarodowym), w których ważnymi ogniwami są porty morskie. W sektorze transportu wodnego śródlądowego nakreślone zostają pożądane działania, które należy niejako postrzegać jako towarzyszące dla działań w obszarze portów morskich, którym niniejszy dokument jest de facto poświęcony. Dokładne kierunki rozwoju dróg wodnych śródlądowych, wraz ze wskazaniem konkretnych projektów inwestycyjnych o ściśle określonym zakresie finansowym i rzeczowym, ujęte zostaną w przygotowywanych dokumentach strategicznych o charakterze typowo inwestycyjnym, wdrożeniowym. Dokumenty te stanowiąc będą swoiste rozwinięcie i doprecyzowanie wielu zapisów zawartych w niniejszym dokumencie i to one będą faktycznie wyznaczać procesy inwestycyjne na szlakach rzecznych w Polsce. Zgodnie z art. 42a ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1568) minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej opracowuje plan lub program rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, kierując się potrzebą zapewnienia warunków do zrównoważonego rozwoju systemu transportowego kraju. Ponadto przyjęte zostały przez Radę Ministrów „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030”⁵⁾.

¹⁾ Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. poz. 260).

²⁾ Uchwała nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. poz. 75).

³⁾ Dz. U. z 2019 r. poz. 1295.

⁴⁾ Mapa przedstawiająca wszystkie polskie porty i przystanie morskie znajduje się w załączniku 4.

⁵⁾ Uchwała nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030” (M.P. poz. 711).



Obok diagnozy aktualnej sytuacji gospodarczej systemu portowego oraz prognoz obrotu ładunkowego i ruchu pasażerskiego, w dokumencie sformułowano cele, priorytety i zadania związane z dalszym rozwojem polskich portów morskich. Ich realizacja wymagała identyfikacji źródeł finansowania działań inwestycyjnych (zarówno w samych portach, jak i w dostępie do portów), a także przypisania sformułowanim celom wskaźników ich realizacji, a w oparciu o nie, określenia oczekiwanych efektów realizacji wyróżnionych przedsięwzięć oraz sposobu ich monitorowania i ewaluacji.

Podstawową przesłanką, która zadecydowała o przygotowaniu niniejszego dokumentu, był brak dokumentu rządowego dedykowanego problematyce rozwoju portów. Należy bowiem wskazać, że ostatnim dokumentem tego typu była „Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku”, przyjęta uchwałą nr 292/2007 Rady Ministrów z dnia 13 listopada 2007 r. Ponadto dostrzeżono potrzebę wykorzystania w pełni potencjału, którym dysponują polskie porty morskie, oraz konieczność wsparcia ich celem zapewnienia sprawnego funkcjonowania i dalszego rozwoju w wymagających uwarunkowaniach gospodarczych.

Należy wyraźnie podkreślić, że w roku 2018 – w roku, w którym obchodzony był piękny jubileusz 100-lecia odzyskania niepodległości przez Polskę – w polskich portach morskich przeładowano ponad 100 milionów ton towarów (z uwzględnieniem masy własnej jednostek ładunkowych). Jest to rekordowy wynik. Realizacja Programu przyczyni się do pełnego wykorzystania potencjału portów, a dokonywane w nich przeładunki będą jeszcze większe.



1. POWIĄZANIE PROGRAMU Z INNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

Przy tworzeniu Programu kierowano się kryterium jego zgodności z dokumentami strategicznymi wyższego rzędu o randze międzynarodowej (UE) i krajowej, określającymi kierunki, trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego UE i Polski, jak również z dokumentami o charakterze programowym poziomu regionalnego.

Na szczeblu Unii Europejskiej cele Programu wpisują się w cele określone w Strategii Europa 2020, w tym w szczególności w zakresie inicjatywy przewodniej „Europa efektywnie korzystająca z zasobów”, kładącej silny nacisk na działania zmierzające do stworzenia zmodernizowanych, inteligentnych i zintegrowanych sieci infrastruktury transportowej.

Program wpisuje się również w zamierzenia ujęte w Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego, w tym w szczególności w 2 cel strategiczny „Rozwój połączeń w regionie” obejmujący działania mające na celu ulepszenie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych. Realizacji tych zamierzeń ma służyć koordynacja polityki transportowej i inwestycji infrastrukturalnych w poszczególnych krajach. W grupie postulowanych do wdrożenia ważniejszych dla rozwoju regionu projektów, Strategia wskazuje na multimodalne (północ-południe) osie transportowe: ze Skandynawii – przez Niemcy/Polskę – do Adriatyku.

Sformułowane w Programie cele są spójne z celami określonymi w „Białej Księdze: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, w szczególności odnoszącymi się do:

- postulowanej optymalizacji działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, m.in. poprzez większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych gałęzi i środków transportu, w tym transportu morskiego, co stymulować będzie rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych (dotyczy to m.in. przeniesienia do 2030 r. i do 2050 r. odpowiednio 30% i 50% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km na inne środki transportu, w tym transport wodny);
- postulowanej budowy w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T do 2030 r., zaś do 2050 r. ukończenia kompleksowej sieci TEN-T, co zapewni portom morskim włączonym do tej sieci efektywne połączenia, drogowe, kolejowe i oparte o transport wodny śródlądowy, z zapleczem lądowym⁶⁾.

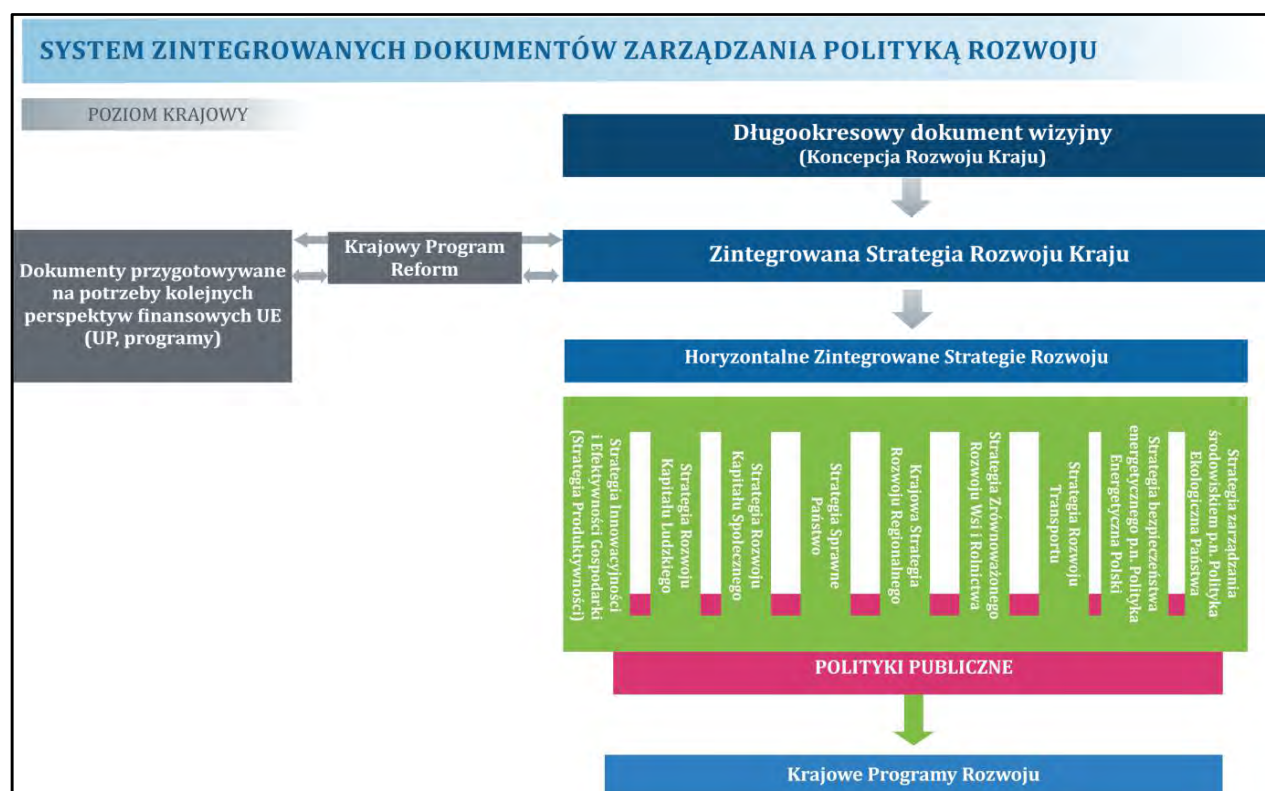
Kwestia budowy Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) wynika również wprost z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.), z którym to dokumentem niniejszy Program również jest powiązany.

⁶⁾ BIAŁA KSIĘGA: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu /COM/2011/0144 końcowy/; Por.: uchwała nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030” (M.P. poz. 711); w MGMiŻŚ trwają prace nad uszczegółowieniem przedmiotowych „Założeń (...)”.

Program koresponduje także z Komunikatem Komisji – Porty: motor wzrostu, w którym wskazano m.in. konieczność dostosowywania portów morskich do zmieniających się wymogów natury, m.in. ekologicznej i techniczno-technologicznej, a także podejmowania działań służących sprawnej wymianie informacji między poszczególnymi uczestnikami łańcuchów logistycznych⁷⁾.

Na poziomie unijnym, program związany jest także z planem pracy dla korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk-Adriatyk, który zawiera m.in. opis charakterystyki i celów korytarza, a także informacje o odcinkach transgranicznych i analizę planu usunięcia fizycznych, technicznych, operacyjnych i administracyjnych barier w obrębie poszczególnych rodzajów transportu i pomiędzy nimi oraz poprawy efektywności przewozów i usług multimodalnych – także z uwzględnieniem polskich portów morskich (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście)⁸⁾.

Zgodnie z nowym systemem zintegrowanych dokumentów zarządzania polityką rozwoju, „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” należy postrzegać jako jeden z tzw. Krajowych Programów Rozwoju. Strukturę dokumentów strategicznych przedstawia rysunek 1.



Rysunek 1. Miejsce Krajowych Programów Rozwoju – w tym „Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” – w systemie zintegrowanych strategii rozwoju kraju

Źródło: MliR.

Cele i priorytety Programu spójne są z celami i kierunkami interwencji określonymi w dokumentach wyższego rzędu.

⁷⁾ KOMUNIKAT KOMISJI – Porty: motor wzrostu /COM/2013/0295 final/.

⁸⁾ Baltic-Adriatic, Third Work Plan of the European Coordinator Kurt Bodewig, European Commission 2018.



Na poziomie krajowym cele Programu są komplementarne z celami zawartymi w „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)” (SOR), tj. kluczowym dokumencie Państwa Polskiego w obszarze średnio- i długofalowej polityki gospodarczej.

Podkreślić należy, że Program stanowi jeden z tzw. projektów strategicznych ujętych w „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”, podobnie jak wskazane w nim zadanie inwestycyjne do realizacji w postaci „Budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”.

Cel główny Programu, w postaci trwałego umocnienia polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, oraz zwiększenia ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju, spójny jest z celem głównym SOR, jakim jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski, przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym.

Przyjęte na potrzeby Programu cele szczegółowe wyznaczają niejako główne kierunki działań, które wpisują się w cele szczegółowe SOR. W ramach SOR Program dotyczy obszaru koncentracji działań pn. Transport, który horyzontalnie wpływa na osiągnięcie celów Strategii, wpływając także m.in. na obszar energii, bezpieczeństwa narodowego i środowiska.

Warto odnotować, że również na poziomie wskazanych w Programie priorytetów, a także określonych w SOR kierunków interwencji zachodzi zgodność. W treści Programu uwzględniono działania spójne m.in. z następującymi kierunkami interwencji, jakie określone zostały w SOR:

- Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

Realizacja Programu przyczyni się do wzrostu dochodów mieszkańców Polski poprzez poprawę warunków funkcjonowania portów morskich, czemu towarzyszyć będzie m.in. obsługa w nich większego wolumenu ładunków, a także do zwiększenia dostępności transportowej ośrodków portowych i poprawy warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów – dzięki m.in. budowie, modernizacji i wzajemnemu zintegrowaniu liniowej infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony lądu i morza, zgodnie z ideą intermodalności.

Program przyczyni się do rozwoju morskiego składnika infrastruktury transportowej Polski, która powszechnie uznawana jest za jeden z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarki narodowej. Realizacja Programu, pośrednio, pozytywnie wpłynie na konkurencyjność polskich przedsiębiorców. Koszty transportu stanowią istotny składnik ostatecznych cen wielu oferowanych przez nich produktów, a także całkowitych kosztów działalności, jakie oni ponoszą. Program ma na celu wsparcie rozwoju portów morskich (i usprawnienie transportu morskiego), co skutkować będzie m.in. lepszymi warunkami eksportu i importu wielu towarów. W ten sposób Program może wpisywać się w postulowaną w SOR ekspansję zagraniczną polskich przedsiębiorstw i zwiększenie umiędzynarodowienia polskiej gospodarki.



Ponadto Program służyć będzie realizacji koncepcji rozwoju zrównoważonego terytorialnie. Wskazywane działania będą wzmacniać regionalne przewagi konkurencyjne w oparciu o specjalizacje gospodarcze. Dokument będzie wносить wkład w rozwój obszarów nadmorskich poprzez rozwijanie ich tzw. potencjałów endogenicznych. Program dotyczy nie tylko sfery gospodarczej, lecz także m.in. społecznej. Zrealizowanie wskazanych w dokumencie zadań pozwoli także na poprawę atrakcyjności turystycznej polskich ośrodków portowych, rozwój funkcji żeglarskich, rekreacyjnych itp.

Samo przygotowanie Programu i jego realizację postrzegać należy jako element szerszego procesu zwiększania efektywności wykorzystania środków UE, poprzez skoordynowanie inwestycji na rzecz polskich portów morskich, za sprawą czego możliwe będzie osiąganie efektów synergicznych w zakresie ich rozwoju. Program dotyczy wielu różnych interesariuszy polskich portów morskich, które muszą solidarnie wносить wkład w zwiększanie ich zdolności przeładunkowych, pełne wykorzystywanie potencjału itp.

Nie ulega wątpliwości, że Program służyć będzie zwiększeniu dostępności transportowej oraz poprawy warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów, na którą zwraca się szczególną uwagę w ramach wskazanego w SOR obszaru koncentracji działań pn. Transport. Zadania ujęte w Programie będą skutkować m.in. zwiększeniem potencjału przeładunkowego polskich portów morskich, niezbędnego do zapewnienia sprawnego przepływu ładunków, także w ramach złożonych międzynarodowych łańcuchów logistycznych. W portach morskich koncentrują się potoki ładunków, stanowiąc o tym, że porty morskie są de facto newralgicznymi ogniwami wielu systemów transportowych. Porty morskie to zaawansowane węzły logistyczne, które integrują różne gałęzie w ramach transportu intermodalnego. Program jest zgodny z SOR w zakresie rozwoju infrastruktury wspierającej transport intermodalny, w szczególności poprzez powiązanie portów morskich oraz portów wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową (drogową i kolejową).

W kontekście równoważenia struktury gałęziowej transportu w Polsce należy dodać, że transport morski jest powszechnie uznawany za przyjazny środowisku, a porty morskie stanowią jeden ze składników tego typu systemu transportowego. Program pozytywnie wpłynie na stan środowiska naturalnego i zdrowie społeczeństwa. Transport morski generuje niewielkie tzw. koszty zewnętrzne i nie obarcza nimi społeczeństwa i środowiska naturalnego dotkliwie, tak jak ma to miejsce w przypadku innych gałęzi transportu (w szczególności transport samochodowy). Transport morski charakteryzują bardzo dobre parametry dotyczące energochłonności. W przeliczeniu na jednostkę ładunku w gałęzi tej potrzeba zdecydowanie mniej energii do przetransportowania tej samej masy, na tę samą odległość – w porównaniu np. do transportu samochodowego. Wniosek jest taki, że za sprawą rozwoju polskich portów morskich i poprawy stopnia ich zintegrowania z koleją i żeglugą śródlądową możliwe będzie uzyskanie wielu korzyści społeczno-środowiskowych, np. w postaci zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza czy ograniczenia kongestii drogowej. Jest to jedna z przesłanek realizacji Programu.

Rozważając związek pomiędzy Programem a innymi obszarami koncentracji działań w SOR, uwidocznienia wymaga to, że porty morskie postrzegać należy także przez pryzmat bezpieczeństwa energetycznego Polski oraz jej obronności. Również pod tym względem dostrzega się wzajemną korespondencję pomiędzy Programem a SOR. Przykłady tzw. Gazoportu (Terminal LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego) i Naftoportu jednoznacznie wskazują, że porty morskie i ich infrastruktura



uczestniczą w procesie dywersyfikacji źródeł dostaw strategicznych surowców energetycznych do Polski. Jest to zagadnienie o znamionach żywotnego interesu narodowego. Ponadto struktury portowe to także element Systemu Obronnego Państwa, na rzecz którego mogą one funkcjonować, m.in. dokonując przeładunków uzbrojenia i środków walki, amunicji itp. na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

Nadmienia się, że postulowana w Programie digitalizacja polskich portów morskich (w tym stworzenie Polskiego PCS) koresponduje z podnoszoną w SOR kwestią rozwoju cyfryzacji.

Powyższe informacje dowodzą, jak silne związki i relacje występują pomiędzy „Programem rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” a kluczowym dokumentem Państwa Polskiego w obszarze średnio- i długofalowej polityki gospodarczej, tj. „Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”.

Cele Programu spójne są również z celami „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)” – dalej SRT⁹⁾, w szczególności w zakresie stworzenia zintegrowanego systemu transportowego (cel strategiczny 1) oraz stworzenia warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych (cel strategiczny 2). Działania te, w zakresie transportu morskiego, mają obejmować przede wszystkim:

- wzmocnienie morskich powiązań transportowych Polski ze światem, poprzez rozbudowę głębokowodnej infrastruktury portów morskich (tory podejściowe) i zwiększenie potencjału przeładunkowego istniejących portów morskich;
- rozwój korytarzy drogowych i kolejowych oraz szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu;
- rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej celem m.in.:
 - podniesienia bezpieczeństwa energetycznego kraju i współdziałania w realizacji priorytetów polityki energetycznej UE (np. budowa drugiego stanowiska statkowego do przeładunku LNG i obsługi bunkierek w porcie zewnętrznym w Świnoujściu),
 - dostosowania portów morskich do potrzeb rynkowych (np. budowa głębokowodnych nabrzeży przeznaczonych do obsługi drobnicy skonteneryzowanej i ro-ro),
 - ograniczenia negatywnego wpływu funkcjonowania portów na środowisko (np. poprawa dostępności portowych urządzeń do odbioru odpadów, ścieków sanitarnych ze statków czy zasilania statków w energię elektryczną lub umożliwienia zastosowania paliw alternatywnych).

Program jest spójny ze szczegółowymi zamierzeniami określonymi w SRT dla transportu morskiego. Dotyczy to przede wszystkim tworzenia zintegrowanego systemu transportowego i zapewnienia odpowiedniego miejsca transportu morskiego w tym systemie, tworzenia warunków sprzyjających rozwojowi spójnej sieci terminali logistycznych i platform multimodalnych, których najważniejszymi elementami będą porty morskie i terminale intermodalne, jak również promowania nowoczesnych rozwiązań technologicznych w działalności portów morskich.

⁹⁾ Projekt niniejszego Programu przygotowywany był równolegle do prowadzonych przez MI przy wsparciu MGMiŻŚ prac nad zaktualizowaną wersją SRT i jest z nią w pełni zbieżny.



Program zbieżny jest z Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) – DI, który określa cele operacyjne i główne kierunki interwencji w obszarze transportu, w tym transportu morskiego, do realizacji których wykorzystane zostaną środki z Funduszu Spójności oraz pochodzące z instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Dokument ten przedstawia także podstawowe informacje o planowanych inwestycjach. Wyznaczone w nim zostały kryteria wyboru projektów oraz opisane środki zapewniające zdolność instytucjonalną do przygotowania i realizacji przedsięwzięć finansowanych ze środków UE.

W odniesieniu do transportu morskiego, DI określa następujące cele operacyjne, które mają być osiągnięte do 2023 r.:

- poprawę dostępu do portów morskich od strony lądu, w tym rozwoju funkcji multimodalnych portów;
- poprawę dostępu do portów morskich od strony morza oraz poprawę infrastruktury portowej umożliwiające obsługę większych niż dotychczas statków handlowych, tzn. o większej pojemności i nośności;
- usprawnienie załadunku/rozładunku towarów na nabrzeżach;
- przeniesienie części ładunków transportowanych w relacjach z zapleczem gospodarczym na alternatywne w stosunku do przewozów drogowych formy transportu w ramach morsko-lądowych łańcuchów transportowych.

Powyższe cele operacyjne DI stanowią punkt odniesienia dla Programu.

Cele operacyjne DI są uwzględnione we właściwym celu głównym oraz celach szczegółowych i przypisanych im wskaźnikach Programu.

Strategicznymi celami DI definiowanymi dla transportu morskiego są:

- poprawa konkurencyjności polskich portów morskich poprzez rozwój korytarzy lądowych – drogowych i kolejowych oraz szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu;
- poprawa konkurencyjności polskich portów morskich poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej (dostosowanie jej do zmieniającej się struktury przeładunków oraz zwiększającej się wielkości obsługiwanych statków) oraz infrastruktury dostępu do portu od strony morza.

Istotna jest również poprawa bezpieczeństwa żeglugi, która zostanie zapewniona poprzez budowę statków specjalistycznych oraz systemów bezpieczeństwa morskiego.

DI zakłada, że dzięki wykorzystaniu funduszy UE zostanie poprawiony stan infrastruktury portowej w polskich portach morskich oraz stan infrastruktury dostępu do nich, zarówno od strony lądu jak i morza.



Ponadto cele określone w Programie są zbieżne z przyjętymi kierunkami priorytetowymi polityki morskiej, które wskazane są w Polityce morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)¹⁰⁾, i w odniesieniu do wzmocnienia pozycji polskich portów morskich zmierzają do:

- modernizacji i rozbudowy infrastruktury portowej i dostępu do portów od strony morza;
- modernizacji i rozbudowy infrastruktury dostępu do portów od strony lądu (drogowej, kolejowej, śródlądowej);
- rozwoju oferty usługowej w portach, m.in. przez rozwój funkcji dystrybucyjno-logistycznej i ruchu pasażerskiego;
- zwiększania liczby regularnych połączeń żeglugowych z innymi portami;
- rozwoju funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T;
- rozwoju zielonych korytarzy transportowych przez promocję ekologicznych form transportu;
- promocji żeglugi bliskiego zasięgu oraz rozwoju autostrad morskich;
- budowy wizerunku portów jako ważnych biegunów zrównoważonego rozwoju regionów i gmin nadmorskich;
- wspierania mniejszych portów jako regionalnych ośrodków przedsiębiorczości.

Program powiązany jest z dwoma dokumentami krajowymi o charakterze typowo wdrożeniowym, tj. Krajowym Programem Kolejowym do 2023 roku¹¹⁾ oraz Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)¹²⁾, które obejmują realizację konkretnych przedsięwzięć inwestycyjnych na drogach i sieci kolejowej, komplementarnych do budowy czy modernizacji infrastruktury portowej. Pełna realizacja zadań, ujętych w dwóch wyżej wymienionych programach, które dotyczą polskich portów morskich, ich rejonów, a także szlaków transportowych do nich prowadzących, jest niezbędna do pełnego wykorzystania potencjału polskich struktur portowych. Tylko w przypadku ustanowienia pełnych, wysokiej jakości ciągów transportowych (w tym przypadku kolejowych i drogowych) możliwe będzie dalsze dynamiczne rozwijanie polskich portów, zwiększanie dokonywanych w nich obrotów ładunkowych itp.

Program jest też zbieżny z Krajową Polityką Miejską 2023, w zakresie celów:

- odbudowa zdolności do rozwoju poprzez rewitalizację zdegradowanych społecznie, ekonomicznie i fizycznie obszarów miejskich (miasto spójne);
- poprawa konkurencyjności i zdolności głównych ośrodków miejskich do kreowania rozwoju, wzrostu i zatrudnienia (miasto konkurencyjne).

Działania wskazane w Programie służyć mają w ogólnym rozumieniu m.in. wzmocnieniu potencjału polskich portów morskich, które w wielu przypadkach stanowią główne czynniki wzrostu i rozwoju miast, w granicach, w których się one znajdują. Bez wątpienia prawidłowe funkcjonowanie i rozwój portów morskich przekłada się na dobrą kondycję miast portowych, ich konkurencyjność i potencjał.

¹⁰⁾ Uchwała nr 33/2015 Rady Ministrów z dnia 17 marca 2015 r. w sprawie Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).

¹¹⁾ Uchwała nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku.

¹²⁾ Uchwała nr 156/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)”.



Na poziomie regionalnym, Program koresponduje także z zamierzeniami określonymi w strategiach rozwojowych województw zachodniopomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, określających kierunki polityki i wytyczających cele rozwoju tych regionów w perspektywie do 2020 i odpowiednio do 2025 roku:

- w odniesieniu do Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 w zakresie dążenia do wzrostu innowacyjności i efektywności gospodarowania poprzez kształtowanie zintegrowanej polityki morskiej; rozwoju ponadregionalnych, multimodalnych sieci transportowych; zachowania i ochrony wartości przyrodniczych, racjonalnej gospodarki zasobami poprzez zwiększanie udziału odnawialnych źródeł energii oraz wzrostu tożsamości i spójności społecznej regionu poprzez przeciwdziałanie ubóstwu i procesom marginalizacji społecznej;
- w odniesieniu do Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego do roku 2020, w obszarze strategicznym „Atrakcyjna przestrzeń” poprzez kształtowanie sprawnego systemu transportowego z udziałem portów morskich jako kluczowych węzłów multimodalnych oraz przyczynianie się do poprawy stanu bezpieczeństwa i efektywności energetycznej regionu¹³⁾;
- w odniesieniu do Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2025 w zakresie dążenia do zwiększenia zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności poprzez dbanie o tor wodny przez Zalew Wiślany i rozwój portu w Elblągu oraz małych portów i przystani w całym regionie, a także umożliwienie dostępności do Zalewu Wiślanego przez kanał żeglugowy na Mierzei Wiślanej.

Na poziomie lokalnym Program koresponduje z zamierzeniami określonymi w strategiach rozwojowych miast portowych i w strategiach rozwojowych obszarów funkcjonalnych, które te miasta tworzą.

Podkreślenia wymaga to, że cele Programu zostaną uszczegółowione w strategiach portów morskich, które zostaną zaktualizowane po przyjęciu niniejszego dokumentu i które zostaną do niego odpowiednio dostosowane. Przy tworzeniu niniejszego dokumentu pod uwagę wzięte zostały także doświadczenia z realizacji „Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku”, przyjętej uchwałą nr 292/2007 Rady Ministrów z dnia 13 listopada 2007 r.

¹³⁾ Elementem Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego do roku 2020, w zakresie transportu, jest m.in. Regionalny Program Strategiczny (RPS) „Mobilne Pomorze”. W dokumencie tym znajdują się m.in. zapisy dotyczące węzłów multimodalnych, co koresponduje z zagadnieniem rozwoju portów morskich. Inny RPS związany z problematyką morską to „Pomorska Podróż”, który odnosi się m.in. do turystycznego wykorzystania infrastruktury portowej. W tym zakresie niniejszy program też jest zbieżny.



2. DIAGNOZA AKTUALNEJ SYTUACJI W ZAKRESIE REALIZACJI DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ POLSKICH PORTÓW MORSKICH

2.1. Porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej

2.1.1. Analiza gospodarki gruntami oraz portowej infrastruktury technicznej

Zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich¹⁴⁾, w Polsce funkcjonują 4 porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej¹⁵⁾, tj. zlokalizowane w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Zarządzane są one przez 3 spółki, będące tzw. podmiotami zarządzającymi w myśl przywołanej wyżej ustawy (odpowiednio: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. i Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.).

Gospodarka gruntami w największych polskich portach morskich jest jednym z głównych obszarów działalności podmiotów zarządzających tymi portami. Podmioty te nie są jednak jedynymi gestorami terenów portowych w granicach administracyjnych poszczególnych portów (tabela 1), co nie ułatwia im pełnienia roli gospodarza tych terenów. Złożona struktura własności terenów portowych utrudnia, a momentami nawet uniemożliwia prowadzenie spójnej polityki rozwoju portów morskich.

Tabela 1. Powierzchnia terenów będących we władaniu (użytkowanie wieczyste i własność) spółek zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz udział tych terenów w ogólnej powierzchni gruntów w granicach administracyjnych portów

	Stan na 31 grudnia 2010 r.		Stan na 31 grudnia 2012 r.		Stan na 31 grudnia 2014 r.		Stan na 31 grudnia 2016 r.		Stan na 31 grudnia 2018 r.	
	w ha	w %	w ha	w %	w ha	w %	w ha	w %	w ha	w %
Gdańsk	645	26,2	661	26,8	661	26,8	679	27,6	681	27,7
Gdynia	263,8	52,0	260,1	51,2	260,6	51,3	269	43,3	278,5	44,9
Szczecin i Świnoujście	544,3	38,0	544,4	38,0	546,3	38,2	538	37,3	547,3	38,0

Źródło: dane źródłowe podmiotów zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

¹⁴⁾ Dz. U. z 2017 r. poz. 1933, z późn.zm.

¹⁵⁾ Określanie w Programie portów morskich jako te o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej odnosi się do ich statusu zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich.



W przypadku portu Gdańsk powierzchnia lądowa w granicach administracyjnych portu wynosi 2462 ha, z czego:

- do Skarbu Państwa należy 1601 ha;
- do Gminy Miasta Gdańsk należy 661 ha;
- do innych podmiotów należy 200 ha.

W użytkowaniu wieczystym ZMP Gdańsk S.A. znajduje się 681 ha.

W Gdyni całkowita powierzchnia terenów w granicach administracyjnych portu wynosi 620 ha, z czego:

- do Skarbu Państwa należy 576 ha;
- do Gminy Gdynia należy 15 ha;
- do innych podmiotów należy 29 ha.

W użytkowaniu wieczystym, użytkowaniu, we własności ZMP Gdynia S.A. znajduje się 278,5 ha.

W porcie Szczecin na 900,71 ha powierzchni lądowej w granicach administracyjnych portu:

- własność Skarbu Państwa stanowi 640,62 ha;
- własność gminy stanowi 225,67 ha;
- własność innych podmiotów stanowi 34,42 ha.

ZMP Szczecin i Świnoujście S.A. jest użytkownikiem wieczystym 395,31 ha, a właścicielem 11,21 ha terenów w granicach tego portu.

W porcie Świnoujście na 538,77 ha powierzchni lądowej portu w granicach administracyjnych:

- w gestii Skarbu Państwa znajduje się 410,44 ha;
- własność gminy stanowi 97,80 ha;
- w gestii innych właścicieli znajduje się 30,54 ha powierzchni terytorium portowego.

ZMPSiŚ S.A. posiada w użytkowaniu wieczystym 132,5 ha terenów portowych, a jako właściciel 8,3 ha.

Gospodarka gruntami portowymi w analizowanych portach realizowana jest, podobnie jak ma to miejsce w wielu portach europejskich, w dwóch głównych kierunkach, tj. lokalizacji nowych inwestycji na niewykorzystanych dotąd dla celów gospodarczych terenach portowych oraz rewitalizacji terenów wykorzystywanych już na cele portowe. Sytuacja w poszczególnych portach morskich w zakresie posiadanych rezerw terenowych jest bardzo zróżnicowana.

W przypadku gdyńskiego portu morskiego za główne obszary potencjalnego rozwoju uznaje się: obszary „okołoportowe”, sąsiadujące z obszarem administrowanym przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., w tym między innymi tereny niewielkich enklaw zlokalizowane w granicach administracyjnych Portu Gdynia, obszar „Doliny Logistycznej”¹⁶⁾ oraz obszar rozwoju terminali głębokowodnych na załadunkowych akwenach Zatoki Gdańskiej. Szanse stwarza także możliwość wykorzystania terenów rozwojowych na zapleczu gospodarczym, służących integracji portu z zapleczem¹⁷⁾.

¹⁶⁾ Obszar funkcjonalny „Dolina Logistyczna” leży w granicach administracyjnych 6 gmin: Gdynia, Kosakowo, Rumia, Reda, Wejherowo (Gmina Miejska i Gmina Wiejska). „Dolina Logistyczna” ma łączną powierzchnię 2610 ha. Istotne znaczenie dla rozwoju portu morskiego w Gdyni i przemysłów portowych (m.in. stoczniowy) mają podstrefy tzw. „rdzenia” „Doliny Logistycznej”, wskazane w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego „Dolina Logistyczna do 2020 r. z perspektywą 2050 r.”.

¹⁷⁾ Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Gdynia 2014.



Znaczące rezerwy terenowe posiada port szczeciński. Obejmują one niezagospodarowane tereny na większości półwyspu Ostrów Grabowski oraz na wyspie Ostrów Mieleński. Tereny te wymagają jednak bardzo kosztownego i długotrwałego procesu uzdatniania gruntów, a Ostrów Mieleński – budowy od podstaw infrastruktury dostępu do tego rejonu portu. Dodatkową możliwą do zagospodarowania rezerwą terenową może być rejon rzeki Regalicy z jej zachodnim brzegiem.

W porcie Świnoujście istnieją możliwości rozbudowy portu zewnętrznego w kierunku wschodnim poprzez budowę nowego falochronu osłonowego oraz załadowanie obszaru morskiego, a w porcie wewnętrznym poprzez pozyskanie dla celów portowych terenów zlokalizowanych na wschodnim brzegu Świny (wyspa Wolin), na odcinku pomiędzy Terminalem Promowym a przeprawą promową na Karsiborzu. Przedmiotem analiz jest budowa głębokowodnego terminala kontenerowego, na wschód od istniejącego falochronu wschodniego, który po rozszerzeniu granic znajdzie się w granicach portu zewnętrznego w Świnoujściu.

Rezerwy terenowe w Gdańsku zlokalizowane są przede wszystkim w porcie zewnętrznym. Dynamiczny rozwój tej części portu (m.in. budowa terminala masowego, lokalizacja Terminala Naftowego PERN, rozwój terminala kontenerowego DCT, budowa terminala zbożowego) skłania do poszukiwania dalszych kierunków przestrzennego rozwoju portu. Bierze się też pod uwagę dalszy rozwój portu na wodach Zatoki Gdańskiej poprzez załadowanie nowych powierzchni. Dla kierunku przestrzennego rozwoju Portu Gdańsk na wodach Zatoki Gdańskiej przyjęto nazwę Port Centralny.

Najtrudniejszą sytuację w zakresie wolnej przestrzeni lądowej będącej w dyspozycji ma port w Gdyni. Pozyskanie nowych terenów na lokalizację terminali przeładunkowo-składowych wymaga rewitalizacji już zagospodarowanych terenów, w tym pozyskiwania terenów obecnie użytkowanych przez inne podmioty. W związku z powyższym, konieczne jest rozważenie rozszerzenia granic administracyjnych Portu Gdynia i załadowanie akwenów w granicach portu. Rezerwy terenowe na rozwój infrastruktury do obsługi kontenerów i funkcji logistycznych Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. posiada w Porcie Zachodnim.

W kontekście gospodarki gruntami podkreślić należy, że kluczowymi zagadnieniami dla kształtowania ładu przestrzennego w polskich portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej są m.in.:

- ograniczenie możliwości pomijania prawa pierwokupu podmiotów zarządzających (np. sprzedaż przedsiębiorstwa, łącznie z prawem własności terenów zlokalizowanych w granicach portów; licytacje komornicze);
- uznanie inwestycji w portach morskich za inwestycje celu publicznego (analogicznie jak dla portów lotniczych);
- umożliwienie podmiotom zarządzającym infrastrukturą portową pozyskania terenów rozwojowych na polskim zapleczu gospodarczym, w celu integracji portu z zapleczem¹⁸⁾.

Dostęp środków transportu morskiego do najważniejszych polskich portów morskich, obok głębokości Cieśnin Duńskich, determinują przede wszystkim parametry torów prowadzących do portów od strony

¹⁸⁾ Zob.: „Biała Księga Problemów Polskiej Infrastruktury”, Stowarzyszenie „Inicjatywa dla Infrastruktury”, Warszawa 2013; „Analiza warunków funkcjonowania i perspektyw rozwoju polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej”, Actia Forum, Gdynia 2013.



morza oraz głębokości kanałów i basenów portowych. Najlepszą sytuację w zakresie dostępu od strony morza posiada port zewnętrzny w Gdańsku, a najgorszą port w Szczecinie¹⁹⁾.

Zarządzanie infrastrukturą portową, obok gospodarki gruntami portowymi, należy do najważniejszych zadań podmiotów zarządzających portami morskimi²⁰⁾.

W przygotowanym w 2011 r. raporcie, NIK bardzo krytycznie oceniła stan infrastruktury największych polskich portów morskich. Podkreślono w nim, iż parametry techniczne przestarzałej infrastruktury portowej nie odpowiadają potrzebom nowoczesnych środków transportu oraz technologii przeładunków. Wskazano również na zbyt małe głębokości basenów portowych, niedostateczne obciążenie dopuszczalne nabrzeży bądź szczupłe zaplecze nabrzeży przeładunkowych²¹⁾. Na znaczny stopień zdekapitalizowania infrastruktury portowej w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej NIK wskazała również w raporcie z 2015 r.²²⁾.

Niezależnie od przeciętnie wysokiego stopnia zdekapitalizacji majątku trwałego w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, w raporcie podkreślono jednak poprawę stanu technicznego większości składników infrastruktury portowej, na co znaczący wpływ miała możliwość korzystania od 2004 r. ze środków finansowych UE przeznaczonych na rozwój infrastruktury transportowej. Zaowocowało to poprawą wskaźnika zużycia infrastruktury portowej we wszystkich portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (tabela 2).

Tabela 2. Kształtowanie się wskaźnika zużycia głównych elementów infrastruktury portowej w okresie 2004–2014

	2004	2007	2012	2014
Gdańsk	62,30%	62,20%	53,36%	55,51%
Gdynia	62,50%	58,17%	56,01%	46,20%
Szczecin – Świnoujście	61,65%	59,40%	58,95%	52,20%

Źródło: dane źródłowe podmiotów zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz Informacja NIK o wynikach kontroli pn. *Gospodarka finansowa i inwestycyjna portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej*, NIK, Warszawa 2015, s. 18.

2.1.2. Analiza realizacji głównych funkcji gospodarczych

Podstawową funkcją gospodarczą polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej pozostaje funkcja transportowa. Po odejściu od specjalizacji w obsłudze określonych grup ładunkowych, jaka istniała do 1989 r., porty morskie dostosowują ofertę usługową do potrzeb rynkowych, w tym do zmian w strukturze przedmiotowej polskiej produkcji przemysłowej, i będącej jej następstwem, strukturze polskiego handlu zagranicznego. Spadek znaczenia surowców naturalnych w krajowym

¹⁹⁾ Szczegółowe informacje dotyczące parametrów jednostek mogących wejść do poszczególnych portów morskich na tle warunków w tym zakresie istniejących w portach południowego Bałtyku przedstawiono w dalszej części dokumentu.

²⁰⁾ Podstawowe informacje dotyczące parametrów infrastruktury nabrzeżowej polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, na tle pozostałych portów południowego Bałtyku, przedstawiono w dalszej części dokumentu.

²¹⁾ Informacja NIK o wynikach kontroli pn. *Warunki rozwoju portów morskich*, NIK, Warszawa 2011, s. 19.

²²⁾ Informacja NIK o wynikach kontroli pn. *Gospodarka finansowa i inwestycyjna portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej*, NIK, Warszawa 2015, s. 18.



eksportie morskim (zwłaszcza węgla kamiennego) oraz wzrost w eksporcie ładunków przetworzonych (transportowanych głównie jako tzw. drobnica zjednostkowana) przełożył się na priorytety inwestycyjne realizowane w poszczególnych portach. Budowano więc w ostatnich latach nowe lub rozbudowywano istniejące terminale kontenerowe, promowe oraz ro-ro. W badanych portach wzrastał udział drobnicy zjednostkowanej w całości obrotów. Przełomowym wydarzeniem było obsłużenie w styczniu 2010 r. pierwszego kontenerowca oceanicznego w gdańskim terminalu kontenerowym DCT. Z portu dowozowo-odwozowego dla obsługiwanych ładunków skonteneryzowanych Gdańsk przekształcił się w port komasacyjno-rozdzielczy (tzw. hub). Rozwijano również potencjał dla ładunków masowych wcześniej nieobsługiwanych w polskich portach (m.in. gazu skroplonego LNG) oraz obsługiwanych, ale których obroty znacząco w ostatnich latach wzrastały (np. śruta sojowa).

Ograniczeniu ulegała obsługa w polskich portach ładunków, które transportowane są obecnie, w zdecydowanej większości, z wykorzystaniem innych niż transport morski gałęzi transportu (np. rudy żelaza). Analizowane porty przebudowywały również swoją infrastrukturę w związku z obsługą ładunków już wcześniej występujących, ale w nowych relacjach przeładunkowych (np. węgla w imporcie).

Jak ważne jest dostosowanie potencjału technicznego do zmieniającej się struktury kierunkowej obrotu portowego, pokazują statystyki polskiego handlu morskiego w ostatnich latach pierwszej dekady XXI w., kiedy import uzyskał większy wolumen obrotów niż dominujący przez kilkadziesiąt lat po II Wojnie Światowej eksport morski.

Znaczenie polskich portów morskich dla gospodarki narodowej jest niedoceniane. Przyczyną tego stanu rzeczy nadal jest brak świadomości społecznej o skali obrotu towarowego w polskim handlu zagranicznym, jaki trafia do kraju drogą morską. Tymczasem w ostatnich latach średni udział obrotów portowych w obrotach handlu zagranicznego wynosił około 35–50%. Z perspektywy budżetu państwa szczególnie istotne jest to, że z obrotem portowo-morskim związane są należności budżetowe z tytułu cel i podatków. W skali roku należności te stanowią kilka procent wszystkich dochodów budżetu państwa.

Należy również wskazać na elastyczność największych portów związaną z odpowiedzią na zapotrzebowanie rynkowe na ofertę obsługi ładunków mających charakter koniunkturalny (jak np. kruszywa). Podsumowując przekształcenia, jakie miały miejsce w realizacji funkcji transportowej polskich portów morskich, widoczne jest dążenie do dywersyfikacji posiadanej oferty usługowej zarówno w ramach poszczególnych grup ładunkowych, między grupami ładunkowymi, jak i w zakresie kierunków obsługi poszczególnych ładunków. Rozwojowi oferty dla obsługi drobnicy zjednostkowanej towarzyszyła integracja portów w ramach morsko-lądowych łańcuchów transportowych, objawiająca się uruchamianiem kolejnych stałych połączeń żeglugowych oraz kolejowych połączeń intermodalnych w relacjach z zapleczem. W obsłudze ruchu pasażerskiego, która zaliczana jest również do funkcji transportowej, w polskich portach dominuje obsługa ruchu promowego w relacjach z portami szwedzkimi (Ystad, Trelleborg, Karlskrona, Nynäshamn). W badanych portach mniejsze znaczenie odgrywają pasażerowie tzw. cruiserów (cruise vessels), których najwięcej przybywa do Gdyni i Gdańska.

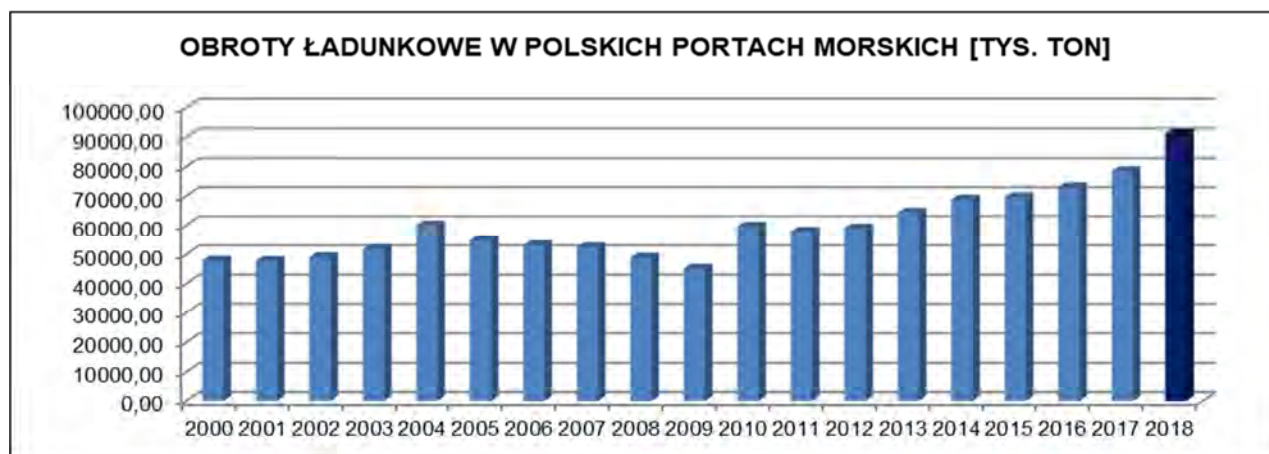
Spośród pozostałych portowych funkcji gospodarczych, z uwagi na wieloaspektowość definicji funkcji handlowej, trudno jednoznacznie ocenić jej realizację w największych polskich portach morskich. Jako miejsca intensywnego rozwoju działalności handlowej i przemysłowej Wolne Obszary Celne nie spełniły w pełni wszystkich oczekiwań, jednakże w miarę rozwoju globalnych (pozaeuropejskich) połączeń

żeglugowych odnotowuje się wzrost zainteresowania tymi obszarami. Wzrost udziału drobnicy w przeładunkach poszczególnych portów daje większe szanse na realizację tzw. usług zwiększających wartość dodaną ładunku (dzielenie, łączenie, sortowanie itp.). Najnowszym wymiarem funkcji handlowej portów morskich jest rozwój funkcji dystrybucyjno-logistycznej. Objawia się ona w usytuowaniu na terenach portowych lub przyportowych zarówno centrów dystrybucyjno-logistycznych, jak również, jako swoistych „przyczółków dystrybucyjnych”, terminali przeznaczonych dla ładunków zakładów przemysłowych zlokalizowanych w głębi lądu lub transportowanych z przedpola²³⁾. Polskie porty są również w coraz większym stopniu uczestnikami zintegrowanych lądowo-morskich łańcuchów transportowych i logistycznych łańcuchów dostaw.

Funkcja przemysłowa w największych polskich portach morskich oraz w ich najbliższym otoczeniu identyfikowana jest przede wszystkim z funkcjonowaniem oraz wpływem na stabilność przeładunków portowych zakładów przemysłów surowcowych, wśród których najważniejszą rolę odgrywał w ostatnich latach przemysł chemiczny oraz energetyczno-paliwowy.

Jedynym z wymienionych portów, w którego obrotach ładunki generowane przez zakłady przemysłu portowego i przyportowego odgrywają istotną rolę stabilizatora przeładunków, jest port gdański. Nowym trendem w polskich portach, a obserwowanym szczególnie w ostatnich latach pierwszej dekady XXI w. i początkach drugiej, jest przekształcanie zakładów przemysłowych zlokalizowanych na terenach portowych w terminale przemysłowo-przeładunkowo-dystrybucyjne.

Wielkość dokonanych obrotów ładunkowych w polskich portach morskich (bez uwzględniania masy własnej przeładowanych jednostek ładunkowych) przedstawia poniższy wykres.



Rysunek 2. Obroty ładunkowe w polskich portach morskich w latach 2000–2018

Źródło: opracowanie MGMIŻŚ na podstawie danych GUS.

W zdecydowanej większości przeładunki dokonywane są w portach morskich o tzw. podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Według danych

²³⁾ Zwraca się jednak uwagę, że polskie porty morskie w niewystarczającym jeszcze stopniu pełnią funkcję logistyczno-dystrybucyjną, albowiem nowoczesne powierzchnie magazynowe województw nadmorskich są kilkukrotnie mniejsze, niż te właściwe dla ośrodków ulokowanych w głębi kraju (Mazowsza, Śląska, Wielkopolski, Łodzi). Należy podkreślić, że funkcja dystrybucyjno-logistyczna wiąże się z koncepcją portu inteligentnego (smart port), którego rola sprowadza się nie tylko do przeładunku towarów, ale także zarządzania łańcuchami logistycznymi.



dla roku 2018 było to ok. 97,5% całego obrotu właściwego dla wszystkich polskich portów morskich. Widoczne zmniejszenie przeładunków w latach 2008–2009 miało związek z ogóln światowym kryzysem gospodarczym, który miał wpływ na międzynarodowe łańcuchy dostaw, również obsługiwane przez polskie struktury portowe. Z uwzględnieniem masy własnej jednostek ładunkowych, w roku 2018 – w setną rocznicę odzyskania niepodległości przez Polskę – udało się przekroczyć wolumen 100 mln ton przeładowanych towarów w polskich portach morskich.

2.1.3. Analiza SWOT

Analizę SWOT dla portów morskich o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki ukazuje tabela 3. Wynika z niej, że do najważniejszych atutów portów morskich mających podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej należy zaliczyć ich wielofunkcyjność oraz uniwersalność w realizacji podstawowej funkcji portowej, jaką pozostaje funkcja transportowa. Przedsiębiorstwa portowej sfery eksploatacyjnej w większości przypadków zakończyły proces ostatecznego oddzielenia od portowej sfery zarządzania i posiadają ugruntowaną pozycję na rynku usług portowych. Podkreślenia wymaga również aktywność zarządów portów zarówno w relacjach z potencjalnymi inwestorami, jak i partnerami w łańcuchu transportowym. Znaczącym wzmocnieniem pozycji np. portu gdańskiego na rynku usług portowych było jego przekształcenie w tzw. hub kontenerowy.

Względna peryferyjność polskich portów morskich w stosunku do głównych szlaków żeglugowych wynika z peryferyjności samego Morza Bałtyckiego, związanej m.in. z naturalnym ograniczeniem w postaci głębokości Cieśnin Duńskich. Największą słabością polskich portów morskich, w stosunku do portów zlokalizowanych w Europie Zachodniej, jest jakość skomunikowania ich z zapleczem gospodarczym (w szczególności tranzytowym). Tendencje do powiększania rozmiarów statków w światowej flocie handlowej ukazują również niedostosowanie tej grupy portów morskich – związane z parametrami infrastruktury dostępu do portów od strony morza. Nadrobienie tych zaległości, przy równocześnie wysokich kosztach inwestycji infrastrukturalnych i złożoności procedury inwestycyjnej, z założenia jest procesem czasochłonnym. Wśród szans na zdynamizowanie rozwoju największych polskich portów morskich należy wymienić przede wszystkim rozwój głębokowodnej infrastruktury portowej, a także skuteczniejsze konkutowanie z transportem drogowym o ładunki przewożone w relacjach europejskich. Szans należy upatrywać także w finalizacji rozpoczętych inwestycji drogowych oraz kontynuacji w perspektywie 2014–2020 budowy zaplanowanej sieci dróg krajowych (ekspresowych i autostrad), wchodzących w skład ciągów komunikacyjnych Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), w tym w szczególności takich jak autostrada A1 oraz droga ekspresowa S3, a także połączeń tzw. „ostatniej mili” na styku portów z ich bezpośrednim zapleczem²⁴⁾. To samo dotyczy sieci kolejowej i jej rozwoju – w szczególności w zakresie poprawy dostępu do portów, także w rejonach portowych na skrajnych odcinkach dowozowo-odwozowych – w ramach realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku. Czynniki te należy postrzegać jako istotną szansę rozwoju polskich portów morskich.

²⁴⁾ Zgodnie z Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.), wśród realizowanych i planowanych zadań znajdują się brakujące odcinki m.in. autostrady A1, drogi ekspresowej S1 i S3 (Program przyjęty przez Radę Ministrów 8 września 2015 r. – uchwała nr 156/2015, zmieniony 25 maja 2017 r. – uchwała RM nr 80/2017 i 12 lipca 2017 r. – uchwała RM nr 105/2017).

Tabela 3. Mocne i słabe strony polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
1. Lokalizacja portów w sieci bazowej TEN-T oraz występowanie ich jako zintegrowane ogniwa w międzynarodowych korytarzach transportowych północ-południe („Bałtyk-Adriatyk” TEN-T i RFC 5”). 2. Realizacja różnych portowych funkcji gospodarczych (m.in. transportowa, handlowa, przemysłowa, produkcyjna, dystrybucyjno-logistyczna). 3. Możliwość obsługi praktycznie wszystkich ładunków występujących w obrocie portowym. 4. Bogata oferta terenów dla inwestorów związanych z realizacją funkcji transportowej, przemysłowej, produkcyjnej i logistyczno-dystrybucyjnej. 5. Aktywność podmiotów zarządzających ukierunkowana na pozyskiwanie inwestorów zainteresowanych lokowaniem inwestycji na terenach portowych. 6. Rezerwy terenowe pozwalające na wprowadzanie nowoczesnych inwestycji. 7. Obecność w portach podmiotów sfery eksploatacyjnej o dużym potencjale. 8. Spełnianie międzynarodowych norm bezpieczeństwa oraz wymogów ochrony środowiska. 9. Funkcjonowanie tzw. hubu kontenerowego w Gdańsku. 10. Potencjalne możliwości przyjmowania kontenerowców oceanicznych i utworzenia tzw. hubów w portach Świnoujście i Gdynia. 11. Duże zaplecze gospodarcze polskich portów morskich, w tym duży rynek krajowy. 12. Centralne położenie w regionie Europy Środkowo-Wschodniej, będącej najszybciej rozwijającym się gospodarczo regionem Europy.	1. Względnie peryferyjne położenie polskich portów morskich w stosunku do głównych oceanicznych szlaków żeglugowych. 2. Peryferyjne położenie polskich portów morskich w stosunku do głównych polskich ośrodków przemysłu i konsumpcji. 3. Słabo rozwinięty przemysł portowy, który generowałby stabilne potoki ładunkowe w portach. 4. Parametry nawigacyjne wejść do portów nie w pełni odpowiadające aktualnym tendencjom w żegludze morskiej. 5. Dekapitalizacja znacznej części infrastruktury portowej. 6. Słabość kapitałowa części przedsiębiorstw sfery eksploatacyjnej. 7. Wysokie koszty utrzymania niektórych elementów infrastruktury dostępu do portów od strony morza, a także nowych inwestycji w infrastrukturę dostępu oraz infrastrukturę portową. 8. Istniejące wąskie gardła związane z jakością infrastruktury transportowej (kolejowej, drogowej, wodnej śródlądowej) na styku portów zarówno z ich bezpośrednim, jak i dalszym zapleczem²⁵⁾. 9. Niepełny udział terenów będących we władaniu podmiotów zarządzających terenami w granicach administracyjnych portów. 10. Występowanie w granicach portów morskich obszarów Natura 2000, a także obiektów objętych nadzorem konserwatorskim. 11. Objęcie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego terenów portowych funkcjami nieadekwatnymi z punktu widzenia ich lokalizacji. 12. Stosunkowo niski udział polskich portów morskich w przeładunkach tranzytu. 13. Niepełne wykorzystanie systemów informatycznych usprawniających pracę portów i obrót portowo-morski, jak np. Port Community System (PCS). 14. Marginalny udział transportu wodnego śródlądowego w obsłudze polskich portów morskich, a także zbyt niskie klasy śródlądowych dróg wodnych i ich zły stan techniczny, z licznymi wąskimi gardłami oraz brakującymi połączeniami.
SZANSE	ZAGROŻENIA
1. Skuteczniejsze wdrożenie w życie priorytetów polityki transportowej UE, sprzyjającej rozwojowi żeglugi bliskiego zasięgu, lądowo-morskich łańcuchów transportowych i autostrad morskich. 2. Możliwość korzystania ze środków finansowych UE na dalszy rozwój infrastruktury portowej oraz	1. Trudności w przejmowaniu ładunków z transportu drogowego, bardzo aktywnego w obsłudze polskiego handlu zagranicznego z krajami europejskimi. 2. Konkurencja ze strony innych portów Morza Bałtyckiego oraz tzw. hubów kontenerowych Morza

²⁵⁾ Przykładowo, ograniczenia dostępu drogowego do portów Gdynia i Świnoujście w ramach odcinków tzw. „ostatniej mili” zostały opisane szczegółowo w następujących dokumentach:

– Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study. Final Report, European Commission, 2014,

– Przebieg połączeń ostatniej mili przez węzły miejskie Sieci Bazowej TEN-T. Raport Końcowy, Zespół ekspercki pod kierownictwem dr. hab. Piotra Rosika IGiPZ PAN, badanie przeprowadzone na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Warszawa 2016. Badanie to zostało przeprowadzone na zlecenie MIB i wyraża opinię wykonawcy. Wyniki nie zostały przyjęte lub w jakikolwiek sposób zatwierdzone przez MIB i nie powinny być traktowane jako oświadczenie MIB.

dostępu do portów. 3. Zaangażowanie kapitału prywatnego w realizację inwestycji infrastrukturalnych, m.in. w ramach uregulowanej formuły Partnerstwa Publiczno-Prywatnego PPP. 4. Wdrożenie zmian legislacyjnych mających na celu poprawę funkcjonowania portów morskich. 5. Dalszy dynamiczny rozwój obrotów drobnicą zjednostkowaną, zarówno w relacjach z zapleczem krajowym, jak i tranzytowym. 6. Poprawa dostępności portów morskich od strony ładu jako rezultat przeprowadzonych inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej i drogowej (zapewniających m.in. dostosowanie dróg i linii kolejowych do przenoszenia dużych nacisków na oś, obsługi wzmożonego ruchu ciężarowego oraz dostosowania do wyższych prędkości). 7. Poprawa dostępności portów morskich od strony ładu, co służyć będzie zwiększeniu obrotów ładunkowych w portach morskich, jako rezultat polepszenia parametrów nawigacyjnych na śródlądowych drogach wodnych, zgodnie z ratyfikowaną przez Polskę umową AGN. 8. Rozwój lub relokacja na tereny portowe nowych zakładów przemysłowych oraz lokowanie przez kolejne przedsiębiorstwa przemysłowe swoich terminali dedykowanych na terenach portowych. 9. Zwiększenie zapotrzebowania na dostawy paliwa LNG do Polski. 10. Rozwój, w polskich portach morskich, systemu bunkrowania paliwem LNG jednostek pływających. 11. Rozwój w ramach sieci TEN-T połączeń drogowych, kolejowych i wodnych śródlądowych poprawiających spójność regionów centralnej i południowej Polski z portami. 12. Ustanawianie regularnych serwisów oceanicznych przez światowych armatorów kontenerowych. 13. Integracja portów w ramach morsko-ładowych łańcuchów transportowych z innymi uczestnikami procesów transportowych. 14. Realizacja inwestycji przez administrację morską w zakresie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza (m.in. przebudowa wejść do portów). 15. Realizacja inwestycji portowych w zakresie tzw. infrastruktury głębokowodnej. 16. Ustanowienie ważnego szlaku tranzytowego do/z polskich portów morskich w Gdańsku i Gdyni jako rozwinięcie budowanej drogi Via Carpatia. 17. Rozwój Inicjatywy Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65)²⁶⁾. 18. Stworzenie Polskiego PCS i upowszechnienie systemów informatycznych usprawniających pracę portów i obrót portowo-morski. 19. Rozwój współpracy gospodarczej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a państwami pozaeuropejskimi.	Północnego (szczególnie przy przewozach drobnicy kontenerowej z/do tzw. hubów) – rozwijających także sieć własnych terminali intermodalnych na polskim zapleczu. 3. Opóźnienia w realizacji kluczowych inwestycji drogowych łączących porty z zapleczem, w tym odcinków tzw. „ostatniej mili” sieci TEN-T, a także działań modernizacyjnych na głównych szlakach kolejowych i śródlądowych drogach wodnych. 4. Konsekwencje wybudowania rurociągu Nord Stream dla rozwoju portu Świnoujście. 5. Konkurencja ze strony portów Północnego Adriatyku. 6. Kolizja funkcji portowo-przemysłowych z funkcjami miejskimi. 7. Nierówne wymogi dotyczące ochrony środowiska na obszarach morskich państw członkowskich UE, dyskryminujące porty Morza Bałtyckiego. 8. Relatywnie wysokie stawki dostępu do infrastruktury kolejowej. 9. Niskiej jakości oferta handlowa kolei na zapleczu polskich portów morskich (przejawiająca się m.in. w małych prędkościach handlowych pociągów i ich opóźnieniach). 10. Wzmacnianie korytarzy transportowych w relacji wschód-zachód Europy, powiązanych z portami oceanicznymi Morza Północnego i ustanawianie priorytetów dla rozwoju infrastruktury obsługującej te porty. 11. Zbyt mała nowoczesna powierzchnia magazynowa i brak dużych, rozwiniętych centrów logistycznych w sąsiedztwie portów. 12. Opóźnienia w budowie i modernizacji granicznych prześięć kolejowych ze Słowacją i Republiką Czeską. 13. Brak utrzymania nominalnej głębokości na torach podejściowych.
--	--

²⁶⁾ Z dniem 12 grudnia 2013 r. inicjatywa CETC-ROUTE65 formalnie zmieniła formułę współpracy, i tak w ramach Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego powstało Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej; po uwzględnieniu przez Komisję Europejską odcinka Szczecin/Świnoujście-Poznań-Wrocław-Ostrawa w korytarzu Bałtyk-Adriatyk, uchwałą Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 27 maja 2014 r. Województwo Zachodniopomorskie przystąpiło do Stowarzyszenia Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk; pojawienie się Pomorza Zachodniego na trasie jednego z najważniejszych korytarzy transportowych wiąże się z szansą pozyskania środków na poprawę parametrów drogi kolejowej E 59 (element CETC), a przez to na bardziej dynamiczny rozwój gospodarczy i społeczny regionu.



20. Wzmacnianie pozycji Polski, jako naturalnego centrum logistycznego dla całej Europy Środkowo-Wschodniej. 21. Ukształtowanie sieci rzecznej w przebiegu południkowym, co stwarza szansę na wykorzystanie jej dla obsługi zaplecza m.in. Republiki Czeskiej i tym samym zwiększenia obrotów ładunkowych w portach morskich. 22. Włączenie przebiegających przez Polskę dróg wodnych śródlądowych Wisły i Odry i odpowiadających im MDW E-30, E-40 i E-70 do sieci bazowej TEN-T. 23. Modernizacja śródlądowej drogi wodnej E-70 na odcinku Wisła-Zalew Wiślany (Elbląg). 24. Zwiększenie dostępności portów do sieci TEN-T (tj. m.in. poprawa jakości odcinków tzw. „ostatniej mili”). 25. Rozwój sieci TEN-T w Europie Środkowo-Wschodniej. 26. Terminowe i pełne wykonanie inwestycji wpisanych do Planu Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk. 27. Rozwój żeglugi bliskiego zasięgu (SSS – Short Sea Shipping) pomiędzy Skandynawią a Polską i przejęcie części ładunków w relacji Skandynawia-Europa Centralna, dalej do Turcji i na Bliski Wschód. 28. Dalsze znoszenie barier natury administracyjnej (m.in. usprawnienie importowych procedur kontrolnych towarów przemieszczanych przez polskie porty). 29. Rozwój międzynarodowych inicjatyw opartych na autostradach morskich łączących polskie porty morskie (np. polsko-szwedzki projekt „Baltic Link”).	
--	--

Źródło: opracowanie MGMIŻŚ.

Dla dalszego rozwoju portów morskich kluczowe znaczenie ma również poprawa stanu infrastruktury krajowych linii kolejowych wchodzących w skład międzynarodowych ciągów komunikacyjnych sieci TEN-T, AGTC, AGC i RFC, a w szczególności linii tworzących korytarze kolejowe E59 i CE59 oraz E65 i CE 65, linii kolejowej nr 201 Nowa Wieś Wielka-Gdynia Port, którą można zrealizować połączenie portu morskiego w Gdyni z Bydgoszczą znacznie poprawiającej przewóz towarów z ominięciem Gdańska i Sopotu, a także odcinków linii kolejowych włączających tereny portowe do tych sieci. Równie ważną kwestią pozostaje odseparowanie ruchu pasażerskiego od towarowego poprzez budowę dodatkowych torów kolejowych na odcinku Tczew-Gdańsk. Szczególne znaczenie dla zwiększenia efektywności połączenia z zapleczem portów morskich w Gdańsku oraz w Gdyni mają działania na rzecz modernizacji drogi wodnej dolnej Wisły – od Warszawy do Gdańska. W przypadku zespołu portowego Szczecin-Świnoujście istotną kwestią jest zapewnienie możliwie najwyższej klasy żeglugowej na Odrzańskiej Drodze Wodnej (ODW), zgodnie z obowiązującymi dokumentami programowymi z zakresu rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce, a w dalszej perspektywie czasowej budowa wodnego połączenia Dunaj-Odra-Łaba i Kanału Śląskiego, łączącego ODW z górną Wisłą, co będzie kolejnym etapem rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce i zintegrowania ODW z europejskim systemem transportowym dróg wodnych (Szczecin i Świnoujście wskazane zostały jako bazowe porty śródlądowe sieci TEN-T).



Badania prowadzone m.in. przez uznane międzynarodowe ośrodki analityczne i badawcze wskazują, że drogi wodne śródlądowe o wysokich parametrach techniczno-eksploatacyjnych służą wzmacnianiu pozycji portów na ich zapleczu.

Niski poziom konteneryzacji różniący Polskę od krajów Europy Zachodniej, przy postępującej transformacji polskiej gospodarki w kierunku zwiększania udziału produkcji towarów przetworzonych oraz obserwowanych zmianach na rynku morskich przewozów kontenerowych, daje szanse na dalszy dynamiczny rozwój w największych portach morskich przeładunków drobnicy zjednostkowanej.

Ważnymi stabilizatorami przeładunków portowych mogą być zakłady przemysłu portowego oraz terminale dystrybucyjne zakładów przemysłowych ulokowanych w głębi lądu. Doświadczenia portów Europy Zachodniej pokazują również, iż dalszy dynamiczny rozwój polskich portów morskich jest niemożliwy bez zaistnienia realnej współpracy miejsko-portowej rozumianej jako ścisłe współdziałanie miasta i portu m.in. na płaszczyźnie pozyskiwania inwestorów, harmonijnego rozwoju przestrzeni portowej w ramach przestrzeni miasta czy integracji inwestycji infrastrukturalnych na styku miasto-port. Granice administracyjne portów morskich powinny stanowić granicę rozdziału funkcji portowo-przemysłowych i funkcji miejskich z zaznaczeniem, iż nowe funkcje mieszkaniowe powinny być lokowane w odległości gwarantującej właściwy komfort życia.

Wraz z postępującą integracją polskiej gospodarki z gospodarkami państw członkowskich UE można się spodziewać umacniania ukształtowanej po transformacji ustrojowej struktury podmiotowej, przedmiotowej i kierunkowej polskiego handlu zagranicznego, która w dużej mierze sprzyja rozwojowi przewozów drogowych. Największe polskie porty morskie muszą również uwzględniać w swojej polityce rozwojowej konkurencję ze strony innych portów południowego i wschodniego Bałtyku (m.in. Rostock, Lubeka, Kłajpeda, Ventspils i Ryga), a w przypadku wybranych grup ładunkowych również największych tzw. hubów portowych Morza Północnego (drobnica zjednostkowana; m.in. Rotterdam, Antwerpia, Hamburg, Bremerhaven), portów wschodniego Bałtyku (ładunki masowe suche i płynne; m.in. Ust-Ługa, Vysotsk i Primorsk), a nawet konkurencyjnych połączeń lądowych. Przykładem aktywnej penetracji polskiego obszaru gospodarczego przez porty zachodnioeuropejskie może być Port Hamburg. Dla polskich portów morskich konkurencję stanowią także porty Morza Śródziemnego i Morza Czarnego, zabiegające o ładunki na tzw. zapleczu spornym (dalszym), położonym w Austrii, Czechach, Słowacji, na Węgrzech, Białorusi i Ukrainie.

Duże zagrożenie dla rozwoju analizowanej grupy portów stanowią opóźnienia w realizacji inwestycji infrastrukturalnych łączących je z zapleczem. Istotną kwestią jest także dalszy postęp w procesie digitalizacji obrotu portowo-morskiego, w szczególności budowa polskiego systemu PCS.

Niewątpliwie szanse dla rozwoju polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej upatrywać należy w rozwoju współpracy gospodarczej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a państwami pozaeuropejskimi. Jednym z atrybutów żegluga morskiej jest jej zdolność do przewozów dużych partii ładunków na duże odległości, co traktować należy jako jej predyspozycję do obsługi handlu zagranicznego (interkontynentalnego). Zacieśnianie relacji gospodarczych pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a np. państwami Azji Południowo-Wschodniej, Afryki czy Ameryki Południowej służyć będzie wzmożonym obrotom ładunkowym w polskich portach morskich. Szanse upatrywać należy także



w rozwoju korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk-Adriatyk oraz kolejowego korytarza towarowego Bałtyk-Adriatyk.

W kontekście wykorzystywania paliw alternatywnych w transporcie podkreśla się, że rozwój systemu bunkrowania paliwem LNG jednostek pływających w polskich portach morskich będzie szansą na zwiększenie zainteresowania armatorów do korzystania z nich.

2.1.4. Ocena konkurencyjności polskich portów morskich

Z uwagi na lokalizację, główną konkurencję dla polskich portów morskich stanowią porty południowego i wschodniego Bałtyku, tj.: Lubeka, Rostock, Kłajpeda, Ventspils i Ryga. Wszystkie te porty mają podobne ograniczenia związane z dostępnością od strony przedpola (ograniczenia wielkości statków wchodzących na Bałtyk) oraz zbliżony obszar zaplecza. W odniesieniu do niektórych grup ładunkowych, konkurencję dla polskich portów morskich stanowią także inne porty, tj.:

- dla ładunków masowych suchych i płynnych – m.in. Ust-Ługa, Vysotsk, Primorsk;
- dla ładunków skonteneryzowanych – m.in. Rotterdam, Antwerpia, Hamburg, Bremerhaven;
- dla ładunków ro-ro – m.in. Sassnitz.

W tabeli 4 porównano wybrane czynniki konkurencyjności portów, w tym m.in.: powierzchnię lądową, nabrzeża, dopuszczalne zanurzenie i długość statków, ofertę przeładunkową, infrastrukturę drogową i kolejową.

Charakterystyka podstawowych parametrów portów

Polskie porty morskie są w pełni portami uniwersalnymi. Udział ładunków masowych w przeładunkach wynosi około 50% w portach w Świnoujściu i Gdyni (podobny udział jest w Rostocku) oraz ok. 65–70% w Szczecinie i Gdańsku. Dwa największe terminale, jakie działają w porcie w Świnoujściu, to: tzw. port handlowy (obecnie: OT Port Świnoujście) obsługujący głównie ładunki masowe oraz terminal promowy, któremu port zawdzięcza znaczny udział ładunków drobnicowych. W praktyce jednak w Świnoujściu obsługuje się znikome ilości kontenerów i znaczne ilości ładunków typu ro-ro. Duże przemiany zaszły w porcie gdańskim. Jeszcze do niedawna Gdańsk specjalizował się w przeładunkach ładunków masowych (w 2007 r. udział ładunków masowych w przeładunkach ogółem sięgał 90%). Obecnie, dzięki wybudowaniu i eksploatacji terminala DCT, udział ładunków drobnicowych wzrósł kilkukrotnie. Porty łotewskie, mimo że są określane jako porty uniwersalne, obsługują głównie ładunki masowe (udział ładunków masowych: ok. 90% Ventspils, ponad 80% Ryga). Poza ładunkami polskiego handlu zagranicznego obsługują znaczne ilości ładunków pochodzących z Rosji i WNP. Port w Lubece pełni funkcję portu drobnicowego, większość ładunków przeładowywana jest w technologii ro-ro.

Podstawowe parametry portów, takie jak: obszar, na jakim umiejscowiony jest port, i długość nabrzeży, świadczą przede wszystkim o stopniu rozwoju infrastruktury oraz ukazują możliwości rozwoju portu, poprzez wykorzystanie rezerw terenowych. Największą powierzchnię lądową posiadają porty łotewskie Ventspils i Ryga oraz port w Gdańsku. O możliwościach przeładunkowych portu świadczy także w pewnym stopniu powierzchnia składowa. Największą powierzchnię składową, zarówno krytą jak i odkrytą, znacznie przewyższającą pozostałe badane porty, posiadają Lubeka i Ryga. Duża powierzchnia składowa w porcie w Lubece, mimo stosunkowo niewielkich przeładunków w porównaniu



z innymi badanymi portami, wynika ze struktury obsługiwanych ładunków, którymi są w przeważającej większości ładunki przeładowywane w technologii ro-ro. Tego typu ładunki wymagają znacznych powierzchni składowych ze względu na brak możliwości piętrzenia (poza papierem). Poza wymienionymi portami znaczną powierzchnię składową odkrytą, przekraczającą 100 ha, posiadają porty w Gdańsku i Kłajpedzie. Wśród badanych portów najmniejszy obszar składowy posiada port świnoujski. Znaczną powierzchnię krytą mają też porty w Rydze i Gdyni.

Charakterystyka infrastruktury dostępu do portów

Od poziomu dostępności portu od strony morza zależą dwa istotne czynniki konkurencyjności portu, szczególnie istotne z punktu widzenia armatora, tj. czas wejścia statku do portu oraz dopuszczalne parametry statku. Prawie wszystkie badane porty są położone blisko otwartego morza, przez co czas wejścia do portu jest stosunkowo krótki. Porty te leżą najczęściej bezpośrednio w ujściu rzek (Ryga, Ventspils, Gdańsk, Rostock, Lubeka) lub jak w przypadku Kłajpedy i Świnoujścia w cieśninie. Porty, takie jak Ventspils, Świnoujście, Gdańsk, posiadają dodatkowo terminale zewnętrzne bezpośrednio nad morzem. Wyjątkiem jest port w Szczecinie, który położony jest ok. 68 km od otwartego morza. To sprawia, że czas wejścia (dotarcia) do portu wynosi ok. 4 godzin. Oznacza to jednak fizyczne zbliżenie portu do zaplecza, a w efekcie ograniczenie odcinka drogowego wielogłęziowego procesu transportowego, co oznacza zarówno ograniczanie kosztów zewnętrznych transportu, jak i negatywnego wpływu na środowisko.

Najlepsze warunki, pod względem dopuszczalnych parametrów statków, oferują porty w Gdańsku, Rydze i Ventspils, gdzie mogą być obsługiwane największe statki wchodzące na Bałtyk. Dotyczy to statków przewożących zarówno ładunki masowe suche, jak i ciekłe. Przewagą Gdańska jest możliwość obsługi kontenerowców o zanurzeniu do ok. 15,0 m. Porty w Gdyni, Świnoujściu, Kłajpedzie i Rostocku posiadają zbliżone parametry głębokościowe i mogą obsługiwać podobnej wielkości statki. Najgorsze parametry posiadają porty w Szczecinie i Lubece. O ile w Lubece, ze względu na charakter obsługiwanych statków (głównie statki poziomego ładowania, niewymagające znacznych głębokości), jest to wystarczające, o tyle dla Szczecina – portu, gdzie znaczną większość przeładunków stanowią ładunki masowe, jest to czynnik istotnie osłabiający jego pozycję konkurencyjną. Czynnikiem osłabiającym konkurencyjność portu w Gdyni jest brak wystarczających parametrów obrotnicy wewnętrznej oraz odpowiedniej głębokości do obsługi największych jednostek kontenerowych, z uwagi na fakt, iż istniejące terminale kontenerowe znajdują się wewnątrz portu.

Pod względem dostępności drogowej, najlepszą pozycję konkurencyjną posiadają porty niemieckie. Oba analizowane porty mają bezpośredni dostęp do sieci autostrad niemieckich, w pełni skomunikowanych z systemem europejskim. Dostępność drogowa polskich portów morskich w ciągu ostatnich kilku lat korzystnie się zmieniła. Porty Trójmiasta mają dostęp do autostrady A1, łączącej się z autostradą A2²⁷⁾. Ponadto mają one połączenie z zapleczem krajowym za pośrednictwem drogi ekspresowej S7, która w perspektywie najbliższych kilku lat zostanie w pełni zrealizowana i połączy północ z południem kraju, integrując duże ośrodki miejskie w postaci Gdyni, Gdańska, Elbląga, Warszawy, Radomia, Kielc i Krakowa z zakończeniem przy południowej granicy ze Słowacją. Do Szczecina dochodzi droga

²⁷⁾ Podstawowym problemem ograniczającym dostęp portu Gdynia do autostrady A1 jest odcinek tzw. „ostatniej mili” i jego stan.



ekspresowa S3 – zrealizowana prawie na całym odcinku Szczecin-Legnica, łącząca się na węźle Jordanowo k. Świebodzina z autostradą A2. Poprawie dostępu od strony lądu do szczecińskiego portu morskiego służyć będzie budowa Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina, za sprawą którego odciążone zostaną arterie komunikacyjne miasta i usprawniony zostanie przewóz ładunków transportem samochodowym. W najgorszej sytuacji jest port w Świnoujściu, gdzie na odcinku Szczecin-Świnoujście w wielu miejscach droga jest jedno-jezdniowa (w tym odcinek przechodzący przez Woliński Park Narodowy). Istotna poprawa w dostępie drogowym do świnoujskiego portu morskiego nastąpi w wyniku zrealizowania prac na tym odcinku przyszłej trasy S3, która docelowo do końca 2023 r. ma połączyć Świnoujście z Lubawką na granicy polsko-czeskiej, zwiększając atrakcyjność zespołu portowego Szczecin-Świnoujście w kontekście sprawniejszego dowozu i odwozu ładunków, także tych tranzytowych z Republiki Czeskiej.

Port w Rydze ma dostęp do sieci autostrad łotewskich, przy czym ich jakość jest niska. Port w Kłajpedzie ma dostęp do ok. 200-kilometrowego odcinka autostrady prowadzącej do Kowna.



Tabela 4. Charakterystyka porównawcza głównych portów południowego i wschodniego Bałtyku

PORTY	LUBEKA	ROSTOCK	SZCZECIN	ŚWINOUSJCIE	GDYNIA	GDĄŃSK	KŁAJPEDA	VENTSPILS	RYGA
Powierzchnia lądowa	375 ha, w tym powierzchnia przeladunkowo-składowa: - odkryta 130 ha, - kryta 27 ha.	750 ha, w tym powierzchnia składowa: - odkryta 60 ha, - kryta 12 ha.	901 ha, w tym powierzchnia składowa: - odkryta 74 ha, - kryta 12,5 ha.	540 ha, w tym powierzchnia składowa: - odkryta 30 ha, - kryta 4,5 ha.	621 ha, w tym powierzchnia składowa: - odkryta ok. 70 ha, - kryta 21,5 ha.	2462 ha, w tym powierzchnia składowa: - odkryta 112,5 ha, - kryta 12,5 ha.	539 ha, w tym powierzchnia składowa: - odkryta 105 ha, - kryta 10 ha.	2357,1 ha.	1962 ha, w tym powierzchnia składowa: - odkryta 156 ha, - kryta 37 ha.
Nabrzeża	Długość nabrzeży eksploatacyjnych – 11 km, 43 nabrzeża, w tym 18 do obsługi ro-ro. specjalistycznych: promowych (5), ro-ro (3), do przeladunku węgla i kruszywa (2), cementu (1), zboża (6), prod. chemicznych.	Długość nabrzeży eksploatacyjnych – 11 km, 43 nabrzeża, w tym 25 przeladunkowe – 10,7 km.	Długość nabrzeży eksploatacyjnych: 15 km, w tym przeladunkowe – 10,7 km.	Długość nabrzeży eksploatacyjnych – 8 km, w tym przeladunkowe – 6,8 km.	Długość nabrzeży eksploatacyjnych – 13,4 km, w tym przeladunkowych – 10,8 km.	Długość nabrzeży eksploatacyjnych – 19,7 km, w tym przeladunkowych – 9,6 km.	Długość nabrzeży 25,6 km.	Długość nabrzeży 11,12 km, 53 nabrzeża.	Długość nabrzeży 18,2 km, 114 nabrzeży.
Dopuszczalne zanurzenie i długość statków	Maksymalne zanurzenie przy nabrzeżach 9,5 m, maksymalna długość statków 410 m; wg grup ładunków: 1. kontenery: 9,5 m 2. masowe suche: 8,5 m zanurzenie, 300 m długość 3. masowe ciekłe: 9,5 m zanurzenie. 4. ro-ro: 9,5 m zanurzenie, 250 m długość.	Maksymalne zanurzenie przy nabrzeżach 13 m, maksymalna długość statków 300 m, wg grup ładunków: 1. masowe suche: 13 m zanurzenie, 270 m długość. 2. masowe ciekłe: 13 m zanurzenie, 260 m długość. 3. ro-ro: 10,4 m zanurzenie, 250 m długość.	Maksymalne zanurzenie przy nabrzeżach 9,15 m (8,1 m przy długości 215 m), maksymalna długość statków 215 m (160 m przy maksymalnym zanurzeniu 9,15 m); wg grup ładunków: 1. masowe suche: 13 m zanurzenie, 270 m długość. 2. masowe ciekłe: 13 m zanurzenie, 260 m długość. 3. ro-ro: 10,4 m zanurzenie, 250 m długość.	Maksymalne zanurzenie przy nabrzeżach: Port Wewnętrzny: 13,5 m, a dla zbiornikowców 12,5 m; maksymalna długość statków: 270 m, Port Wewnętrzny: 320 m; wg grup ładunków: 1. masowe suche: 12,7 m, długość 366 m, 4. masowe ciekłe: 12,5 m zanurzenie. 2. pozostałe ładunki: 270 m długość, 13,5 m zanurzenie promy: 230 m długość, 9,8 m (z możliwością po pogłębieniu do 11,2 m) zanurzenia.	Maksymalne zanurzenie przy statkach 13 m; wg grup ładunków: 1. ładunki masowe suche – zanurzenie 13 m, długość 350 m, 2. drobnica konwencjonalna – zanurzenie 11,0 m, 3. kontenery, głębokość – 12,7 m, długość 366 m, 4. masowe ciekłe: 12,7 m, długość 366 m, zanurzenie 11 m.	Maksymalne zanurzenie przy nabrzeżach: Port Zewnętrzny – ok 15 m, Port Wewnętrzny – 10,2 m, maksymalna długość statków: Port Zewnętrzny – 400 m, Port Wewnętrzny – 225 m; wg grup ładunków: 1. ładunki masowe ciekłe i suche, kontenery: 350 m długość, 15 m. 2. pozostałe ładunki: 225 m długość, 10,2 m zanurzenie.	Maksymalne zanurzenie przy nabrzeżach 13,4 m, maksymalna długość statków 337 m, wg grup statków: 1. masowce, statki o nośności 100 tys. DWT, 2. zbiornikowce – 160 tys. DWT, 3. kontenerowce – 12 tys. TEU.	Maksymalna głębokość przy nabrzeżach 17,0–17,5 m, wg grup ładunków: 1. drobnica konwencjonalna, skonteneryzowana i ro-ro – głębokość 14,5 m, 2. drobnica konwencjonalna 11,7 m, 3. kontenery 13,5 m, 4. masowe ciekłe 15 m.	Maksymalna głębokość przy nabrzeżach 16 m, wg grup ładunków: 1. ładunki masowe suche 14,5 m, 2. drobnica konwencjonalna 11,7 m, 3. kontenery 13,5 m, 4. masowe ciekłe 15 m.

Oferta przeładunkowa	Port drobnicowy, obsługa głównie papieru fińskiego i produktów drzewnych, drobnicy konwencjonalnej, ro-ro i kontenerów.	Port uniwersalny, obsługa ładunków masowych, suchych i płynnych oraz drobnicy promowej.	OT Port Świnoujście – obsługa głównie ładunków masowych, Terminal Promowy Świnoujście – największy terminal promowy w Polsce.	Port uniwersalny: obsługa ładunków masowych (BCT, GCT), drobnicy konwencjonalnej i ro-ro, ładunków masowych: zboża i pasz, węгля i koksu, nawozów, produktów naftowych i innych ładunków masowych.	Port uniwersalny: obsługa ładunków masowych (BCT, GCT), drobnicy konwencjonalnej i ro-ro, ładunków masowych: zboża i pasz, węгля i koksu, nawozów, produktów naftowych i innych ładunków masowych.	Port uniwersalny: 14 przedsiębiorstw przeładunkowych, w tym 2 ro-ro, 2 kontenerowe, 1 terminal pasażerski (obsługa statków wycieczkowych).	Port uniwersalny: obsługa ładunków masowych, takich jak: ropa i jej produkty, węgiel, ładunki chemiczne, sól potasowa, drobniaca konwencjonalna, skonteneryzowana i ro-ro.	Port uniwersalny, obsługa wszystkich grup ładunków, w tym w szczególności takich jak: kontenery, różne metale, drewno, węgiel, nawozy mineralne, ładunki chemiczne i produkty naft.
Infrastruktura drogowa	Trzypasmowa autostrada A1 łącząca port bezpośrednio z Hamburgiem i siecią autostrad, A20.	Kilometryowy wiadukt łączy terminal promowy z autostradami A19 i A20.	Droga krajowa nr 3, częściowo droga ekspresowa S3, łącząca się z autostradą A2 i prowadząca do granicy z Republiką Czeską w Lubawce.	Autostrada A6 łącząca Szczecin z Berlinem, droga ekspresowa S3 łącząca Szczecin z autostradą A2 i prowadząca do granicy z Republiką Czeską w Lubawce.	Autostrada A1 – docelowo prowadząca z Gdańska do granicy z Republiką Czeską, łącząca się z autostradą A2.	Autostrada A1 – Kłajpeda-Kowno (196 km), w planach przedłużenie do Wilna.	Autostrada A10 Ventisplis-Ryga, część E22 – Wielka Brytania-Rosja (Moskwa), A6, A7, A8, A9, A10.	Dostęp do sieci autostrad krajowych, w tym takich jak: A1, A2, A4, A5, A6, A7, A8, A9, A10.
Żegluga śródlądowa	Połączenie z europejską siecią dróg wodnych poprzez Kanał Łaba-Lubeka (IV klasa drogi wodnej).	niedostępna	Odrzańska Droga Wodna (II-Vb klasa drogi wodnej), połączenie z europejską siecią śródlądowych dróg wodnych poprzez Kanał Odra-Havela i Kanał Odra-Szprewa.	niedostępna	Droga Wodna Wisły, połączenie z europejską siecią dróg wodnych przez Brdę, Noteć, Wartę i Odrę (II-III kl.)	niedostępna	niedostępna	niedostępna
Infrastruktura kolejowa	CE10, CE45	CE51	E59, CE59	E59, CE59	E65, CE65	C20/3	C12	CE75, C14
Połączenia żeglugowe	80 połączeń tygodniowo, głównie promowych i ro-ro do portów w Szwecji (48), Finlandii (23), a także Estonii, Norwegii	Okolo 100 połączeń promowych tygodniowo do Danii i Szwecji; 5 połączeń ro-trawędniowo	serwis feederowy Unifeeder łączący Szczecin z portami Morza Północnego i Morza Bałtyckiego oraz Norwegią, polączeni skandynawskimi realizowane przez	Serwisy promowe do Szwecji 11–13 wyjść z portu dziennie; polaczenia drobnicowe z krajanmi	Okolo 15 linii feederowych (MSC, Yang Ming Line, Unifeeder, Mc Andrews, Euroafrica Hapag Lloyd); linia promowa do	2 linie promowe, ze Szwecją: Kłajpeda-Karlishamn (3 tygodniowo) i Niemcami (6 tygodniowo)	2 polaczenia promowe, ze Szwecją: Ventisplis-Nynashamn (6 tygodniowo) oraz z Niemcami: Kłajpeda-Kiel (3 tygodniowo);	3 polaczenia tygodniowo promowe Ryga-Sztokholm, 9 tzw. feederowych, w tym z DCT w Gdańsku



i Rosji.		do Finlandii.	Wielką Brytanią, Danią, Finlandią	armatorów Nor Lines (1–2 razy w tygodniu) Norwest Ship Management (1 raz w tygodniu); serwis kontenerowy Eimskip (2 razy w miesiącu).	Szwecji (3 odcioła dziennie), ro-ro do Finlandii (4 tygodniowo) oraz Azji i innych państw Europy (UECC), linie konwencjonalne: do Afryki Zachodniej (1 miesięcznie) i Ameryki Północnej i Południowej (1 miesięcznie).	Pld. I Singapur), kilka linii feederowych do portów tzw. Pribaltiki, Szwecji i Rosji (Seago Line, Unifeeder); połączenie promowe ze Szwecją (6 razy tygodniowo), ro- ro z Finlandią i Wielką Brytanią (1 tygodniowo), drobnicowe m.in. do Danii, Wlk. Brytanii, Łotwy, Ekwadoru i USA (1–4 mies. w zależności od kierunku).	około 10 połączeń tzw. feederowych.	Travemünde (1 tygodniowo); brak połączeń kontenerowych.	(Unifeeder, Seago, MSC, CMA CGM, Time Lines, OOCL).
Połączenia intermodalne	Połączenia intermodalne oferowane są z terminalami Holandii, Francji, Austrii, Belgii, Czechach, Włoszech, Szwajcarii i Hiszpanii; (70 pociągów tygodniowo), w tym do Ludwigshafen (6), Duisburga (6), Hamburga (5), Verony (6), Novary (1).	Terminal trimodalny oferuje 34 połączenia intermodalne tygodniowo do/z Verony (13), Hamburga (5), Karlsruhe (5), Brna (4), Novary (3), Duisburga (3) i Wels (1).	Dwa połączenia intermodalne z/do Wróblina Głogowskiego oraz Ocięża	Brak połączeń intermodalnych.	Połączenia z/do terminali główne zlokalizowanych w Polsce, Węgrzech i w Czechach, w tym w: Kutnie (11), Gliwicach i Brzegu Dolnym (6), Kolbuszowej i Budapeszcie (3), Świebodzicach, Katowicach i Włosienicy (2), Gądkach (3), Pruszkowie, Dąbrowie Górnicy (1), Poznaniu (2), Łodzi-Chojny (2), Warszawie Pradze i Radomsku (1), Łodzi-Olechów (2), Terespolu Pomorskim (3), Szczecinie PC (1).	Połączenia z/do terminali główne zlokalizowanych w Polsce, Węgrzech i w Czechach, w tym w: Kutnie (10), Gliwicach i Brzegu Dolnym (6), Kolbuszowej i Budapeszcie (3), Kątach Wrocławskich (3), Sławkowa (3), Świebodzicach, Katowicach i Włosienicy (2), Gądkach (3), Poznaniu (3), Łodzi-Chojny (3), Warszawie Pradze (3), Radomsku (4), Łodzi-Olechów (2), Terespolu Pomorskim (3), Szczecinie PC (1).	6 pociągów intermodalnych łączyących z portami Morza Czarnego oraz terminalami na Białorusi, Ukrainie, Rumunii, Bulgarii, Turcji (Viking Train), portem Lianyungang na Morzu Chirńskim i terminalami w Rosji. Kazachstanie i Chinach oraz terminalami w Europie Zachodniej – w Warszawie, Berlinie, Antwerpii, Ludwigshafen i Mediolanie.	Brak połączeń intermodalnych	4 pociągi kontenerowe łączyące Rygę z terminalami na Białorusi (Mińsk), Ukrainie (Kijów, Odessa, Czarnomorski), w Rosji (Moskwa), Kazachstanie i innych terminalach w Azji Centralnej).

Źródło: opracowanie MGiMŻS.



Inną kwestią jest bezpośredni dostęp do terminali portowych. Porty niemieckie, mimo że część terminali przeładunkowych położona jest w centrum miast, mają dogodne połączenie z autostradami. Podobnie, dogodny dostęp jest do terminali w Gdańsku (na poprawę dostępności do portu wewnętrznego wpłynęło oddanie w 2016 r. do eksploatacji tunelu pod Martwą Wisłą) i Gdyni, którą z obwodnicą Trójmiasta łączy Trasa Kwiatkowskiego²⁸⁾. W przypadku Portu Gdynia istotne znaczenie ma jednak problem braku właściwego, wysokiej jakości dostępu drogowego tzw. „ostatniej mili”, spełniającego wymogi Traktatu Akcesyjnego odnośnie nacisków na oś 11,5 t dla dróg tranzytowych²⁹⁾. Większość terminali portowych zlokalizowanych w Szczecinie ma dostęp do ulicy Gdańskiej leżącej w ciągu DK10 o stosunkowo dobrych parametrach technicznych.

Słabe parametry ma również droga dojazdowa do terminali portowych w Świnoujściu, gdzie szczególnie często w okresie letnim tworzą się zatory. Podobne problemy ma port w Rydze, gdzie bezpośredni dostęp do portu jest prowadzony przez historyczne centrum miasta (dodatkowym utrudnieniem są przejazdy kolejowe i mosty nad rzeką Dźwiną).

Wszystkie badane porty mają dostęp do infrastruktury kolejowej, natomiast tylko cztery z nich mają dostęp do dróg wodnych śródlądowych. W praktyce tylko zespół portowy Szczecin i Świnoujście oraz port w Lubece obsługują barki i statki żeglugi śródlądowej. Niestety w przypadku polskich portów (zespół portowy Szczecin-Świnoujście i Gdańsk) parametry drogi wodnej oraz zlokalizowanych na nich obiektów infrastrukturalnych, w szczególności niskich mostów, nie pozwalają na większe zastosowanie tej gałęzi transportu w obsłudze zaplecza. Wyjątkiem są relacje zespołu portowego Szczecin-Świnoujście z Berlinem i innymi portami śródlądowymi w Europie Zachodniej, jednakże z wąskim gardłem w postaci mostu na rzece Regalicy w Szczecinie-Podjuchach (most z zabytkowym awaryjnym i nieregularnie podnoszonym przęsłem zwodzonym).

Należy wyraźnie podkreślić, że w dalszym ciągu występują ograniczenia w zakresie dostępu do polskich portów morskich za pośrednictwem kolei, także na odcinkach tzw. „ostatniej mili” w rejonach portowych.

Oferta żeglugowa

O pozycji konkurencyjnej portu, w zakresie obsługi ładunków zjednostkowanych: promowych i kontenerowych, świadczy również liczba i rodzaj regularnych połączeń żeglugowych.

Najlepszą pozycję konkurencyjną pod względem obsługiwanych połączeń promowych i ro-ro posiadają porty niemieckie. Oferują one kilkanaście połączeń dziennie z portami szwedzkimi, duńskimi, a także fińskimi. W przypadku Lubeki dodatkowo utrzymywane są regularne połączenia żeglugowe z Krajami Bałtyckimi (Litwa, Łotwa, Estonia) oraz Rosją. Również wysoką pozycję konkurencyjną pod względem

²⁸⁾ Z punktu widzenia funkcjonalnego Trasa Kwiatkowskiego stanowi bardzo ważny składnik infrastruktury zapewniającej dostęp do portu gdyńskiego, niemniej jednak o pełnej dogodności w dostępie do portu będzie można mówić w chwili, gdy trasa ta będzie stanowić wysokiej jakości połączenie drogowe, z pełnym dostosowaniem do przenoszenia nacisków 11,5 t na oś pojazdu drogowego itp.

²⁹⁾ Bariery w dostępie drogowym do Portu Gdynia opisano w wielu dokumentach, opiniach prawnych, raportach itp. (np. Inwestycje i działania konieczne do podjęcia przez Polskę w celu wdrożenia korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk-Adriatyk na terytorium Polski – w ujęciu krajowym i wojewódzkim, w średnim oraz długim horyzoncie czasowym (do i po 2020 r.), Polska Akademia Nauk, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyńskiego, Warszawa 2014, <https://mib.gov.pl/files/0/1796904/IGiPPZPANBałtykAdriatykTENT.pdf>). Ponadto Najwyższa Izba Kontroli wnosi o wypracowanie i wdrożenie rozwiązań gwarantujących doprowadzenie do poprawy dostępności drogowej do portu w Gdyni we wnioskach do Prezesa Rady Ministrów (*Informacja o wynikach kontroli Infrastruktura dostępowa do portów morskich*, KIN.430.003.2017, Nr ewid. 37/2018/P/17/033/KIN; NIK 2018).



częstotliwości połączeń promowych posiada terminal promowy w Świnoujściu, przy czym terminal oferuje tylko krótkie połączenia z portami szwedzkimi. Porty Szczecin i Świnoujście nie mają typowych połączeń ro-ro, obsługiwanych przez statki wyłącznie do przewozu towarów. Oferta połączeń promowych portów Trójmiasta jest skromna (po jednej linii żeglugowej do portów szwedzkich z Gdańska i Gdyni – odpowiednio Nynäshamn i Karlskrona). Podobnie jest z badanymi portami Krajów Bałtyckich, które oferują 1–2 linie promowe (kilka połączeń tygodniowo) z portami w Szwecji i Niemczech. W przypadku regularnych połączeń typu ro-ro, Port Gdynia obsługuje je z lub do Finlandii, a także Belgii, Estonii, Rosji i Wielkiej Brytanii.

Inaczej sytuacja kształtuje się pod względem oferowanych połączeń kontenerowych. Najlepszą pozycję posiada port w Gdańsku, w którym oferowane są połączenia oceaniczne dwóch dużych aliansów żeglugowych: 2M i Ocean Alliance. Port ten, pełniąc funkcję tzw. hubu kontenerowego, obsługuje tzw. linie feederowe do portów Krajów Bałtyckich, Rosji i Szwecji. Porty w Szczecinie, Gdyni, Kaliningradzie i Rydze obsługują tylko tzw. linie feederowe. Liczba linii jest proporcjonalna do realizowanych przeładunków kontenerów: kilkanaście połączeń feederowych w Gdyni, nieznacznie mniej (9–10 linii) w Kłajpedzie i Rydze oraz tylko jedna w Szczecinie (z czego część w ramach SSS – short sea shipping, tj. żegluga morskiej bliskiego zasięgu).

Kolejowa oferta intermodalna

Najlepszą pozycję konkurencyjną pod względem oferowanych połączeń intermodalnych posiadają badane porty niemieckie. Port w Lubece oferuje ponad 70 pociągów tygodniowo, a w Rostocku ponad 30 – do terminali w Niemczech, Włoszech, Czechach i Austrii (Lubeka posiada połączenia dodatkowo do Holandii, Belgii i Francji). Większość połączeń oferuje możliwość przewozu jednostek w postaci naczep czy nadwozi wymiennych. W wyniku przejęcia części ładunków w relacji północ-południe przez port w Świnoujściu, porty te (w szczególności port w Rostocku) kładą nacisk na rozwój połączeń w kierunku zachodnim, w rejon Zagłębia Ruhry, a także do krajów Beneluksu i Francji. Dla wzmocnienia relacji typu północ-południe porty zacieśniają współpracę w korytarzu transportowym.

Porty gdański i gdyński obsługują podobną liczbę połączeń intermodalnych co port w Rostocku. W odróżnieniu jednak od oferty intermodalnej z portów niemieckich, są to pociągi obsługujące terminale kontenerowe. Porty w Gdyni i Gdańsku mają zbliżoną do siebie ofertę. Obsługują one przede wszystkim zaplecze krajowe – rejon Wielkopolski, Śląska, Mazowsza i centralnej Polski. Niemniej jednak oferowane są również zagraniczne połączenia intermodalne m.in. z terminalami w Pradze i Budapeszcie.

Problemem w dostępie polskich portów morskich do zaplecza tranzytowego jest jakość infrastruktury kolejowej i przejść granicznych, co wpływa na wysoki czas transportu ładunków do zaplecza tranzytowego (Czechy, Słowacja, Węgry) w porównaniu do przewozów przez porty niemieckie.

W przypadku portu w Kłajpedzie realizowane są przewozy do portów m.in. Morza Czarnego oraz terminali na Białorusi, Ukrainie, w Rumunii, Bułgarii, Turcji, Rosji, Kazachstanie i Chinach, jak również tych zlokalizowanych w Europie Środkowej i Zachodniej (m.in. Warszawa, Berlin, Antwerpia, Mediolan). Podobną ofertę ma port w Rydze, skąd realizowane są przewozy na Białoruś, Ukrainę, do Rosji, Kazachstanu i innych terminali w Azji Centralnej. Na tym tle słabo prezentują się porty w Szczecinie i Świnoujściu. Należy zauważyć, że w przypadku tego ostatniego, nie ma żadnego regularnego połączenia intermodalnego. Niemniej jednak zmiany tej sytuacji upatrywać należy m.in. w realizacji



projektu pn. Sweden-Poland Sustainable Sea-Hinterland Services „Sustainable Świnoujście-Trelleborg MoS based on upgrading port infrastructure, developing intermodal transport and integrating hinterland corridors” (nazwa inwestycji po stronie polskiej: „Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego”), który otrzymał wsparcie z Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) – w ramach Autostrady Morskiej Świnoujście-Trelleborg. W efekcie nastąpi przygotowanie świnoujskiego terminala promowego do świadczenia nowego rodzaju usług przeładunkowych przy udziale transportu kolejowego, na poziomie 30 tys. jednostek intermodalnych w 2020 r.

Wiele wskazuje na to, że aktualnie zbyt małe jest znaczenie połączeń tranzytowych z polskich portów w ramach tzw. „intermodalu” – w przeciwieństwie do wielu porównywalnych portów morskich basenu Morza Bałtyckiego. Kolej ma szczególne predyspozycje i niepowtarzalne atrybuty do obsługi dużej liczby jednostek transportu intermodalnego (np. kontenerów czy zestawów drogowych) w ramach pojedynczej operacji transportowej na duże odległości, także międzynarodowej do Republiki Czeskiej i innych państw regionu, które mogą z powodzeniem nadawać lub odbierać ładunki z wykorzystaniem polskich portów morskich.

Koszty usług portowych

Jednym z ważniejszych i trudniejszych do oceny czynników decydujących o konkurencyjności portów morskich są koszty usług portowych. Na koszty usług portowych składają się koszty za usługi bierne i usługi czynne (ruchowe). W analizie oszacowano koszty usług realizowanych na rzecz statku: za korzystanie z infrastruktury portowej i tzw. koszty ruchowe, tj. holownicze, cumownicze i pilotowe. Przedstawiona analiza porównawcza kosztów została opracowana na podstawie taryf portowych zawierających opłaty za usługi bierne oraz taryf usługodawców za usługi ruchowe.

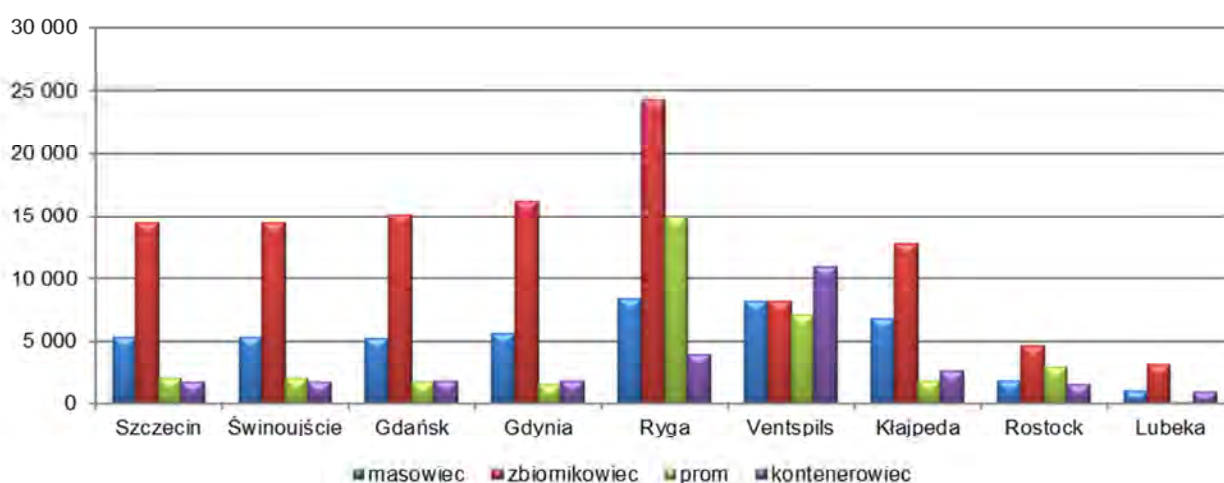
W analizowanych portach stosowane są różne sposoby pobierania opłat za świadczone usługi, stąd też nie ma możliwości bezpośredniego porównania stawek taryfowych. Na potrzeby niniejszej analizy koszty zostały oszacowane dla czterech typów statków o parametrach zawartych w tabeli 5. W założeniach przyjęto, że dwa statki: kontenerowiec i prom są eksploatowane w żegludze regularnej. Przyjęto, że kontenerowiec pływa na linii z jednym zawinięciem w tygodniu, natomiast prom – jednym dziennie. Przyjęto również założenia kursu średniego EUR na poziomie 4,30 PLN.

Tabela 5. Parametry analizowanych statków

Parametry statków	Masowiec	Zbiornikowiec	Prom	Kontenerowiec
pojemność brutto statku GT	8897	23235	29289	7720
pojemność netto statku NT	4212	10129	7798	3514
nośność statku DWT	11702	37248	6124	9527
długość całkowita loa	133,27	183	168	141,6
szerokość B	19,41	32	28	20,6
zanurzenie T	8,29	8,9	6,5	7,3
ładunek na wejściu	---	18 tys. ton ropy naftowej	140 samochodów ciężarowych	401 kontenerów 20' i 100 kontenerów 40'
ładunek na wyjściu	10558 ton zboża	---	140 samochodów ciężarowych	401 kontenerów 20' i 100 kontenerów 40'

Źródło: opracowanie MGMIŻŚ.

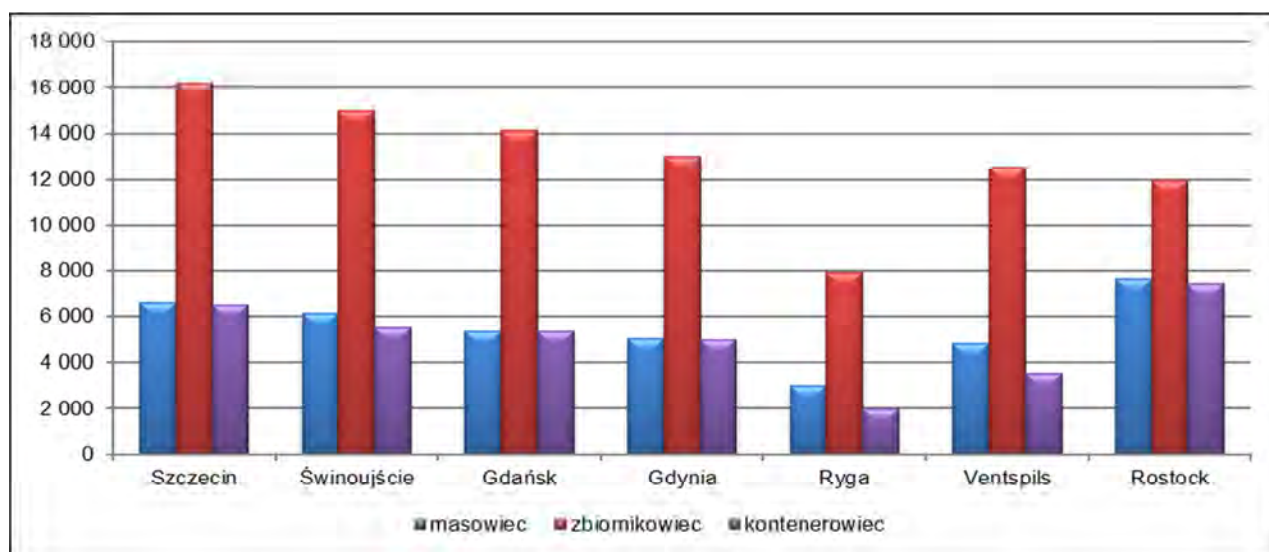
Oplaty za usługi bierne na rzecz statków dość istotnie się różnią. Najwyższe są w Rydze, najniższe – w portach niemieckich. Oplaty w polskich portach morskich są do siebie bardzo zbliżone i w porównaniu z pozostałymi portami kształtują się na średnim poziomie. Oplaty za obsługę masowców są wyższe niż w portach niemieckich, ale zdecydowanie niższe niż w portach łotewskich. Inaczej jest w przypadku opłat za obsługę zbiornikowców, gdzie na tle pozostałych portów kształtują się na dość wysokim poziomie (poza portem w Rydze). Zdecydowanie lepiej wypadają porty polskie pod względem opłat za usługi bierne promów, a w przypadku kontenerowców niewiele odbiegają poziomem opłat od portów niemieckich.

**Rysunek 3. Koszty usług biernych na rzecz statku w badanych portach (EUR)**

Źródło: opracowanie MGMIŻŚ.

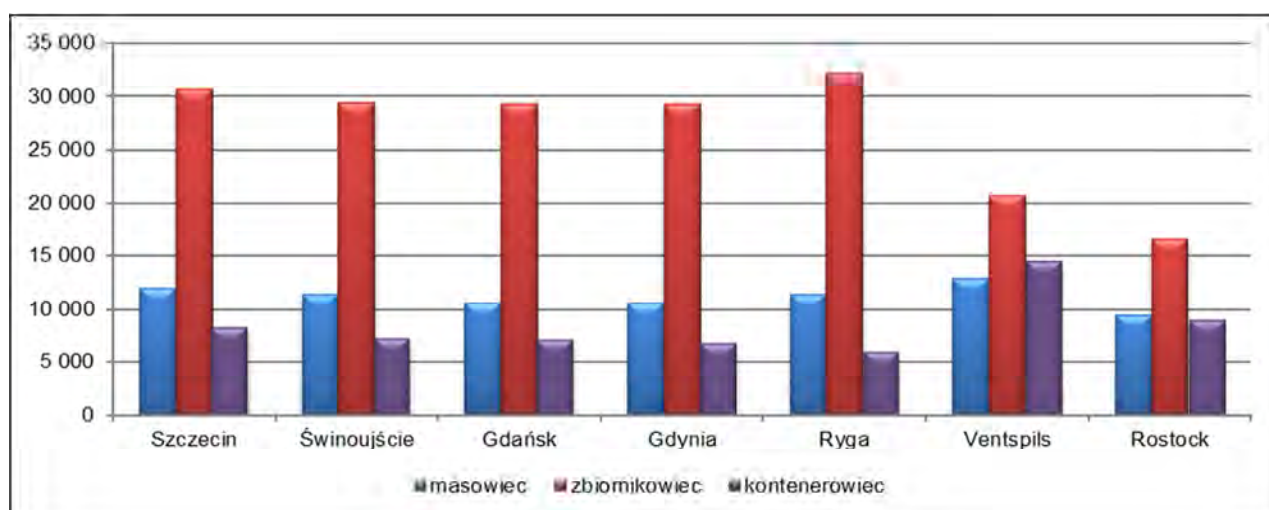
Oplaty za usługi czynne, tj. pilotaż, holowanie i cumowanie, przedstawia rysunek 4. Analiza usług czynnych nie obejmuje portu w Lubece i portu w Klaipėdzie, ze względu na brak danych. Nie zawiera

również opłat za obsługę promów morskich, które ze względu na częstotliwość pływania są zwalniane z obsługi holowniczej i w wielu przypadkach również z obsługi pilotowej. Koszty za przeanalizowane usługi czynne w polskich portach morskich są na poziomie średnim w odniesieniu do masowców i kontenerowców oraz wyższe dla zbiornikowców. Na uwagę zasługuje fakt, że w porcie w Szczecinie, ze względu na odległość od otwartego morza, opłaty za usługi czynne są wyższe niż w pozostałych polskich portach morskich. W porównaniu z portem gdyńskim, gdzie są najniższe opłaty wśród polskich portów morskich, koszt usług ruchowych w Szczecinie w zależności od typu statku jest o 25–30% wyższy.



Rysunek 4. Koszty usług czynnych na rzecz statku w badanych portach (EUR)

Źródło: opracowanie MGMIŻŚ.



Rysunek 5. Koszty usług czynnych i biernych na rzecz statku w badanych portach (EUR)

Źródło: opracowanie MGMIŻŚ.



Porównując obie kategorie kosztów, konkurencyjność cenowa polskich portów morskich jest zbliżona do pozostałych analizowanych portów (rysunek 5).

Niekorzystnym zjawiskiem jest jednak fakt, że koszt obsługi statków masowych w portach niemieckich jest niższy niż w portach polskich (koszt obsługi w Rostocku jest o ponad 25% niższy od kosztów ponoszonych w porcie szczecińskim), co jest jednym z czynników wpływających na przeniesienie obsługi polskiego zboża do portów niemieckich. Porównując koszty obsługi statków pomiędzy polskimi portami morskimi, można zauważyć, że najwyższy koszt jest w porcie szczecińskim, głównie ze względu na wyższe opłaty ruchowe.

Inwestycje portowe

Bezpośredni wpływ na poprawę pozycji konkurencyjnej portów mają realizowane przez wielu interesariuszy (m.in. administracja morska, podmioty zarządzające portami, jednostki samorządu terytorialnego, operatorzy terminali portowych, zarządcy infrastruktury w postaci PKP PLK S.A., GDDKiA, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie) inwestycje. W analizowanych portach zrealizowane w latach 2007–2018 działania inwestycyjne skupiały się wokół obszarów:

1. Poprawy dostępu do portu od strony morza:

Inwestycje obejmowały m.in. pogłębianie torów podejściowych i kanałów portowych oraz nabrzeży, a także przebudowę istniejących i budowę nowych falochronów i nabrzeży do obsługi większych statków oraz modernizację oznakowania nawigacyjnego. Inwestycje takie przeprowadzono m.in. w portach w Szczecinie, Świnoujściu, Gdyni i Kłajpedzie.

2. Poprawy dostępu do portu od strony lądu:

Inwestycje obejmowały budowę i modernizację infrastruktury drogowej i kolejowej do portu (Rostock, Szczecin, Świnoujście, Gdynia, Gdańsk, Kłajpeda).

3. Poprawy obsługi jednostek intermodalnych:

Inwestycje skupiały się wokół budowy nowych lub modernizacji terminali: promowych, ro-ro i kontenerowych, a także kolejowych terminali intermodalnych. Tego typu inwestycje zrealizowane zostały praktycznie we wszystkich analizowanych portach (Rostock, Szczecin, Świnoujście, Gdynia, Gdańsk, Kłajpeda, Ryga).

4. Stworzenia możliwości do obsługi nowego ładunku lub relacji przeładunkowej:

Oddano do użytku nowe terminale regazyfikacyjne LNG w Świnoujściu i Kłajpedzie. W Gdańsku wybudowano terminal mogący obsługiwać węgiel i rudę w relacji importowej oraz terminal kontenerowy DCT.

Zestawienie kluczowych inwestycji znajduje się w tabeli 6.

Tabela 6. Kluczowe inwestycje realizowane w latach 2007–2018

Port	Kluczowe inwestycje
Lubeka	b.d.; plan rozwoju do roku 2030 w opracowaniu.
Rostock	W 2014 r. zakończono modernizację terminalu intermodalnego (powiększono obszar do 7 ha, zamontowano dwie suwnice kolejowe). W latach 2013–2016 wybudowano 7 nowych nabrzeży w Warnemünde. W 2015 r. wybudowano place dla pojazdów ciężarowych (2 ha) i zmodernizowano dostęp drogowy do portu.
Szczecin	W 2014 r. zakończono zakres podstawowy projektów przebudowy infrastruktury drogowej i kolejowej. Pozostałe roboty w ramach projektu zostały zrealizowane do końca 2015 roku. W 2015 r. zakończono modernizację nabrzeża Zbożowego wraz z jego wydłużeniem o 35,0 m, w efekcie czego nabrzeże jest przystosowane do obsługi statków o długości do 230,0 m, wybudowano nowe nabrzeże Niemieckie o długości 163,0 m i głębokości technicznej 10,5 m. Rozwój terminalu kontenerowego na Ostrowie Grabowskim (montaż szyn poddwigowych, wykonanie nawierzchni z płyt żelbetowych, budowa drogi dojazdowej łączącej nb. Fińskie z ul. Logistyczną, zakończonej placem parkingowym). Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin (Kanał Piastowski i Mieliński) – etap II, strona wschodnia i zachodnia. Modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie – oznakowanie nawigacyjne. Przebudowa podejściowego toru wodnego do Świnoujścia i toru wodnego Świnoujście-Szczecin.
Świnoujście	Zrealizowano następujące inwestycje: – Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu. – Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu. – Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin (Kanał Piastowski i Mieliński) – etap II, strona wschodnia i zachodnia. – Modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie – oznakowanie nawigacyjne. – Przebudowa podejściowego toru wodnego do Świnoujścia i toru wodnego Świnoujście-Szczecin. W 2011 r. oddano do eksploatacji terminal dla produktów rolnych Bunge w Świnoujściu. W 2014 r. zakończono zakres podstawowy projektów przebudowy infrastruktury drogowej i kolejowej. Pozostałe roboty w ramach projektu zostały zrealizowane do końca 2015 r. W 2015 r. oddano do eksploatacji stanowisko promowe nr 1 w terminalu promowym, które umożliwia przyjmowanie jednostek promowych o maksymalnej długości 220,0 m. W 2016 r. oddano do eksploatacji terminal LNG w porcie zewnętrznym o zdolności regazyfikacyjnej 5 mld m³ rocznie.
Gdynia	W 2011 r. zakończono przebudowę Kanału Portowego. W ramach inwestycji pogłębiono kanał portowy do 13,5 m, zwiększono średnice obrotnic, przebudowano sześć nabrzeży, pogłębiono dno przy nabrzeżach Holenderskim, Helskim I, Francuskim, Norweskim i Słowackim. Dalsze plany rozwoju portu zakładają budowę i przebudowę kolejnych nabrzeży. W 2014 r. zakończono inwestycje poprawiające dostępność drogową i kolejową do wschodniej części portu. W 2015 r. zakończono rozbudowę infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym. W ramach inwestycji przebudowano znajdujące się na wschodnim obszarze portu układy drogowe i kolejowe oraz wyburzono niektóre obiekty. W 2015 r. ZMP Gdynia S.A. zakończył budowę Nabrzeża Bułgarskiego o długości 192,3 m i głębokości 13,5 m. Jednocześnie GCT zakończył III etap rozbudowy terminalu, obejmującego budowę 245 m nabrzeża i wydłużenie bocznic kolejowej. Łączna długość nabrzeża Bułgarskiego wynosi obecnie 437 m. Zakończenie III etapu budowy terminalu kontenerowego zwiększyło zdolność przeładunkową GCT do ponad 630 tys. TEU rocznie. W 2015 r. zakończono przebudowę nabrzeża Szwedzkiego, w wyniku którego zwiększono głębokość do 13,5 m, z możliwością pogłębienia do 15,5 m. Zmodernizowano nabrzeże Rumuńskie (356 m) oraz przebudowano intermodalny terminal kolejowy na zapleczu Nabrzeża Helskiego I. Nabrzeże Rumuńskie ma zwiększoną głębokość do 13,5 m, z możliwością pogłębienia do 15,5 m. Natomiast projekt terminalu intermodalnego na zapleczu Nabrzeża Helskiego umożliwia obsługę dwóch pełnych składów intermodalnych (tory po ok. 680 m).

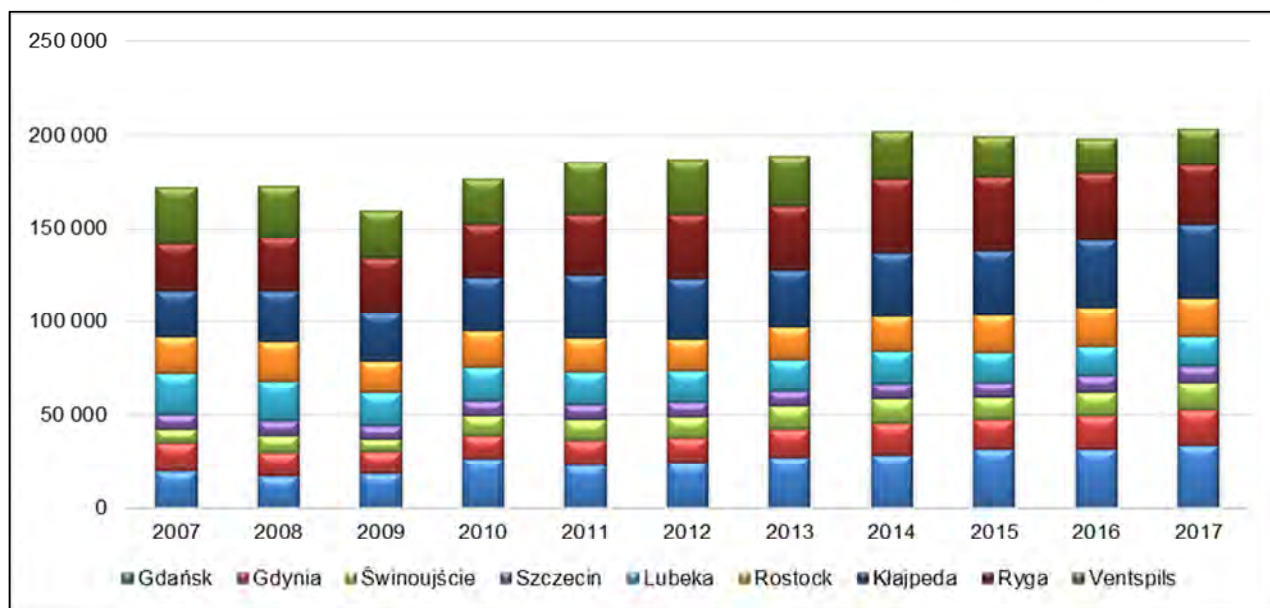


Gdańsk	W latach 2007–2013 realizowano inwestycje poprawiające dostęp do portu wewnętrznego od strony morza. Poprawie uległ również dostęp do portu od strony lądu (połączenie portu morskiego z portem lotniczym w Gdańsku). W 2007 r. oddano do eksploatacji głębokowodny terminal kontenerowy DCT. W 2016 r. zamknięto nowy etap rozbudowy terminalu. Nowe nabrzeże o długości 650 m zwiększyło zdolność przeładunkową terminalu dwukrotnie, do 3 mln TEU rocznie. Wybudowano Pomorskie Centrum Logistyczne. Inwestycja firmy Goodman docelowo obejmie 500 tys. m³ powierzchni magazynowych w bezpośrednim sąsiedztwie terminalu. Powstanie w Porcie Zewnętrznym importowego terminalu przeładunku dla węgla i ładunków masowych. W 2016 r. oddano do eksploatacji tunel pod Martwą Wisłą. W 2016 r. oddano do użytku nowy most kolejowy do portu, który zwiększył przepustowość kolejową 6-krotnie oraz zmodernizowano linię kolejową nr 226 ze Stacji Port Północny do Pruszcza Gdańskiego. Ponadto w 2016 r. rozpoczęto eksploatację 6 zbiorników na ropę naftową, co zwiększyło istotnie możliwości magazynowania ropy i wpływa korzystnie na bezpieczeństwo energetyczne kraju.
Kłajpeda	2009 r. – poprawa dostępności drogowej do terminala kontenerowego. 2013 r. – pogłębienie kanału wejściowego z 12,0 m do 14,5 m. 2013 r. – budowa terminala pasażerskiego i ro-ro. 2014 r. – oddanie do użytku pływającego terminala LNG typu FSRU. 2014 r. – budowa terminala pasażerskiego i ładunkowego (ro-ro), odbudowa falochronów i modernizacja nabrzeży, poprawa dostępu kolejowego do portu. 2010–2014 – pogłębienie nabrzeży do 14,5 m, inwestycja uzupełniająca pogłębienie kanału portowego.
Ventspils	2015 r. – budowa nabrzeża do obsługi drobnicy konwencjonalnej i modernizacja dostępu drogowego.
Ryga	2009 r. – budowa nabrzeża tymczasowego w rejonie Žūrkū Sala (umożliwienie przyjmowania tzw. Panamaxów do 75 000 ton); 2015 r. – rozwój infrastruktury w rejonie Krievu Sala, mający na celu przeniesienie działalności portowej z centrum miasta (zagospodarowanie ok. 56 ha terenu, 1180 m długości nabrzeży); rejon przeznaczony do obsługi ładunków masowych sypkich i drobnicy konwencjonalnej; Projekty prywatne (lata 2010–2020): – trzy terminale specjalistyczne: terminal LNG w rejonie Mangaļsala, terminal dla produktów ropy naftowej w rejonie Bolderāja, terminal dedykowany produkcji i handlu bioethanolem w rejonie Voleri; – różne terminale w rejonie portu wewnętrznego Kundzinsala (dla nawozów, produktów naftowych, kontenerów, produktów mrożonych, centrum logistyczne i park przemysłowy). Program rozwoju portu na lata 2010–2020 przewiduje m.in.: – przebudowę stacji kolejowej Ryga i odcinka sieci prowadzącej do terenów portowych wraz z budową nowego mostu kolejowego; projekt obejmuje także poprawę dostępności drogowej i wodnej (wewnątrz portu); – modernizację i pogłębienie kanału wejściowego do portu do 17 m wraz z jego poszerzeniem z obecnych 100 m do 135–165 m; projekt obejmuje też przebudowę falochronów na wejściu do portu (lata 2012–2018); – budowę nowego terminalu pasażerskiego dla tzw. cruiserów i RoPax-ów (lata 2009–2018).

Źródło: opracowanie MGMIŻS.

Struktura przeładunków

Podstawowym miernikiem dostosowania oferty usługowej portu do potrzeb klientów są obroty ładunkowe. W celu dokonania obiektywnej oceny, niezależnej od zmian w przeładunkach wynikających z koniunktury gospodarczej, zmianę pozycji konkurencyjnych badanych portów należy dokonywać na podstawie zmian udziału w obsłudze poszczególnych grup ładunkowych.



Rysunek 6. Przeładunki w badanych portach w latach 2007–2017 (tys. ton)

Źródło: opracowanie MGMIŻS na podstawie danych Eurostat.

W 2017 r. w analizowanych portach przeładowano ok. 200 mln ton ładunków. Od 2007 r. niemal nieprzerwanie przeładunki charakteryzowały się stałym kilkuprocentowym wzrostem. W latach 2007–2017 wzrosły o ok. 18%.

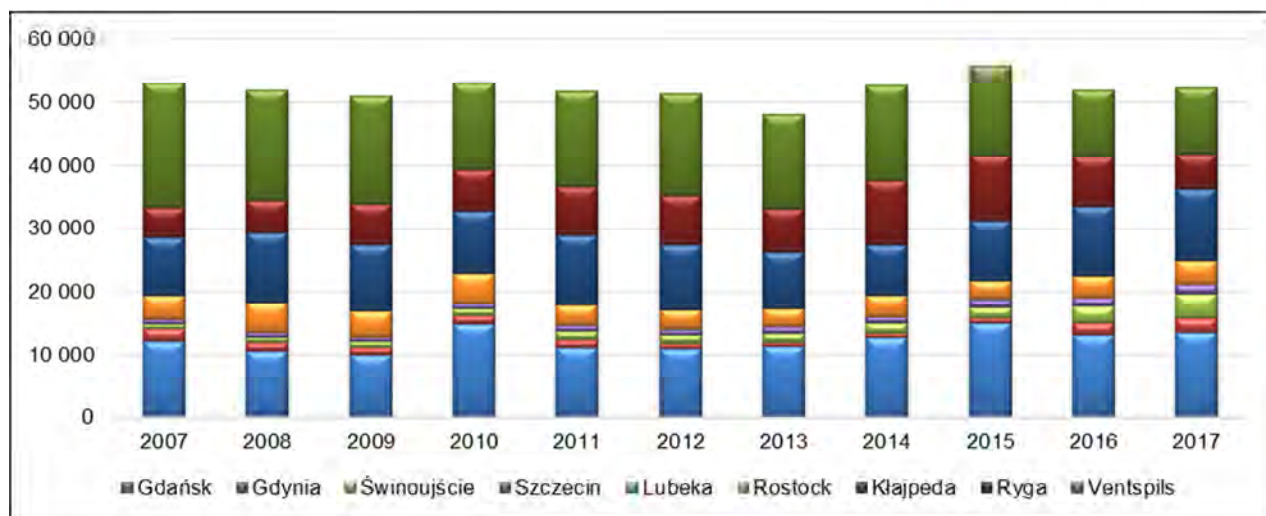
Największe przeładunki realizowane były w portach: Kłajpeda, Gdańsk i Ryga. W badanym okresie pozycja wszystkich trzech portów umocniła się (według kryterium udziału w rynku). W Gdańsku przeładunki wzrosły znacząco, tj. z ok. 20 mln ton do ok. 34 mln ton. Z pozostałych portów polskich swoją pozycję umocniły porty w Świnoujściu i Gdyni.

Spadek udziału w przeładunkach zanotowały porty niemieckie, przy czym w porcie w Lubecie nastąpił fizyczny spadek przeładunków o ok. 6 mln ton w latach 2007–2017. Rekordowe zmniejszenie obsługiwanych ładunków nastąpiło w Porcie Ventspils (ok. 12 mln ton).

Przeładunki ogółem w badanych portach w latach 2007–2017 przedstawione zostały w załączniku 1.

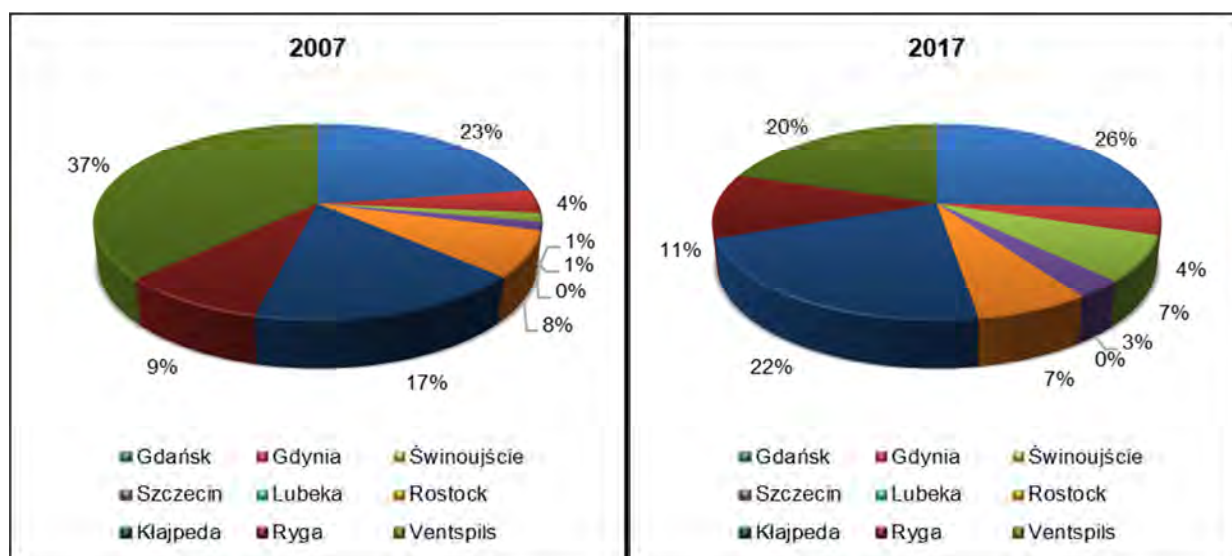
Ładunki masowe płynne

W 2017 r. w analizowanych portach przeładowano ponad 50 mln ton ładunków masowych płynnych, z czego znaczną część stanowiła ropa naftowa i jej produkty. W badanym okresie umocniła się pozycja m.in. Gdańska. Jeszcze w 2007 r. więcej tego typu ładunków przeładowywał port w Ventspils. Znaczący przyrost przeładunków nastąpił w porcie Kłajpeda. Rekordowy przyrost nastąpił w Porcie Świnoujście (wzrost ponad 4-krotny w badanym okresie). Badane porty litewskie i łotewskie przeładują przede wszystkim ropę rosyjską (załadunek). Stanowi ona ponad 90% przeładunków tych portów. Na Bałtyku znaczne przeładunki ładunków masowych płynnych realizowane są również w portach: Ust-Ługa i Primorsk, Butynga, Goeteborg i Skoldwik.



Rysunek 7. Wielkość przeładunków ładunków masowych płynnych w badanych portach w latach 2007–2017 (tys. ton)

Źródło: opracowanie MGMIŻS na podstawie danych Eurostat.



Rysunek 8. Udział badanych portów w obsłudze ładunków masowych płynnych w latach 2007 i 2017 (tys. ton)

Źródło: opracowanie MGMIŻS na podstawie danych Eurostat.

Największą konkurencją dla Gdańska (w tym segmencie) stanowią rosyjskie porty Ust-Ługa i Primorsk, których łączne obroty sięgają około 100 mln ton. To do tych portów została przesunięta rosyjska ropa naftowa przeładowywana w Gdańsku po wybudowaniu punktów końcowych rurociągów BPS (Primorsk) i BPS-2 (Ust Ługa). W tym czasie Port Północny w Gdańsku zaczął obsługiwać ropę importową. Ropa importowana przez Gdańsk pochodzi z Rosji (największy udział), z szelfu Morza Północnego, Arabii Saudyjskiej, Iraku i Iranu.

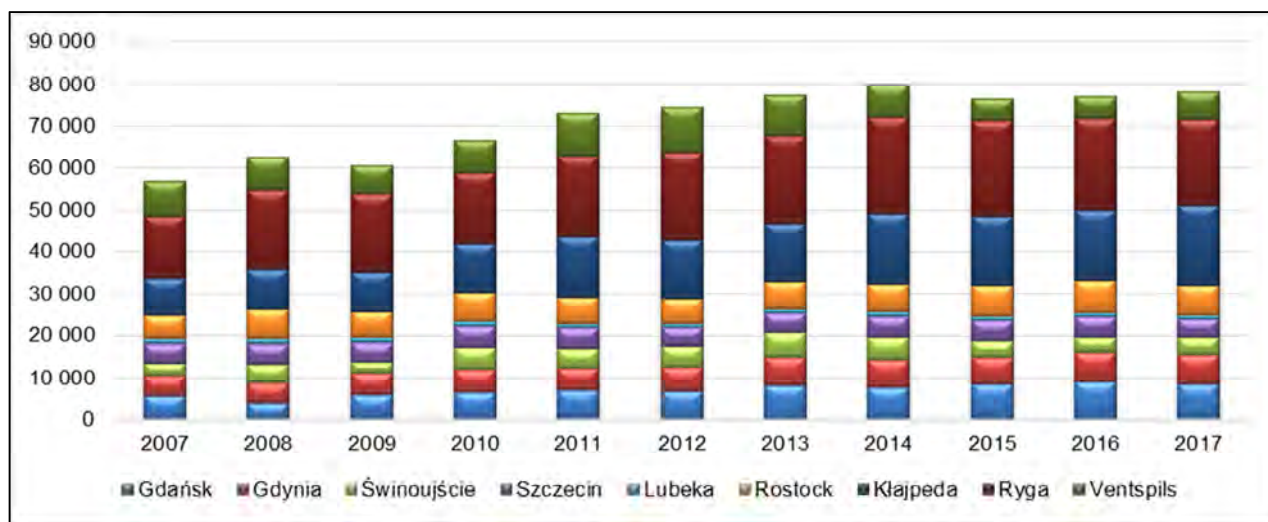
Litewski port w Butyndze przeładowuje około 9 mln ton ropy (całość w relacji importowej). Od kiedy w 2006 r. Rosja zaprzestała dostaw rurociągiem Przyjaźń, terminal paliwowy w Butyndze jest jedynym źródłem zaopatrującym zlokalizowaną w pobliżu rafinerię w Możejkach.

W szwedzkim Goeteborgu przeładowuje się ok. 20 mln ton ładunków masowych płynnych, głównie ropy i jej produktów, z czego ponad 60% w relacji importowej. W porcie znajduje się dedykowany terminal dostępny publicznie, posiadający nabrzeża o głębokości do 19 m. Port Skoldvik w Finlandii w 2014 r. obsłużył 22 mln ton, z czego 12 mln stanowił import. Port obsługuje rafinerię Neste's Porvoo.

Ładunki masowe suche

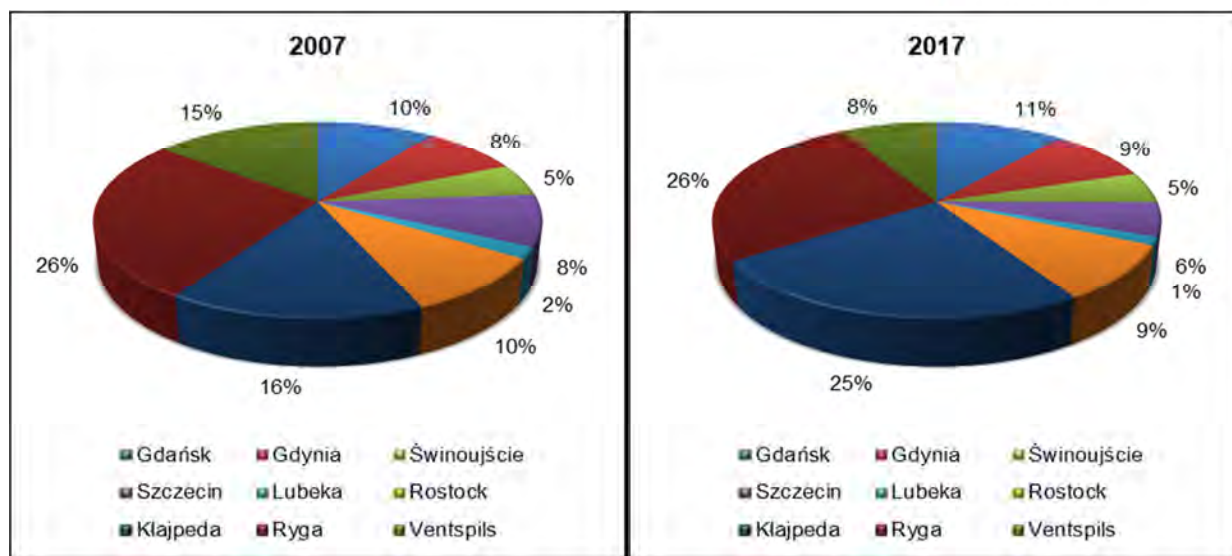
W 2017 r. w badanych portach przeładowano blisko 80 mln ton ładunków masowych suchych, najwięcej w Rydze i Kłajpedzie. Trzecią pozycję z 11% udziałem zajmuje port w Gdańsku. Łączny udział polskich portów stanowi niewiele ponad 30% (ok. 1,5 pkt proc. mniej niż w 2007 r.), z czego porty Trójmiasta przeładowują 2/3 tych ładunków. W badanym okresie pozycja portów w Szczecinie i Świnoujściu uległa osłabieniu zarówno wśród analizowanych portów polskich, jak i zagranicznych. Udział tych dwóch portów w analizowanym segmencie zmniejszył się. W polskich portach morskich obsługuje się przede wszystkim węgiel, produkty rolne oraz rudę.

Znaczne ilości węgla przeładowywane są również w Ust-Łudze, Rydze i Wysotsku. Poza Gdynią, wysoką pozycję konkurencyjną w obsłudze produktów rolnych mają porty w Rostocku oraz Kłajpedzie.



Rysunek 9. Wielkość przeładunków ładunków masowych suchych w badanych portach w latach 2007–2017 (tys. ton)

Źródło: opracowanie MGMIŻS na podstawie danych Eurostat.



Rysunek 10. Udział badanych portów w obsłudze ładunków masowych suchych w latach 2007 i 2017

Źródło: opracowanie MGMIŻŚ na podstawie danych Eurostat.

Na pozycję konkurencyjną polskich portów wpłynęły zrealizowane w ostatnich latach inwestycje. W Świnoujściu, w wyniku zakupu w 2009 r. żurawia Liebherr LHM 500 nastąpił wzrost przeładunków węgla w 2010 r. Dzięki tej inwestycji świnoujski port mógł obsługiwać węgiel importowy. Na przeładunki węgla w Gdyni istotny wpływ miała zrealizowana w okresie 2009–2011 inwestycja pogłębienia kanału portowego z 11,5 m do 13,5 m głębokości i m.in. nabrzeży Holenderskiego i Szwedzkiego do 13,5 m. Natomiast na wzrost konkurencyjności portu w Gdańsku w 2015 r. wpłynęło oddanie do eksploatacji terminalu do przeładunku węgla w Porcie Północnym.

W ciągu ostatnich lat nieznacznie osłabła pozycja polskich portów morskich w obsłudze produktów rolnych wśród badanych portów, mimo zaobserwowanego wzrostu przeładunków tego ładunku ogółem. Najwięcej wzrosły przeładunki w portach w Rydze i Kłajpedzie. Zaobserwowano znaczne osłabienie pozycji portu w Szczecinie w stosunku do pozostałych portów polskich, w wyniku m.in. wyłączenia z eksploatacji w połowie 2013 r. elewatora „Ewa”³⁰⁾. Część ładunków przejął port w Świnoujściu, gdzie oddano do eksploatacji terminal Bunge. Większość z nich przejęły jednak porty w Trójmieście, gdzie m.in.:

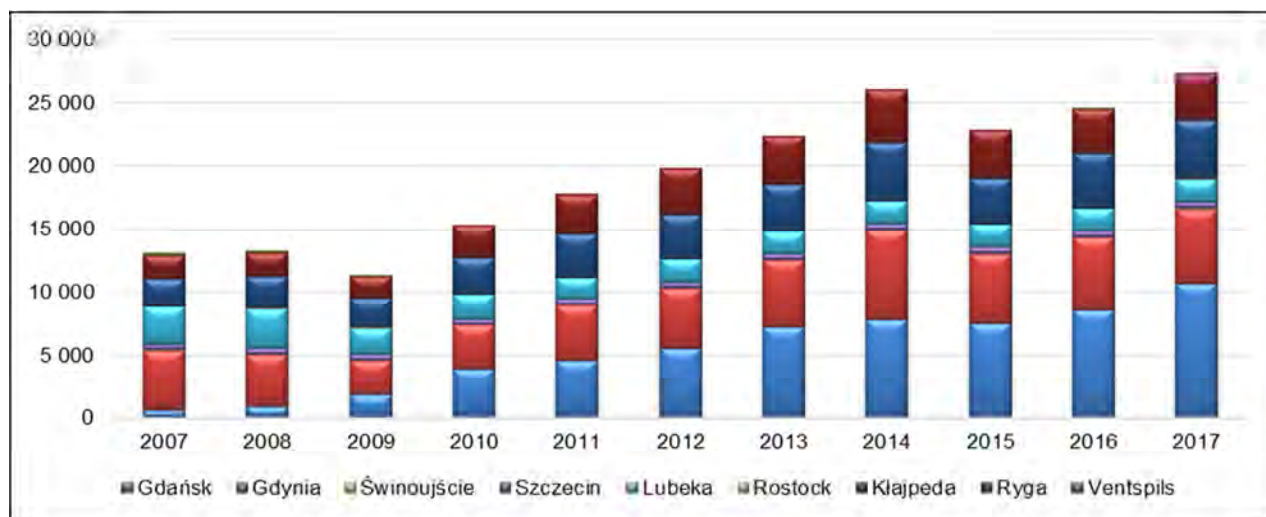
- w 2010 r. rozpoczęto przeładunek zboża i pasz w Bałtyckim Terminalu Drobnicowym Gdynia (OT Port Gdynia);
- w 2013 r. otwarto Gdański Terminal Masowy;
- w 2014 r. oddano do użytku nowy magazyn śrutowo-zbożowy w Bałtyckim Terminalu Zbożowym;
- w 2015 r. przebudowano nabrzeże Szwedzkie do obsługi panamaxów w Morskim Terminalu Masowym Gdynia (MTMG);
- w 2015 r. oddano do eksploatacji magazyn śrutowo-zbożowy w MTMG na nabrzeżu Śląskim.

³⁰⁾ Aktualnie elewator „Ewa” jest ponownie w eksploatacji.

Poza badanymi portami znaczną pozycję w obsłudze ładunków masowych suchych mają rosyjskie porty w Ust-Łudzie i St. Petersburgu (razem obsługują ponad 30 mln ton rocznie).

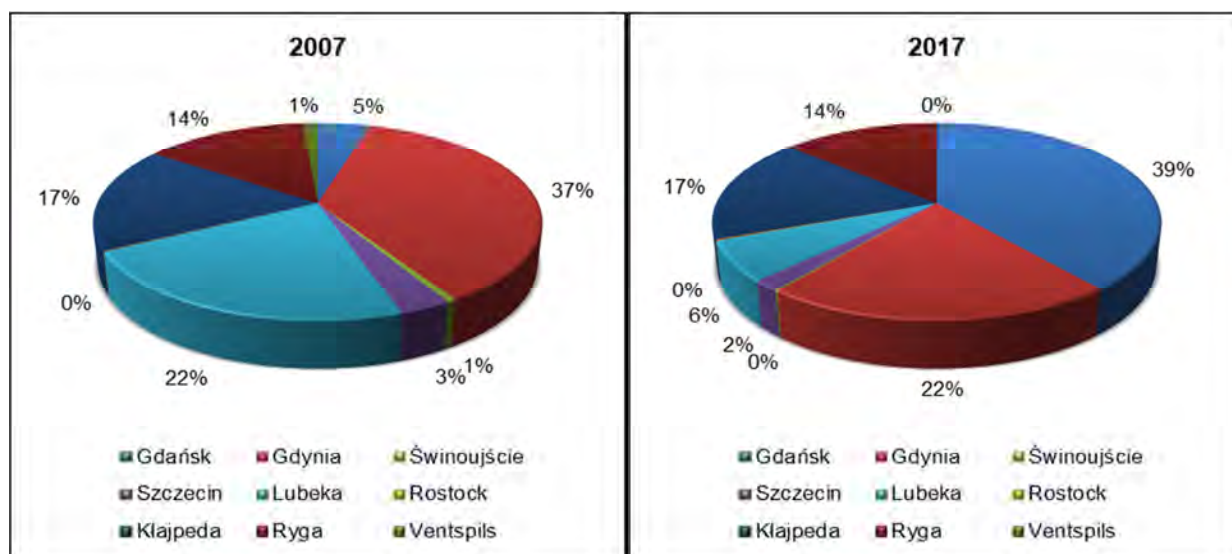
Drobnica skonteneryzowana

Bardzo duże zmiany zaszły w obsłudze ładunków skonteneryzowanych. W latach 2007–2017 przeładunki kontenerów w badanych portach wzrosły o ponad 100%, choć udział poszczególnych portów w tym wzroście różnił się znacząco. Jeszcze w 2007 r. największe przeładunki wśród badanych portów realizowane były w Gdyni. W tym czasie na Bałtyku funkcjonowały tylko porty feederowe. Sytuacja zmieniła się w momencie oddania do eksploatacji terminala DCT w Gdańsku. Terminal ten znacznie osłabił pozycję konkurencyjną wiodących w obsłudze kontenerów w tej części Bałtyku portów: Gdyni i Lubeki (w Lubece nastąpił w tym okresie 40% spadek obrotów kontenerowych).



Rysunek 11. Wielkość przeładunków kontenerów w badanych portach w latach 2007–2017 (tys. ton)

Źródło: opracowanie MGMIŻŚ na podstawie danych Eurostat.



Rysunek 12. Udział badanych portów w obsłudze kontenerów w latach 2007 i 2017

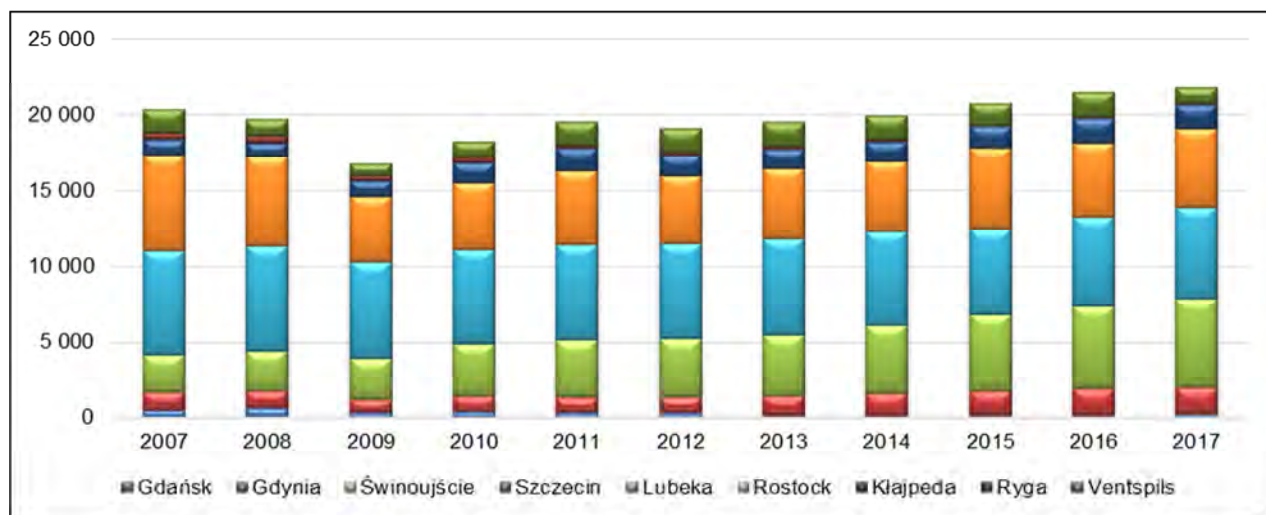
Źródło: opracowanie MGMIŻŚ na podstawie danych Eurostat.

Obecnie Gdańsk jest największym portem, pełniącym funkcję tzw. hubu kontenerowego na Bałtyku, i jednym z 20 największych portów kontenerowych w Europie. Jego udział w przeładunkach kontenerów wśród analizowanych portów wynosi ok. 39%. W 2017 r. w głębokowodnym terminalu DCT Gdańsk przeładowano ok. 1,6 mln TEU. Większe przeładunki realizowane są tylko w terminalach portu St. Petersburg, gdzie w 2017 r. obsłużono 1,9 mln TEU (port ten jednak nie pełni funkcji tzw. hubu kontenerowego; port ten przede wszystkim obsługuje rynek rosyjski).

Ze względu na rolę, jaką pełni terminal DCT, największą konkurencję dla Gdańska stanowią porty pełniące funkcję tzw. hubów kontenerowych, w szczególności zlokalizowany najbliżej spośród nich port w Hamburgu. Port w Gdańsku przejął znaczną część obsługiwanych wcześniej w tym porcie ładunków skonteneryzowanych polskiego handlu zagranicznego. Na przeniesienie obsługi kontenerów do polskich portów morskich wpłynęły również wprowadzone w tym okresie ułatwienia dla importerów o charakterze celno-podatkowym, a także realizowane inwestycje w infrastrukturę dostępową zarówno od strony morza, jak i lądu (w celu zapewnienia pełnych ciągów transportowych wysokiej jakości bezpośrednio do głównych ośrodków społeczno-gospodarczych w kraju, jak i zagranicą).

Ładunki toczne i wtaczane

W analizowanych latach 2007–2017 przeładunki ładunków tocznych, poza latami kryzysu 2008–2009, utrzymywały się na względnie stałym poziomie wynoszącym ok. 20 mln ton rocznie z wyraźną tendencją wzrostową w ostatnim czasie. Wśród analizowanych portów tylko trzy liczą się w obsłudze ładunków tocznych. Są to: Lubeka, Świnoujście i Rostock. Ich udział, przekraczający 75%, wynika m.in. z położenia w korytarzach transportowych biegnących ze Skandynawii na południe Europy.

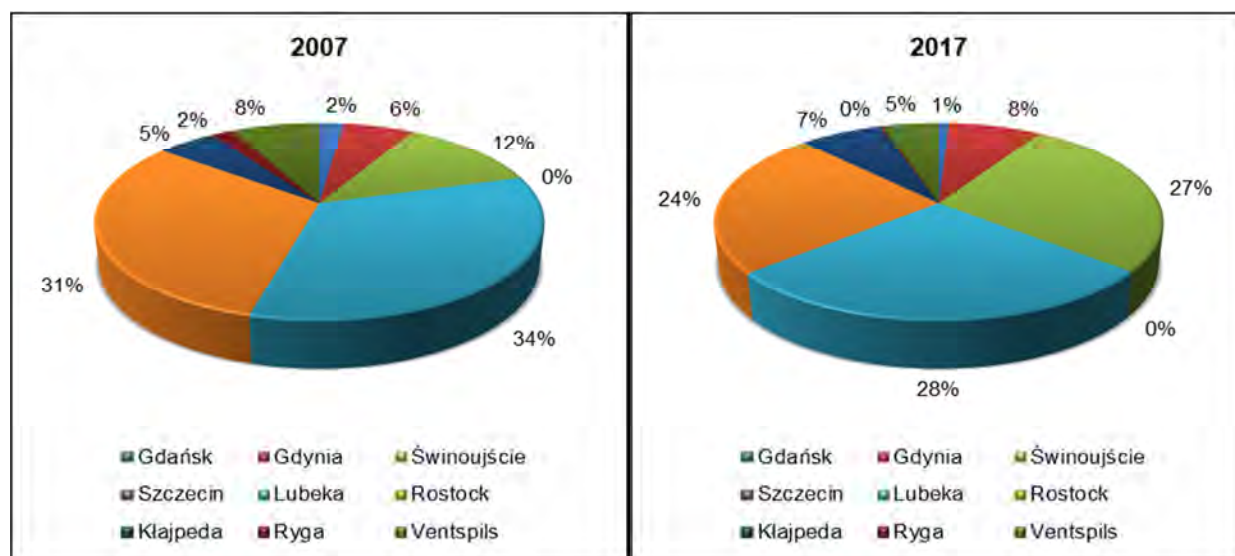


Rysunek 13. Wielkość przeładunków ładunków tocznych w badanych portach w latach 2007–2017 (tys. ton)

Źródło: opracowanie MGMIŻS na podstawie danych Eurostat.

W badanym okresie znacznej zmianie uległy udziały poszczególnych wiodących portów w obsłudze potoków ładunkowych. Znaczący wzrost obrotów w tym segmencie zaobserwowano w Świnoujściu, kosztem obu portów niemieckich. Obecnie udział wszystkich trzech portów jest porównywalny. Na zmianę tę wpłynęło kilka zjawisk zewnętrznych. Najważniejszym z nich była poprawa dostępu drogowego do

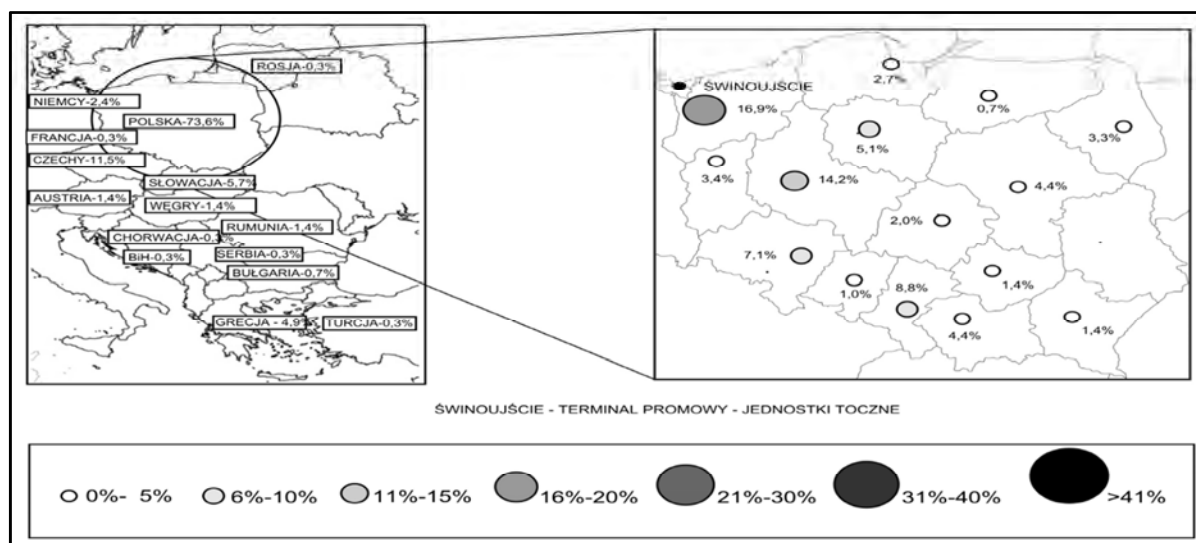
portu w Świnoujściu. Świnoujski port morski plasuje się na drugiej pozycji, z nieznaczną stratą do Lubeki. Trendy wskazują na możliwą zmianę na pozycji lidera w najbliższym czasie przy zachowaniu obecnej dynamiki rozwoju Portu Świnoujście.



Rysunek 14. Udział badanych portów w obsłudze ładunków tocznych w latach 2007 i 2017

Źródło: opracowanie MGMIŻS na podstawie danych Eurostat.

W analizowanym okresie stopniowo oddawane były kolejne odcinki autostrad i dróg szybkiego ruchu w Polsce, z czego ogromne znaczenie miała i ma droga ekspresowa S3. Poprawa dostępności transportowej, przy równocześnie znacznie niższych kosztach dostępu do infrastruktury drogowej w Polsce niż w Niemczech, wpłynęła na przeniesienie do portu w Świnoujściu znacznej części potoków ładunkowych wiodących z południa Europy. Terminal promowy w Świnoujściu obsługuje ładunki pochodzące z całej Europy Środkowej i Wschodniej (np. Republika Czeska, Słowacja), Bałkanów (np. Grecja, Rumunia), jak również z Turcji.

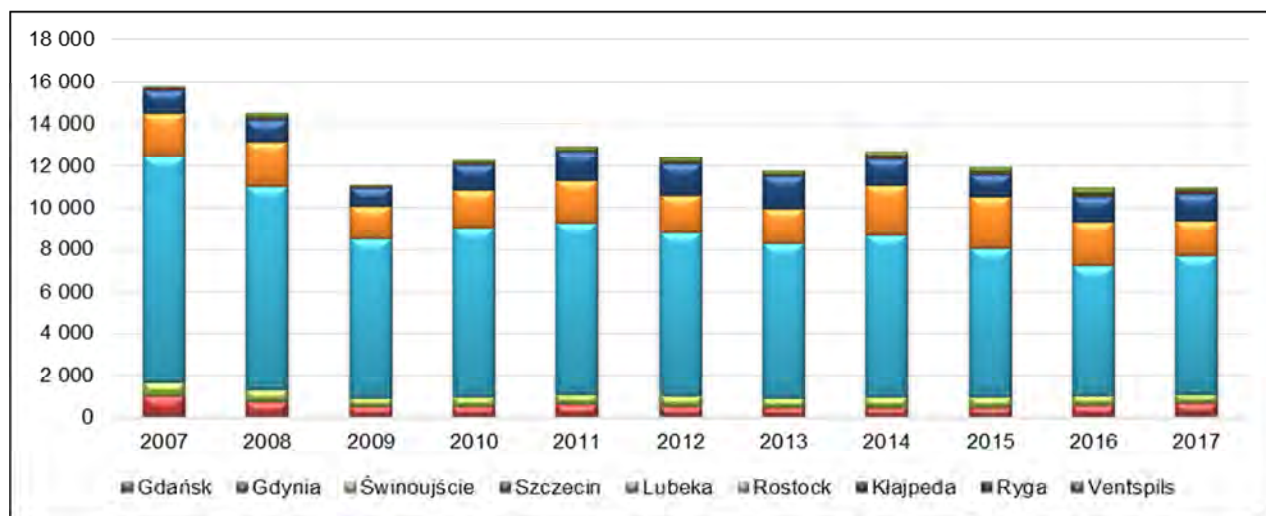


Rysunek 15. Struktura zaplecza terminalu promowego w Świnoujściu

Źródło: I. Kotowska, *Żegluga morska bliskiego zasięgu w świetle idei zrównoważonego rozwoju transportu*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej, Szczecin 2014.

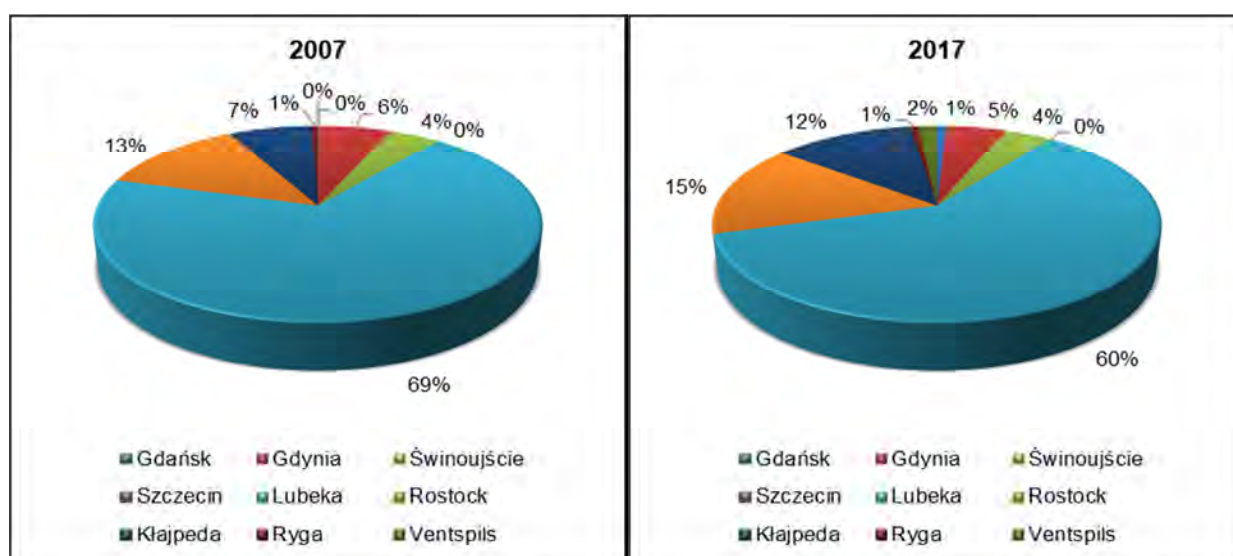
Terminal Promowy w Świnoujściu ma wysoką pozycję konkurencyjną również dzięki dogodnemu położeniu. Przewóz promem do głównych miast portowych w Skandynawii trwa około 8 godzin, co z jednej strony pozwala na wykonanie trasy okrężnej promu w ciągu jednej doby, z drugiej czas ten jest zbliżony do wymaganego przepisami dobowego czasu odpoczynku kierowców.

W wyniku wzrostu znaczenia Świnoujścia w obsłudze ładunków przewożonych w relacji północ-południe, port w Rostocku skupił się na poprawie jakości obsługi ładunków przewożonych w relacjach z północnego-wschodu na południowy-zachód (Zagłębie Ruhry) o czym świadczą omawiane w poprzednim punkcie połączenia intermodalne z Duisburgiem.



Rysunek 16. Wielkość przeładunków ładunków wtaczanych w badanych portach w latach 2007–2017 (tys. ton)

Źródło: opracowanie MGMIŻS na podstawie danych Eurostat.



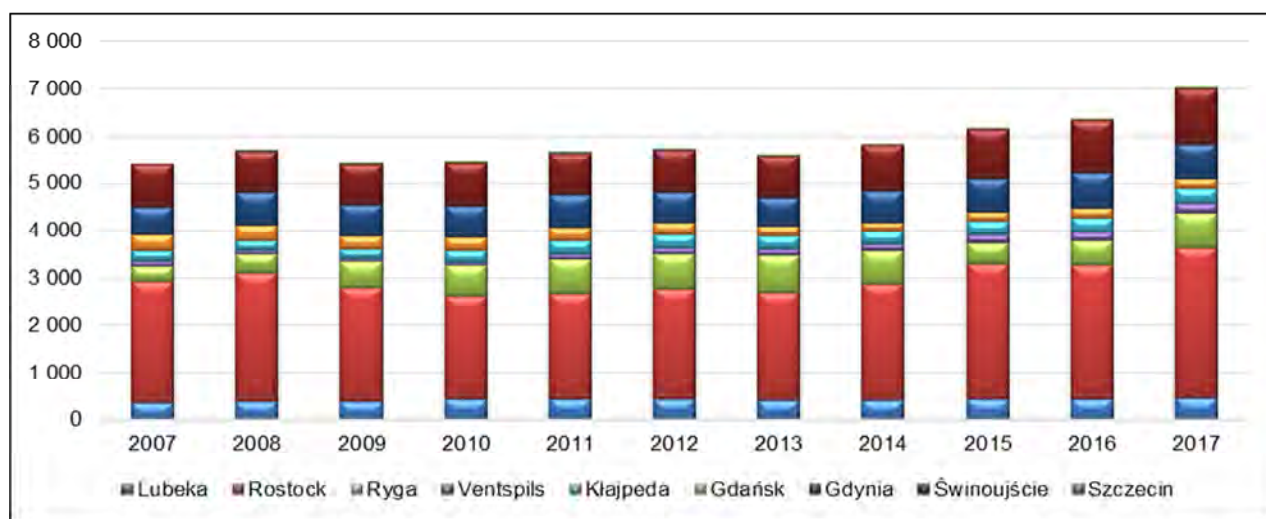
Rysunek 17. Udział badanych portów w obsłudze ładunków wtaczanych w latach 2007 i 2017

Źródło: opracowanie MGMIŻS na podstawie danych Eurostat.

Inaczej kształtuje się pozycja konkurencyjna portów w obsłudze ładunków wtaczanych. W tym przypadku prym wiede port w Lubece. Znaczną część ładunków wtaczanych stanowi papier, w znacznej mierze z Finlandii, przewożony na tzw. roll-trailerach, dla obsługi którego został zaprojektowany terminal Schultup. W omawianym okresie widać wyraźny (ok. 40%) spadek ilości obsługiwanych ładunków wtaczanych w Lubece. Przeładunki zmalały również w portach w Świnoujściu, Gdyni i Rostocku. Wzrost pozycji konkurencyjnej zaobserwowano w Kłajpedzie.

Obsługa pasażerów

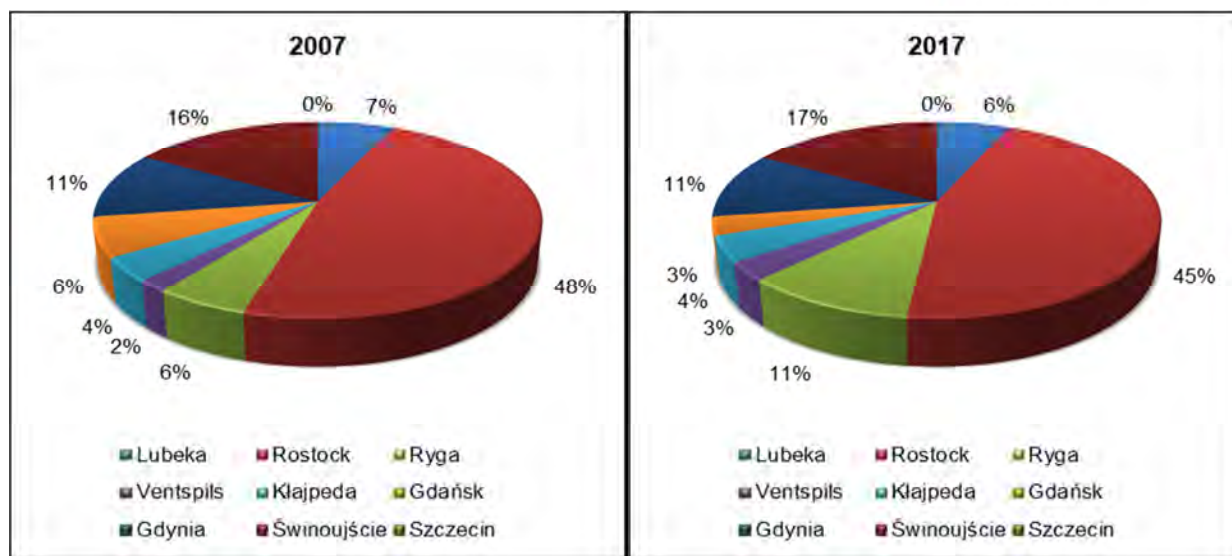
Pod względem liczby obsługiwanych pasażerów wiodącą pozycję wśród badanych portów ma port w Rostocku. W 2017 r. obsłużono w nim ponad 3 mln osób, z czego zdecydowaną większość stanowili pasażerowie promów morskich. Dla statków wycieczkowych natomiast przystosowany jest oddany w 2005 r. „Warnemünde Cruise Center”, w którym mogą być obsługiwane statki o zanurzeniu do 10 m. Terminal może obsłużyć 5 tys. pasażerów dziennie. Drugim pod względem liczby pasażerów jest port w Świnoujściu (zdecydowaną większość stanowią pasażerowie obsługiwani w terminalu promowym). W 2017 r. w terminalu obsłużono ponad 1,1 mln osób, tj. o ok. 30% więcej niż w 2007 r. Wzrost pod względem liczby obsługiwanych pasażerów zaobserwowano także w porcie gdyńskim.



Rysunek 18. Liczba obsługiwanych pasażerów w badanych portach w latach 2007–2017 (tys. pas.)

Źródło: opracowanie MGMIŻS na podstawie danych Eurostat.

Na uwagę zasługuje fakt osłabienia pozycji konkurencyjnej portu w Gdańsku, gdzie w latach 2007–2017 liczba obsługiwanych pasażerów zmalała praktycznie o połowę. Przyczyn tego zjawiska należy upatrywać m.in. w ekspansji tanich linii lotniczych latających w rejon Sztokholmu i mało konkurencyjnej dla ruchu pasażerskiego oferty promowej (długość trwania rejsu). Pozytywnym zjawiskiem jest natomiast istotne zwiększenie liczby statków wycieczkowych zawijających do gdańskiego portu morskiego.



Rysunek 19. Udział badanych portów w obsłudze pasażerów w latach 2007 i 2017

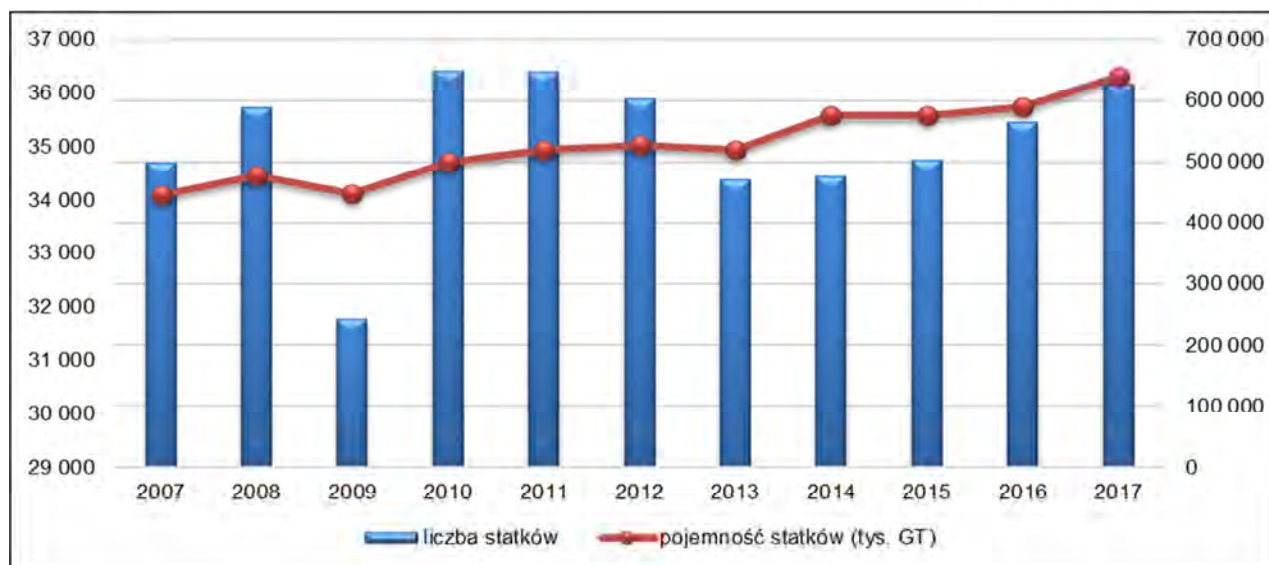
Źródło: opracowanie MGMIŻŚ na podstawie danych Eurostat.

Obsługa statków

Liczba i wielkość obsługiwanych statków jest miernikiem dostosowania infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza do zmieniającej się struktury floty transportowej. W okresie 2007–2017 wzrósł całkowity tonaż obsługiwanych statków. Największy przyrost tonażu zaobserwowano w Rydze (blisko 3-krotny). Mniejszy przyrost, ale również znaczący, bo wynoszący 80–100%, odnotowano w portach Ventspils, Kłajpeda, Świnoujście i Rostock. Ponad 20% spadek obsługi (wg tonażu) zaobserwowano w Lubecie. W tym samym czasie liczba jednostek obsługiwanej floty w analizowanych portach ulegała znacznym wahaniom, ale ostatecznie w 2017 r. była na poziomie bardzo zbliżonym do tego rekordowego z roku 2010. Znamienne jest to, że w analizowanym okresie wzrosła łączna pojemność statków do poziomu ponad 600 000 tys. GT. Obserwowane zmiany świadczą o stopniowym wzroście floty morskiej i konieczności dostosowania infrastruktury do obsługi coraz większych statków.

Przyrost wielkości poszczególnych statków w wybranych portach był różny, tak jak różne były przyczyny tego zjawiska. Jednak w portach, gdzie przyrost był większy niż średnia z badanych portów, wynikał z realizacji dwóch typów inwestycji: tj. inwestycji mających na celu pogłębienie kanałów portowych oraz inwestycji w nowe terminale specjalistyczne.

W badanym okresie prawie dwukrotnie wzrosły średnie wielkości zbiornikowców obsługiwanych w porcie w Kłajpedzie. Istotny wpływ na to miało pogłębienie kanału wejściowego do portu z 12,0 m do 14,5 m, które było niezbędne do uruchomienia terminala LNG (FSRU). Obecnie w terminalu mogą być obsługiwane gazowce o długości 300 m i zanurzeniu 12,5 m. Prawie dwukrotnie wzrosła również średnia wielkość obsługiwanych zbiornikowców w Świnoujściu, gdzie obierane są dostawy skroplonego gazu ziemnego w Terminalu LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego.

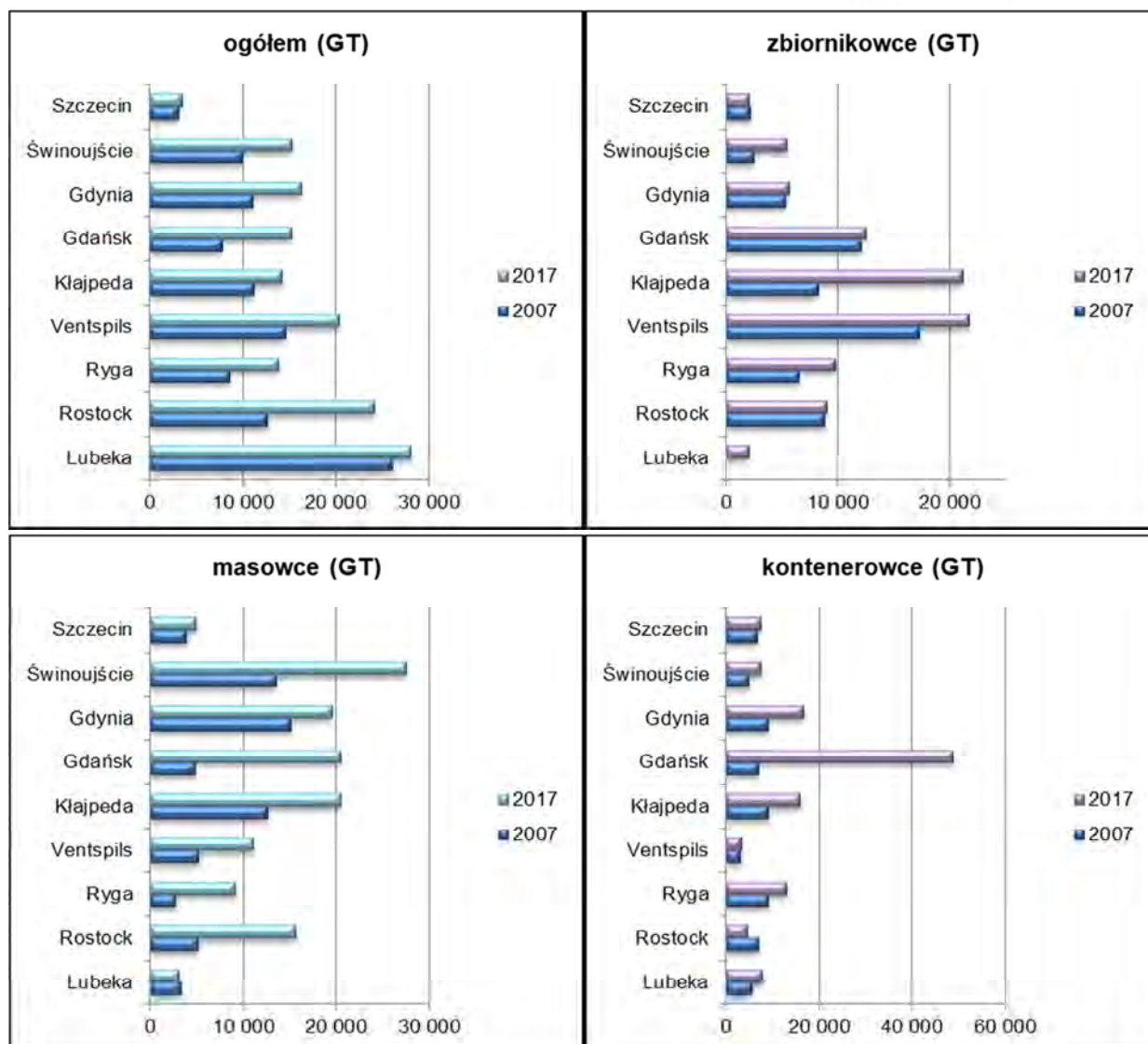


Rysunek 20. Dynamika obsługi statków w badanych portach: liczba statków łącznie (oś lewa; wykres słupkowy w kolorze niebieskim), łączna pojemność statków (tys. GT; oś prawa; wykres liniowy w kolorze czerwonym)

Źródło: opracowanie MGMIŻŚ na podstawie danych Eurostat.

W odniesieniu do masowców, polskie porty morskie mają stosunkowo wysoką pozycję konkurencyjną. Statystycznie, w 2017 r. największe statki tego typu obsługiwane były w Świnoujściu. Na wzrost średniej wielkości statków wpłynęło pogłębienie toru wodnego. Dzięki tej inwestycji wzrosło dopuszczalne zanurzenie statków z 12,8 m do 13,5 m, a przez to wzrosła również maksymalna nośność statków obsługiwanych w Świnoujściu z 80 tys. do 100 tys. DWT. Przykładowo, w roku 2013 obsłużono w Świnoujściu 32 statki o nośności ponad 80 tys. DWT, z czego jedną trzecią stanowiły statki o nośności powyżej 100 tys. DWT³¹⁾. W badanym okresie, ponad 3-krotnie zwiększyła się średnia wielkość masowca obsługiwanego w Porcie Gdańsk. Pod tym względem port ten jest na drugim miejscu wśród analizowanych struktur portowych. Wynik Gdyni jest bardzo zbliżony. W przypadku gdyńskiego portu, na wzrost średniej wielkości statków wpłynęło zwiększenie głębokości kanału portowego do 13,5 m.

³¹⁾ Wykonane pogłębienie toru wodnego do 14,5 m w 2016 r. wymaga wykonania przez ZMPSiŚ S.A. kolejnych prac inwestycyjnych, pogłębienia przy nabrzeżach do głębokości 14,5 m, tak aby statki o nośności do 100 tys. DWT mogły być obsługiwane do pełnej ładowności.



Rysunek 21. Średni tonaż statków obsługiwanych w badanych portach (GT) w latach 2007 i 2017

Źródło: opracowanie MGMIŻŚ na podstawie danych Eurostat.

Znaczny, kilkukrotny przyrost średniej wielkości masowców obsługiwanych w Gdańsku jest efektem oddanego terminalu masowego do obsługi węgla i rudy w Porcie Północnym. Dzięki tej inwestycji w porcie gdańskim mogą być obsługiwane statki o zanurzeniu do ok. 15 m (Baltimaxy). Poza portami polskimi, wzrost średniej wielkości masowców zaobserwowano we wszystkich portach zagranicznych z wyjątkiem Lubeki. W przypadku Rygi wzrost ten był efektem oddania w 2009 r. tymczasowego nabrzeża do obsługi ładunków masowych, mogącego przyjąć statki typu panamax.

W porównaniu z innymi rodzajami statków, najbardziej imponujący jest wzrost średniej wielkości kontenerowców (ponad 6-krotny w badanym okresie) obsługiwanych w Gdańsku, a wynikający z uruchomienia głębokowodnego terminala DCT i zmiany funkcji z tzw. portu feederowego na tzw. hub kontenerowy. Pod tym względem port w Gdańsku ma zdecydowanie najlepszą pozycję konkurencyjną wśród portów bałtyckich. Średnie wartości, charakterystyczne dla portów zajmujących kolejne miejsca, tj. Gdyni, Kłajpedy i Rygi, są średnio 3-krotnie niższe od Gdańska.

Obsługa środków transportu zaplecza



Dynamika obsługi środków transportu zaplecza jest w pewnym stopniu miernikiem dostępności transportowej portu. Na początku lat 90-tych XX w. polskie porty obsługiwane były głównie transportem kolejowym. Transport drogowy nie przekraczał kilku procent. Wyjątkiem był port w Gdyni, dla którego udział sięgał blisko 20% (rok 1995). Wraz ze zmianami ustrojowymi i rozwojem transportu drogowego i infrastruktury drogowej w Polsce udział samochodów w obsłudze zaplecza wzrastał.

Tabela 7. Udział poszczególnych gałęzi transportu³²⁾ w obsłudze zaplecza portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście w latach 1990–2015

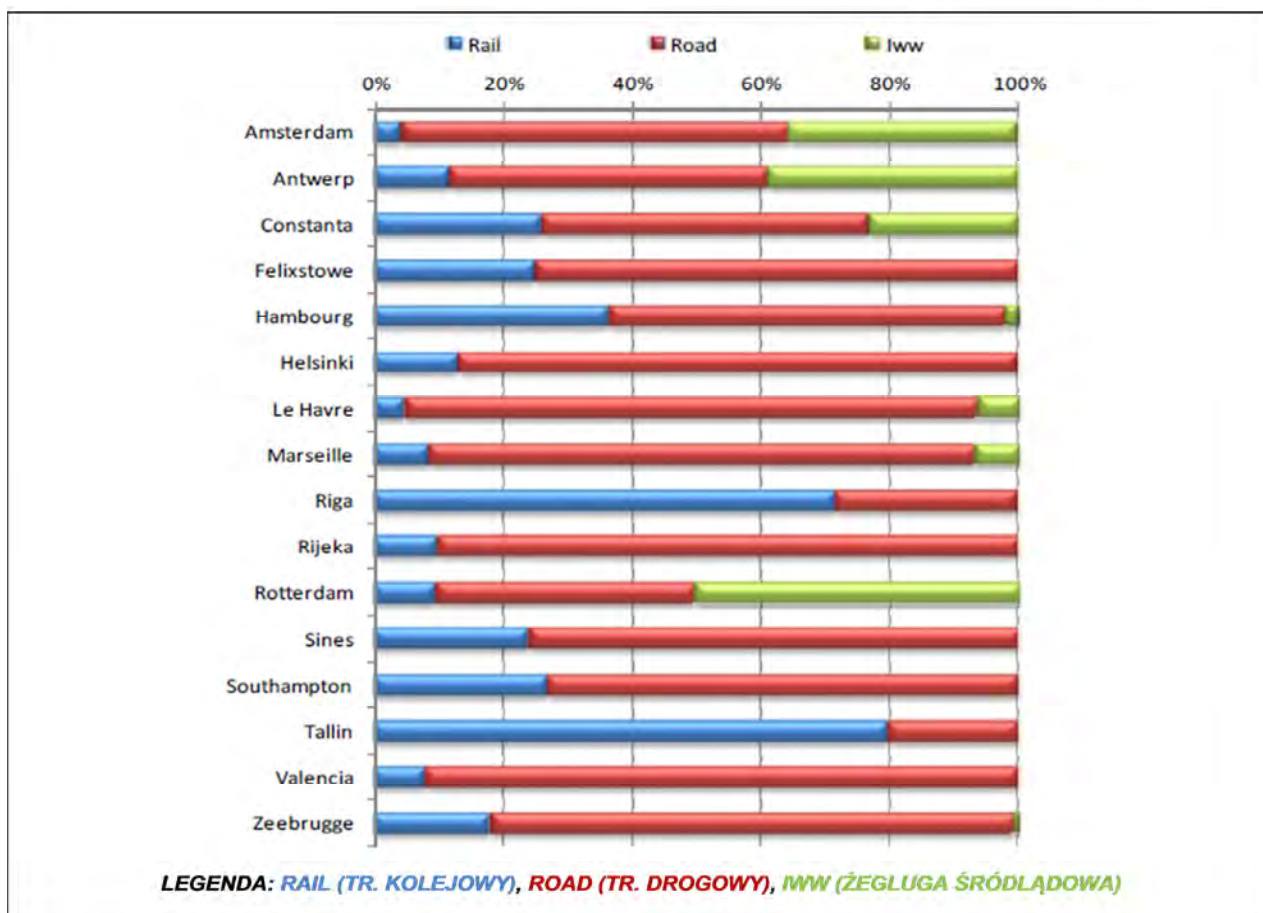
Lata	Szczecin-Świnoujście			Gdańsk			Gdynia		
	samochodowy	kolejowy	barkowy	samochodowy	kolejowy	rurociągowy	samochodowy	kolejowy	rurociągowy
	udział w %								
1990	0,9	85,9	13,2	4,6	76,4	19,0	bd.	bd.	0,1
1995	2,0	89,1	8,9	5,5	54,6	34,5	19,1	80,2	0,1
2000	3,1	90,7	6,2	20,0	55,8	24,2	50,0	48,8	1,2
2005	23,0	67,0	10,0	14,2	40,8	45,0	75,0	19,0	7,0
2010	42,3	52,4	5,3	19,8	20,5	59,6	71,0	23,0	6,0
2015	61,1	34,2	4,7	24,0	28,0	48,0	71,2	27,0	1,8

Źródło: opracowanie MGMIŻS na podstawie materiałów ZMP Szczecin i Świnoujście S.A., ZMP Gdańsk S.A., ZMP Gdynia S.A., *Transport*, pod red. W. Rydzkowskiego i K. Wojewódzkiej-Król, PWN, Warszawa 1997, s. 199 oraz J. Burniewicz, *Spójny i innowacyjny system transportowy Pomorza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011, s. 53.

Pomijając transport rurociągowy, którego udział jest wprost proporcjonalny do masy przeładowanej w portach ropy naftowej i jej produktów, udział transportu drogowego sięga obecnie ok. 60% w portach Szczecina i Świnoujścia, ok. 25% w Gdańsku i ok. 70% w Gdyni. Mimo że jest duży, nie odbiega znacznie od innych portów europejskich. Powyżej 70% udziału transportu drogowego w obsłudze zaplecza mają m.in. takie porty europejskie jak: Felixstowe, Helsinki, Le Havre, Marsylia, Sines, Walencja, Zeebrugge, Rijeka. W przypadku portów Ventspils i Ryga główną rolę odgrywa jednak transport kolejowy (jego udział przekracza 70%).

Niepokojącym zjawiskiem jest malejący udział transportu śródlądowego w zespole portowym Szczecin-Świnoujście. Jest on trzykrotnie mniejszy niż w roku 1990 i od kilku lat nie przekracza 5%. Jest to efekt pogarszających się warunków nawigacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Zjawisko, o którym mowa wyżej, zwraca uwagę na konieczność podjęcia i skoordynowania działań mających na celu poprawę dostępu do portów od strony lądu za pośrednictwem dróg wodnych śródlądowych.

³²⁾ Bez morskiego transportu dowozowo-odwozowego kontenerów.

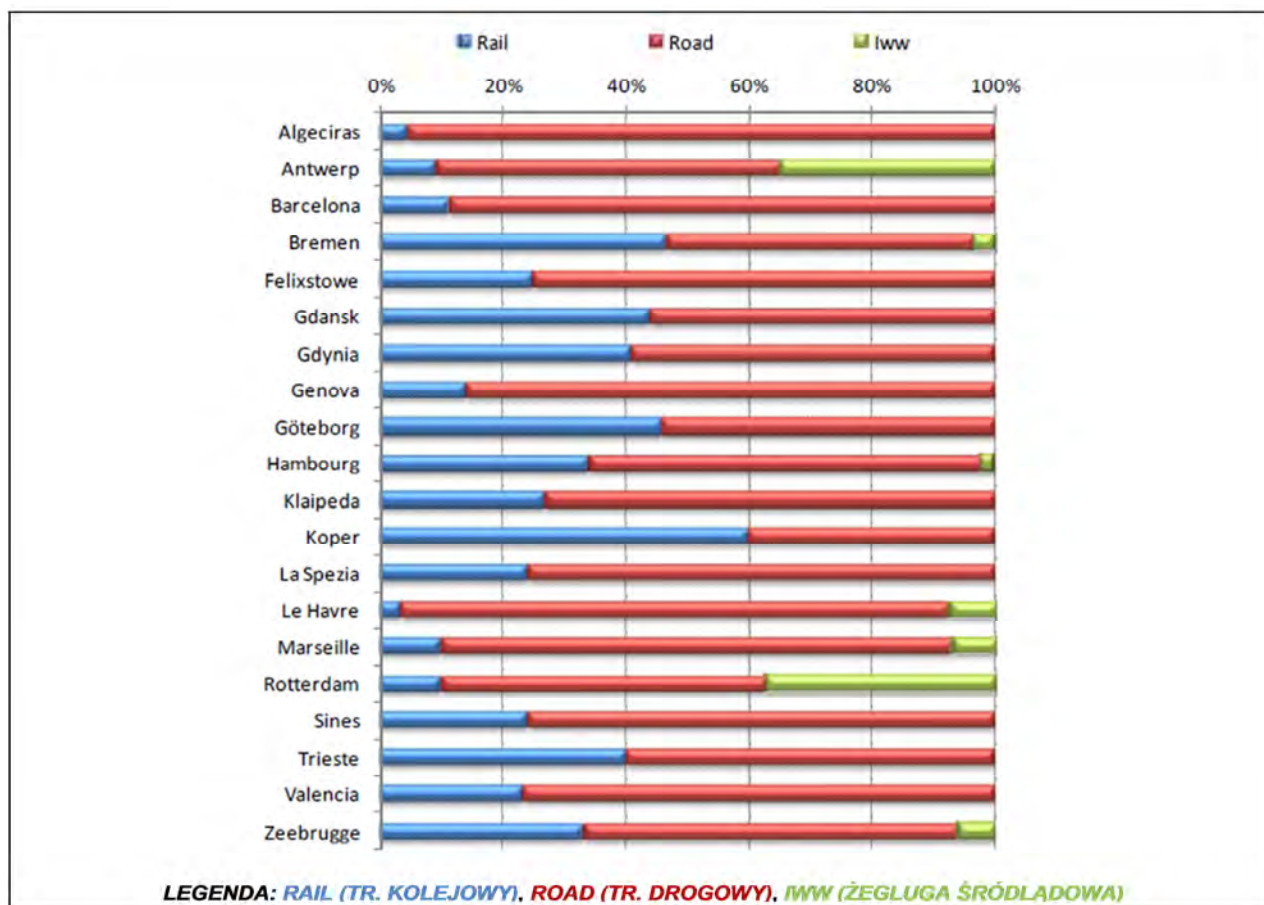


Rysunek 22. Udział poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze zaplecza wybranych portów europejskich w 2013 r.

Źródło: *Modal share of freight transport to and from EU ports*, Directorate-General for Internal Policies, Policy Department, Structural and cohesion policies, European Parliament, 2015.

Największy udział żeglugi śródlądowej w obsłudze transportu zaplecza jest w portach leżących w ujściu rzek o bardzo dobrych parametrach nawigacyjnych. W przypadku portu w Rotterdamie udział żeglugi śródlądowej w transporcie zaplecza sięga 50%, w Antwerpii i Amsterdamie przekracza 30%, a w Konstancy – 20%. Mniejsze znaczenie ma żegluga śródlądowa w obsłudze transportu zaplecza w portach Le Havre, Marsylii czy Hamburga.

O rozwoju przewozów intermodalnych w portach morskich świadczy udział kolei i żeglugi śródlądowej w obsłudze zaplecza terminali kontenerowych. Pod względem przewozów intermodalnych pozycja polskich terminali kontenerowych zlokalizowanych w portach Gdyni i Gdańska jest wysoka. Udział transportu drogowego w obsłudze kontenerów sięga 60% i jest mniejszy niż w takich portach europejskich, jak: Barcelona, Algeciras, Felixstowe, Genua, Kłajpeda, La Spezia, Le Havre, Marsylia czy Walencja.



Rysunek 23. Udział poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze zaplecza wybranych portów europejskich w 2013 r. (kontenery)

Źródło: *Modal share of freight transport to and from EU ports*, Directorate-General for Internal Policies, Policy Department, Structural and cohesion policies, European Parliament, 2015.

Konkurencyjność polskich portów morskich względem pozostałych portów europejskich

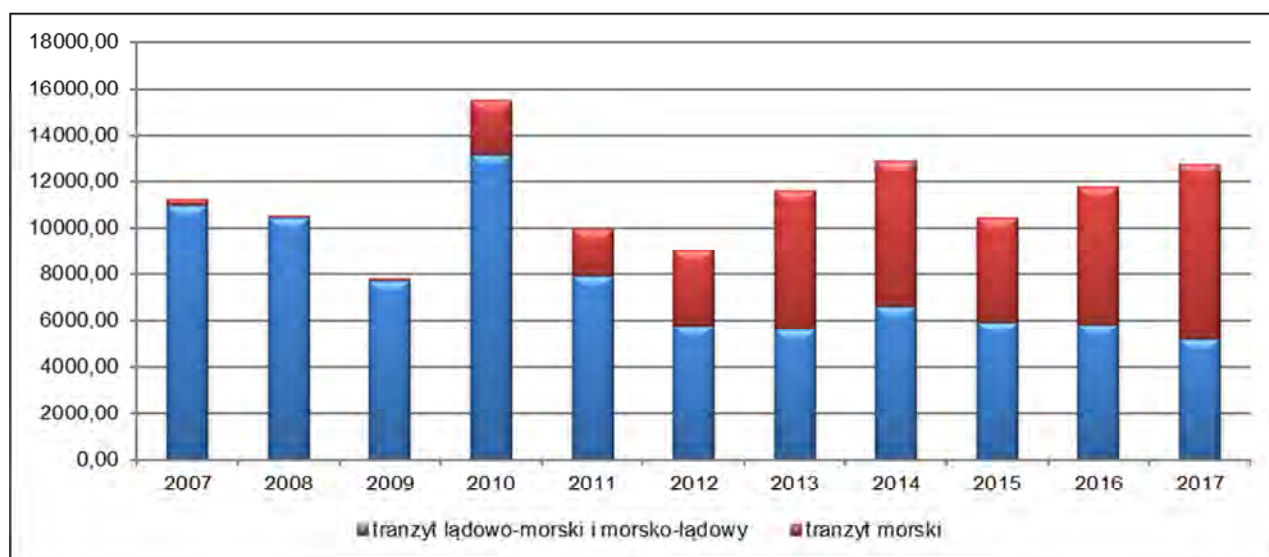
Przedstawiona do tej pory analiza ukazywała w głównej mierze konkurencyjność polskich portów morskich względem portów południowego i wschodniego Bałtyku. Jest to najbardziej uzasadnione, ponieważ porty te obsługują to samo zaplecze gospodarcze. Działania portów w zakresie poprawy parametrów portu, dostępności transportowej, oferty usługowej portu czy połączeń z przedpoliem bądź zapleczem nie są w stanie całkowicie zmienić pozycji portu wynikającej z jego położenia geograficznego. Niemniej jednak są one w stanie zrekompensować pewne niedostatki i tym samym ogólnie wpłynąć na potencjał i pozycję konkurencyjną portu.

W szerszym ujęciu jednak konkurencyjność polskich portów morskich można rozpatrywać jako konkurencyjność pomiędzy portami bałtyckimi i Morza Północnego lub też pomiędzy portami Północnej i Południowej Europy.

W pierwszym ujęciu polskie porty morskie mają znacznie niższą pozycję konkurencyjną ze względu na słabszą dostępność nawigacyjną i niższy potencjał gospodarczy zaplecza. Od początku rozwoju konteneryzacji ładunki polskiego handlu zagranicznego obsługiwane są w portach

zachodnioeuropejskich, takich jak: Rotterdam, Antwerpia, Hamburg czy Bremerhaven. W tym przypadku jednak działania podejmowane przez podmioty zarządzające portami morskimi (m.in. budowa głębokowodnych terminali kontenerowych), a także administrację morską (m.in. poprawa dostępności nawigacyjnej do istniejących terminali umożliwiające obsługę kontenerowców oceanicznych) i zarządców infrastruktury (m.in. budowa autostrad, modernizacja linii kolejowych) przyczyniają się do stopniowego odzyskiwania ładunków obsługiwanych do tej pory przez porty Morza Północnego.

W drugim ujęciu polskie porty morskie mają dość słabą pozycję konkurencyjną, o czym świadczy wolumen obsługiwanych ładunków tranzytowych. W 2016 r. ładunki tranzytowe stanowiły ok. 16% przeładunków realizowanych w polskich portach morskich (blisko 12,0 mln ton), z czego połowę (ok. 5,9 mln ton) stanowił tranzyt morski kontenerów, realizowany głównie w gdańskim terminalu DCT.



Rysunek 24. Ładunki tranzytowe w polskich portach morskich w latach 2007–2017

Źródło: GUS.

W polskich portach morskich obsługiwane są przede wszystkim ładunki tranzytu niemieckiego, czeskiego i słowackiego. W transzycie niemieckim znaczną część stanowi ropa naftowa przeładowywana w porcie gdańskim (przez port w Gdańsku realizowane są dostawy do rafinerii niemieckich w Leunie i Schwedt). Tranzyt czeski i słowacki to przede wszystkim ładunki masowe: węgiel i ruda, realizowane głównie w Porcie Świnoujście. W ostatnich latach w mniejszych ilościach obsługiwane były także ładunki m.in. węgierskie, austriackie i ukraińskie.

Szansę na pozyskanie ładunków z tzw. zaplecza spornego osłabia kilka czynników zewnętrznych. Jednym z nich jest asymetria we wprowadzaniu ograniczeń związanych z emisją dwutlenku siarki przez statki morskie³³⁾. Od stycznia 2015 r. na obszarze SECA (Sulphur Emission Control Area), obejmującym w obrębie Europy basen Morza Bałtyckiego, Północnego i Kanał La Manche, dopuszczalna zawartość

³³⁾ Załącznik VI konwencji MARPOL 73/78 zatwierdzony w 2008 przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) i Międzynarodową Organizację Morską (IMO) został implementowany na mocy dyrektywy do przepisów Unii Europejskiej. Por.: dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniająca dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, str. 1).



siarki w paliwie żeglugowym nie może przekraczać 0,1%, natomiast na obszarze poza SECA (obejmującym m.in. basen Morza Śródziemnego i Czarnego) – 3,5%³⁴⁾. Ma to istotny wpływ na koszty uprawiania żeglugi w omawianych akwenach, ponieważ paliwo niskosiarkowe jest o około 50% droższe od paliwa ciężkiego.

Drugim czynnikiem jest położenie polskich portów morskich w basenie Morza Bałtyckiego, które sprawia, że porty te są oddalone od głównych szlaków przewozowych (główne ciągi handlowe przechodzące przez Bałtyk głównie związane są z relacjami europejskimi). Międzykontynentalne łańcuchy transportowe obsługiwane w polskich portach morskich to przede wszystkim ładunki polskiego handlu zagranicznego. Mając na uwadze powyższe czynniki, można sądzić, że pozyskanie ładunków tranzytowych z tzw. zaplecza spornego stanowić będzie wyzwanie, ponieważ łańcuchy transportowe przechodzące przez porty Morza Śródziemnego lub Czarnego są krótsze. Przykładem mogą być ładunki skonteneryzowane węgierskiego handlu zagranicznego pochodzące z Azji. Obsługiwane są przede wszystkim w portach południowej Europy: słoweńskim Koprze, włoskim Trieście nad Adriatykiem czy rumuńskiej Konstancy nad Morzem Czarnym³⁵⁾. Podobna sytuacja jest z ukraińskim zbożem. Ukraina eksportuje rocznie ok. 40 mln ton zboża. W związku z tym, że znaczną część wysyła do krajów afrykańskich (Egiptu i Tunezji), naturalnymi portami do tej obsługi są porty w Odessie i Czarnomorsku³⁶⁾.

Pomimo trudnych uwarunkowań, pozyskanie tzw. spornych ładunków jest jednak możliwe. Pozytywnym zjawiskiem jest to, że dzięki czynionym inwestycjom (m.in. w zakresie infrastruktury portowej i dostępowej) wzrasta atrakcyjność polskich portów morskich w całym regionie Europy Środkowo-Wschodniej, która jest obecnie najszybciej rozwijającą się częścią Starego Kontynentu. Na podkreślenie zasługuje również fakt, że swoista peryferyjność Morza Bałtyckiego stopniowo jest niwelowana. Dzieje się tak m.in. za sprawą decyzji wiodących na świecie armatorów o ustanawianiu i utrzymywaniu stałych, bezpośrednich połączeń żeglugowych (wykonywanych największymi na świecie jednostkami pływającymi) pomiędzy portami bałtyckimi (np. Gdańsk) a tymi zlokalizowanymi w innych częściach świata (np. porty azjatyckie). Powyższe zjawisko wiązać należy m.in. z bardzo dobrą kondycją gospodarek państw Europy Środkowo-Wschodniej. Wyżej zarysowane zjawiska stanowią pozytywne bodźce rozwojowe dla polskich portów.

2.2. Pozostałe porty i przystanie morskie

2.2.1. Analiza zasobów terenowych, portowej infrastruktury technicznej oraz realizowanych funkcji gospodarczych

W Polsce funkcjonuje 28 portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla polskiej gospodarki narodowej, w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich. Podstawowe informacje dotyczące tej grupy portów morskich przedstawia tabela 8. Porty te są bardzo zróżnicowane, m.in. pod względem infrastruktury portowej, powierzchni, a także pełnionych funkcji i formy zarządzania. Przykładowo, w grupie portów niemających podstawowego znaczenia dla polskiej gospodarki narodowej znajdują się m.in. porty w Darłowie, Elblągu, Kołobrzegu, Policach, Stepnicy,

³⁴⁾ Od 2020 r. dopuszczalna zawartość siarki w paliwie na akwenach poza SECA wynosić będzie 0,5%.

³⁵⁾ Zob.: <http://www.mkik.hu/en/magyar-kereskedelmi-es-iparkamara/infrastructure-and-transport-2631>

³⁶⁾ Zob.: <http://interfax.com.ua/news/economic/356566.html>



Ustce i Władysławowie (w których realizowana jest funkcja przeładunkowo-składowa i które są dobrze rozwinięte pod względem infrastrukturalnym), jak również porty zlokalizowane m.in. w Sierosławiu i Wapnicy (w których realizowana jest funkcja żeglarska i które mają bardzo słabo rozwiniętą infrastrukturę). Część portów wyróżnia także to, że powołane zostały dla nich podmioty zarządzające, zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich.

W celu uwidocznienia różnic pomiędzy poszczególnymi portami niemającymi podstawowego znaczenia dla polskiej gospodarki narodowej, wskazane jest wyodrębnienie portów regionalnych i lokalnych. Do pierwszej grupy zalicza się takie porty, jak: Darłowo, Elbląg, Hel, Kołobrzeg, Łeba, Police, Stepnica, Ustka i Władysławowo. Natomiast pozostałe porty uznaje się za te lokalne. Porty regionalne charakteryzuje ponadlokalny (wykraczający poza gminę) zasięg oddziaływania, a także znaczny potencjał gospodarczy. Czynniki te warunkują regionalny status niektórych struktur portowych.

Oprócz portów morskich na polskim odcinku wybrzeża morskiego oraz nad zalewami funkcjonuje 50 przystani morskich (w większości są to struktury o powierzchni zbliżonej do 1 ha, nieposiadające typowej infrastruktury portowej).

Powierzchnie lądowe poszczególnych portów niemających podstawowego znaczenia dla polskiej gospodarki (terytorium portowe) należą do gmin portowych, Skarbu Państwa i osób prywatnych. Najczęściej występuje kombinacja własności państwowej i komunalnej. Można w tej kwestii wyróżnić:

- porty posiadające tereny w pełni skomunalizowane (np. Dziwnów, Mrzeżyno, Przytór, Sierosław, Stepnica, Wapnica);
- porty posiadające wyłącznie grunty należące do Skarbu Państwa (np. Dźwirzyno, Rowy);
- porty posiadające grunty komunalne (np. Darłowo, Elbląg, Hel, Frombork, Jastarnia, Kamień Pomorski, Kąty Rybackie, Kołobrzeg, Krynica Morska, Nowe Warpno, Police, Puck, Tolkmicko, Trzebież, Ustka, Władysławowo, Wolin).

W portach grupy trzeciej występują również grunty Skarbu Państwa i grunty należące do osób prywatnych. W przypadku portów posiadających w pełni skomunalizowane tereny, w części z nich powołano podmioty zarządzające portami, a w części zarządzanie portem realizowane jest w ramach struktury gminy. Komunalne zarządy portów morskich powstały również w części portów, w których występuje mieszana forma własności (przykład ZPM Kołobrzeg).

Większość z funkcjonujących na polskim wybrzeżu przystani morskich znajduje się w gestii Skarbu Państwa. Podobnie jak ma to miejsce w przypadku analizowanych portów, niektóre przystanie posiadają częściowo (np. Piaski, Rewa II, Jastarnia III, Suchacz) lub całkowicie (np. Rewal, Niechorze) skomunalizowane tereny. Nieliczne tereny wybranych przystani należą do osób prywatnych (np. Rewa I, Międzyzdroje).

Analizę funkcji gospodarczych polskich portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej należy poprzedzić uwagą, iż część z tych portów (m.in. Police, Kołobrzeg, Darłowo, Elbląg, Stepnica czy Ustka, gdzie aktualnie poprawiane są warunki do obrotu cargo) rozwinęła funkcję charakterystyczną dla dużych portów handlowych, tj. funkcję transportową (przeładunkowo-składową). W Policach jest to jedyna, obok przemysłowej, funkcja gospodarcza portu. W przypadku Kołobrzegu, Darłowa i Elbląga funkcja ta realizowana jest wraz z innymi funkcjami charakterystycznymi



dla portów lokalnych i regionalnych. Dużym potencjałem gospodarczym, ze względu na rozwijającą się funkcję przemysłową i bliskość Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Podstrefa Goleniów), charakteryzuje się stepnicki port morski, co niejako predestynuje go do posiadania statusu regionalnego. Analizowane porty realizują obok funkcji obsługi rybołówstwa również funkcje związane z obsługą żeglarstwa oraz żeglugi pasażerskiej (np. w Elblągu funkcjonuje terminal pasażerski). Nieliczne porty rozwinęły także funkcję przemysłową (przykłady Polic, Władysławowa, Darłowa, Mrzeżyna i Kołobrzegu) czy handlową, związaną z tworzeniem możliwości zaopatrywania w paliwo jednostek pływających (przykłady Pucka, Dziwnowa, Stepnicy, Władysławowa). Przystanie morskie to w większości struktury jednofunkcyjne obsługujące rybołówstwo. Występują jednak także mariny obsługujące ruch turystyczny, żeglarski³⁷⁾.

Wszystkie porty morskie niemające podstawowego znaczenia dla polskiej gospodarki narodowej, zarówno te o charakterze regionalnymi, jak i lokalnym, stanowią ważne bieguny zrównoważonego rozwoju obszarów nadmorskich – za sprawą możliwości, które stwarzają wielu różnym interesariuszom. Wśród nich znajdują się m.in. przedsiębiorcy, rybacy oraz turyści, którzy korzystają z wielu pełnionych przez nie funkcji (m.in. przeładunkowo-składowej, przemysłowej, rybackiej i turystycznej). Porty te to m.in. znaczące ogniwa w procesach wymiany handlowej, ośrodki produkcji przemysłowej i usług, a także miejsca pracy dla wielu ludzi.

Podkreślić należy, że w odróżnieniu od portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Szczecin, Świnoujście, Gdynia oraz Gdańsk), którymi zarządzają spółki prawa handlowego, z ustawowo zagwarantowanym dominującym udziałem Skarbu Państwa, reprezentowanego przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, portami regionalnymi i lokalnymi zarządzają podmioty zarządzające powołane przez gminy lub w ogóle brak jest w nich podmiotów zarządzających.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, do zadań podmiotu zarządzającego należy m.in. zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową, prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu, budowa, rozbudowa, utrzymywanie i modernizacja infrastruktury portowej, a także pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu.

W przypadku niepowołania podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską część zadań i uprawnień podmiotu zarządzającego, m.in. prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu oraz pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby jego rozwoju, wykonuje bezpośrednio gmina.

Mając na uwadze powyższe różnice w zakresie kompetencji Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej względem portów niemających – w rozumieniu ustawy o portach i przystaniach morskich – podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystani morskich, opracowany zostanie – w ścisłej współpracy z komunalnymi podmiotami zarządzającymi portami oraz samorządami – odrębny dokument poświęcony problematyce ich rozwoju, uwzględniający specyficzne uwarunkowania ich funkcjonowania.

³⁷⁾ W Międzyzdrojach obsługiwana jest również żegluga pasażerska, w Suchaczu jachty żaglowe.



Tabela 8. Porty morskie niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej

Porty	Podmiot zarządzający	Powierzchnia ogółem (w ha)	Nabrzeża		Pełnione funkcje gospodarcze				
			Łączna długość nabrzeży (m)	Głębokość przy nabrzeżach (m)	Przeladunkowo-składowa	Żegluga pasażerska	Obsługa rybołówstwa	Żeglartstwo	Inne
Darłowo	ZMP Darłowo	168,49	4949	4,0–5,0	X	X	X	X	X ^{b,c,e,f}
Dziwnów	ZPM Dziwnów	65,57	1 908	0,5–4,5	-	X	X	X	X ^c
Dźwirzyno	Brak	6,58	1133	1,5–2,0	-	-	X	-	-
Elbląg	ZPM Elbląg	470	3686	2,5	X	X	X	X	X ^d
Frombork	Brak	14,05	409,30	2,0	-	X	X	X	-
Hel	ZPM Hel Koga	16,24	1934	4,0–8,0	-	X	X	X	X ^e
Jastarnia	Brak	26,96	968,45	4,0	-	X	X	X	-
Kamień Pomorski	Marina Kamień Pomorski Sp. z o.o.	6,71	1 065	0,5–3,0	-	X	X	X	-
Kąty Rybackie	Brak	3,98	370,00	1,5–2,0	-	-	X	X	-
Kołobrzeg	ZPM Kołobrzeg	58,52	5187	5,2	X	X	X	X	X ^{b,c,d,e,f,g}
Krynica Morska	Brak	11,69	543,40	2,0	-	X	X	X	-
Lubin	Brak	1,18	486,5	1,6–3,1	-	-	X	X	-
Łeba	Brak	23,43	3248	3,5–4,0	-	X	X	X	X ^c
Mrzeżyno	ZPM Mrzeżyno	11,51	1 236	3,5	-	X	X	X	X ^d
Nowa Pasłęka	Brak	6,27	290,00	1,0	-	-	X	X	-
Nowe Warpno	Brak	10,19	594,5	1,5–3,0	-	X	X	X	-
Police	ZMP Police	1175,02	1 492	4,5–10,5	X	-	-	-	X ^b
Przytór	Brak	1,15	63,3	bd.	-	-	X	X	-
Puck	Gmina Miasto Puck (MOKSiR Puck)	6,34	181	2,5–3,5	-	-	X	X	X ^c
Rowy	Brak	6,31	1392	1,5–2,0	-	-	X	-	-



Porty	Podmiot zarządzający	Powierzchnia ogółem (w ha)	Nabrzeża		Pełnione funkcje gospodarcze			
			Łączna długość nabrzeży (m)	Głębokość przy nabrzeżach (m)	Przeladunkowo-składowa	Żegluga pasażerska	Obsługa rybołówstwa	Inne
Sierosław	Brak	0,82	134	1,0	-	-	-	-
Stepnica	Brak	5,72	535,80	2,0–4,5	x	x	x	x ^c
Tolkicko	Brak	21,15	469,30	3,0	-	x	x	x ^{d, g}
Trzebież	Brak	25,85	1517	0,5–4,5	-	x	x	x ^c
Ustka	ZPM w Ustce	29,31	3162	4,5–5,5	x	x	x	-
Wapnica	Marina Międzyzdroje-Wapnica Sp. z o.o.	2,31	352,5	bd.	-	-	-	-
Władysławowo	Szkuner Sp. z o.o.	58,51	2006,00	4,0–6,0	x	x	x	x ^{f, c}
Wolin	Brak	19,72	507	0,4–3,5	-	x	x	-

^a w przypadku niepowołania podmiotu zarządzającego portem zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego wykonuje odpowiednio dyrektor właściwego urzędu morskowego i gmina – zgodnie z art. 25 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich; ^b Funkcją przemysłową; ^c Funkcja handlowa (zaopatrywanie w paliwo jednostek pływających); ^d Funkcja przemysłowa (stoczniowa); ^e Funkcja przemysłowa (przetwórstwo rybne); ^f Funkcja przemysłowa (stocznia, przetwórstwo rybne); ^g Funkcja przemysłowa (przetwórstwo owocowo-warzywne); ^h – 100% udziałów spółki w posiadaniu powiatu puckiego.

Źródło: opracowanie MGMIŻS.

2.2.2. Analiza SWOT

Syntetyczne ujęcie analizy mocnych i słabych stron portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz stojących przed nimi szans i zagrożeń prezentuje tabela 9.

Jednym z najważniejszych atutów większości portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla polskiej gospodarki jest ich wielofunkcyjność oraz możliwości rozwoju kolejnych form aktywności portowej, w oparciu o istniejące zasoby terenowe oraz modernizowaną i rozbudowywaną infrastrukturę portową.

Słabość analizowanych portów w aspekcie funkcjonalnym wynika przede wszystkim z sezonowości części funkcji gospodarczych oraz braku rozwoju funkcji komplementarnych do głównych funkcji portowych.

Główne zagrożenia związane z dalszym rozwojem struktur portowych o charakterze lokalnym i regionalnym to, obok słabości gospodarczej bezpośredniego zaplecza tych portów (poza portem Police), brak sprecyzowanych planów części samorządów lokalnych na wykorzystanie portów jako biegunów wzrostu dla najbliższego otoczenia, a także ograniczone środki jakie gminy portowe mogą lokować w rozwój infrastruktury.

Rozwojowi znacząco zużytej w wielu portach infrastruktury nie sprzyja także wysoki koszt realizacji inwestycji infrastrukturalnych, złożona struktura własnościowa terenów portowych oraz jedynie częściowo przeprowadzony proces zaangażowania się gmin w zarządzanie portami (powołanie podmiotów zarządzających portami jedynie przez niektóre z gmin).

Tabela 9. Mocne i słabe strony portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz ich szanse i zagrożenia

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
1. Realizacja różnorodnych funkcji gospodarczych – od obsługi rybołówstwa po obsługę żeglarstwa i żeglugi pasażerskiej, a w części portów również przeładunków, funkcji handlowej i/lub przemysłowej. 2. Rezerwy terenowe pozwalające na rozwój portowych funkcji gospodarczych. 3. Sukcesywnie modernizowana i rozbudowywana infrastruktura portowa. 4. Zaangażowanie się części gmin portowych w zarządzanie portami. 5. Atrakcyjne położenie portów na całej długości polskiego wybrzeża. 6. Funkcjonowanie morskich przejść granicznych w części portów.	1. Sezonowy charakter części funkcji portowych. Niewystarczająco rozwinięte funkcje komplementarne w stosunku do głównych funkcji portowych, np. dla potrzeb żeglarstwa. 2. Wysoki stopień zużycia oraz niedostosowania do potrzeb rynkowych infrastruktury w granicach większości portów. 3. Problemy z utrzymaniem odpowiednich głębokości na wejściach do portów oraz kanałach portowych. 4. Wysokie koszty inwestycji infrastrukturalnych w stosunku do wpływów podmiotów zarządzających z opłat portowych. 5. Złożona struktura własnościowa terenów portowych. 6. Jedynie fragmentaryczna komunalizacja terenów części portów lub pełna komunalizacja niezakończona powołaniem podmiotu zarządzającego portem. 7. Brak swobodnego dostępu drogą wodną od strony Zatoki Gdańskiej do portów Zalewu Wiślanego (m.in. Elbląga, Fromborka, Tolkmicka). 8. Słabe skomunikowanie portów z zapleczem. 9. Brak pełnej, kompleksowej informacji dotyczącej oferty turystycznej regionów i portów. 10. Słabość kapitałowa zarządów portów i ich niewielka skala działalności.

SZANSE	ZAGROŻENIA
1. Rozwój ruchu turystycznego oraz żeglugi pasażerskiej i żeglarstwa w następstwie wzrostu stopy życiowej w Polsce oraz poprawy stanu infrastruktury portowej. 2. Powstanie warunków dla rozwoju pozostałych funkcji portowych (np. funkcji serwisowo-ratowniczych dla konstrukcji typu off-shore). 3. Możliwość korzystania ze środków europejskich na rozbudowę infrastruktury portowej oraz dostępu do portów od strony morza i lądu. 4. Rozwój inicjatyw klastrowych. 5. Wyraźne ujęcie ważniejszych kierunków rozwoju portów w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz planach zagospodarowania przestrzennego i strategiach rozwoju poszczególnych gmin portowych. 6. Powiązanie inwestycji w infrastrukturę drogową oraz bazę turystyczną gmin portowych z rozwojem portów. 7. Uniezależnienie rozwoju portów Zalewu Wiślanego od możliwości korzystania z żeglugi przez Cieśninę Pilawską – wskutek realizacji inwestycji pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. 8. Realizacja inwestycji przez administrację morską w zakresie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza (m.in. przebudowa wejść do portów). 9. Wykorzystanie istniejącego potencjału rozwojowego portów. 10. Wzrost spożycia ryb, jako ważnego składnika zdrowego żywienia. 11. Rozwój organizacji rynku rybnego. 12. Aktywna działalność promocyjna samorządów uwzględniająca porty. 13. Rozwój wędkarstwa morskiego jako atrakcji turystycznej. 14. Pozyskiwanie kruszyw w obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej i rozwój gospodarczy z tym związany. 15. Zasoby terenowe, o które można poszerzyć granice niektórych portów umożliwiające ich dalszy rozwój. 16. Zwiększenie zaangażowania jednostek samorządu terytorialnego na poziomie gmin i regionów we wsparciu zarządzania portami morskimi. 17. Włączenie kolejnych regionalnych portów morskich do sieci TEN-T. 18. Zwiększenie dostępności portów do sieci TEN-T i jej rozwój w Europie Środkowo-Wschodniej. 19. Rozbudowa zaplecza logistyczno-magazynowego w portach w ramach tzw. „Platformy żywnościowej”.	1. Słabo rozwinięte najbliższe zaplecze gospodarcze portów (głównie tereny rolnicze, niski poziom rozwoju działalności przemysłowej, logistycznej). 2. Brak sprecyzowanych planów części samorządów portowych na wykorzystanie portów jako ważnych biegunów zrównoważonego rozwoju ośrodków portowych. 3. Słabość kapitałowa gmin portowych i podmiotów zarządzających portami. 4. Zbyt wolne tempo poprawy parametrów infrastruktury dostępu do portów od strony lądu i wody³⁸⁾. 5. Niewystarczające środki finansowe na rzecz zapewnienia właściwych głębokości na torach podejściowych i torach wodnych w portach. 6. Ewentualny spadek liczby turystów odwiedzających porty. 7. Niedoceniające znaczenia portów dla obszarów regionalnych i lokalnych przez samorządy i miejscowych inwestorów. 8. Brak infrastruktury umożliwiającej swobodny dostęp do portów Zalewu Wiślanego z pominięciem wód terytorialnych Federacji Rosyjskiej. 9. Ograniczenia połowowe i likwidacja małych jednostek rybackich. 10. Niszczenie infrastruktury portowej powodowane zjawiskami ekstremalnymi.

Źródło: opracowanie MGMIŻS.

Szansą analizowanych portów jest rozwój zarówno dotychczas realizowanych funkcji gospodarczych, jak i nowych aktywności związanych m.in. z obsługą działalności poszukiwawczej i wydobywczej w polskiej strefie ekonomicznej oraz budową i eksploatacją farm wiatrowych. Kluczową kwestią dla wspomnianego

³⁸⁾ Należy zauważyć, że inwestycje w portach zwiększyły parametry infrastruktury wewnątrz portów; kolejnym krokiem powinno być zwiększenie poprawy infrastruktury dostępu od strony wody; w obecnej sytuacji niektóre porty nie są przez to w stanie wykorzystać w pełni swojego potencjału.



rozwoju będzie zaangażowanie się gmin w zarządzanie portami oraz realne włączenie portów w politykę zrównoważonego rozwoju ośrodków portowych. Zwiększenie zaangażowania jednostek samorządu terytorialnego we wsparcie zarządzania portami morskimi jawi się jako warunek konieczny do ich prawidłowego funkcjonowania i rozwoju. Wśród wspólnych zadań możliwych do realizacji znajdują się m.in.:

- optymalizacja wykorzystania terenów portowych oraz pozyskanie nowych inwestorów;
- wspieranie inwestycyjne i lobbingsowe rozwoju infrastruktury transportowej na zapleczu portów;
- kształtowanie polityki uwzględniającej rolę portów w krajowym i regionalnym systemie społeczno-gospodarczym;
- intensyfikowanie współpracy pomiędzy portami a ośrodkami edukacyjnymi i naukowo-badawczymi;
- kreowanie spójnej sektorowej polityki na poziomie regionu.

Powyższe obszary współpracy dotyczą także portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, niemniej jednak zwiększone zaangażowanie ze strony samorządu nabiera szczególnej wartości w przypadku portów regionalnych i lokalnych oraz przystani morskich.

Istotnie ograniczona dostępność komunikacyjna do tej kategorii portów dodatkowo utrudnia im obsługiwanie ładunków pochodzących z zaplecza. Niezadowalający stan dróg łączących tego typu porty morskie, a także nikłe możliwości wykorzystania transportu kolejowego w ich przypadku skutkują uciążliwym wydłużeniem czasu transportu.

Szans dla rozwoju tej kategorii portów należy też upatrywać w systematycznej modernizacji i przebudowie najważniejszych arterii drogowych komunikujących je z zapleczem, budowie bądź modernizacji infrastruktury kolejowej (w szczególności w odniesieniu do portów morskich w Darłowie, Elblągu, Kołobrzegu, Policach i Ustce), a także w poprawie dostępu do nich od strony morza (czego przykładem jest planowana przebudowa wejścia do portu w Ustce).

Oprócz utrzymywania i pogłębiania torów wodnych prowadzących do portów morskich, w analizowanym okresie zrealizowane zostanie przedsięwzięcie w postaci „Budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”³⁹⁾. Dzięki niemu zapewniony zostanie dla portów Zalewu Wiślanego swobodny dostęp do otwartego morza, co jest szczególnie istotne dla portu w Elblągu, do którego dostęp z Morza Bałtyckiego umożliwia jedynie znajdująca się w granicach Federacji Rosyjskiej Cieśnina Piławska.

Swobodny dostęp do portu w Elblągu od strony morza jest obecnie zależny przede wszystkim od:

³⁹⁾ Kanał żeglugowy przez Mierzę Wiślaną w sposób ścisły związany jest z portem osłownym usytuowanym w akwenie Zatoki Gdańskiej. Ścisły związek kanału żeglugowego przez mierzę występuje także od strony Zalewu Wiślanego, z torem podejściowym do rzeki Elbląg. Wymienione powyżej trzy elementy, tj. port, kanał żeglugowy przez mierzę oraz tor podejściowy do rzeki Elbląg, stanowią łącznie drogę wodną będącą przedmiotem przedsięwzięcia. Zgodnie z koncepcją realizacyjną, całkowita długość toru wodnego dla lokalizacji Nowy Świat to ok. 20,5 km, mierząc od punktu charakterystycznego P1 (~2,5 km poniżej mostu w Nowakowie) do wejścia na stanowisko postojowe przed śluzą. Zgodnie z wytycznymi, tor wodny na całym odcinku pogłębiony będzie do głębokości 5,0 m, co przy wysokich i średnich stanach wody umożliwi ruch statków miarodajnych. Zgodnie z przyjętymi założeniami parametry statku miarodajnego – morskiego to: długość 100 m (zestaw barek 180 m), szerokość 20 m, zanurzenie 4,5 m.



- parametrów głębokościowych, szerokości i wyposażenia nawigacyjnego rzeki Elbląg, toru podejściowego na Zalewie Wiślanym;
- wzajemnych relacji polsko-rosyjskich;
- lodołamania na Zalewie Wiślanym i rzece Elbląg w okresie zimowym;
- przeszkody nawigacyjnej, jaką stanowi aktualnie most w Nowakowie.

Funkcjonujący w miejscowości Nowakowo most pontonowy w okresie zagrożenia powodziowego powoduje znaczne utrudnienia komunikacyjne. Oczekiwanym rozwiązaniem infrastrukturalnym jest most wysokościowy, który w szczególności zapewni swobodny dostęp (torem wodnym) do portu Elbląg, a także usprawni komunikację drogową użytkownikom portu oraz mieszkańcom Wyspy Nowakowskiej. Podkreśla się, że nowa lokalizacja mostu wywoła potrzebę budowy nowych odcinków dróg komunikujących tereny portowe położone po obu stronach rzeki, zapewniających powiązania z układem komunikacji zewnętrznej (droga ekspresowa S7, powiązanie z miastem) oraz zapewniających obsługę Wyspy Nowakowskiej.

2.2.3. Porty regionalne szczególnie istotne dla systemu transportowego kraju

W grupie portów regionalnych za wiodące uznaje się te zlokalizowane w Darłowie, Elblągu, Kołobrzegu, Policach i Ustce. Należy postrzegać je jako ważne ogniwa systemu transportowego kraju i zabiegać o jak najszybsze zintegrowanie ich z nim za sprawą wysokiej jakości infrastruktury drogowej i kolejowej. Wskazuje się, że porty te należy rozwijać w celu włączenia ich do sieci TEN-T. Porty te mają bardzo duże ponadlokalne znaczenie dla aktywizacji społeczno-gospodarczej.

Pomimo tego, że porty regionalne, w świetle przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, nie są portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, to wiele z nich, pod pewnymi względami, im nie ustępuje, a wręcz jest w pewnych kategoriach wiodąca.

Darłowo

Położony na południowym wybrzeżu Bałtyku, Port Darłowo jest jednym z najlepiej rozwiniętych, pod względem funkcjonalnym, portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej. W porcie dokonywane są przeładunki towarów, obsługiwana jest żegluga pasażerska, rybołówstwo, żeglarstwo oraz prowadzona jest działalność w zakresie przetwórstwa rybnego. W obrocie towarowym najczęściej występują ładunki suche (niezjednostkowane), np. w postaci kruszyw i kamieni, a także produkty leśnictwa i pozyskiwania drewna.

W grupie portów środkowego wybrzeża, Port Darłowo posiada dobre warunki żeglugowe i największe w tejże grupie rezerwy terenów portowych, z dobrze rozwiniętym systemem komunikacyjnym. W obrębie portu działa stocznia, Stacja Ratownictwa Morskiego oraz jednostka lotnicza Marynarki Wojennej posiadająca śmigłowce oraz lotnisko z pasem startowym. Port jest dobrze skomunikowany z DK 6, a na jego terenie została utworzona specjalna strefa ekonomiczna (SSE). Dla portu ważne jest dalsze podejmowanie działań na rzecz ścisłej integracji portu w ramach lądowo-morskich łańcuchów transportowych.



Elbląg

Regionalnym portem morskim, który wyróżnia się na tle swoich odpowiedników, jest ten w Elblągu. Jest to największy polski port położony w rejonie Zalewu Wiślanego. W porcie rozwinięta jest funkcja przeładunkowo-składowa, charakterystyczna dla portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Port obsługuje wielu różnych przedsiębiorców w zakresie wymiany towarowej. W strukturze cargo przeważają ładunki masowe suche (niezjednostkowane), obok tzw. pozostałych ładunków drobnicowych. Godne uwagi jest to, że w porcie Elbląg obsługiwane są ładunki tranzytowe (tranzyt morsko-ładowy i łądowo-morski). Warunki funkcjonowania portu w Elblągu zdecydowanie poprawi realizacja inwestycji rządowej w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską oraz komplementarne inwestycje portowe. Dzięki niej zapewniony zostanie swobodny dostęp do portu od strony morza, co pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo państwa i zwiększy możliwości wykorzystywania elbląskiego portu na potrzeby społeczno-gospodarcze zarówno w skali regionu, jak i kraju.

W przypadku elbląskiego portu morskiego wskazuje się w przyszłości rozbudowę nowych terminali wraz z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej. Ważną inwestycją będzie budowa nowego terminala przeładunkowego na obszarze ok. 15 ha powierzchni na prawym brzegu rzeki wraz z dostępem do bocznic kolejowej. W zakresie rozwoju usług pasażerskich wraz z wykorzystaniem istniejącego połączenia kolejowego, przede wszystkim należy bezwzględnie zachować istniejącą infrastrukturę tzw. kolei nadzalewowej nr 254.

Oprócz linii kolejowej nr 254, dla portu bardzo ważne są linie 204 i 220. Należy zapewnić wysokie parametry tej infrastruktury. Ponadto, dla dalszego poprawiania dostępności Portu Elbląg, należy rozwijać drogi S5 i S7⁴⁰⁾.

Kołobrzeg

Na uwagę zasługuje to, że Port Kołobrzeg znajduje się w krajowej czołówce pod względem wielkości wyładunku ryb. Kołobrzeg cechuje dobre rozwinięcie pod względem infrastrukturalnym. Jest to jeden z największych portów wśród tych niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej. Port ma stosunkowo dużą powierzchnię, nabrzeża o znacznej długości i dobre parametry akwenów portowych.

Szczególnie istotnym zadaniem dla przyszłości transportu kolejowego w powiązaniu z Portem Kołobrzeg jest przebudowa układu torowego od stacji Kołobrzeg wraz z układem wewnętrznym Portu Handlowego. W wyniku wieloletnich zaniedbań oraz stopniowego zanikania udziału transportu kolejowego w procesach przeładunkowych na terenie kołobrzесьkiego portu, stan techniczny linii kolejowej prowadzącej do portu wymaga gruntownej modernizacji. Podkreśla się, że dla Portu Kołobrzeg ważne jest zapewnienie wysokiej jakości infrastruktury kolejowej w postaci m.in. linii nr 402 i 404, a także dróg S6 i S11.

Port ten ma znaczny potencjał, wynikający m.in. z obsługi wielotysięcznej aglomeracji kołobrzесьkiej.

Police

W przypadku Portu Police charakterystyczne jest to, że jest on zdecydowanie największy spośród wszystkich portów regionalnych i lokalnych. Wielkość rocznych obrotów ładunkowych w porcie oscyluje

⁴⁰⁾ Droga S7 i S6 jest także bardzo ważna z punktu widzenia dostępności do portów morskich o tzw. podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.



w granicach 1,7–1,8 mln ton – co stanowi ok. 70–80 % rocznych obrotów cargo właściwych dla wszystkich portów tego typu kategorii. Oprócz rozwiniętej funkcji przeładunkowo-składowej, policki port pełni także funkcję przemysłową. Nie ustępuje on portom o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej pod względem powierzchni.

Dla Portu Police ogromnego znaczenia nabiera budowa połączenia kolejowego do portu. Port wyspecjalizował się w zakresie przeładunku ładunków masowych i fakt ten wskazuje transport kolejowy jako brakującą gałąź transportu w kontekście docelowego przekształcenia portu w multimodalne centrum logistyczno-transportowe. Jest on aktualnie jedynym polskim portem o przeładunkach liczonych w mln ton, nieposiadającym dostępu do krajowej i europejskiej sieci kolejowej. Dla dalszego rozwoju tego portu bardzo ważne jest zapewnienie wysokiej jakości infrastruktury kolejowej w postaci linii 406 i 431.

Kluczowe dla rozwoju portu morskiego Police będzie pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m. Umożliwi to dalszą modernizację infrastruktury dostępowej dla portu w Policach oraz pełne wykorzystanie toru wodnego Świnoujście-Szczecin pod względem dostępności zanurzenia.

Warto zwrócić uwagę na silny związek Portu Police z żeglugą wodną śródlądową. Ładunki obsługiwane w tym porcie morskim cechują się wysoką podatnością na transport rzeczny, co podkreśla wymóg zagwarantowania dobrego dostępu do Portu Police za pośrednictwem dróg wodnych śródlądowych.

Ustka

Kolejnym portem regionalnym, który można uznać za wiodący, jest ten ustecki. Ustka zajmuje czołowe miejsce w kraju pod względem liczby jednostek rybackich (w tym kutrów), dla których ustecki port morski jest macierzysty. Port Ustka plasuje się także wysoko w zestawieniu wielkości wyładunku ryb.

W przypadku usteckiego portu morskiego, zarząd portu prowadzi działania związane z przygotowaniem koncepcji technicznej budowy bocznicy kolejowej komunikującej istniejącą infrastrukturę kolejową w Porcie Ustka z projektowanym przez Urząd Morski w Słupsku nowym falochronem zachodnim Portu Ustka. Zamierzenie inwestycyjne planowane przez Zarząd Portu Morskiego w Ustce w porozumieniu z Urzędem Miasta Ustka polega na zaprojektowaniu i budowie układu drogowo-kolejowego. Należy wskazać, że dla Portu Ustka najważniejsze są następujące składniki infrastruktury warunkującej dostęp od strony lądu: m.in. wysokiej jakości linie kolejowe 202 i 405, a także droga DK21.

Port ten ma znaczny potencjał, wynikający m.in. z obsługi wielotysięcznej aglomeracji słupskiej.

Zapewnienie dobrego dostępu od strony lądu do wyżej wymienionych portów należy traktować jako jeden z kluczowych warunków ich prawidłowego funkcjonowania i dalszego rozwoju. Z drugiej strony są to ważne ogniwa systemu transportowego kraju, dla których musi być zapewniona integracja z całą siecią transportową.



3. PROGNOZY OBROTU ŁADUNKOWEGO ORAZ RUCHU PASAŻERSKIEGO POLSKICH PORTÓW MORSKICH

3.1. Prognozy obsługi ładunków i pasażerów do 2020 roku

Prognoza przeładunku węgla i koksu

Wielkość i struktura przeładunków w portach morskich zdeterminowana jest sytuacją gospodarczą w kraju i na świecie, mającą odzwierciedlenie w strukturze handlu zagranicznego Polski oraz krajów europejskich. Przeładunki w portach zależą również od pozycji konkurencyjnej korytarzy transportowych, przechodzących przez te porty, a w przypadku paliw kopalnych – przeładunki uwarunkowane są prowadzoną polityką energetyczną państwa oraz polityką ochrony środowiska.

W Polsce w pierwszej dekadzie XXI wieku nastąpił ok. 15% wzrost zużycia krajowego węgla, przy jednocześnie malejącym jego wydobyciu utrzymującym się aż do roku 2009. Początek drugiej dekady XXI wieku charakteryzowała względna stagnacja wydobycia tego surowca. Zbyt powolne zastępowanie węgla innymi źródłami energii spowodowało konieczność importu. W ostatnich latach do Polski sprowadzano rocznie kilkanaście mln ton tego surowca.

W ciągu najbliższych 10–15 lat⁴¹⁾ popyt na węgiel będzie rósł ze względu na przewidywany dalszy wzrost popytu na energię elektryczną w Polsce oraz konkurencyjną cenę w stosunku do innych surowców energetycznych. Przewiduje się, że będzie on nadal podstawowym surowcem do produkcji energii elektrycznej.

Na przyszłe przeładunki węgla w polskich portach morskich wpływać będą następujące zjawiska:

- *poziom inwestycji w portach morskich* – zwiększenie zdolności przeładunkowych, a w szczególności zwiększenie dopuszczalnych parametrów obsługiwanych statków, wpłynie na zmniejszenie jednostkowych kosztów transportu węgla, a co za tym idzie na jego cenę finalną;
- *poziom wydobycia węgla kamiennego w Polsce* – niewielki wzrost lub stagnacja wydobycia węgla kamiennego w Polsce, przy stale rosnącym zapotrzebowaniu na energię przyczyni się do dalszego spadku eksportu węgla i wzrostu jego importu;
- *wahania kursów walut, które istotnie wpływają na zmiany kierunków dostaw surowców energetycznych do kopalń* – wraz z umacnianiem się złotego zmniejsza się eksport węgla, przy jednoczesnym wzroście importu. W ostatnich latach znaczna ilość węgla importowana była z Rosji zarówno transportem lądowym, jak i morskim oraz z Czech, Ukrainy i Kazachstanu. Ponadto pojawił się węgiel ze Stanów Zjednoczonych, Australii i Kolumbii (są to kierunki obsługiwane tylko transportem morskim);
- *lokalizacja nowych inwestycji energetycznych*;
- *wzrost udziału odnawialnych źródeł energii* (biomasy, energii wiatrowej) w produkcji energii elektrycznej w Polsce.

Uwzględniając powyższe czynniki, w prognozie do 2020 r. przyjęto przeładunki węgla na poziomie 9,76–11,92 mln ton (tabela 10).

⁴¹⁾ Izba Gospodarcza Sprzedawców Polskiego Węgla [<http://polski-wegiel.pl/rynek-wegla.html>].



Tabela 10. Przeładunki węgla i koksu w polskich portach morskich w latach 2007–2017, prognoza 2020 r. (tys. ton)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2020
wyładunek	1419,9	4784,4	3532,4	4758,2	4004,3	4257,4	4136,4	4788,6	3428,2	4162,7	6779,2	9756,00–11924,00
załadunek	4785,9	2419,7	4612,6	7075,7	3998,3	4219,1	7769,4	5043,3	4710,6	4693,6	2348,0	
Razem	6205,9	7204,1	8145,0	11833,9	8002,6	8476,4	11905,8	9831,8	8138,8	8856,3	9127,2	

Źródło: opracowanie MGMIŻŚ na podstawie danych GUS.

Wyraźnie podkreśla się, że do roku 2020 zostanie przyjęta nowa, kompleksowa ustawa o funkcjonowaniu górnictwa węgla kamiennego, która określi możliwość finansowania dodatkowych zadań w tym sektorze. Obejme ona przepisy prawa umożliwiające m.in.: opracowanie docelowego modelu funkcjonowania sektora górnictwa węgla kamiennego, ograniczenie importu węgla kamiennego, promocję polskiego węgla, w tym promocję paliw kwalifikowanych, a także przygotowanie rozwiązań, w szczególności prawnych ukierunkowanych na uruchomienie eksploatacji w nowe złoża węgla (również antracytu) zlokalizowane m.in. na Dolnym Śląsku⁴²⁾. W dłuższej perspektywie czasowej może nastąpić sytuacja zwiększenia udziału eksportu węgla w całości przeładunków tego surowca w polskich portach morskich, przy jednoczesnym zmniejszeniu całości obrotów ładunkowych w tym segmencie cargo.

Prognozy przeładunku rud i złomu

Ostatnie lata to okres dużych wahań w zakresie portowej obsługi rud i złomu. W latach 2007–2008 wolumen przeładunków tego typu nieznacznie zwiększył się, by następnie w latach 2009–2010 zmniejszyć się o ponad połowę. Lata 2011–2013 to ponowne wzrosty przeładunków rud i złomu w polskich portach morskich. Na podkreślenie zasługuje fakt, że wówczas wolumen obsługiwanych ładunków tej kategorii zwiększył się ponad dwukrotnie i osiągnął rekordowy poziom ok. 3,0 mln ton. W ostatnim czasie (2014–2016) ustabilizowały się przeładunki rud i złomu na poziomie ok. 2,2–2,4 mln ton w skali roku. Niezmiennie, zdecydowanie przeważają przeładunki w relacjach importowych. Rok 2017 był drugim najlepszym w badanym okresie, gdy w polskich portach przeładowano ponad 2,9 mln ton rud i złomu.

W przyszłości, na poziom przeładunków tego typu wpływ może mieć przede wszystkim wzrost zapotrzebowania na rudę żelaza w Polsce wynikający ze wzrostu produkcji stali w Polsce.

Uwzględniając powyższe, w prognozach do 2020 r. założono stabilizację przeładunków rudy żelaza na poziomie 2,51–3,07 mln ton.

⁴²⁾ Program dla sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce, przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 23 stycznia 2018 r. (RM-24-276-17/ID146).



Tabela 11. Przeładunki rud i złomu w polskich portach morskich w latach 2007–2017, prognoza 2020 r. (tys. ton)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2020
wyładunek	1159,0	1316,0	619,1	493,0	619,3	794,1	2848,3	2091,0	2211,1	1936,1	2695,8	2511,00– 3069,00
załadunek	87,1	239,2	232,1	194,2	293,6	244,8	188,3	284,3	190,0	268,4	284,1	
Razem	1246,1	1555,3	851,1	687,2	912,9	1038,9	3036,6	2375,4	2401,1	2204,5	2979,8	

Źródło: opracowanie MGMIŻŚ na podstawie danych GUS.

Prognozy przeładunków ropy naftowej i jej produktów

W analizowanym okresie przeładunki ropy naftowej i jej produktów zwiększyły się w polskich portach morskich o ponad 40,0%. Zdecydowaną większość tego typu ładunków obsługuje się w porcie morskim w Gdańsku. Jego udział w rozpatrywanej kategorii wynosi ok. 75,0% (przeładunki ropy i jej produktów).

W ramach prowadzonej polityki dywersyfikacji dostaw surowców energetycznych do Polski, stopniowo rośnie import ropy naftowej drogą morską. W 2016 roku w tej relacji obsłużono jej w sumie ok. 8,4 mln ton. W przypadku produktów ropy naftowej, przeładowano ich w roku 2016 ok. 6,5 mln ton (zarówno import, jak i eksport – który dominuje).

W perspektywie do 2020 r. można spodziewać się dalszego wzrostu importu ropy naftowej i jej produktów. Na skutek ograniczenia dostaw ropy rurociągiem Przyjaźń, część ropy może być importowana drogą morską. Przykładowo, w ostatnim czasie zrealizowane zostały dostawy ropy z Arabii Saudyjskiej i Iranu.

Generalnie, korzyści wynikające z przyrostu importu ropy naftowej mogą być większe niż straty wynikające ze spadku przeładunków w relacji załadunkowej.

PERN S.A. od kilku lat realizuje inwestycje w gdańskim porcie morskim, przygotowując się do zmiany kierunku dostaw ropy naftowej i jej produktów. W roku 2016 oddany został do użytku I etap budowy Terminala Naftowego Gdańsk (TNG). Terminal wyposażony jest w sześć zbiorników o łącznej pojemności 375 tys. m³, rurociągi zewnętrzne i wewnętrzne na ropę naftową, oczyszczalnię ścieków, pompownie ropy i ppoż. (z czterema zbiornikami na wodę po 2,5 tys. m³), oraz pełną infrastrukturę z drogami, siecią kanalizacyjną i elektryczną.

Ponadto spółka PERN przystąpiła do realizacji II etapu budowy TNG (TNG II). Inwestycja obejmuje zbiorniki magazynowe na ropę naftową o łącznej pojemności nominalnej ok. 390 tys. m³.

TNG jest ważnym elementem infrastruktury energetycznej Polski ze względu na możliwości, jakie otwiera przed krajowymi rafineriami oraz operatorami surowca z całego świata:

- terminal zapewnia separację wielu gatunków ropy z różnych regionów świata – na które systematycznie rośnie zapotrzebowanie w rafineriach Orlenu i Lotosu;
- terminal ułatwia ich transport, a możliwość kumulacji surowca pozwala kupować taniej większe partie;
- bliskość rafinerii Lotosu, Naftoportu – z wpięciem w sieć rurociągów PERN – ułatwia działania operacyjne;



- terminal otwiera Polskę na nowe możliwości „tradingowe” surowca. Oprócz stosowanych do tej pory szybkich transakcji zakup-transport-sprzedaż – można przeładować surowiec do zbiorników TNG, a po pewnym okresie magazynowania, odsprzedać go dalej z zyskiem do polskiego lub zagranicznego odbiorcy;
- terminal umożliwia również dostęp do rynku polskiego zupełnie nowym dostawcom surowca, którzy mogą zaoferować go rafineriom⁴³⁾.

Kolejnym istotnym elementem infrastruktury w zakresie przeładunków ropy naftowej i jej produktów jest Baza Paliw nr 21 w Dębogórze, która korzystając z terminala paliwowego na falochronie Portu Gdynia, może przyjąć do 2,5 mln m³ produktów naftowych rocznie (przy maksymalnej jednorazowej dostawie na poziomie ok. 48 000 m³).

Tabela 12. Przeładunki produktów naftowych w Bazie Paliw nr 21 w Dębogórze w ramach głównych kanałów dystrybucyjnych (przyjęcie „z morza” oraz wydanie na transport kolejowy) w latach 2014–2018 (m³)

	2014	2015	2016	2017	2018
Przeładunki tankowców	219 757	408 299	1 269 313	2 062 617	1 976 794
Przeładunki na transport kolejowy	136 158	331 669	944 924	1 880 609	1 781 055

Źródło: PERN S.A.

Dynamiczny wzrost przeładunków produktów naftowych przez Bazę w Dębogórze wpłynął na podjęcie w 2017 roku przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. prac umożliwiających obsługę przy Stanowisku Przeładunku Paliw Płynnych jednostek o nośności powyżej 35 tys. DWT.

Tabela 13. Przeładunki ropy i jej produktów w polskich portach morskich w latach 2007–2017, prognoza 2020 r. (tys. ton)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2020
	ropa naftowa											21078,00– 25762,00
załadunek	6132,7	4214,9	4029,4	7895,7	3993,7	825,1	144,6	493,3	552,3	1628,9	1587,2	
wyładunek	1573,8	2678,6	2855,6	3655,0	3702,1	6739,5	8050,0	8640,1	10405,1	8357,7	9599,5	
Razem	7706,4	6893,5	6885,1	11550,7	7695,9	7564,6	8194,6	9133,5	10957,3	9986,5	11186,7	
	produkty przerobu ropy naftowej											
wyładunek	2451,0	2221,0	2372,7	2071,3	1636,1	674,7	401,5	641,2	939,8	2163,6	3048,1	
załadunek	2611,4	2453,0	1935,4	3022,5	3404,1	4083,0	4143,0	4335,9	4796,8	4611,9	4083,4	
Razem	5062,3	4674,0	4308,1	5093,8	5040,2	4757,7	4544,5	4977,1	5736,5	6775,5	7131,5	

Źródło: opracowanie MGMIŻŚ na podstawie danych GUS.

⁴³⁾ Dane źródłowe PERN i Naftoport.



Większość produktów ropy naftowej, głównie ciężkie frakcje przerobu ropy naftowej (olej opałowy ciężki), eksportowanych jest przez port w Gdańsku i port w Świnoujściu. Głównymi eksporterami są polskie koncerny naftowe. Dalszy wzrost przeładunków tej grupy ładunkowej uzależniony będzie od poziomu produkcji paliw w Polsce i zużycia krajowego, które według prognoz Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego wzrośnie z 28,2 mln m³ w 2016 r. do 34 mln m³ w 2020 r. i do ok. 36,6 mln m³ w 2025 r.

Do Polski importuje się przede wszystkim lekkie frakcje przerobu ropy naftowej. W 2014 r. zaimportowano nieco ponad 1 mln m³ olejów napędowych i ok. 0,6 mln m³ benzyn silnikowych. Mimo wzrostu zużycia w 2011 r. oleju napędowego o 8% w stosunku do roku poprzedniego, jego import w tym roku zmalał o 3%. W portach morskich spadek przeładunku był znacznie większy i wyniósł 20%. Jest to konsekwencją wzrostu zdolności produkcyjnych polskich rafinerii oraz stopniowej zmiany kierunku dostaw. W 2017 r. w Porcie Gdynia przeładunki dla PERN S.A. (do Dębogórze) wyniosły blisko 2,1 mln m³ i były wyższe niż zrealizowane w 2016 r. o 61%. Jest to w znacznej części efektem uszczelnienia poboru podatku VAT w obrocie paliwami ciekłymi.

W perspektywie do roku 2020 założono wzrost przeładunków ropy naftowej i jej produktów do poziomu 21,08–25,76 mln ton.

Prognozy przeładunku skroplonego gazu ziemnego

Rynek gazu ziemnego w Polsce opiera się przede wszystkim na imporcie surowca, głównie z kierunku wschodniego. Gaz ziemny pozyskiwany jest także w ramach nabycia wewnątrzwspólnotowego z Niemiec i Czech, jak również realizowane są dostawy LNG z Kataru, Norwegii i USA. W 2016 r. wydobycie krajowe w przeliczeniu na gaz ziemny wysokometanowy wyniosło ok. 4,2 mld m³, co stanowiło ok. 23 % udziału w bilansie dostaw. W latach 2000–2016 zużycie krajowe wzrosło z 10,5 mld m³ do prawie 16 mld m³ gazu ziemnego wysokometanowego, przy krajowym wydobyciu na poziomie 4,18 mld m³ w 2016 r. Niedobory zostały zaspokojone importem oraz nabyciem wewnątrzwspólnotowym, które w 2016 r. wyniosły łącznie blisko 14 mld m³.

Dostawy gazu z kierunku wschodniego (ok. 10,3 mld m³ w 2016 r.) są zabezpieczone w kontrakcie długoterminowym zawartym pomiędzy PGNiG S.A. i Gazpromem, obowiązującym do końca 2022 r. Wraz z wygaśnięciem kontraktu, nastąpi uruchomienie połączeń infrastruktury gazowej realizowanych w ramach koncepcji Bramy Północnej, tj.: projekt gazociągu Baltic Pipe łączącego Polskę ze złożami na norweskim szelfie kontynentalnym, którego przepustowość wyniesie 10 mld m³/rocznie oraz rozbudowa Terminala LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu do 7,5 mld m³/rocznie. Terminal LNG w Świnoujściu oddano do eksploatacji w 2016 r. Obecnie umożliwia on odbiór zregazyfikowanego gazu ziemnego w wysokości do 5 mld m³ rocznie. Moc regazyfikacyjna terminala jest zarezerwowana w 100%. W listopadzie 2018 r. zapadła decyzja o zwiększeniu zdolności regazyfikacyjnych instalacji do 7,5 mld m³ gazu ziemnego rocznie. Rozbudowa świnoujskiego terminala LNG będzie także polegać na zwiększeniu jego funkcjonalności, tj. bunkrowanie statków paliwem LNG, zwiększenie możliwości przeładunku LNG na autocysterny czy przeładunek LNG na kolej i mniejsze statki. Działania te pozwolą na efektywniejsze wykorzystanie tej infrastruktury. Ponadto planowane jest utrzymanie wielkości wydobycia krajowego na poziomie zbliżonym do obecnego.



Według dostępnych prognoz Ministerstwa Energii zużycie gazu na cele energetyczne w Polsce wzrośnie wraz z przekazywaniem do eksploatacji kolejnych kogeneracyjnych bloków gazowo-parowych, postępującą gazyfikacją oraz pregazyfikacją kraju (w oparciu o LNG) oraz rozwojem rynku paliw alternatywnych – do roku 2020 do poziomu 17,2 mld m³ ⁴⁴⁾.

Dostawy do terminala zostały zagwarantowane dwudziestoletnią umową pomiędzy PGNiG S.A. a Qatargas na sprzedaż 1 mln ton LNG rocznie. W 2017 r. zawarto dodatkową umowę z Qatargas na dostawy skroplonego surowca, dzięki czemu zwiększono wolumen importowanego LNG do 2 mln ton rocznie, tj. ok. 2,7 mld m³ gazu po regazyfikacji. Umowa będzie obowiązywać do 2034 r. Ponadto w latach 2017–2018 PGNiG zawarło trzy kolejne kontrakty na dostawy LNG. Pierwszy z nich podpisany z Centrica PLC będzie obowiązywać przez pięć lat i dotyczy dostarczenia do dziewięciu ładunków LNG w okresie obowiązywania kontraktu. Dwudziestoletni kontrakt z Venture Global LNG dotyczy zakupu 2 milionów ton LNG rocznie, tj. ok. 2,7 mld m³ gazu po regazyfikacji. Natomiast dwudziestoczworoletni kontrakt z Cheniere Marketing International LLP gwarantuje dostawy na poziomie 0,52 mln ton LNG, czyli ok. 0,7 mld m³ po regazyfikacji w latach 2019–2022 oraz ok. 29 mln ton (ok. 39 mld m³ po regazyfikacji) w latach 2023–2042.

Warto dodać, że rozbudowa Terminala LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu ma na celu umożliwienie odbioru zwiększonych dostaw z nowych źródeł dla państw regionu Europy Środkowej i Ukrainy. Na zwiększenie przeładunków skroplonego gazu ziemnego wpłynie także planowana inwestycja budowy stanowiska obsługi bunkierek w Świnoujściu. W roku 2016 miało miejsce 9 dostaw skroplonego gazu ziemnego do terminala w Świnoujściu – 8 dostaw z Kataru oraz jedna z Norwegii. Umowy długoterminowe przewidują dostawy gazu do terminala LNG w ilości ok. 2,85 mld m³ rocznie do 2020 roku oraz ok. 2,6 mld m³ rocznie w latach 2021–2034. Dodatkowe dostawy do terminala przeładunkowego LNG będą realizowane w ramach kontraktów średnio- i krótkoterminowych.

Warto podkreślić, że w ostatnim czasie PGNiG S.A. podpisało umowy długoterminowe na dostawy gazu skroplonego LNG z firmami amerykańskimi. Zawarto dwie umowy na dostawy, które gwarantują od roku 2023 dostawy gazu do Polski w ilości 2 mln ton LNG rocznie.

Rozwój dalszych zdolności regazyfikacyjnych LNG, które mogą wynieść nawet 10 mld m³/rocznie, uzależniony będzie od popytu na gaz na polskim rynku, podaży gazu LNG na rynkach światowych oraz innych projektów dywersyfikujących dostawy gazu do Polski. Zwraca się uwagę na to, że szansą na zwiększenie zapotrzebowania na gaz LNG będzie również przygotowanie stanowisk do obsługi bunkrowania statków napędzanych gazem LNG. Prace takie zostały rozpoczęte m.in. w porcie Gdynia i Gdańsk.

Prognozy przeładunku gazu płynnego LPG

Według Polskiej Organizacji Gazu Płynnego (POGP), w 2014 roku konsumpcja gazu płynnego (LPG) w Polsce wyniosła 2200 tys. ton, co oznacza wzrost o 2,3% w stosunku do poziomu konsumpcji w roku poprzednim. Pomimo wzrostu produkcji krajowej o 14,7% w 2014 r. w stosunku r/r, rynek gazu płynnego w Polsce jest nadal uzależniony od dostaw z zewnątrz, głównie z Rosji i Kazachstanu (75% całości

⁴⁴⁾ *Prognoza zapotrzebowania na paliwa i energię do 2050 roku*, Wykonano na zlecenie Ministerstwa Gospodarki przez Krajową Agencję Poszanowania Energii S.A., Warszawa 2013.



dostaw produktu). POGP za istotne dla rynku uznaje także dostawy z Litwy, Niemiec i Republiki Czeskiej oraz z Łotwy, Holandii i Szwecji. Większość importu gazu z tych ostatnich państw odbywa się drogą morską, podobnie jak dostawy z Wielkiej Brytanii, Danii, Norwegii czy Francji⁴⁵⁾.

Obecnie w dostawach importowych dominuje transport kolejowy, którym w 2014 r. obsłużono 77% całości importu gazu do Polski. Droga morska i transport drogowy znacznie straciły na znaczeniu (w 2014 r. transportem morskim przywieziono 8,2% całości dostaw)⁴⁶⁾. Jeszcze w 2006 r. przez polskie porty morskie importowano ok. 400 tys. ton LPG, podczas gdy w 2014 r. niespełna 200 tys. ton. Jest to wynikiem decentralizacji źródeł pozyskiwania LPG i konieczności szybkiej reakcji na potrzeby rynku⁴⁷⁾. W efekcie nie należy spodziewać się znacznych wzrostów przeładunków tego gazu w polskich portach morskich do 2020 r. W przypadku Portu Szczecin, dopiero po 2020 roku planowana jest rozbudowa terminala przeładunku gazu LPG do wielkości ok. 300 tys. ton rocznie.

Tabela 14. Przeładunki gazu ciekłego w polskich portach morskich w latach 2007–2017, prognoza 2020 r. (tys. ton)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2020
Wyladunek	393,3	329,8	156,6	128,7	133,4	71,7	85,2	180,3	237,7	978,1	1626,0	3276,00–4004,00
Zaladunek	153,9	154,7	3,1	5,7	4,2	21,2	32,1	1,7	---	32,6	24,5	
Razem	547,2	484,5	159,7	134,4	137,6	93,0	117,3	181,9	237,7	1010,7	1650,5	

Źródło: opracowanie MGMIŻS na podstawie danych GUS.

Prognozy przeładunków produktów rolnych

W 2014 r. do Polski przywieziono ponad dwa miliony ton produktów rolnych, z czego istotną pozycję stanowiła śruta. W stosunku do lat poprzednich, nastąpiły zmiany w strukturze dostawców. Najwięcej śruty sprowadzono z Argentyny, która zwiększyła eksport tego surowca do Polski o kilkadziesiąt procent w ostatnich latach.

Na drugim miejscu uplasował się Paragwaj, który jeszcze w 2013 r. zajmował siódmą pozycję na liście dostawców tego ładunku do Polski, a w 2014 r. dostarczył 249 tys. ton śruty sojowej, tj. aż 6,5-raza więcej niż w 2013 r. Kolejnym największym dostawcą była Rosja, która w 2013 r. zajmowała piąte miejsce ze sprzedażą na poziomie 178 tys. ton (przeszło 3,5-krotnie wyższą niż w 2013 r.). Na znaczeniu mocno straciły Stany Zjednoczone, skąd Polska zakupiła w 2014 roku tylko 59 tys. ton śruty (w stosunku do 377 tys. ton w 2013 r.)⁴⁸⁾.

Znaczny przyrost importu tego surowca nastąpił w wyniku wprowadzenia zakazu korzystania z mączek kostnych w produkcji zwierzęcej. Przewiduje się, że dopóki nie zostanie wprowadzony zakaz importu produktów genetycznie modyfikowanych – GMO (znowelizowana w 2012 r. ustawa o paszach odłożyła wejście w życie zakazu sprowadzania pasz genetycznie zmodyfikowanych), import śruty sojowej będzie

⁴⁵⁾ *Raport roczny 2014*, POGP, Warszawa 2015.

⁴⁶⁾ *Ibidem*.

⁴⁷⁾ *Polski rynek LPG w 2010 roku* – raport POGP [<http://gazeo.pl>].

⁴⁸⁾ *Import śruty sojowej do Polski wzrósł o 18%*, portal rolniczy gospodarz.pl [<http://www.gospodarz.pl/aktualnosci/rosliny-oleiste/import-sruty-sojowej-do-polski-zwiekszy-sie-o-18-proc.html>].



rósł, proporcjonalnie do wzrostu produkcji zwierzęcej w Polsce (w 2013 r. produkcja żywca rzeźnego w Polsce wyniosła nieco ponad 5 mln ton i wzrosła o ponad 1 mln ton w stosunku do roku 2001).

Po ewentualnym wprowadzeniu zakazu sprowadzania GMO, ze względu na zmianę kierunków zaopatrzenia w surowce do produkcji pasz (głównie z krajów europejskich, gdzie rozwijane są programy mające zachęcić rolników do uprawy roślin wysokobiałkowych, które mogłyby zastąpić soję), może nastąpić znaczny spadek importu produktów rolnych przez porty morskie.

W Polsce głównymi produktami eksportowymi są zboże i śruta rzepakowa, których sprzedaż jest realizowana przede wszystkim do Hiszpanii, Portugalii, Bliskiego Wschodu i Afryki Północnej. W latach 2007–2014 eksport produktów rolnych przez porty morskie wahał się od nieco ponad 0,9 mln do blisko 5,0 mln ton. Wielkość eksportu tej grupy ładunkowej uzależniona jest od kilku niezależnych czynników:

- wielkości produkcji rolnej w Polsce;
- urodzaju w innych częściach Europy; stałymi importerami polskiego zboża są Hiszpania i Portugalia, nieregularnie produkty rolne eksportowane są do Niemiec (eksport do Niemiec odbywa się przede wszystkim transportem lądowym);
- kursów walut;
- polityki rolnej UE.

W 2014 r. zaszły istotne zmiany w kierunkach eksportu najważniejszego rodzaju spośród polskich zbóż, tj. pszenicy. Znacznie większa część ziarna jest eksportowana na Bliski Wschód i do Północnej Afryki, ale również do Afryki Wschodniej i Południowej. W 2014 roku największym odbiorcą stała się Arabia Saudyjska (882 tys. ton – trzykrotnie więcej niż w 2013 r.). Wysoki wolumen eksportu pszenicy osiągnięto w relacji eksportowej z Niemcami (wzrost o 34%). Ziarno polskiej pszenicy importuje także Maroko, Algieria i Egipt. Nowym kierunkiem eksportu są kraje Afryki Subsaharyjskiej, w tym głównie RPA, Zimbabwe, Kenia, do których w 2014 r. łącznie wypłynęło ponad 350 tys. ton polskiej pszenicy⁴⁹⁾.

Szacuje się, że wraz z postępującą modernizacją rolnictwa w Polsce (w latach 2000–2014 wydajność plonów z 1 hektara wzrosła z 25,2 do 42,7 dt)⁵⁰⁾, rynek zbożowy będzie stopniowo rósł. W latach 2005–2016 produkcja roślinna ogółem w Polsce zwiększyła się. Tendencja ta w następnych latach przełoży się na wzrost przeładunków w polskich portach morskich. Wobec tego, bardzo ważna jest dalsza rozbudowa zaplecza logistyczno-magazynowego w portach na potrzeby eksportu zbóż oraz jego integracja z zapleczem wewnątrz kraju, w szczególności poprzez system autoryzowanych magazynów działających w ramach rynku zorganizowanego na podstawie ustawy o giełdach towarowych i ustawy o instrumentach finansowych.

Innym istotnym czynnikiem mającym wpływ na przeładunki w portach morskich są ograniczenia techniczne. Do niedawna polskie porty morskie miały ograniczone możliwości obsługi produktów rolnych. Taki stan rzeczy ulega stopniowym zmianom⁵¹⁾. Szybki wzrost importu śruty sojowej, której przeładunek niekorzystnie wpływa na funkcjonowanie urządzeń przeładunkowych stosowanych w tradycyjnych

⁴⁹⁾ W 2014 r. polski eksport zbóż wyniósł prawie 5,5 mln t, portal internetowy farmer.pl [<http://www.farmer.pl/produkcja-roslinna/zboza/w-2014-r-polski-eksport-zboz-wyniosl-prawie-5-5-mln-t,55842.html>].

⁵⁰⁾ *Rocznik Statystyczny Rolnictwa 2014*, GUS, Warszawa 2013.

⁵¹⁾ Np. oddanie do użytku w 2014 r. ponad 23 tys. m³ przestrzeni magazynowej oraz 90 tys. m³ oddanych w pierwszej połowie 2015 r. w porcie w Gdyni wzbogaciło potencjał przeładunkowo-składowy przeznaczony do obsługi zbóż i pasz.



elewatorach zbożowych, wymusił na przeładowcach zmianę technologii składowania. Zaczęto budować płaskie magazyny specjalnie przeznaczone do obsługi tego ładunku. Dalszy wzrost przeładunków śruty sojowej będzie uwarunkowany tempem dostosowania suprastruktury technicznej w portach morskich.

Nie bez znaczenia dla prognozy przeładunków jest fakt, że część dużych terminali przeładunkowych jest w rękach przedsiębiorstw, których główna działalność skupia się wokół produkcji i handlu produktami rolnymi. Przedsiębiorstwa te prowadzą własną, często niezależną od koniunktury światowej, politykę przeładunkową.

Kolejnym ważnym ograniczeniem jest dostępność transportowa portów. Znaczna część produktów zbożowych wywożona jest na zaplecze środkami transportu drogowego, co ogranicza możliwości rotowania ładunków w magazynach, a przez to zmniejsza zdolności przepustowe terminali. Produkty tego typu, co do zasady, cechuje wysoka podatność na przewozy rzeczne, które z powodzeniem mogą pełnić rolę dowozowo-odwozową do lub z polskich portów morskich.

Przedstawiona w tabeli 15 prognoza importu produktów rolnych uwzględnia dwa warianty: minimalną (obejmującą zakaz sprowadzania produktów GMO) i maksymalną (uwzględniającą poza utrzymaniem moratorium na wprowadzenie zakazu importu produktów GMO, wzrost potencjału przeładunkowo-składowego w polskich portach morskich oraz poprawę dostępności transportowej).

Tabela 15. Przeładunki produktów rolnych w polskich portach morskich w latach 2007–2017, prognoza 2020 r. (tys. ton)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2020
wyładunek	2799,9	2514,1	1904,2	2238,1	2604,2	2043,9	2188,3	2628,9	2511,5	2972,0	2819,3	7344,00–8976,00
załadunek	1213,9	930,3	2664,5	1706,0	954,0	2030,7	3171,4	4191,9	4687,3	4917,2	3366,4	
Razem	4013,7	3444,4	4568,7	3944,1	3558,2	4074,5	5359,7	6820,8	7198,8	7889,1	6185,7	

Źródło: opracowanie MGMIŻŚ na podstawie danych GUS.

Prognozy przeładunków pozostałych ładunków masowych

W grupie pozostałych ładunków masowych znajduje się szeroka gama ładunków ciekłych (np. metanol, kwas siarkowy), jak i suchych (np. kruszywo, nawozy, fosforyty, apatyty). Zarówno w grupie ciekłych, jak i suchych ładunków odnotowano w latach 2007–2016 spadki obsługiwanych wolumenów.

Duży odsetek ładunków stanowiło kruszywo sprowadzane na cele budowlane. Dynamika przeładunków kruszywa uzależniona jest od poziomu inwestycji w Polsce i ich lokalizacji. W perspektywie do 2020 r. powinna nastąpić stabilizacja przeładunków w tej grupie ładunkowej do poziomu sprzed 2011 r., czyli około 4–5 mln ton.

Poza kruszywem znaczne ilości stanowią ładunki chemiczne, tj.: nawozy w eksporcie i surowce do ich produkcji w imporcie. W Polsce największy potencjał w zakresie produkcji nawozów wieloskładnikowych i azotowych, w tym nawozów azotowych z zawartością siarki i nawozów płynnych ma Grupa Azoty. Produkcja nawozów w Polsce w latach 2000–2010, praktycznie się nie zmieniła i wynosiła średnio 7 mln ton ($\pm 10\%$). W perspektywie do roku 2020 w grupie nawozów i surowców do ich produkcji nie należy spodziewać się znacznych zmian w przeładunkach w portach morskich.



Przedstawiona w tabeli 16 prognoza do roku 2020 zakłada utrzymanie obsługi ładunków zaliczanych do grupy pozostałych suchych i ciekłych na poziomie 9,23–11,28 mln ton. Wynik ten powinien zostać osiągnięty w związku z powstawaniem nowych dedykowanych terminali oferujących przeładunki takich ładunków jak oleje, kwasy, a także rosnącym zapotrzebowaniem na biomasę, która sprowadzana do Polski transportem morskim z krajów Afryki i Azji staje się coraz popularniejszym surowcem energetycznym.

Tabela 16. Przeładunki pozostałych ładunków masowych suchych i ciekłych w polskich portach morskich w latach 2007–2017, prognoza 2020 r. (tys. ton)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2020
Wyładunek	7517,9	6089,5	4913,9	6198	10412	8889,5	5239,1	5991,7	6433,1	5947,4	6110,1	9229,50– 11280,50
Załadunek	3755,1	3317,1	2150,9	2873,3	2846,6	2925,9	2712,8	3284,2	3280,2	2845,6	2970,4	
Razem	11273	9406,5	7065	9071,3	13258,6	11815,4	7951,9	9275,9	9713,4	8793,1	9080,7	

Źródło: opracowanie MGMIŻS na podstawie danych GUS.

Prognozy przeładunku kontenerów

W perspektywie do 2020 r. przeładunki kontenerów w polskich portach morskich będą kształtowane m.in. przez następujące czynniki:

- *globalny wzrost przewozów kontenerów* – w latach 2000–2018 blisko potrojeniu uległ wolumen kontenerów (kategoria TEU) wykorzystywanych w handlu światowym. Obecny poziom ok. 150 mln TEU w porównaniu do roku 2007 jest większy o połowę. Od początku XXI wieku dynamika tego typu przewozów jest dodatnia, z wyjątkiem roku 2009 (ogólnoswiatowy kryzys gospodarczy), a jej wartość od kilku lat oscyluje w okolicach +5 % r/r. W 2017 r. głównymi szlakami morskimi⁵²⁾ (Trans-Pacyfik; Europa-Azja; Trans-Atlantyk) przewieziono ok. 60,5 mln TEU, z czego 24,8 mln TEU stanowił transport kontenerów w relacji Azja-Europa-Azja. Rok wcześniej we wszystkich portach morskich na świecie odnotowano obroty kontenerowe na poziomie 752 mln TEU⁵³⁾ (wzrost 6 % r/r). Udział polskich portów morskich w tym segmencie szacowany jest w przybliżeniu na czwartą część jednego procent;
- *wzrost parametrów statków kontenerowych* – średnia nośność kontenerowców w grupach wiekowych 5–9 lat i 10–14 lat w 2000 r. wyniosła odpowiednio 43782 i 37049 tys. DWT, a w 2013 roku 43851 i 38765 tys. DWT. O przyszłych tendencjach w transporcie kontenerów morzem świadczą zamówienia stoczniowe. W ciągu 4 lat (2008–2012) średnia wielkość oddanych do eksploatacji statków wzrosła prawie dwukrotnie (tabela 17);
- *wzrost liczby obsługiwanych linii oceanicznych w polskich portach morskich* – aktualnie port w Gdańsku obsługuje dwa kontenerowe serwisy oceaniczne (alianse żeglugowe 2M i Ocean Alliance). Niewątpliwie produkty rynkowe dla eksporterów i importerów, w postaci regularnych

⁵²⁾ *Review of Maritime Transport 2018*, UNCTAD 2018, s. 12.

⁵³⁾ *Review of Maritime Transport 2018*, UNCTAD 2018, s. 63.



połączeń dalekomorskich, sprzyjają międzynarodowej wymianie handlowej, z czym wiążą się przeładunki dokonywane w dedykowanych terminalach portowych. Przewiduje się, że część kontenerów przeładowywanych obecnie w portach Europy Zachodniej i przewożonych do Polski tzw. feederami będzie trafiać do polskich terminali kontenerowych za pośrednictwem dużych kontenerowców kursujących w regularnej żegludze oceanicznej. Konsekwencją tego będzie wzrost znaczenia tzw. transshipmentów w polskich terminalach kontenerowych⁵⁴⁾.

Tabela 17. Średnia wielkość kontenerowców oddanych do eksploatacji w latach 2008, 2010 i 2012

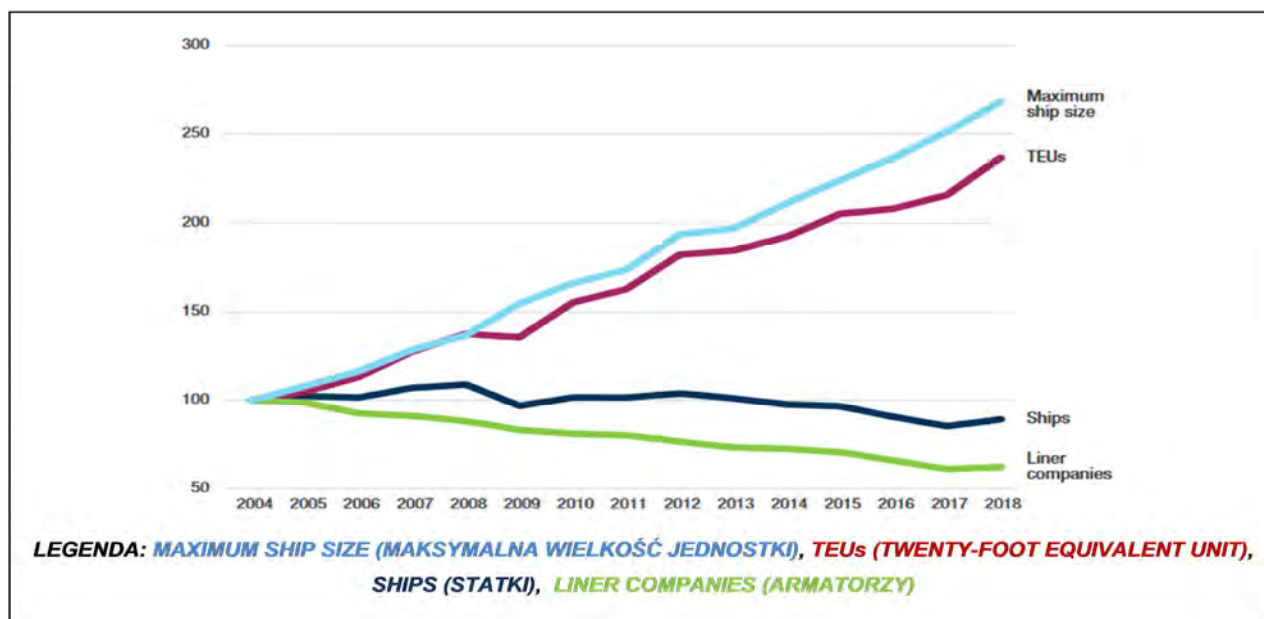
	2008		2010		2012	
	usprzętowane	nieusprzętowane	usprzętowane	nieusprzętowane	usprzętowane	nieusprzętowane
liczba statków	114	321	48	217	29	172
TEU	181 322	1 319 897	92 117	1 297 291	89 476	1 161 695
średnia wielkość statku (TEU)	1 591	4 112	1 919	5 978	3 085	6 754

Źródło: *Review of Maritime Transport 2013*, UNCTAD 2013, s. 38.

W roku 2016 przeciętna wielkość zamówionej jednostki wyniosła 8508 TEU, tj. ponad dwukrotnie więcej od przeciętnej wielkości istniejących jednostek tego typu. Konsekwencją tego jest to, że w ciągu najbliższych miesięcy i lat wchodzące do eksploatacji kontenerowce będą zdecydowanie większe od tych użytkowanych obecnie⁵⁵⁾. Trend ten obrazuje poniższy wykres.

⁵⁴⁾ Do momentu uruchomienia serwisu oceanicznego, prawie 80% kontenerów w gdańskim porcie obsługiwanych było w relacjach z portami niemieckimi. Obsługa kontenerów w relacjach z portami fińskimi i rosyjskimi stanowiła 8% przeładunków. Po uruchomieniu linii oceanicznej udział portów niemieckich znacznie zmalał (w 2011 r. wyniósł 22%), natomiast portów fińskich i rosyjskich wzrósł do 22%, osiągając poziom 1 mln ton w 2011 r. Jak dotąd, wolumen ten jest niewielki w porównaniu z przeładunkami w porcie w Hamburgu, z których część stopniowo może być przejmowana przez polskie porty kontenerowe obsługujące linie oceaniczne. Niektóre z tych ładunków kierowane byłyby m.in. do Finlandii oraz Rosji przez Polskę.

⁵⁵⁾ *Review of Maritime Transport 2016*, UNCTAD 2016, s. 36.



**Rysunek 25. Kontenerowce oddawane do eksploatacji w latach 2004–2018
(rok bazowy 2004 = 100,00%)**

Źródło: *Review of Maritime Transport 2018*, UNCTAD 2018, s. 28.

W prognozie przeładunków kontenerów w polskich portach morskich założono, że w roku 2020 obsłużonych zostanie od 2,70 do 3,34 mln TEU (22,36–27,33 mln ton). Do tego czasu istotnie zwiększy się udział tzw. transshipmentów do portów wschodniego Bałtyku.

Tabela 18. Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich w latach 2007–2017, prognoza 2020 r.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2020
tys. ton	5900,0	5609,5	5092,8	7828,0	9420,5	10781,4	13060,4	15448,0	13576,4	14840,8	17149,1	22365,00– 27335,00
TEU	763144	859182	661017	1041689	1330610	1648886	1979703	2256061	1793408	2306312	2256441	2697382–3340755

Źródło: opracowanie MGMIŻŚ na podstawie danych GUS.

Prognozy przeładunku ładunków ro-ro

Przeładowywane w portach morskich ładunki ro-ro obejmują dwie grupy:

- ładunki toczne, głównie pojazdy drogowe: samochody ciężarowe z i bez przyczep oraz pojazdy członowe;
- ładunki wtaczane, tj.: naczepy, przyczepy, wagony kolejowe i roll-trailery.

Przeładunki pierwszej grupy znacznie wzrosły od przystąpienia Polski do Unii Europejskiej. Zniesienie kontroli granicznej oraz wprowadzenie opłat za korzystanie z autostrad w Niemczech przez samochody ciężarowe znacznie poprawiło pozycję konkurencyjną polskich terminali promowych i ro-ro. W szczególności zyskał Terminal Promowy w Świnoujściu. W latach 2007–2017 przeładunki ładunków



tocznych konsekwentnie rosły, głównie w Świnoujściu (2,5–5,9⁵⁶⁾ mln ton) oraz w Gdyni (1,2–1,8 mln ton). Zastąpienie w 2011 r. winiet opłatami drogowymi via-toll w Polsce nie osłabiło pozycji konkurencyjnej polskich portów morskich (opłaty te są zdecydowanie niższe niż na drogach niemieckich).

Drugą grupę stanowią przeładunki ładunków wtaczanych, w tym naczep i przyczep obsługiwanych głównie w OT Port Gdynia (d. Bałtyckim Terminalu Drobnicowym Gdynia) oraz wagonów – w Terminalu Promowym Świnoujście (jedynym w Polsce do tego przystosowanym). W latach 2007–2017 we wszystkich polskich portach morskich przeładunek ładunków wtaczanych spadł z blisko 1,7 mln ton do ok. 1,1 mln ton rocznie. Obroty ładunkowe w tej kategorii cargo dotyczą w całości ruchu międzynarodowego. Wiele wskazuje na to, że jest to raczej tendencja długotrwała, o czym świadczy m.in. regularny spadek wolumenu ładunków przemieszczanych w wagonach kolejowych na pokładach jednostek pływających.

W perspektywie do roku 2020 przeładunki w polskich terminalach promowych i ro-ro determinowane będą przez:

- *sytuację gospodarczą Europy*, która przekłada się na wymianę handlową krajów europejskich – w tym kontekście duże znaczenie będzie miał rozwój wymiany handlowej Polski z krajami skandynawskimi, jak również zwiększenie obsługi w polskich portach morskich ładunków tranzytowych w wymianie handlowej pomiędzy krajami skandynawskimi a innymi krajami Europy Środkowo-Wschodniej i Południowej;
- *skuteczność realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych z zakresu infrastruktury transportowej łączącej polskie porty morskie z zapleczem.*

Dalsza internalizacja kosztów zewnętrznych transportu osłabi pozycję konkurencyjną przewoźników drogowych. Spadnie opłacalność przewozów na większe odległości. W celu utrzymania pozycji konkurencyjnej polskich terminali niezbędne jawi się stworzenie rozległej siatki połączeń intermodalnych w ramach morsko-ładowych łańcuchów transportowych z wykorzystaniem kolei.

Przyszłe przeładunki będą uzależnione bowiem również od:

- dostosowania terminali portowych i ro-ro do obsługi pociągów intermodalnych;
- poprawy dostępności transportowej portów – kolejowej i drogowej, a także wodnej śródlądowej;
- konkurencyjnej, w stosunku do pozostałych terminali południowego Bałtyku, oferty na przewozy intermodalne.

Tabela 19. Przeładunki ładunków ro-ro w polskich portach morskich w latach 2007–2017, prognoza 2020 r. (tys. ton)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2020
ładunki toczne	4178,7	4394,0	3883,3	4862,4	5140,8	5238,1	5487,2	6119,6	6810,0	7360,7	7827,4	7731,00– 9449,00
ładunki wtaczane	1677,3	1320,1	926,4	990,2	1060,2	995,4	885,6	989,4	949,5	1045,0	1101,0	
Razem	5856	5714,1	4809,7	5852,6	6201	6233,5	6372,8	7109	7759,5	8405,7	8928,4	

Źródło: opracowanie MGMIŻS na podstawie danych GUS.

Prognozy przeładunku pozostałych ładunków drobnicowych

⁵⁶⁾ Na podstawie danych GUS i UStat. w Szczecinie.



W tej kategorii, w polskich portach morskich przeładowuje się m.in. wyroby hutnicze, ładunki ponadgabarytowe, bloki granitowe, papier i celulozę.

W latach 2007–2017 przeładunki pozostałej drobnicy utrzymywały się na zbliżonym poziomie (wahania 17,5%). W roku 2017 wolumen obrotów osiągnął poziom ok. 4,7 mln ton, z dominacją wyładunków (blisko 2/3 udziału; najlepszy wynik nominalny w analizowanym okresie). W przypadku relacji załadunkowych, najwięcej „pozostałej drobnicy” obsłużono w roku 2008.

Bardzo duży odsetek ładunków w przedmiotowej kategorii przypada na wyroby z żelaza i stali. W roku 2015 wyrobów tych przeładowano w polskich portach morskich w sumie ponad 1,6 mln ton (wyładunki i załadunki). Przez wiele lat wyroby hutnicze występowały głównie w relacjach eksportowych z Polski. Zasadnicza zmiana w tym zakresie nastąpiła w roku 2015. Wówczas wyładunek przekroczył 1,0 mln ton, podczas gdy załadunek osiągnął ok. 0,65 mln ton. Jeszcze rok wcześniej (2014) relacja była odwrotna (ok. 0,8 mln ton i ok. 0,6 mln ton na korzyść załadunków w portach). Przedmiotowe zjawisko należy tłumaczyć m.in. wzrostem krajowego zapotrzebowania na tego typu produkty hutnicze. Przewiduje się dalszy wzrost zapotrzebowania na stal i wyroby hutnicze w Polsce, co przełoży się na dalszy wzrost importu kosztem eksportu tych ładunków przez polskie porty morskie.

W przedmiotowej kategorii, poza wyrobami hutniczymi w polskich portach morskich przeładowuje się znaczne ilości produktów przemysłu drzewnego. W roku 2015 w sumie przeładowano 0,44 mln ton produktów leśnych (udziały import / eksport wyrównane). Ostatnie lata minęły pod znakiem dużych wahań w tym segmencie. Dla porównania, w rekordowym roku 2010 obsłużono w portach ok. 0,9 mln ton produktów leśnych, podczas gdy rok wcześniej było to niespełna 0,39 mln ton (drugi najgorszy wynik w okresie 2007–2015). Pewnego rodzaju stabilizacja utrzymuje się od roku 2014. Przeciętny wolumen przeładunków w imporcie i eksporcie oscyluje w granicach 200–300 tys. ton (w sumie ok. 0,5 mln ton). W perspektywie do roku 2020 przeładunki drobnicy konwencjonalnej powinny utrzymywać się na poziomie 3,82–4,66 mln ton.

Tabela 20. Przeładunki pozostałych ładunków drobnicowych w polskich portach morskich w latach 2007–2017, prognoza 2020 r. (tys. ton)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2020
wyładunek	2021,3	1625,7	1267,0	1647,7	2025,0	1969,0	1898,9	1990,5	2311,4	2568,0	3016,1	3816,00– 4664,00
załadunek	2578,6	2218,8	1903,5	1743,5	1327,8	1679,2	1608,4	1518,8	1281,7	1539,5	1637,1	
Razem	4599,8	3844,5	3170,5	3391,2	3352,9	3648,1	3507,3	3509,3	3593,1	4107,5	4653,2	

Źródło: opracowanie MGMIŻŚ na podstawie danych GUS.

Prognoza obsługi pasażerów

Obsługa pasażerów w ruchu międzynarodowym w polskich portach morskich od blisko dekady utrzymuje się na stabilnym poziomie z wyraźną tendencją wzrostową widoczną w ostatnich 3–4 latach. Warto podkreślić, że pasażerowie promów do/z Szwecji odpowiadają za ok. 90% ruchu (blisko 1,7 mln osób). Zdecydowanie największy ruch obsługiwany jest na Terminalu Promowym w Świnoujściu. Pozostałe pozycje zajmują: Gdynia i Gdańsk.



W perspektywie do roku 2020 można spodziewać się dalszego przyrostu liczby pasażerów promowych obsługiwanych w polskich portach morskich w ruchu międzynarodowym, wynikającego z:

- wzrostu atrakcyjności turystycznej Polski wśród obywateli krajów skandynawskich, generującego popyt na wyjazdy turystyczne do Polski;
- wzrostu popularności turystyki morskiej uprawianej na pokładach promów morskich, w tym turystyki biznesowej (konferencje, spotkania na promie);
- dużej popularności krajów skandynawskich, w szczególności Szwecji i Norwegii, jako docelowych krajów imigracji obywateli polskich (odwiedziny rodzin itd.);
- utrzymującego się dużego udziału motoryzacji indywidualnej w komunikacji pasażerskiej w krajach europejskich.

Z drugiej strony wzrost obsługi pasażerów w polskich portach morskich może być ograniczany przez rozwój alternatywnych gałęzi transportu w szczególności przewozów lotniczych i budowy stałych połączeń lądowych w obszarze Bałtyku zachodniego, co może grozić przejęciem przez transport lądowy części pasażerów zmotoryzowanych.

Poza pasażerami promów morskich i statków pasażerskich w polskich portach morskich obsługiwani są również pasażerowie statków wycieczkowych (wśród nich znajdują się m.in. osoby podróżujące do lub z Niemiec i Rosji)⁵⁷⁾. Są to głównie tzw. pasażerowie wycieczkowców na wycieczce, tj. pasażerowie wycieczkowców schodzący na ląd w porcie w celu zwiedzenia atrakcji turystycznych w okolicy przy zachowaniu miejsca na statku, a następnie wracający na ten wycieczkowiec (niewielu pasażerów wycieczkowców kończy lub rozpoczyna podróż w polskich portach). W perspektywie do 2020 r. można spodziewać się dalszego wzrostu obsługi pasażerów statków wycieczkowych w polskich portach morskich, co wynikać będzie m.in. z:

- wzrostu zainteresowania turystów odbywaniem podróży morskich na akwenach, które dotychczas posiadały niewielkie znaczenie w obsłudze turystyki morskiej (w regionie Morza Bałtyckiego);
- dużego potencjału polskich miast i regionów nadmorskich wynikającego z korzystnego położenia geograficznego w akwenie Morza Bałtyckiego, licznymi walorami kulturowymi oraz dobrze rozwiniętą infrastrukturą turystyczną;
- korzystnych warunków nawigacyjnych umożliwiających sprawną i bezpieczną obsługę nawet największych statków wycieczkowych pływających po Morzu Bałtyckim.

Uwzględniając powyższe czynniki, w prognozie do roku 2020 przyjęto wzrost obsługi pasażerów w relacjach międzynarodowych w polskich portach morskich do poziomu 2,00–2,45 mln osób rocznie.

⁵⁷⁾ Według danych GUS, 116,5 tys. pasażerów było w 2014 r. na tzw. wycieczce w polskich portach morskich, natomiast w 2017 r. było ich 127,0 tys.



Tabela 21. Obsługa pasażerów w polskich portach morskich w ruchu międzynarodowym w latach 2007–2017, prognoza 2020 r.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2020
Gdańsk	170833	175133	147888	156907	148330	146721	125764	121228	107976	103588	105703	2002185,00– 2447115,00
Gdynia	470014	383292	371406	432195	484910	505029	514838	571745	604250	612718	666557	
Szczecin	102	1381	1096	698	1340	1008	1059	705	1229	896	1071	
Świnoujście	876325	831847	814359	865963	863799	880641	865514	969512	1046407	1116291	1160156	
Polska	1676700	1534149	1437163	1540769	1581885	1612538	1596763	1753577	1851298	1933480	2025397	

Źródło: opracowanie MGMiŻS na podstawie danych GUS.

Należy podkreślić, że małe i średnie porty (zdecydowanie największy udział Międzyzdrojów i Kołobrzegu) charakteryzuje łączna obsługa ok. 90 tys. pasażerów w ruchu międzynarodowym, co stanowi wynik porównywalny z tym właściwym dla Gdańska, w którym od kilku lat stopniowo maleje ich liczba (nieco ponad 100 tys. w roku 2017).

3.2. Perspektywy rozwoju obrotów ładunkowych i ruchu pasażerskiego do roku 2030

Przeładunki ładunków w polskich portach morskich do roku 2030 będą charakteryzowały się stopniowym wzrostem. W odniesieniu do poszczególnych grup ładunkowych można wskazać m.in. na następujące tendencje:

- *największą dynamikę będą wykazywać przeładunki towarów skonteneryzowanych* – prawdopodobnie, wraz z wyrównywaniem się poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego w Polsce z krajami Europy Zachodniej będzie rosnać poziom krajowej konsumpcji, która w coraz większym stopniu będzie zaspokajana importem produktów wysoko przetworzonych z krajów o niższych kosztach produkcji. Wzrośnie udział wymiany handlowej nie tylko z krajami azjatyckimi, ale również z krajami afrykańskimi i obu Ameryk. Ponadto na dalszy wzrost obsługi kontenerów w portach morskich będzie miał wpływ postępujący wzrost wskaźnika skonteneryzowania ładunków handlu zagranicznego, który jest niższy niż w krajach zachodnioeuropejskich;
- *maleć będzie udział przeładunków tzw. drobnicy konwencjonalnej*, na którą w dużej mierze składają się przeładunki wyrobów hutniczych i produktów przemysłu drzewnego;
- *następować będzie stopniowy wzrost przeładunków ładunków ro-ro* w związku z rosnącym znaczeniem Polski jako kraju tranzytowego pomiędzy północną a południową Europą. Polityka Unii Europejskiej w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych przełoży się na wzrost znaczenia intermodalnych morsko-ładowych (kolejowych) łańcuchów transportowych;
- *ograniczany będzie tranzyt ropy rosyjskiej przez Port Północny w Gdańsku przy jednoczesnym wzroście przeładunków ropy importowanej drogą morską*. Przewiduje się także, że zmniejszane będą ilości ropy dostarczanej w wyniku realizacji kontraktów długoterminowych, na rzecz zakupów tzw. spotowych, co wpłynie na zwiększenie dywersyfikacji źródeł surowca, a co za tym idzie – wzrost udziału transportu morskiego w obsłudze importu;
- *realizacja rządowego Programu dla sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce przyczyni się do ograniczenia importu węgla kamiennego*. Celem ww. programu jest m.in. odzyskanie



i stabilizacja płynności, rentowności i efektywności ekonomiczno-finansowej sektora górnictwa węgla kamiennego, w tym przez dostosowanie zdolności produkcyjnych do potrzeb rynku oraz możliwości eksportowych. Udział transportu morskiego w realizacji dostaw tego surowca do Polski zależny będzie także od kształtowania się cen węgla na rynkach światowych i udziału importu z krajów pozaeuropejskich;

- *stabilizacji przeładunków należy spodziewać się także w grupie pozostałych ładunków masowych*, co wynika z dużego zróżnicowania wewnętrznego tej grupy – spadek przeładunków jednego ładunku może zostać zrekompensowany przez wzrost innego ładunku;
- *należy oczekiwać stopniowego wzrostu liczby pasażerów obsługiwanych w portach morskich*, wraz ze wzrostem ruchu pasażerskiego z/do Polski zarówno w segmencie przewozów promowych, jak i wycieczkowych (tzw. cruising).

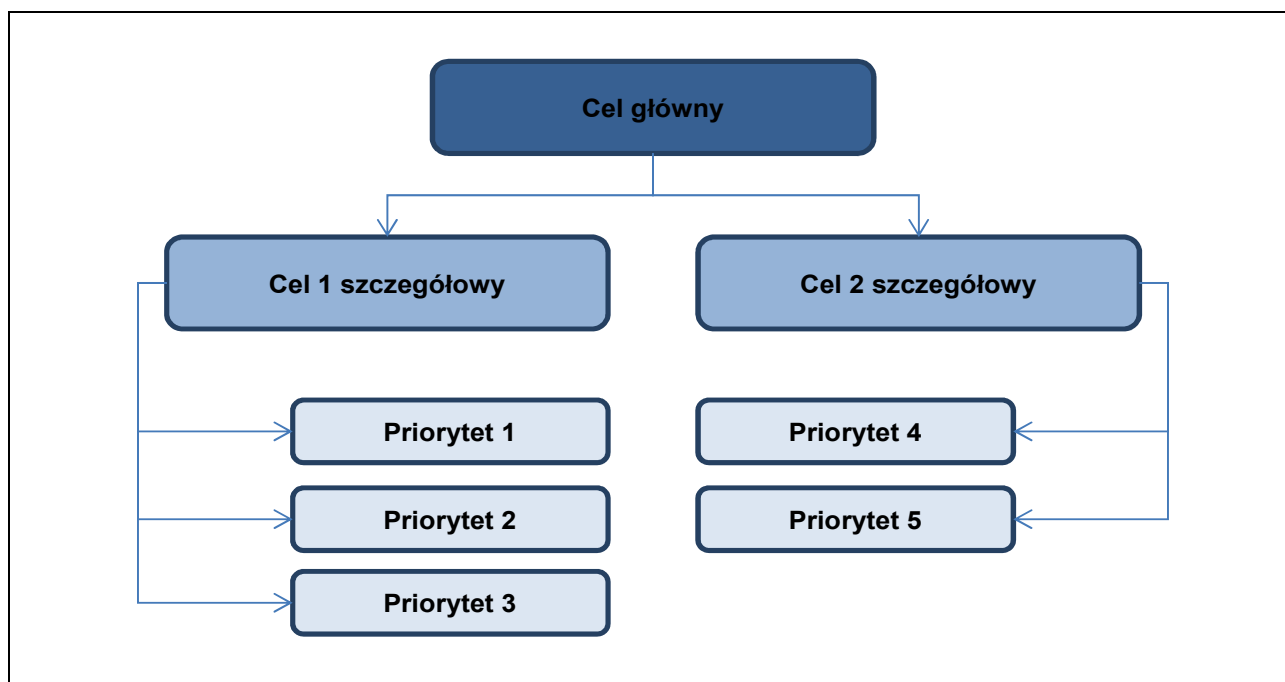
4. CELE ROZWOJU POLSKICH PORTÓW MORSKICH

4.1. Cele i priorytety Programu

Cele Programu zostały sformułowane w oparciu o szczegółową diagnozę bieżącego stanu realizacji działalności gospodarczej w polskich portach morskich, jak również na podstawie opracowanej prognozy obsługi ładunków i pasażerów w polskich portach morskich do 2020 r. (z perspektywą do roku 2030).

Hierarchicznie uporządkowaną strukturę prezentuje rysunek 26, na które to cele składają się:

- cel główny,
- dwa cele szczegółowe,
- pięć priorytetów.



Rysunek 26. Struktura i hierarchia celów Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku

Źródło: opracowanie MGMIŻŚ.

Celem głównym Programu jest trwale umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, oraz zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju.



Dla uszczegółowienia a zarazem wsparcia dla realizacji celu głównego Programu, sformułowano następujące cele szczegółowe, które mają charakter zarówno gospodarczy, jak i pozagospodarczy:

- Cel 1** Dostosowanie oferty usługowej portów morskich do zmieniających się potrzeb rynkowych.
- Cel 2** Stworzenie bezpiecznego oraz przyjaznego dla środowiska systemu portowego.

Celom szczegółowym przypisano wynikające z nich priorytety o charakterze inwestycyjnym, do których należą:

- Priorytet 1** Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza oraz jej dostosowanie do zmieniającej się struktury ładunkowej i rozwoju pozostałych funkcji gospodarczych
- Priorytet 2** Integracja portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwój infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu
- Priorytet 3** Digitalizacja polskich portów morskich
- Priorytet 4** Zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego
- Priorytet 5** Uwzględnianie w działalności portowej przepisów i standardów środowiskowych

Zważywszy na to, że porty morskie pełnią ważne ogniwa nie tylko w wymiarze *stricto* społecznym czy gospodarczym, ale również obronnym, wskazuje się, że zapisy niniejszego dokumentu ukierunkowane są również na tworzenie gospodarczych podstaw obronności oraz potencjału wojskowego przez struktury portowe. Na polskim wybrzeżu funkcjonują morskie porty wojenne, stanowiące integralne elementy systemu obronnego Rzeczypospolitej Polskiej, które wymagają podejmowania działań na rzecz ich rozwoju w interesie typowo wojskowym. Prowadzone obecnie i planowane w przyszłości działania inwestycyjne, obejmujące swoim zakresem morskie porty wojenne, sprzyjać będą ich właściwemu rozwojowi, z uwzględnieniem m.in. wymagań i potrzeb obronnych państwa, w tym dostosowania zdolności portów do zmieniających się zadań obronnych.

4.2. Zadania służące realizacji celów Programu

4.2.1. Zadania inwestycyjne

Priorytet 1 Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza oraz jej dostosowanie do zmieniającej się struktury ładunkowej i rozwoju pozostałych funkcji gospodarczych

Najważniejszym wyzwaniem stojącym przed polskimi portami morskimi jest dostosowanie parametrów infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza do obsługi większych, niż dotychczas obsługiwane, statków. Jest to związane ze zmianami jakie następują w strukturze wielkościowej statków, w tym statków pływających w relacjach z portami bałtyckimi. Zauważalny jest tu trend rosnących parametrów pojemności i nośności statków handlowych.

Tabela 22. Średnia nośność statków według wieku na świecie (DWT)

Typ statków	Wiek statków				
	0–4	5–9	10–14	15–19	20+
Masowce	81 009	74 485	67 342	65 267	53 883
Kontenerowce	66 709	43 851	38 765	26 139	19 667
Drobnicowce	7 911	5 192	6 660	4 257	2 917
Ropowce	90 009	77 733	99 398	48 082	7 585
Pozostałe	6 867	8 875	7 351	5 101	3 997
wszystkie statki	42 035	31 242	32 875	21 451	6 330

Źródło: opracowanie MGMIŻŚ na podstawie *Review of Maritime Transport 2014*, UNCTAD,
http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf

W przypadku portu Gdynia – oraz w przyszłości portu zewnętrznego w Świnoujściu – wspomniane dostosowanie powinno umożliwić obsługę największych statków mogących wejść na Bałtyk (zanurzenie ok. 15,0 m). Osiągnięcie takich parametrów oraz przebudowa obrotnicy wewnątrzportowej i infrastruktury nabrzeżowej pozwolą gdyńskim terminalom kontenerowym na obsługę kontenerowców oceanicznych. Dalsza rozbudowa portu Gdynia będzie wymagała rewitalizacji już zagospodarowanych terenów, w tym pozyskiwania terenów obecnie użytkowanych przez inne podmioty lub załadowienia obszarów morskich poza istniejącym falochronem, a także rozwoju funkcji logistycznych na obszarze tzw. „Doliny Logistycznej”. Jeden z projektów inwestycyjnych dotyczy budowy Portu Zewnętrznego w Gdyni (budowy nowej infrastruktury na rozszerzonych terenach portu). W obecnej chwili analizowane jest to przedsięwzięcie, możliwości i sposób jego realizacji itp.⁵⁸⁾. W przypadku portu świnoujskiego, w celu

⁵⁸⁾ Budowa Portu Zewnętrznego w Gdyni, podobnie jak inne, podobne projekty tego typu mające na celu rozwój portów w ich tzw. częściach zewnętrznych – tj. Port Centralny w Gdańsku i Terminal Kontenerowy w Świnoujściu, wymaga dokonania szeregu złożonych analiz na etapie poprzedzającym podjęcie ostatecznej decyzji dotyczącej realizacji.



stworzenia właściwych warunków rozwoju dla tego portu morskiego podjęte zostaną działania ukierunkowane na umożliwienie pełnej obsługi jednostek pływających o zanurzeniu ok. 15,0 m. W planach jest Budowa Terminala Kontenerowego w Świnoujściu o zdolności przeładunkowej na poziomie 1,5 mln TEU (według wstępnych założeń).

W przypadku Portu Gdańsk należy zrealizować projekty dotyczące modernizacji toru podejściowego do Portu Północnego warunkujące dalszy rozwój baz przeładunkowych, a w szczególności terminalu kontenerowego. Niezbędne jest opracowanie koncepcji rozwoju portu na akwenach poza Falochronem Półwyspowym Północnym – zwanym z uwagi na jego położenie w Porcie Gdańsk Portem Centralnym.

W przypadku Szczecina pogłębienie toru wodnego do 12,5 m pozwoli przyjmować statki o zanurzeniu do ok. 11,0 m. W gdańskim porcie wewnętrznym natomiast powstaną możliwości do obsługi statków o zanurzeniu do 10,6 m.

W przypadku pozostałych portów morskich realizujących funkcję transportową (np. Elbląga), poprawa parametrów infrastruktury dostępu do tych portów oraz infrastruktury portowej pozwoli tym portom na przyjmowanie większych niż dotychczas jednostek oraz poprawi jakość ich obsługi. Poprawa parametrów infrastruktury dostępu do portów od strony morza oraz infrastruktury portowej spowoduje też, iż statki, które wpływały lub wypływały z danego portu jedynie częściowo załadowane, będą mogły w pełni wykorzystać swoje parametry⁵⁹⁾. Przykład Gdyni – jedyne dużego polskiego portu morskiego, w którym w latach 2002–2011 został pogłębiony kanał portowy oraz pierwsze nabrzeża (przy systematycznym pogłębianiu kolejnych), pokazuje, iż w tym okresie średnia pojemność netto (NT) zawijających statków zwiększyła się o 100%, a w samym tylko okresie 2009–2011 (pierwszy rok po pogłębieniu kanału portowego) o 34%⁶⁰⁾.

Projekt inwestycyjny obejmujący pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości technicznej 12,5 m w sposób szczególny wpłynie na dostępność transportową portu morskiego Police. Port ten charakteryzuje się określonymi cechami (parametrami), które dają znaczące możliwości dla jego rozwoju, poszerzenia wachlarza spełnianych funkcji, a tym samym wzrostu stopnia jego uniwersalności i w efekcie podniesienia konkurencyjności na rynku transportowym. Kluczowe dla realizacji tego celu są m.in. parametry techniczne nabrzeży w porcie, kompatybilne z nową głębokością techniczną toru wodnego Szczecin-Świnoujście, czyli 12,5 m. Jest to szczególnie istotne dla Terminalu Morskiego, bowiem to właśnie ta część portu będzie mogła być beneficjentem pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości technicznej 12,5 m z równoczesnym poszerzeniem dna toru na wybranych odcinkach do szerokości od 110 m do 130 m. Warto zaznaczyć, iż PDH Polska S.A., spółka celowa utworzona przez Grupę Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A., planuje w kolejnych latach oddać do użytku instalację do produkcji polipropylenu. Kluczowym dla całego projektu sposobem dostawy

⁵⁹⁾ Jak zauważono w materiale pn. *Modernizacja toru wodnego Szczecin-Świnoujście*, przygotowanym w kwietniu 2012 r. przez Urząd Morski w Szczecinie, znaczna liczba dużych statków zawijających do Szczecina i Polic jest niedoładowana z uwagi na niedostateczne warunki nawigacyjne panujące na torze wodnym. Jako przykład posłużyły zweryfikowane przez UMS dane pochodzące ze spółek eksploatacyjnych. W 2011 r. do nabrzeży obsługujących elewator Ewa w Szczecinie cumowało 11 niedoładowanych statków o nośności od 22.300 t do 54.339 t. Spółka Bulk Cargo obsługiwała w 2011 r. 35 takich statków o nośności od 9.202 t do 22.212 t, a port w Policach – 24 statki o nośności od 15.482 t do 25.624 t.

⁶⁰⁾ Na podstawie danych Ośrodka Statystyki Morskiej; przebudowane w ostatnich latach nabrzeża portowe: Rumuńskie, Szwedzkie i Bułgarskie są technicznie przygotowane do ich dalszego pogłębienia do 15,5 m.



surowców potrzebnych do produkcji jest transport drogą morską. Pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m będzie miało istotny wpływ na logistykę morską wysyłek towarów produkowanych przez Grupę Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A. lub jej spółki zależne oraz import surowców. Możliwość zawijania do portu w Policach większych jednostek (możliwe zanurzenie statku 11,00 m w stosunku do obecnego 9,15 m) przyczyni się do obniżenia kosztów transportu morskiego ponoszonych przez lokalnych przedsiębiorców.

Przedsięwzięciem, które wydatnie skróci drogę wodną statków z portu Elbląg na Bałtyk, uniezależniając jednocześnie żeglugę od stanowiska strony rosyjskiej, będzie planowany od wielu lat kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną.

Udrożnienie dostępu do portu w Elblągu będzie miało wpływ na rozwój sektora portowego, logistycznego i przemysłowego. Wiele podmiotów zlokalizowanych wzdłuż rzeki Elbląg, w przeszłości korzystało z transportu wodnego, miało własne nabrzeża. Obecnie odwróciły się one od wody, kierując swoją produkcję na środki transportu drogowego.

Jedną z głównych przesłanek do realizacji inwestycji portowych w ramach tego priorytetu jest zmieniająca się struktura przedmiotowa polskiego handlu zagranicznego transportowanego drogą morską oraz tranzytu obsługiwanego w polskich portach morskich. W przypadku portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej dodatkową przesłankę stanowi wzrastające zapotrzebowanie na rozwój, obok tradycyjnej funkcji obsługi rybołówstwa, portowych funkcji gospodarczych związanych z turystyką wodną (żegluga pasażerskiej, żeglarstwa). Nowy obszar aktywności gospodarczej tej grupy portów może się wiązać z planowanym wzrostem wykorzystania odnawialnych źródeł energii i rozwojem związanej z tym infrastruktury – m.in. budowa, a następnie eksploatacja morskich farm wiatrowych oraz instalacji do pozyskiwania energii pływów morskich.

Należy podejmować również działania nakierowane na przygotowanie oferty związanej z realizacją funkcji dystrybucyjno-logistycznej portów morskich oraz funkcjonowaniem terminali przemysłowo-przeładunkowo-dystrybucyjnych.

Zadania inwestycyjne podejmowane w polskich portach morskich oraz w dostępie do nich od strony wody obejmować będą przede wszystkim:

- pogłębienie i utrzymanie torów podejściowych (infrastruktury dostępu do portów od strony morza), zmianę pozostałych parametrów takich jak: szerokość, promienie łuków itp.;
- budowę, modernizację i remont urządzeń hydrotechnicznych (m.in. budowę nowych umocnień brzegowych i budowli regulacyjnych);
- pogłębienie kanałów i basenów portowych;
- przywrócenie i utrzymanie nominalnych głębokości przy istniejących nabrzeżach;
- przebudowę obrotnic;
- budowę nowych nabrzeży i terminali portowych wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną (media), infrastrukturą drogową i kolejową komunikującą je z zapleczem, placami składowymi i parkingami oraz przygotowaniem terenów stanowiących bezpośrednie zaplecze tych nabrzeży;
- przebudowę/modernizację/remont nabrzeży istniejących, ale niedostosowanych do aktualnych i prognozowanych potrzeb eksploatacyjnych i rynkowych (w tym parametrów głębokowodnych),



a także budowę nowych nabrzeży portowych wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną i komunikacyjną, torami podejściowymi do tych nabrzeży;

- budowę lub przebudowę falochronów oraz budowli lądowych wpływających na żeglugę na torach podejściowych do portów;
- montaż nowoczesnego oznakowania nawigacyjnego;
- załadunek niewykorzystywanych basenów portowych;
- budowę pól refulacyjnych na urobek z pogłębiania, związanych z przygotowaniem nowych rejonów portowych.

Inwestycje te dodatkowo wpłyną na poprawę bezpieczeństwa żeglugi i obsługi statków w poszczególnych portach.

W przypadku portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, oprócz rozwoju infrastruktury dedykowanej realizacji funkcji transportowej, budowa/przebudowa infrastruktury portowej może wiązać się z dynamicznym rozwojem pozostałych funkcji gospodarczych tych portów (obsługi rybołówstwa, żeglugi pasażerskiej, żeglarstwa i innych).

Właściwemu wykorzystywaniu dostępnej infrastruktury portów będzie sprzyjać zacieśnianie współpracy operatorów świadczących usługi spedycyjno-magazynowe z uczestnikami rynku w celu ścisłego planowania i usprawniania działań związanych z obsługą eksportu.

Priorytet 2 Integracja portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwój infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu

Przejście największych polskich portów morskich z etapu portów III generacji do etapu portów IV i V generacji⁶¹⁾, a w przypadku pozostałych portów morskich właściwa realizacja praktycznie wszystkich funkcji gospodarczych, wymaga nadrobienia zaległości w stosunku do ich odpowiedników w Europie Zachodniej, związanych z niskim poziomem integracji w układzie morsko-lądowego łańcucha transportowego. Takie działania wymusza na portach morskich specyfika funkcjonowania transportu morskiego w innym niż transport lądowy środowisku naturalnym. Niwelacja tej naturalnej bariery, utrudniającej konkurencję morsko-lądowych procesów transportowych z bezpośrednimi przewozami lądowymi (szczególnie w relacjach europejskich), wymaga pogłębionej integracji na styku infrastruktura portowa – infrastruktura dostępu do portów morskich od strony lądu. Taka integracja to naturalna konsekwencja lokalizacji portów morskich w ramach międzynarodowych korytarzy transportowych przebiegających w układzie południkowym.

⁶¹⁾ Zob.: <http://www.onthemosway.eu/wp-content/uploads/2015/07/Seaports-development-v-2.0.pdf>; port V generacji to swoista koncepcja, zgodnie z którą port poza swoją typową rolą węzła komunikacyjno-logistycznego, przejmuje także rolę ważnego ośrodka gospodarczego przyciągającego istotne dla rozwoju regionu inwestycje produkcyjne z powszechnym zastosowaniem inteligentnych systemów IT; dla porównania porty I generacji ograniczały się wyłącznie do obsługi ładunków w relacjach ląd-morze i odwrotnie, II generacji stanowiły węzły transportowe oraz miejsca działalności przemysłowej, III generacji cechował rozwój funkcji logistycznych związanych z dystrybucją towarów i tworzeniem wartości dodanej do produktów, zaś porty IV generacji to duże platformy logistyczne z terminalami intermodalnymi oraz tzw. suchymi portami na zapleczu, które powszechnie wykorzystują rozwiązania telematyczne itp.



Efektom podjętych działań obok aspektów pozaekonomicznych (zwiększenie bezpieczeństwa) będzie zwiększona przepustowość poszczególnych elementów infrastruktury transportu lądowego (drogowej, kolejowej) i żeglugi śródlądowej, co w konsekwencji przełoży się na poprawę płynności ruchu i likwidację wąskich gardeł w morsko-lądowych procesach transportowych. Przystosowanie kolejnych terminali portowych do obsługi transportu intermodalnego wpłynie zaś na przeniesienie kolejnych ładunków transportowanych w relacjach z zapleczem gospodarczym na alternatywne w stosunku do przewozów drogowych formy transportu w ramach morsko-lądowych łańcuchów transportowych, co jest zgodne z priorytetami europejskiej polityki transportowej.

Nie ulega wątpliwości, że konieczna jest pełna integracja polskich portów sieci bazowej TEN-T, stanowiących węzły transportowe Korytarza Bałtyk-Adriatyk, z innymi elementami sieci bazowej TEN-T, tj. terminalami intermodalnymi, centrami logistyczno-dystrybucyjnymi itp. ulokowanymi na obszarze Polski. W związku z tym niezbędne jest zapewnienie wysokiej jakości połączeń drogowych, także w ramach odcinków tzw. „ostatniej mili” (m.in. dostosowanie do przenoszenia nacisków 11,5 t na oś pojazdu drogowego).

W ramach priorytetu w sposób szczególny podkreśla się znaczenie integracji portów z żeglugą śródlądową. Zgodnie z założeniami krajowej i europejskiej polityki w zakresie transportu, w ramach podejmowanych działań wspomagany będzie rozwój transportu wodnego śródlądowego, który wraz z transportem drogowym oraz kolejowym może stanowić efektywne połączenie portów z zapleczem lądowym. Konieczna jest priorytetyzacja wydatkowanych środków dla rozwoju funkcji transportowych polskich rzek, które zapewnią spójność polskich szlaków wodnych z europejskim systemem transportowym. Priorytetem będzie zapewnienie możliwie najwyższej klasy żeglugowej na Odrzańskiej Drodze Wodnej (ODW) i drodze wodnej rzeki Wisły (DWW), zgodnie z obowiązującymi dokumentami programowymi z zakresu rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Bardzo istotne jest również włączenie ich do sieci TEN-T w ramach korytarza Bałtyk-Adriatyk oraz usunięcie wąskich gardeł, które blokują rozwój transportu intermodalnego w polskiej żegludze śródlądowej. W przypadku ODW w dalszej perspektywie czasowej wzrasta znaczenie budowy wodnego połączenia Dunaj-Odra-Łaba i Kanału Śląskiego, łączącego ODW z górną Wisłą. Z kolei w zakresie DWW docelowo planowane jest uzyskanie łączności z basenem Morza Czarnego (za pośrednictwem MDW E-40). Ważnym elementem będzie również modernizacja połączenia między Wisłą i Zalewem Wiślanym (Elbląg). Wymienione działania będą kolejnym etapem rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce i zintegrowania z europejskim systemem transportowym dróg wodnych.

W sektorze transportu wodnego śródlądowego nakreślone zostają pożądane działania, które należy niejako postrzegać jako towarzyszące dla działań w obszarze portów morskich, którym niniejszy dokument jest de facto poświęcony. Dokładne kierunki rozwoju dróg wodnych śródlądowych, wraz ze wskazaniem konkretnych projektów inwestycyjnych o ściśle określonym zakresie finansowym i rzeczowym, ujęte zostaną w przygotowywanych dokumentach strategicznych o charakterze typowo inwestycyjnym, wdrożeniowym.

Działania inwestycyjne w ramach tego priorytetu będą obejmowały przede wszystkim:

- budowę/przebudowę infrastruktury kolejowej i drogowej w celu osiągnięcia możliwie najwyższych technicznych parametrów infrastruktury wraz z elementami towarzyszącymi (np. parkingami) oraz



- budowlami zlokalizowanymi na ich przebiegu (mosty, wiadukty), łączącej je z elementami głównych szlaków/magistrali;
- przystosowanie infrastruktury wybranych terminali portowych do obsługi transportu intermodalnego (przebudowa infrastruktury nabrzeżowej, drogowej, kolejowej, budowa parkingów, uzbrojenia w infrastrukturę techniczną itp.);
 - budowa terminali intermodalnych i węzłów multimodalnych integrujących różne gałęzie transportu na zapleczu polskich portów morskich (tj. tzw. „suchych portów”, platform multimodalnych, centrów logistycznych itp.);
 - inwestycje służące lepszemu zintegrowaniu żeglugi morskiej i żeglugi śródlądowej, dzięki czemu możliwe będzie wydłużanie ekologicznych łańcuchów transportowych z większym wykorzystaniem dróg śródlądowych, w tym wsparcie rozwoju węzłów przeładunkowych integrujących transport morski z żeglugą śródlądową (m.in. poprzez dostosowanie wybranych i budowę nowych terminali portowych do obsługi statków śródlądowych, a także budowę terminali intermodalnych zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie portów morskich i z nimi silnie powiązanych, tzn. odpowiedników tzw. „suchych” portów, lecz z dostępem do śródlądowych dróg wodnych);
 - usunięcie tzw. „wąskich gardeł” w postaci infrastruktury drogowej i kolejowej na głównych przejściach granicznych (w szczególności na południowej granicy).

W przypadku portu morskiego w Gdańsku, przewidzieć należy w niedalekiej przyszłości konieczność budowy dodatkowego mostu kolejowego nad Martwą Wisłą i dodatkowych torów na linii nr 226 oraz nr 9 (odcinek Zajęczkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański), zwiększających przepustowość na kierunku do/z Portu Północnego oraz planowanego Portu Centralnego. Obecna dostępność kolejowa do tego rejonu portu (aktualnie wykorzystywana na poziomie ok. 40%), przy stale rosnących obrotach ładunkowych, zostanie wyczerpana w ciągu maksymalnie 7–10 lat. Zgodnie z wykonanymi prognozami, w gdańskim porcie morskim nastąpi w przybliżeniu 2-krotny wzrost przeładunków do ok. 80–100 mln ton w roku 2030 (rezultat wynikający m.in. z budowy i eksploatacji Portu Centralnego).

Dla Portu Gdynia inwestycją newralgiczną jest budowa wysokoprzepustowego dostępu drogowego przez Drogę Czerwoną do węzła Morska drogi ekspresowej S7, w ewentualnym powiązaniu z budową trasy Via Maris do Władysławowa. Ponadto, dla prawidłowego funkcjonowania i dalszego rozwoju Portu Gdynia, niezbędne jest zapewnienie wysokiej jakości połączenia drogowego, charakteryzującego się m.in. dostosowaniem do przenoszenia nacisków na poziomie 11,5 t/oś – także na odcinku tzw. „ostatniej mili”, dzięki któremu możliwe będzie sprawne i efektywne przemieszczanie ładunków w relacjach zaplecze-port, port-zaplecze. Wiele problemów komunikacyjnych (drogowych) Portu Gdynia rozwiąże budowa Drogi Czerwonej.

Dla portu w Szczecinie, kwestią bardzo ważną jest rozwój alternatywnego połączenia drogowego do portu w granicach miasta. Ważnym zagadnieniem jest rozdzielenie ruchu ciężarowego (tranzytowego) i osobowego (miejskiego) na ul. Gdańskiej, leżącej w ciągu DK10. Działanie to pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Warto podkreślić, że postulat wydzielenia ciężkiego ruchu samochodowego jest aktualny także dla innych miast portowych.



Ponadto deklarowane od lat prace modernizacyjne na linii kolejowej C-E 59 Szczecin-Międzyzlesie (do granicy z Czechami) muszą zostać zintensyfikowane. W segmencie transportu intermodalnego z wykorzystaniem żeglugi morskiej wskazane jest rozwijanie infrastruktury terminalowej na zapleczu portu szczecińskiego (np. budowa nowego obiektu ze wsparciem ze środków unijnych).

W kontekście rozwoju portu Świnoujście, kwestią zasadniczą pozostaje dokończenie kompletnego ciągu transportowego wysokiej jakości, m.in. o dużej przepustowości, dostosowanego do przenoszenia nacisków na poziomie 11,5 t/oś, w postaci drogi S3 z bezpośrednim połączeniem do portu, jak również przeprowadzenie prac inwestycyjnych na sieci kolejowej, w celu stworzenia dobrych warunków do dalszego dynamicznego wzrostu obrotów ładunkowych – także w relacjach tranzytowych z Republiką Czeską i innymi państwami regionu.

W kontekście priorytetu należy podkreślić również, że konieczne jest rozszerzenie kompetencji zarządów morskich portów w celu umożliwienia pożądanej integracji portów z zapleczem, co wynika z założeń celów polityki transportowej Polski i Unii Europejskiej. Celem jest stworzenie prawnych podstaw kształtowania efektywnej struktury korporacyjnej portów, odpowiadającej współczesnym modelom funkcjonowania portów Europy Zachodniej, umożliwiającą skuteczne z nimi konkurowanie, między innymi poprzez integrację polskich portów morskich z terminalami intermodalnymi na zapleczu i realizację idei „extended port gateway”. Umożliwi to także zaangażowanie się zarządców portów w przedsięwzięcia na zapleczu portów (tzw. „kreowanie rynku na zapleczu”). Zmiana bez wątpienia stałaby się motorem rozwoju portów, stanowiąc nowe pole dla ich działalności. W ramach priorytetu wskazuje się także na potrzebną budowę węzłów multimodalnych. Polskie porty morskie muszą mieć dobre połączenia do krajowych i europejskich sieci transportowych celem dalszego zapewnienia ich dynamicznego rozwoju.

Priorytet 3 Digitalizacja polskich portów morskich

W celu zwiększenia atrakcyjności polskich portów morskich niezbędne jest podjęcie działań wpisujących się w ich digitalizację, rozumianą jako proces polegający na zwiększeniu wykorzystania przez nie nowoczesnych technologii informacyjnych – w szczególności służących inteligentnej wymianie informacji pomiędzy wieloma różnymi uczestnikami obrotu portowo-morskiego.

Konkretnie działanie inwestycyjne w ramach tego priorytetu obejmować będzie stworzenie Polskiego Port Community System, tj. neutralnej, bezpiecznej i otwartej platformy elektronicznej dla szerokiego grona interesariuszy polskich portów morskich. Wśród nich znajdują się m.in. spedytorzy, operatorzy logistyczni, przewoźnicy samochodowi i kolejowi, zarządcy terminali portowych, a także służby kontroli weterynaryjnej, sanitarnej, fitosanitarnej oraz celnej. Przedmiotowe działanie uznać należy za niezbędne dla usprawnienia wielu procesów zachodzących w łańcuchach logistycznych – których ważnymi ogniwami są polskie porty morskie. Bez wątpienia, stworzenie Polskiego Port Community System stanowić będzie kolejny krok w celu wzmocnienia pozycji konkurencyjnej polskich portów.



Prace w tym zakresie prowadzi – powołana przez zarządy portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – Polski PCS Sp. z o.o. Efektem prowadzonych prac i badań będzie stworzenie innowacyjnego w skali krajowej systemu Polski Port Community System, umożliwiającego inteligentną wymianę informacji w polskich portach morskich. Zadaniem systemu będzie optymalizacja, automatyzacja i sterowanie procesami transportowymi poprzez gromadzenie i łączenie w jednym miejscu informacji dotyczących transportu oraz całych łańcuchów logistycznych. Wprowadzenie systemu umożliwi zmniejszenie kosztów i skrócenie czasu obsługi ładunków w porcie oraz usprawni koordynację odpraw. Wymiana informacji za pośrednictwem systemu przełoży się na zwiększenie konkurencyjności polskich portów wobec tych z Europy Zachodniej.

Poza PCS wskazuje się na potrzebę upowszechnienia systemów informatycznych usprawniających pracę portów i obrót portowo-morski.

Digitalizacja przyczyni się do lepszego wykorzystywania fizycznych zasobów portowych, również tych powstałych w wyniku realizacji działań inwestycyjnych wskazanych w poszczególnych priorytetach przedmiotowego programu, a także posłuży przyspieszeniu całego obrotu ładunkowego, jaki dokonuje się w polskich portach.

Wskazuje się również na wymóg dostosowania polskich portów morskich do przyjmowania statków autonomicznych. Postęp naukowo-techniczny wydaje się nieunikniony. Nowoczesne technologie i rozwiązania stosowane będą także w transporcie morskim. Wprowadzenie autonomicznych jednostek pływających do żeglugi, w tym oceanicznej, pozostaje kwestią czasu. Polskie porty morskie muszą być w pełni dostosowane do ich obsługi, w celu zachowania wiodących pozycji w międzynarodowych łańcuchach logistycznych.

Priorytet 4 Zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego

Porty morskie jako złożone pod względem przestrzenno-funkcjonalnym organizmy gospodarcze ogromną wagę przywiązywać muszą do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego. Realizacja tego zadania w stosunku do statków morskich przebywających na obszarze akwatorium portowego stanowi istotny element właściwego funkcjonowania współczesnych portów morskich.

Znaczenie właściwego wywiązywania się z realizacji tego zadania będzie wzrastało wraz z rozwojem działalności portowej, a konsekwencji ruchu portowego, w kolejnych latach. Zasadne jest więc podejmowanie kompleksowych i konsekwentnych działań nakierowanych na utrzymanie bezpieczeństwa żeglugi w portach morskich oraz w dostępie do portów od strony morza na najwyższym możliwym poziomie.

Istotną kwestię w tym obszarze stanowi ścisła współpraca zarówno poszczególnych służb polskiej administracji morskiej, pomiędzy służbami administracji morskiej a innymi służbami operacyjnymi realizującymi swoje zadania w obszarach administracyjnych portów morskich, jak i na płaszczyźnie międzynarodowej.



Działania w ramach tego priorytetu będą obejmowały:

- dalszą modernizację systemów VTS/VTMS (Vessel Traffic Service/Vessel Traffic Management System) oraz przystosowanie ich do współpracy z Systemem Informacji Rzecznej RIS (River Information Services);
- realizację budowy systemu GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System);
- wymianę taboru dla potrzeb administracji morskiej;
- rozbudowę infrastruktury telekomunikacyjnej dla potrzeb bezpieczeństwa morskiego;
- realizację inwestycji na potrzeby Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR);
- inne działania nakierowane na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego;
- wzmocnienie infrastruktury systemu bezpieczeństwa morskiego w obszarze kompetencji administracji morskiej.

Jedno ze sztandarowych działań stanowi realizacja budowy systemu GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System). Światowy Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa GMDSS stanowi zbiór procedur bezpieczeństwa, wyposażenia oraz środków łączności radiowej i satelitarnej przewidziany do zapewnienia szybkiego i skutecznego alarmowania o wypadkach na morzu. Polska, będąc sygnatariuszem konwencji SOLAS, z uwagi na położenie geograficzne jest zobligowana do budowy i eksploatacji systemu łączności w niebezpieczeństwie oraz realizacji łączności w relacji statek-ląd i odwrotnie.

Priorytet 5 Uwzględnianie w działalności portowej przepisów i standardów środowiskowych

Współczesny rozwój oparty na idei rozwoju zrównoważonego charakteryzuje się przy realizacji celów gospodarczych dużą wrażliwością na racje środowiskowe. Obok dotychczas podejmowanych działań w obszarze ograniczania negatywnego wpływu działalności portowej na środowisko, polskie porty morskie powinny uwzględniać w prowadzonych przedsięwzięciach inwestycyjnych coraz popularniejsze w Europie Zachodniej nabrzeżne systemy zasilania jednostek pływających w energię elektryczną tzw. cold-ironing. Rozwiązania tego typu umożliwiają redukcję hałasu oraz ograniczenie emisji spalin w trakcie postoju statku w porcie, poprzez dostarczanie energii z lądu. System cold-ironing promowany jest również przez Komisję Europejską⁶²⁾.

Bardzo istotne jest także tworzenie możliwości bunkrowania statków paliwem LNG w portach morskich. Istnieje kilka alternatywnych metod bunkrowania jednostek morskich skroplonym gazem ziemnym. Z wyłączeniem zastosowania zaawansowanych technologicznie układów instalacji kriogenicznych, bunkrowanie statków może się odbywać zarówno za pomocą specjalistycznych jednostek bunkrujących bądź cystern samochodowych, jak również z zastosowaniem instalacji wykorzystujących kriogeniczne kontenery ISO. O tym, w jakim kierunku rozwijać się będą systemy bunkrowania paliwa LNG w polskich

⁶²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L 307 z 28.10.2014, str. 1, z późn. zm.).



portach morskich oraz żeglugi śródlądowej, zależeć będzie m.in. od uwarunkowań i potrzeb rynkowych. Podkreślenia wymaga to, że w portach sieci bazowej TEN-T (polskie porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście) termin rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych upływa 31 grudnia 2025 r. (dotyczy to zarówno paliwa LNG, jak i w uzasadnionych przypadkach tzw. cold-ironing⁶³); państwa członkowskie UE są zobowiązane do rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych we wskazanych terminach zgodnie z przepisami dyrektywy 2014/94/UE).

Trzecią ważną grupą inwestycji, która korzystnie przyczyni się do poprawy jakości środowiska portowego, jest budowa infrastruktury portowej umożliwiającej odbiór ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich cumujących w porcie bezpośrednio do lądowej sieci kanalizacyjnej, co będzie stanowić realizację wprowadzonych w 2011 r. zmian do Załącznika IV do konwencji MARPOL (Rezolucja MEPC.200(62)), zgodnie z którymi Morze Bałtyckie ustanowione zostało obszarem specjalnym, w którym zrzuty nieoczyszczonych ścieków ze statków pasażerskich będą zabronione.

Nowe wymogi dotyczące zakazu usuwania ścieków na obszarze specjalnym Morza Bałtyckiego będą obowiązywać:

- od 1 czerwca 2019 r. dla nowych statków pasażerskich;
- od 1 czerwca 2021 r. dla istniejących statków pasażerskich (innych niż określone w kolejnym punkcie);
- od 1 czerwca 2023 r. dla istniejących statków pasażerskich w drodze bezpośrednio do lub z portu zlokalizowanego poza obszarem specjalnym oraz do lub z portu zlokalizowanego na wschód od długości 28°10' wsch. na obszarze specjalnym, który nie wykonuje innych zawinięć do portów w obrębie obszaru specjalnego.

Niewątpliwie, przy budowie nowych terminali, szczególnie związanych z obsługą stałych połączeń liniowych, powinno się już na etapie projektowania uwzględnić realizację inwestycji w postaci infrastruktury paliw alternatywnych oraz infrastruktury do odbioru ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich.

Choć Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami („konwencja BWM”), która weszła w życie w dniu 8 września 2017 r., nie nakłada na podmioty zarządzające portami obowiązku odbioru wód balastowych ze statków, usługi z tym związane w najbliższych latach z pewnością będą się rozwijać. Rozwiązania te nie są jeszcze powszechne na świecie, jednak są na bieżąco rozważane przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Wraz z rozwojem technologii w tym zakresie na świecie takie usługi, np. barki lub zbiorniki stałe na nabrzeżu, mogą być udostępniane statkom na zasadach komercyjnych, w zależności od decyzji organu zarządzającego portem.

Konwencja BWM nakłada natomiast obowiązek odbioru i zagospodarowania w sposób bezpieczny dla zdrowia ludzkiego oraz środowiska osadów pochodzących ze zbiorników wód balastowych statków na

⁶³) Zasilanie energią elektryczną z lądu zostanie priorytetowo zainstalowane w portach sieci bazowej TEN-T i w innych portach w terminie do dnia 31 grudnia 2025 r., chyba że nie będzie zapotrzebowania, a koszty będą nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści dla środowiska – zgodnie z dyrektywą 2014/94/UE.



zakłady, gdzie odbywa się czyszczenie i naprawa zbiorników balastowych. W związku z tym, w najbliższych latach należy spodziewać się intensywnego rozwoju usług specjalistycznych firm zajmujących się utylizacją odpadów, które będą zagospodarowywać osady ze zbiorników wód balastowych – powstające w zakładach, gdzie będą czyszczone lub naprawiane zbiorniki wód balastowych statków.

Inne działania inwestycyjne w ramach tego priorytetu, będące elementem zarządzania środowiskowego poszczególnych portów morskich, obejmą:

- budowę/modernizację sieciowej infrastruktury technicznej, w którą uzbrojone są tereny portowe;
- zapewnienie odbioru odpadów ze statków morskich, zgodnie z wymogami Załącznika V do konwencji MARPOL;
- inwestycje poprawiające ochronę środowiska związane z funkcjonowaniem terminali obsługujących ładunki niebezpieczne, w oparciu o plany bezpieczeństwa obejmujące również przemieszczanie tych substancji i zagrożenia nadzwyczajne;
- inwestycje poprawiające stan środowiska związane z funkcjonowaniem placów składowych w zakresie emisji do środowiska substancji zanieczyszczających wody opadowe lub emitowanych w postaci pyłów PM 10 i PM 2,5;
- inwestycje nakierowane na pozyskiwanie energii elektrycznej i ciepłej ze źródeł odnawialnych;
- inwestycje polegające na rozbudowie infrastruktury paliw alternatywnych, w tym przede wszystkim LNG, a także budowę systemów zasilania jednostek pływających w energię elektryczną tzw. cold-ironing;
- budowę infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich;
- budowę infrastruktury retencji i wtórnego wykorzystania wód opadowych i roztopowych;
- inne inwestycje poprawiające stan środowiska w portach morskich.

Należy nadmienić, że w działaniach z zakresu inwestycji infrastrukturalnych w portach morskich stosować należy rozwiązania ograniczające m.in. energochłonność.

4.2.2. Zadania organizacyjno-legislacyjne

Realizacja celu głównego oraz celów szczegółowych rozwoju polskich portów morskich wymaga podjęcia w perspektywie czasowej obowiązywania Programu również zadań pozainwestycyjnych.

W przypadku pierwszego z celów szczegółowych Programu, mającego charakter gospodarczy, takie komplementarne, w stosunku do zadań inwestycyjnych, zadania o charakterze organizacyjno-legislacyjnym mogą obejmować:

- Działania nakierowane na poprawę dostępu do portów morskich od strony morza i lądu:
 - przejęcie na podstawie rozporządzenia do znowelizowanej ustawy o drogach publicznych, wydanego przez Ministra Infrastruktury, przez GDDKiA niektórych dróg mających obecnie status dróg gminnych i powiatowych, stanowiących dostęp do polskich portów morskich o



podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i włączenie ich do infrastruktury sieci bazowej TEN-T;

Pozostałe działania:

- wspieranie inicjatyw nakierowanych na integrację przedstawicieli środowisk poszczególnych portów morskich m.in. poprzez inicjatywy klastrowe, rady interesantów portów;
- promocja i wspieranie rozwoju żeglugi morskiej bliskiego zasięgu (Short Sea Shipping) oraz projektów autostrad morskich;
- stworzenie prawnych możliwości realizacji przez podmioty zarządzające polskimi portami morskimi inwestycji infrastrukturalnych w postaci lądowych terminali przeładunkowych na zapleczu;
- umożliwienie podmiotom zarządzającym portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, angażowania w tzw. działalność eksploatacyjną;
- weryfikacja (m.in. rozszerzenia) granic administracyjnych portów morskich;
- zwiększenie konkurencyjności portowych usług pomocniczych;
- koordynacja działań promujących polskie porty morskie, w szczególności w krajach, do których trafiają bądź z których pochodzą ładunki tranzytowe;
- opracowanie planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich;
- zwiększenie roli podmiotów zarządzających portami morskimi w zakresie gospodarki nieruchomościami w portach i kształtowania ładunku przestrzennego;
- uznanie inwestycji w portach morskich za inwestycje celu publicznego (analogicznie jak dla portów lotniczych);
- przekazanie przez podmioty Grupy PKP podmiotom zarządzającym portami prawa użytkowania wieczystego terenów zlokalizowanych w granicach portów, a niewykorzystywanych dla celów kolejowych;
- obniżenie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej dla pociągów intermodalnych do/z polskich portów morskich;
- dalsze znoszenie barier natury administracyjnej (m.in. usprawnienie importowych procedur kontrolnych towarów przemieszczanych przez polskie porty) oraz tworzenie atrakcyjnego klimatu inwestycyjnego w portach.

W przypadku drugiego z celów szczegółowych Programu, mającego charakter pozagospodarczy, zadania o charakterze organizacyjno-legislacyjnym obejmą następującą tematykę:

- promowanie inicjatyw nakierowanych na poprawę bezpieczeństwa uczestników obrotu portowego oraz działań mających na celu ograniczanie negatywnego wpływu działalności portowej na środowisko naturalne oraz zdrowie i życie ludzi;
- zróżnicowanie opłat portowych w sposób mający na celu promowanie zrównoważonego rozwoju transportu, tj. m.in. dostosowanie systemu opłat portowych do struktury kosztów utrzymania i rozwoju infrastruktury portowej oraz wielkości przeładunków (implementacja zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”).



4.3. Scenariusze rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej

Rozwój polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki narodowej należy rozpatrywać zarówno w aspekcie rozwoju potencjału dla ich podstawowej funkcji gospodarczej identyfikowanej z działalnością przeładunkowo-składową (funkcja transportowa), jak i ze stworzeniem warunków dla rozwoju pozostałych funkcji gospodarczych, ze szczególnym uwzględnieniem działalności dystrybucyjno-logistycznej oraz współczesnych kompleksów przemysłu portowego. Jest to związane z ewolucją współczesnej sfery eksploatacyjnej portów morskich, które przekształcają się w centra przeładunkowo-dystrybucyjne lub kompleksy przemysłowo-przeładunkowo-dystrybucyjne, w większym stopniu – niż miało to miejsce w przeszłości – uwzględniające wymogi użytkowników.

Z dwóch głównych strategii zagospodarowania przestrzeni portowej, tj. rewitalizacji terenów dotychczas wykorzystywanych na cele gospodarcze lub pozagospodarcze oraz zagospodarowania nowych terenów portowych, w ostatnim ćwierćwieczu w największych polskich portach morskich realizowane były obydwie. Obserwowane w polskich portach morskich procesy rewitalizacyjne podążały w tym okresie w dwóch kierunkach, tj. przekształceń w oparciu o funkcje portowe lub w oparciu o funkcje miejsko-portowe. Realizacja nowych inwestycji na terenach portowych uwarunkowana była posiadaniem wolnych terenów portowych, zlokalizowanych w granicach administracyjnych poszczególnych portów morskich, ewentualnie w ich bezpośrednim sąsiedztwie lub z możliwością pozyskania nowych terenów portowych na drodze odebrania ich morzu.

Również w kolejnych latach należy przewidywać realizację w polskich portach morskich obu strategii zagospodarowania przestrzeni portowej. Poszczególne scenariusze mogą się jednak różnić tym, która strategia w danym porcie i w danym okresie uzyska status dominującej. Zróżnicowana jest bowiem sytuacja w zakresie dostępności wolnych terenów w poszczególnych portach (do zagadnienia tego odniesiono się również na wstępie Programu).

Drogą wyjścia w morze nowe tereny portowe można pozyskać we wszystkich portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, z wyjątkiem Szczecina. Porty: gdański, gdyński i świnoujski zlokalizowane są w bezpośrednim sąsiedztwie otwartego morza, co stanowi istotny atut z punktu widzenia dalszego ich funkcjonowania i rozwoju. Wolne tereny rozwojowe posiada także port w Szczecinie, jednakże są one niesymetrycznie zlokalizowane w stosunku do głównych rejonów działalności portowej. Znaczące rezerwy terenowe w tym porcie zlokalizowane są w sąsiedztwie rejonu drobnicowego, czego przykładem są tereny Ostrowa Grabowskiego i Ostrowa Mieleńskiego. Brakuje natomiast wolnych terenów w rejonie masowo-drobnicowym (Basen Kaszubski). Taka lokalizacja przesądza o konieczności przeznaczenia wschodniej części Ostrowa Grabowskiego pod budowę nabrzeży do obsługi towarów masowych.

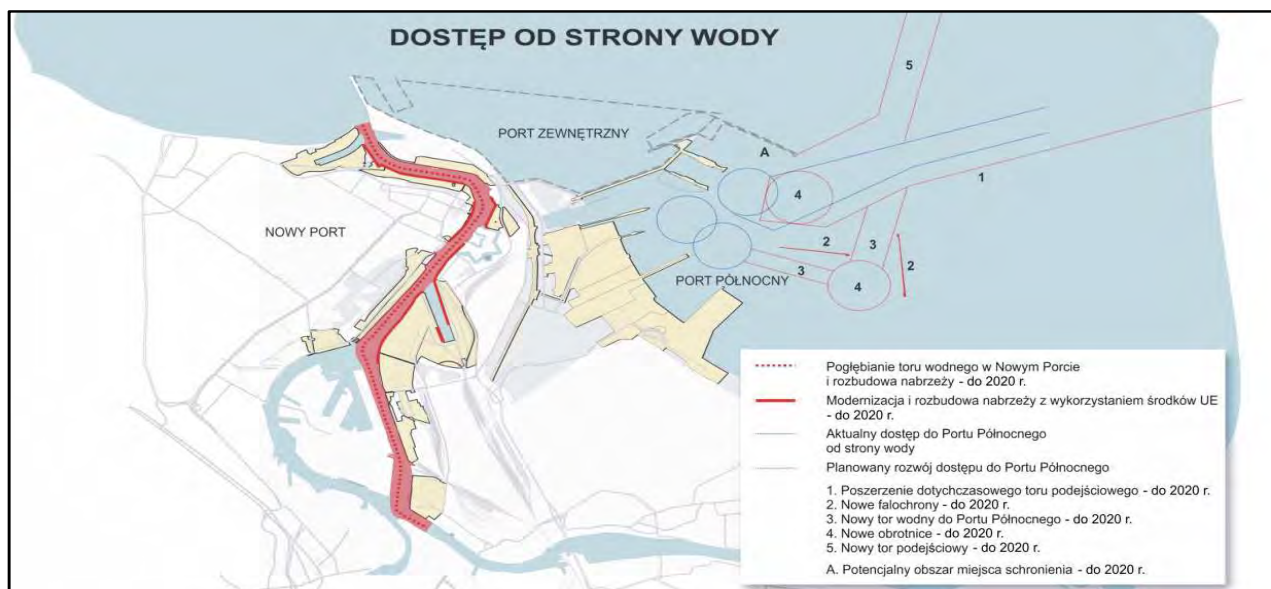
Poniżej przedstawione zostały scenariusze rozwoju poszczególnych portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, uwzględniające newralgiczne przedsięwzięcia inwestycyjne do zrealizowania – w celu wykorzystania ich mocnych stron oraz pojawiających się szans rynkowych.

Podkreślić należy, że oprócz projektów „indywidualnych”, na rozwój wpływ będą mieć także projekty horyzontalne, tj. wspólne dla wszystkich portów.

Ważnym dla wszystkich poddanych analizie portów morskich i ich użytkowników projektem o charakterze horyzontalnym jest wdrożenie Port Community System (PCS). Innym przedsięwzięciem rozwojowym, mającym jednakowo istotne znaczenie dla wszystkich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, jest modernizacja dróg wodnych śródlądowych, zapewniających dostęp do nich od strony lądu.

Port morski w Gdańsku

Po okresie znaczących inwestycji w porcie zewnętrznym (terminal masowy, terminal kontenerowy DCT, baza paliwowa PERN), główny kierunek działań inwestycyjnych w porcie Gdańsk związany będzie z poprawą dostępności transportowej do dwóch głównych części tego portu oraz modernizacją infrastruktury Portu Wewnętrznego. W przypadku wewnętrznej części portowej, przewiduje się modernizację infrastruktury dostępu od strony morza, a także nabrzeży – co pozytywnie wpłynie na możliwości obsługi większych jednostek pływających (maksymalne zanurzenie 10,6 m). Ponadto w Porcie Północnym przedsięwzięcia inwestycyjne powinny objąć modernizację układu drogowo-kolejowego, modernizację i rozbudowę torów wodnych, a także budowę nowych falochronów. Konieczność wykonania w tej części portu gdańskiego prac w zakresie dostępu od strony morza związana jest z dynamicznym rozwojem terminali głębokowodnych oraz zwiększającą się liczbą dużych jednostek zawijających do tego portu. Poprawa dostępu drogowo-kolejowego zwiększy przepustowość układu, zapewni jego bezkolizyjność oraz przyczyni się do optymalizacji obsługi i lepszego skomunikowania poszczególnych terminali z głównymi magistralami łączącymi port z zapleczem gospodarczym.



Rysunek 27. Projekty inwestycyjne poprawiające dostęp od strony morza do portu morskiego Gdańsk

Źródło: materiały źródłowe ZMP Gdańsk S.A.



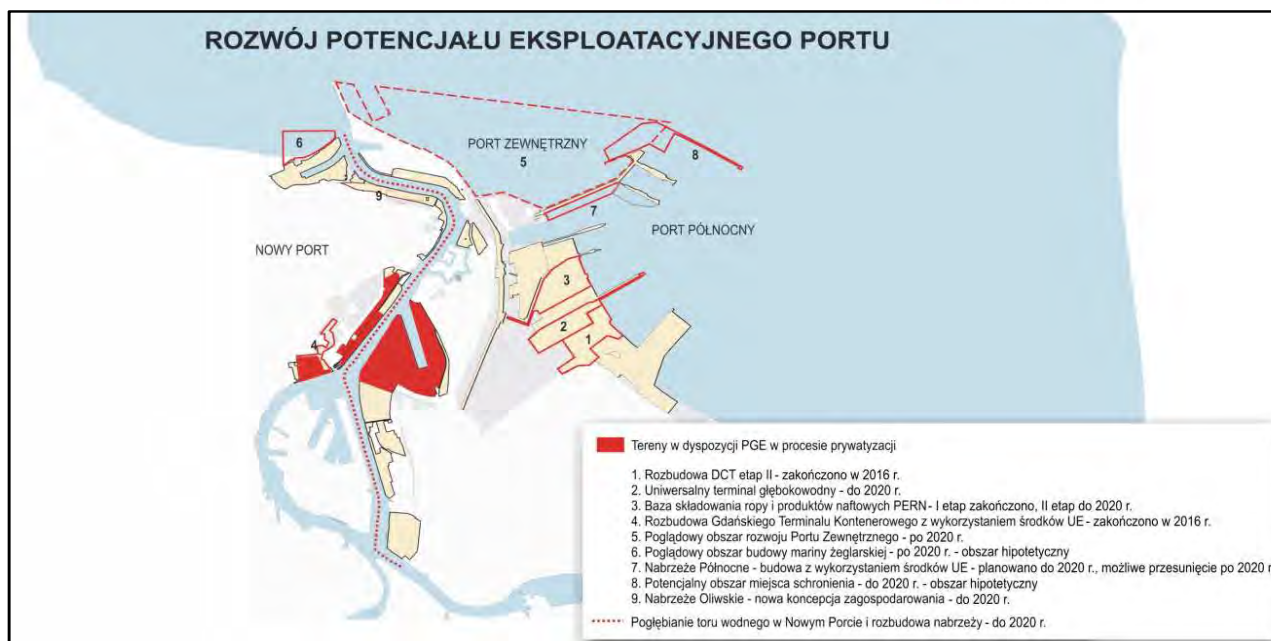
W dłuższym horyzoncie czasowym (realizacja po roku 2020) przewiduje się rozbudowę gdańskiego portu i zwiększenie jego potencjału o kolejne głębokowodne nabrzeża przeładunkowe, w ramach koncepcji utworzenia tzw. Portu Centralnego⁶⁴⁾. Nowym rejonem lokalizacji kolejnych terminali portowych przystosowanych do obsługi największych jednostek pływających na Bałtyku mógłby stać się załadowany obszar pomiędzy ujściem kanału portowego a Naftoportem. Na obszarze tym mogłyby powstać tereny portowe pod głębokowodne terminale. Mogłyby one zostać wybudowane w oparciu o inżynierię finansową zbliżoną do tej zastosowanej przy budowie terminalu kontenerowego DCT. Przedmiotowe przedsięwzięcie zapewni możliwość rozwoju gdańskiego portu morskiego w warunkach braku wolnych terenów inwestycyjnych wzdłuż linii brzegowej znajdującej się w jego granicach administracyjnych.

Przewiduje się możliwość realizacji przedmiotowej inwestycji w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego. Projekt generować będzie duże korzyści społeczno-gospodarcze w skali całego kraju. Szacuje się, iż Port Centralny będzie mieć powierzchnię ok. 400–500 ha powierzchni załadowanej na wodach Zatoki Gdańskiej, w głębokowodnej części portu. Będą mogły do niego zawijać największe statki mogące przejść przez Cieśniny Duńskie o zanurzeniu ok. 15,0 m, w tym największe kontenerowce o długości ok. 400 m i szerokości ok. 60 m. Inwestycja ta wzmocni status Portu Gdańsk jako portu sieci bazowej TEN-T i ważnego ogniwa Korytarza Sieci Bazowej „Bałtyk-Adriatyk”.

Na terenie Portu Centralnego planuje się budowę wielu terminali, co jest charakterystyczne dla portu uniwersalnego, dostosowanego do obsługi różnych typów ładunków. Głównymi planowanymi terminalami są: terminal LNG, zbożowy, paliwowy, kontenerowy, Ro-Ro, chemiczny, do obsługi handlowych samochodów osobowych, innych ładunków masowych oraz pasażerski. Dodatkowo planuje się na terenie Portu Centralnego także m.in. bazę obsługi przemysłu off-shore, rejony magazynowe w II linii nabrzeży portowych, port schronienia, obszar przemysłu stocznioowego, a także elektrownię LNG.

W projekcie uwzględnia się zasilanie statków w energię elektryczną z lądu (cold-ironing), a także odbiór ścieków ze statków pasażerskich bezpośrednio do sieci kanalizacyjnej.

⁶⁴⁾ Inaczej: Port Zewnętrzny (zob. rysunki 27 i 28).



Rysunek 28. Projekty inwestycyjne zwiększające potencjał przeładunkowo-składowy portu morskiego Gdańsk

Źródło: materiały źródłowe ZMP Gdańsk S.A.

Koncepcja budowy nowej głębokowodnej części portu to projekt, który docelowo zapewni dalszy rozwój potencjału portu Gdańsk i stworzy realne możliwości przeobrażenia go w jeden z kluczowych nowoczesnych portów V generacji. Port Centralny ma stanowić bazę infrastrukturalną, która pozwoli na dalszy rozwój funkcji dystrybucyjnych portu dla całej Europy Środkowo-Wschodniej.

W planach jest także budowa nowego terminala Ro-Ro w zewnętrznej części portu. W dłuższej perspektywie gdański port, obok dominującej funkcji transportowej, powinien rozwijać działalność przemysłową, handlową, dystrybucyjno-logistyczną. Podejmowane w przyszłości działania inwestycyjne i organizacyjne powinny uwzględniać także przejęcie części przewozów w relacjach między portem Gdańsk a jego zapleczem gospodarczym przez transport wodny śródlądowy⁶⁵⁾.

Port morski w Gdyni

Port Gdynia, mający przed transformacją polskiej gospodarki specjalizację związaną z obsługą drobnicy, obecnie (podobnie jak pozostałe polskie porty) umacnia się jako port uniwersalny. Nadal jednak największych szans rozwoju tego portu należy upatrywać w rozwijaniu potencjału dedykowanego obsłudze ładunków drobnicowych (drobnica kontenerowa, ro-ro, promowa). Odpowiedzią na zaobserwowany w ostatnich latach odpływ ładunków skonteneryzowanych z tego portu może być stworzenie w Gdyni warunków do obsługi kontenerowców oceanicznych. Koresponduje to ze wzmacnianiem pozycji tego portu na rynku ładunków masowych, co wymaga stworzenia możliwości obsługi statków typu Baltimax (statki o maksymalnych wymiarach gabarytowych umożliwiających żeglugę przez Cieśniny Duńskie).

⁶⁵⁾ Zbudowanie nowej infrastruktury wymagać będzie uzgodnień ze spółką Przedsiębiorstwo Przeładunku Paliw Płynnych Naftoport Sp. z o.o., co do wpływu na infrastrukturę Naftoportu. Infrastruktura ta ma charakter strategiczny – stanowi kluczowy element w zapewnieniu bezpieczeństwa paliwowego państwa.



Rysunek 29. Projekty inwestycyjne w porcie morskim Gdynia

Źródło: materiały źródłowe ZMP Gdynia S.A.

W przypadku portu gdyńskiego, kluczowymi inwestycjami są: przebudowa obrotnicy nr 2 do 480 m wraz z rozbiórką nabrzeża Gościnnego, pogłębienie akwenów portowych do 16,0 m, pogłębienie toru podejściowego do 17,5 m i jego poszerzenie – do 280 m w dnie, przebudowa falochronu głównego, a także poszerzenie wejścia do portu. Wykonanie przedmiotowych prac stanowi warunek obsługiwanie największych jednostek, w tym kontenerowców o wymiarach rzędu: 400 m (długość), 60 m (szerokość), 15,0 m (zanurzenie). Wspomniana obrotnica nr 2, po zwiększeniu jej średnicy, umożliwi obracanie się w tej części portu kontenerowców wykorzystywanych w żegludze oceanicznej. Prace, o których mowa wyżej, podyktowane są koniecznością przystosowania portu morskiego w Gdyni do przyjmowania największych jednostek pływających.

W segmencie rynku pasażerskiego, potencjał portu morskiego w Gdyni wzmocniony zostanie poprzez budowę nowego terminala promowego. Główną przesłanką realizacji tej inwestycji jest stworzenie możliwości obsługi promów pasażerskich, jakie w ostatnim okresie weszły lub w kolejnych latach będą wchodzić do żeglugi (długość ok. 245 m, szerokość ok. 30 m). Bardzo ważne w kontekście realizacji tego przedsięwzięcia są także sukcesywnie zwiększające się w porcie Gdynia potoki podróżnych w ramach międzynarodowego ruchu pasażerów.

W dłuższej perspektywie czasowej (po roku 2020) działania inwestycyjne w porcie Gdynia mogą być realizowane na dwa zasadnicze sposoby. Rewitalizacja w oparciu o funkcje portowe będzie możliwa w przypadku pozyskania terenów portowych sąsiadujących od wschodu z terminalem BCT. Drugi sposób związany jest z realizacją koncepcji tzw. „wyjścia za falochron”, czyli budową terminali głębokowodnych dedykowanych obsłudze drobnicy skonteneryzowanej i ładunków masowych w porcie zewnętrznym. Obszar, na którym terminale te mogłyby powstać, znajduje się w określonych w 2015 r. granicach administracyjnych portu. Należy wyraźnie zaznaczyć, że rozbudowę gdyńskiego portu i zwiększenie jego potencjału, w dłuższym horyzoncie czasowym, przewiduje się w ramach koncepcji tzw. Portu

Zewnętrzny. Ponadto konieczna jest analiza dalszego rozszerzenia granic administracyjnych portu w kierunku zachodnim w celu rozwoju obszaru „Doliny Logistycznej” jako zaplecza logistycznego portu⁶⁶⁾.



Rysunek 30. Potencjalne lokalizacje terminali głębokowodnych w porcie morskim Gdynia

Źródło: materiały źródłowe ZMP Gdynia S.A.

Należy nadmienić, że istotne znaczenie dla przyszłej pozycji konkurencyjnej portu Gdynia mają również inwestycje poprawiające bezpośredni dostęp (drogowy i kolejowy) do terminali portowych.

Plany rozwoju zdolności eksploatacyjnej portu morskiego w Gdyni, połączone ze spodziewanym wzrostem obrotów ładunkowych i liczby odprawianych pasażerów, uzasadniają nowe, kompleksowe rozwiązanie kwestii obsługi transportowej portu, de facto położonego w centrum dużego miasta.

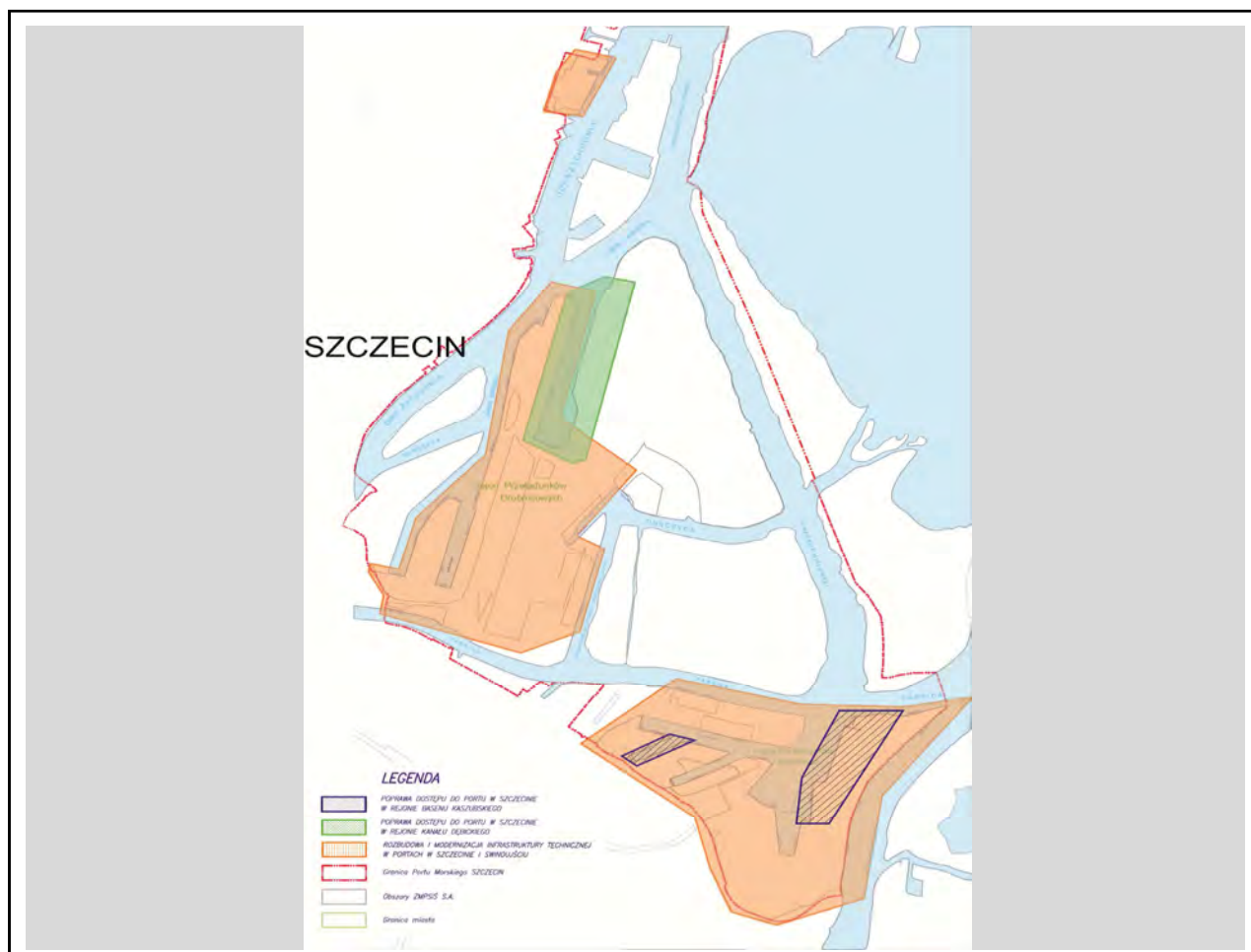
Port morski w Szczecinie

Kluczową inwestycję z punktu widzenia konkurencyjności portu Szczecin stanowi pogłębienie toru wodnego ze Świnoujścia do 12,5 m⁶⁷⁾, co pozwoli na obsługę w nim większych statków. Zgodnie z dotychczasowymi założeniami powinno to nastąpić do 2022 r. Ze wskazanym zadaniem powiązane są inwestycje portowe. Istniejące nabrzeża powinny zostać zmodernizowane m.in. w zakresie zwiększenia ich dopuszczalnej nośności, a akweny portowe pogłębione – zarówno w rejonie masowym (masowo-drobnicowym), w którym w perspektywie do 2020 r. przebudowana powinna zostać infrastruktura nabrzeży Katowickiego i Chorzowskiego, jak i w rejonie drobnicowym, gdzie powinno zostać przebudowane nabrzeże Czeskie i nabrzeże Słowackie. Inwestycja w Kanale Dębickim szczecińskiego portu, poza przebudową dwóch najważniejszych nabrzeży, powinna objąć poszerzenie kanału na całej długości do 200 m, jego pogłębienie do głębokości 12,5 m oraz budowę nowego nabrzeża Norweskiego dedykowanego obsłudze ładunków drobnicowych. Istotne będą także inwestycje poprawiające bezpośredni dostęp kolejowy do portu Szczecin, a także alternatywne skomunikowanie portu w granicach miasta – co też będzie miało wpływ na przyszłą pozycję konkurencyjną portu.

⁶⁶⁾ Budowa platformy multimodalnej (terminal intermodalny) na obszarze „Doliny Logistycznej”, z wykorzystaniem istniejącej bocznic kolejowej, wymagać będzie budowy drogi biegnącej od ul. Puckiej w Gdyni do ul. I Dywizji Wojska Polskiego w Rumii, komunikującej te tereny z Portem Gdynia.

⁶⁷⁾ Z perspektywą możliwego dalszego pogłębienia, w celu zapewnienia obsługi w Porcie Szczecin coraz większych jednostek, jakie wykorzystywane są w żegludze – zgodnie z aktualnym trendem.

Z uwagi na kończące się rezerwy terenowe w rejonie basenu Kaszubskiego w okresie do 2020 r. powinny zostać również podjęte działania nakierowane na włączenie terenów z drugiej strony ul. Gdańskiej w granice administracyjne portu Szczecin. Stanowią one warunek niezbędny rozwoju działalności dystrybucyjno-logistycznej w tej części portu.



Rysunek 31. Projekty inwestycyjne w porcie morskim Szczecin

Źródło: materiały źródłowe ZMP Szczecin i Świnoujście S.A.

W przypadku portu szczecińskiego w perspektywie po 2020 r. działania inwestycyjne będą związane przede wszystkim z Ostrowem Grabowskim, a w dalszej perspektywie również Ostrowem Mieleńskim. W zachodniej części Ostrowa Grabowskiego należy konsekwentnie przygotowywać kolejne, po Fińskim i Norweskim, nabrzeża pod obsługę ładunków drobnicowych. We wschodniej części zlokalizować można natomiast nabrzeża dedykowane obsłudze ładunków masowych. W związku z nowymi inwestycjami na Ostrowie Grabowskim powinien powstać układ drogowo-kolejowy. Aktywizacja na cele portowe terenów Ostrowa Mieleńskiego wymagać będzie prac refulacyjnych oraz połączenia go przeprawą drogowo-kolejową z Ostrowem Grabowskim i przeprawą drogową od strony lądu (ul. Gdańska). Docelowo Ostrów Mieleński może stać się obszarem lokalizacji działalności dystrybucyjno-logistycznej oraz zakładów współczesnego przemysłu portowego. W celu sprawnej obsługi terminali portowych, zarówno drobnicowych, jak i masowych, przez tabor samochodowy – niezbędnym jest zlokalizowanie



dodatkowych powierzchni parkingowych na obszarze około 20 ha z zapleczem socjalnym. Możliwa lokalizacja po połączeniu Ostrowa Grabowskiego i Mieleńskiego – w centralnym rejonie Ostrowa Mieleńskiego.

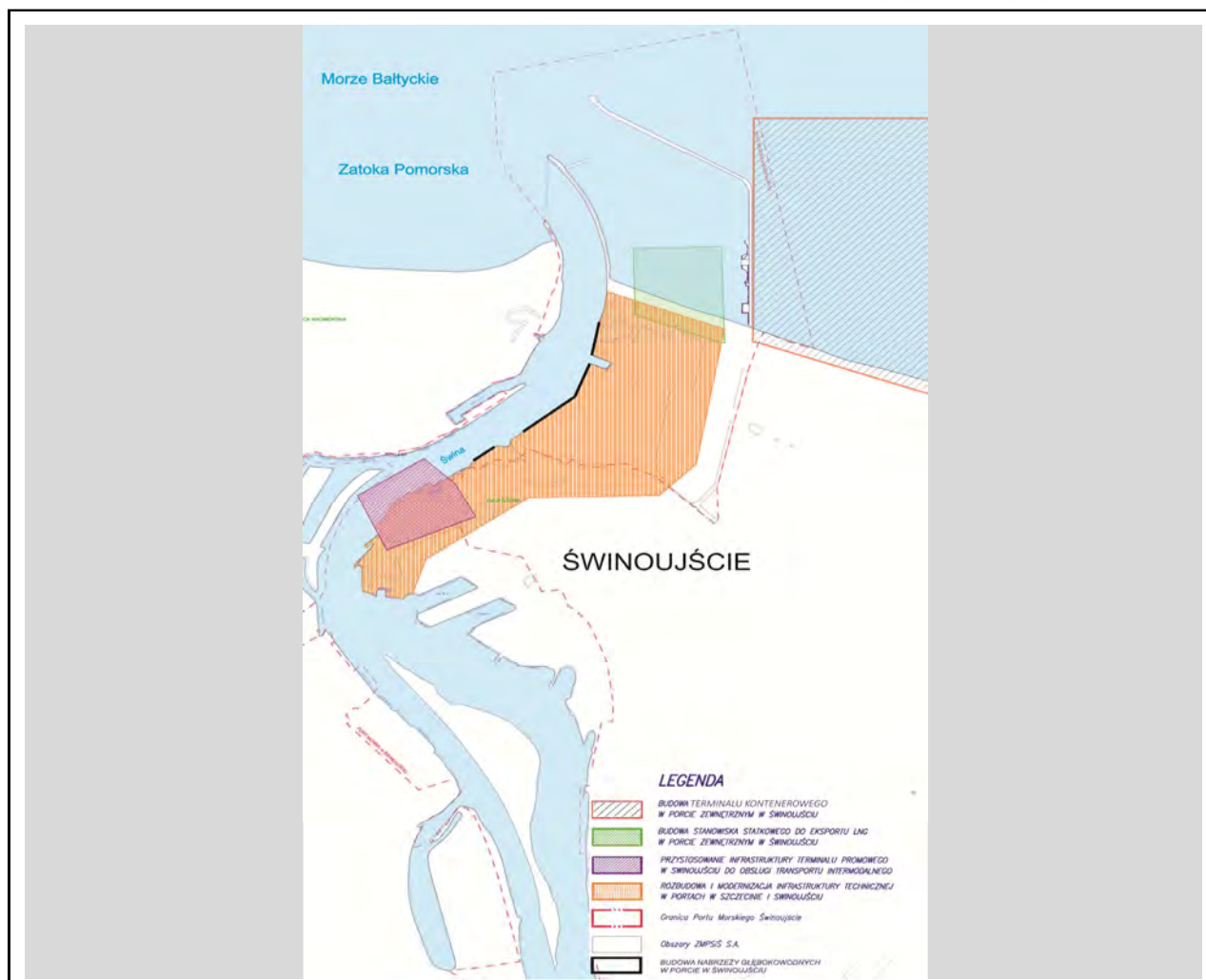
Port morski w Świnoujściu

W bliższej perspektywie ważną inwestycją w Świnoujściu będzie przystosowanie infrastruktury Terminala Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego. Główną przesłanką realizacji tej inwestycji jest przygotowanie terminalu do obsługi znacznie większych, niż miało to miejsce dotychczas, przewozów naczep. Przedłużenie stanowiska nr 5 o stanowisko nr 6 i utworzenie jednej linii cumowniczej pozwoli na obsługę promów o długości 265 m. Powstanie nowe nabrzeże o długości 293 m i głębokości 13,0 m.

Ponadto projekt obejmuje wybudowanie trzech placów postojowych, które zostaną połączone estakadą, będącą nowym wjazdem na teren terminala, wybudowanie nowych i przebudowanie istniejących torów kolejowych, wybudowanie nowej rampy, przebudowanie galerii pasażerskiej oraz zakup nowego sprzętu przeładunkowego, tj. dwóch wózków typu reach stacker i czterech ciągników siodłowych. Przedmiotowe przedsięwzięcie stanowi składnik projektu autostrady morskiej Świnoujście-Trelleborg pn. Sweden-Poland Sustainable Sea-Hinterland Services „Sustainable Świnoujście-Trelleborg MoS based on upgrading port infrastructure, developing intermodal transport and integrating hinterland corridors” (nazwa inwestycji po stronie polskiej: „Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego”), który otrzymał wsparcie z Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) – w ramach priorytetu „autostrady morskie”. W efekcie nastąpi przygotowanie świnoujskiego terminala promowego do świadczenia nowego rodzaju usług przeładunkowych przy udziale transportu kolejowego, na poziomie 30 tys. jednostek intermodalnych w 2020 r.

Drugą, ważną dla dalszego rozwoju portu Świnoujście, inwestycję stanowi budowa drugiego stanowiska statkowego do przeładunku LNG i obsługi bunkierek w porcie zewnętrznym. Impuls do realizacji tego terminalu związany jest z dużym zainteresowaniem potencjalnych odbiorców usługami związanymi z przeładunkiem LNG na mniejsze jednostki. Niewątpliwie jednym z głównych stymulatorów rozwoju tego portu morskiego będzie obsługa w nim gazu LNG i związana z tym rozbudowa Terminala LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu.

Powstanie również koncepcja budowy głębokowodnego terminala kontenerowego w Świnoujściu. Aktualne badania przeprowadzone na zapleczu portów morskich Szczecin i Świnoujście wskazują na zasadność powstania takiego terminalu. Inwestycji tej sprzyja również sytuacja na rynku morskich przewozów kontenerowych. Czołowi armatorzy zgrupowani są w rywalizujących ze sobą aliansach żeglugowych. Od roku 2010, na Bałtyk (m.in. do gdańskiego terminalu DCT) wchodzi największe jednostki pływające niektórych z nich (kolejni armatorzy również to rozważają).



Rysunek 32. Projekty inwestycyjne w porcie morskim Świnoujście⁶⁸⁾

Źródło: materiały źródłowe ZMP Szczecin i Świnoujście S.A.

Działania mające charakter horyzontalny w skali zespołu portowego, a więc dotyczące całości obszarów portowych znajdujących się w gestii Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., stanowią inwestycje mające na celu uporządkowanie (przebudowa, modernizacja) infrastruktury technicznej tych portów.

Ewentualna budowa głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu miałaby miejsce po roku 2020. Spośród różnych wariantów lokalizacji terminalu optymalna wydaje się lokalizacja na wschód od obecnego falochronu wschodniego. Realizacja tej inwestycji wymaga zapewnienia pełnej obsługi jednostek pływających o zanurzeniu ok. 15,0 m oraz budowy falochronu dla terminalu. W tym miejscu należy uwidocznić zagrożenie dla swobodnego dostępu do portu morskiego w Świnoujściu. W sytuacji położenia rurociągu na dnie Morza Bałtyckiego (tj. niezagłębienia go), w miejscu, w którym przechodzi tor wodny do Świnoujścia, przyjmowanie dużych kontenerowców wykorzystywanych m.in. w regularnej

⁶⁸⁾ Głębokowodny terminal kontenerowy – wariant.

żegludze oceanicznej zostanie znacznie utrudnione w świnoujskim porcie – co pozbawi sensu budowę w nim tzw. hubu kontenerowego, i poważnie skomplikuje jego dalszy rozwój.



Rysunek 33. Proponowana lokalizacja terminala kontenerowego w Świnoujściu⁶⁹⁾

Źródło: materiały źródłowe ZMP Szczecin i Świnoujście S.A.

Podobne, kluczowe wyzwanie stanowi lokalizacja rurociągu Nord Stream I, który w obecnym położeniu może istotnie ograniczać dopuszczalne zanurzenie jednostek pływających, poruszających się po torze wodnym do Świnoujścia. Niewątpliwie rurociąg ten należy traktować jako tzw. „wąskie gardło” w dostępie do portu morskiego w Świnoujściu.

Podkreśla się, że rurociąg Nord Stream I, a także jego planowana druga nitka – przecinając trasy żeglugowe z/do Świnoujścia – w sytuacji braku przedstawienia przez konsorcjum Nord Stream analiz nawigacyjnych, powodować będzie problemy w rozwoju zespołu portowego Szczecin-Świnoujście, z uwagi na to, że nieznane jest rzeczywiste dopuszczalne zanurzenie jednostek pływających poruszających się na torach wodnych prowadzących z/do Świnoujścia.

Niewątpliwie ogranicza to możliwości rozwojowe polskich portów i negatywnie wpływa na bezpieczeństwo żeglugi.

W perspektywie planowanego terminala kontenerowego, rozbudowy terminala LNG, zwiększonych przeładunków na terminalu promowym, zwiększenia obsługi towarowej ogółem przez świnoujski port, a także budowy tunelu pod Świną – którym towarzyszyć będzie wzrost natężenia ruchu drogowego, koniecznością będzie stworzenie miejsc postojowych w Świnoujściu dla taboru samochodowego, pełniących pewnego rodzaju komunikacyjne bufory. Względem rozwoju portu musi następować dostosowanie do nowych potrzeb obsługi komunikacyjnej, w tym budowa drogi ekspresowej S3 wraz

⁶⁹⁾ Głębokowodny terminal kontenerowy – wariant.



z parkingami buforowymi. Układ komunikacyjny miasta i rejonu portowego, w powiązaniu z wysokiej jakości drogą ekspresową charakteryzującą się odpowiednią przepustowością, dostosowaniem do przenoszenia dużych nacisków pojazdów (11,5 t) i innymi parametrami techniczno-użytkowymi, musi zapewniać sprawny i efektywny transport ładunków do/z portu Świnoujście.

Rozważając możliwości rozwojowe na Terminalu Promowym w Świnoujściu, należy podkreślić także konieczność dalszej jego rozbudowy w części lądowej, tj. odpowiednie zabezpieczenie terenów pod przyszłą logistykę terminalu poprzez pozyskanie nowych terenów. Kwestią równie ważną jest planowanie lokalizacji dla nowej infrastruktury nabrzeżowej terminala.

Zgodnie z prowadzoną przez Rząd RP polityką rozwoju żeglugi śródlądowej świnoujski port morski ma być krańcowym elementem rewitalizowanego szlaku ODW (E-30), w związku z czym w nadchodzących latach zostaną poczynione w nim inwestycje portowe niezbędne do właściwej obsługi transportu wodnego śródlądowego.

5. WSKAŹNIKI I EFEKTY REALIZACJI PROGRAMU

W kolejnych tabelach niniejszego rozdziału przedstawiono wskaźniki odnoszące się do celu głównego, a także celów szczegółowych i priorytetów Programu.

Mając na względzie cel główny niniejszego Programu, jakim jest trwale umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, oraz zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju, skonstruowano wskaźnik, który w sposób syntetyczny pozwala na monitorowanie kompleksowego rozwoju polskich struktur portowych. Widnieje on w poniższej tabeli.

Tabela 23. Wskaźnik realizacji celu głównego Programu

Wskaźnik	Wartość wskaźnika w roku bazowym (2015)	Zakładana wartość wskaźnika w 2020 r.	Zakładana wartość wskaźnika w 2030 r.	Definicja wskaźnika	Źródło danych
Udział polskich portów morskich w rynku portów morskich basenu Morza Bałtyckiego ⁷⁰⁾	34,92%	46,81%	59,28%	Udział przeładunków w polskich portach morskich w całości przeładunków dokonywanych w portach morskich Morza Bałtyckiego – zgodnie z przyjętymi założeniami programowymi	Eurostat

Źródło: opracowanie MGMIŻS.

Na potrzeby celu szczegółowego i priorytetów Programu skonstruowano zestaw wskaźników, które zawarte zostały w tabeli, która widnieje niżej.

Realizacja Programu przyczyni się m.in. do zwiększenia potencjału przeładunkowego polskich portów morskich, zwiększenia dokonywanych w nich obrotów ładunkowych, zwiększenia pojemności brutto jednostek pływających wchodzących do nich, a także zmniejszenia liczby wypadków morskich, do jakich dochodzi w portach. Zaproponowany zestaw wskaźników odnosi się do wszystkich priorytetów i celów szczegółowych Programu.

⁷⁰⁾ Blisko 100,0% obrotów ładunkowych w polskich portach morskich ma charakter międzynarodowy i jest dokonywanych w portach morskich o tzw. podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Z tego względu uzasadnione jest monitorowanie osiągnięcia celu głównego programu przede wszystkim poprzez analizę funkcjonowania największych, czterech wymienionych wyżej portów. Przemawia za tym przyjęty zbiór portów basenu Morza Bałtyckiego (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście, Lubeka, Rostock, Kłajpeda, Ventspils, Ryga), porównywalnych m.in. pod względem skali prowadzonej działalności i obsługi tego samego zaplecza, jak również dostępność danych statystycznych – gromadzonych i przetwarzanych w ten sam sposób, co pozwala na wyciąganie właściwych wniosków i tym samym podejmowanie właściwych decyzji odnośnie polskich portów. Udział w rynku mierzony jest pod względem wielkości obrotu cargo (tys. ton).

Tabela 24. Wskaźniki realizacji celów szczegółowych i priorytetów Programu

Wskaźniki	Wartość wskaźników w roku bazowym (2015)	Zakładana wartość wskaźników w 2020 r.	Zakładana wartość wskaźników w 2030 r.	Definicja wskaźnika	Źródło danych
Potencjał przeładunkowy polskich portów morskich ⁷¹⁾	147,58 mln ton	179,96 mln ton	281,07 mln ton	Maksymalna wydajność infrastruktury i suprastruktury w porcie do obsługi ładunków w jednostce czasu	MGMIŻS / porty
Pojemność brutto (GT) statków wchodzących do polskich portów morskich	194332,4 tys.	232297,7 tys.	351776,8 tys.	Miara całkowitej pojemności zamkniętych pomieszczeń statku wewnątrz kadłuba i nadbudówek, wyrażona w jednostkach bezwymiarowych, właściwa dla wszystkich statków wchodzących do portów w danym okresie	GUS
Obroty ładunkowe w polskich portach morskich	69529,5 tys. ton	101624,3 tys. ton	151848,9 tys. ton	Łączna ilość masy ładunkowej przemieszczonej przez porty w danym okresie, z wyłączeniem masy własnej jednostek transportujących	GUS
Międzynarodowy ruch pasażerów w polskich portach morskich	1,85 mln osób	2,25 mln osób	3,20 mln osób	Liczba pasażerów, którzy przyjechali lub wyjechali z portów polskich na statkach w ruchu międzynarodowym w danym okresie	GUS
Obroty ładunków tranzytu lądowo-morskiego i morsko-lądowego w polskich portach morskich	5947,70 tys. ton	6231,72 tys. ton	13970,10 tys. ton	Obrót ładunków pochodzących od nadawców zagranicznych i przeznaczonych dla odbiorców zagranicznych, dowiezionych lub odwiezionych do/z polskich portów morskich drogą lądową i śródlądową w danym okresie	GUS
Funkcjonowanie Polskiego Port Community System (PCS)	-	Tak	Tak	Stworzenie, oddanie do użytku i eksploatacja systemu Polski Port Community System	MGMIŻS
Funkcjonowanie oznakowania nawigacyjnego wg standardu IALA	99,981% – kat. 1 99,869% – kat. 2	≥ 99,800% – kat. 1 ≥ 99,000% – kat. 2	≥ 99,800% – kat. 1 ≥ 99,000% – kat. 2	Zapewnienie oznakowania nawigacyjnego, o którym mowa w art. 86 ust. 5 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 1452, z późn. zm.) oraz rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 grudnia 2012 r. w sprawie oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich (Dz. U. z 2013 r. poz. 57), w polskich obszarach morskich.	MGMIŻS

Źródło: opracowanie MGMIŻS.

⁷¹⁾ Potencjał przeładunkowy mierzony dla portów o tzw. podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, a także dla portów regionalnych Darłowo, Elbląg, Hel, Kołobrzeg, Łeba, Police, Stepnica, Ustka, Władysławowo (w grupie, których również dokonywane są przeładunki).



W związku z faktem, iż polskie porty morskie stanowią element granicy zewnętrznej UE, przy obrocie towarowym z krajami spoza UE naliczane są należności z tytułu podatków (VAT, akcyza) i ceł.

W ostatnich latach wartość ładunków obrotu portowo-morskiego w polskich portach morskich, zgłoszonych w procedurach przywozowych oddziałom celnym zlokalizowanym w nich, wynosiła kilkadziesiąt mld PLN w skali roku (ok. 86,5 mld PLN w 2017 r.; 101,4 mld PLN w 2018 r.)⁷²⁾. Wartość całkowitych należności z tytułu zgłoszonych ładunków w obrocie morsko-portowym wyniosła w 2018 r. ok. 40,6 mld PLN (podczas gdy w roku 2007 – ok. 6,5 mld PLN, ok. 11,0 mld PLN w roku 2011, ok. 19,0 mld PLN w roku 2016 i ok. 24,6 mld PLN w roku 2017)⁷³⁾. Były to przede wszystkim należności z tytułu podatku VAT w imporcie⁷⁴⁾. Największy udział w całości należności od kilku lat mają należności powstałe z tytułu importu morsko-portowego ładunków zgłoszonych w oddziałach celnych zlokalizowanych w sąsiedztwie terminali kontenerowych w Gdańsku (OC „Terminal Kontenerowy” w Gdańsku) oraz w Gdyni (OC „Basen V” w Gdyni, „Baza Kontenerowa” w Gdyni, „Nabrzeże Bułgarskie” w Gdyni)⁷⁵⁾.

Należy oczekiwać, że rozwój terminala kontenerowego DCT, stworzenie w Gdyni możliwości obsługi największych kontenerowców wchodzących na Bałtyk oraz oddanie do użytku głębokowodnego terminala kontenerowego w Świnoujściu, przy m.in. nadal wysokim udziale państw azjatyckich w handlu zagranicznym Polski, przyczyni się do zwiększenia kwoty należności z tytułu podatków i opłat w imporcie morsko-portowym.

W związku z przyjęciem niniejszego Programu, zaktualizowane zostaną strategie podmiotów zarządzających portami morskimi, m.in. tymi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. W treści tych dokumentów pojawią się, w miarę potrzeby, wskaźniki charakteryzujące się wyższym stopniem uszczegółowienia (tzw. zoperacjonalizowania).

⁷²⁾ Na podstawie danych Krajowej Administracji Skarbowej.

⁷³⁾ *Ibidem*.

⁷⁴⁾ Od 80% do ponad 90% wszystkich należności w poszczególnych oddziałach celnych.

⁷⁵⁾ Na podstawie danych Krajowej Administracji Skarbowej.



6. FINANSOWANIE PROGRAMU

Przedmiotowy dokument nie niesie bezpośrednio skutków finansowych. Przedmiotowy dokument może mieć ewentualny pośredni wpływ na sektor finansów publicznych w związku z realizacją celów Programu, a mianowicie w związku z ewentualnym finansowaniem zadań inwestycyjnych, które tym celom służą, ze środków budżetu państwa w ramach limitu wydatków poszczególnych dysponentów części budżetowych, określanego corocznie w ustawie budżetowej, o ile te zadania będą realizowane w ramach dedykowanych im programów zapewniających ich finansowanie.

W okresie objętym Programem działania inwestycyjne w polskich portach morskich oraz przedsięwzięcia mające na celu poprawę dostępności transportowej portów od strony wody i lądu planuje się finansować m.in.:

- ze środków krajowych (m.in. budżet państwa i samorządów);
- z budżetu UE (z poziomu unijnego, krajowego i regionalnego);
- z kredytów preferencyjnych międzynarodowych instytucji finansowych;
- ze środków sektora prywatnego.

Inwestycje w zakresie infrastruktury dostępu do portów od strony morza realizowane będą przez urzędy morskie. Natomiast inwestycje w zakresie dostępu do portów od strony lądu realizowane będą przez właściwych zarządców infrastruktury, tj. GDDKiA, PKP PLK S.A. i Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, a także gminy miast portowych.

W ramach budżetu UE, w perspektywie 2014–2020 z poziomu krajowego jest możliwe wsparcie ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 (POIiŚ 2014–2020), Programu Operacyjnego Rybactwo i Morze (PO Ryby 2014–2020). Natomiast z poziomu regionalnego, inwestycje objęte programem będą mogły uzyskać wsparcie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014–2020, Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014–2020 i Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014–2020. Działania inwestycyjne realizowane w ramach tych programów będą finansowane ze środków Funduszu Spójności (FS), Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego (EFMR). Ponadto projekty portowe oraz w zakresie infrastruktury zapewniającej dostęp do portu, wpisujące się w rozwój transportowej sieci bazowej TEN-T, mogą również liczyć na wsparcie w drodze konkursów na szczeblu wspólnotowym w ramach instrumentu finansowego UE – Łącząc Europę (Connecting Europe Facility – CEF). Przewiduje się również finansowanie inwestycji morskich ze środków UE w kolejnej perspektywie finansowej na lata 2021–2030, jednakże zasady tego finansowania znane będą po zakończeniu negocjacji ram finansowych polityki spójności po 2020 r.

Dodatkowo działania inwestycyjne w zakresie infrastruktury portowej oraz lądowej infrastruktury dostępowej będą mogły uzyskać finansowanie w formie kredytów preferencyjnych międzynarodowych instytucji finansowych oraz ze środków sektora prywatnego.



Budżet Państwa

Ze środków budżetu państwa, w ramach części budżetowej 21 – Gospodarka morska, finansowane będą głównie budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza. Zadania te realizowane będą przez urzędy morskie w ramach zadania budżetowego nr 19.3 Transport morski i żegluga śródlądowa. W ramach programu wieloletniego przyjętego uchwałą nr 57/2016 Rady Ministrów z dnia 24 maja 2016 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” przewiduje się realizację budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Ponadto, w drodze uchwały, Rada Ministrów w dniu 12 grudnia 2017 r. ustanowiła program wieloletni pn. „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019–2028”.

Z budżetu państwa finansowane będą także zadania polegające na przebudowie odcinków dróg krajowych będących w zarządzie GDDKiA oraz zadania kolejowe, zwiększając tym samym dostępność transportową miast i portów. W obszarze transportu drogowego, z budżetu państwa finansowane będą wydatki o charakterze bieżącym: prace przygotowawcze, zarządzanie drogami krajowymi, utrzymanie bieżące oraz remonty dróg krajowych.

Analogicznie, w obszarze transportu kolejowego z tych środków finansowane będą głównie wydatki bieżące, w tym w szczególności inwestycje odtworzeniowe o charakterze utrzymaniowo-naprawczym, dla których uzupełnienie stanowią środki własne zarządcy infrastruktury⁷⁶⁾, o ile jest to przewidziane w rządowych planach i programach zapewniających finansowanie.

Z budżetu państwa pokryty będzie również tzw. wkład własny urzędów morskich oraz zarządców infrastruktury dostępowej w inwestycjach współfinansowanych z funduszy UE.

Krajowy Fundusz Drogowy i Fundusz Kolejowy

Inwestycje zwiększające lądową dostępność transportową portów morskich mogą być realizowane m.in. z wykorzystaniem Krajowego Funduszu Drogowego (KFD) w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)”⁷⁷⁾ oraz Funduszu Kolejowego w ramach „Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku”, jak również ze środków własnych zarządcy infrastruktury kolejowej, o ile jest to przewidziane w rządowych planach i programach zapewniających finansowanie.

Wkład własny w inwestycjach realizowanych przez GDDKiA, przy udziale środków europejskich, finansowany jest z Krajowego Funduszu Drogowego (KFD), który zasilany jest wpływami z tytułu opłaty paliwowej, opłat za przejazd, emisji obligacji, kredytów udzielanych przez międzynarodowe instytucje pożyczkowe, wpływami od spółek na podstawie zawartych umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad i innych – zgodnie z obowiązującymi przepisami. Źródłem wpływów KFD są ponadto refundacje z funduszy UE.

⁷⁶⁾ Gromadzone przede wszystkim z prowadzenia działalności operacyjnej, czyli w wyniku pobierania opłat od przewoźników za dostęp do infrastruktury kolejowej.

⁷⁷⁾ Inwestycje zwiększające lądową dostępność transportową na sieci TEN-T w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.) realizowane są z wykorzystaniem Krajowego Funduszu Drogowego (KFD).



Fundusz Dróg Samorządowych

Inwestycje w infrastrukturę dostępową do portów morskich od strony lądu, w postaci dróg gminnych i powiatowych, będą mogły być realizowane z wykorzystaniem środków pochodzących z Funduszu Dróg Samorządowych. Fundusz jest narzędziem dofinansowania inwestycji infrastrukturalnych w sektorze dróg lokalnych. Zapewni stabilne i elastyczne dofinansowanie przedsięwzięć infrastrukturalnych na szczeblu powiatowym i gminnym. Przyczyni się do powstania spójnej, funkcjonalnej oraz bezpiecznej infrastruktury drogowej i mostowej, która wpłynie m.in. na podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych, w tym portów morskich. Niezadowalający standard dróg lokalnych stanowi istotną barierę w rozwoju ekonomicznym – hamuje aktywność inwestycyjną i obniża konkurencyjność regionów, a tym samym uniemożliwia zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy.

Fundusze UE

Instrumenty finansowe UE, jakimi są: Fundusz Spójności oraz Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, podlegają zasadzie komplementarności, która wyklucza dublowanie się przedsięwzięć. W związku z tym główne obszary interwencji w ramach krajowych programów operacyjnych będą komplementarne przede wszystkim do realizowanych regionalnie i lokalnie inwestycji transportowych w ramach RPO. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) wraz z opracowanym Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) – (DI) określa przewidywany udział środków UE w sektorze transportu. Jednym z warunków ich otrzymania (warunek *ex ante*) jest spełnienie wymogów związanych ze strategicznym podejściem do planowania infrastruktury transportowej oraz przygotowaniem szczegółowych i realistycznych ram planistycznych dla inwestycji transportowych, realizowanych w ramach POIiŚ 2014–2020. W DI zawarto listę projektów morskich planowanych do realizacji w perspektywie 2014–2020 z wykorzystaniem środków funduszy polityki spójności oraz CEF.

Fundusz Spójności oraz Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

W ramach POIiŚ 2014–2020, finansowanego z EFRR oraz FS⁷⁸⁾, dla inwestycji w obszarze infrastruktury portowej oraz tzw. infrastruktury dostępowej do/z portów dedykowany jest cel tematyczny nr 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych.

Interwencja POIiŚ 2014–2020 wpisuje się w realizację określonych na poziomie UE i krajowym celów i obszarów priorytetowych kierunków działań w dziedzinie transportu. Alokacja środków z budżetu UE przeznaczona na sektor transportu wynosi ponad 19,8 mld EUR, co stanowi ponad 72% środków UE zaangażowanych w tym programie operacyjnym.

Wsparcie zostanie skierowane na rozwój gałęzi transportu drogowego, kolejowego, miejskiego, morskiego, wodnego śródlądowego i intermodalnego oraz, w ograniczonym zakresie, na poprawę bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

⁷⁸⁾ Programowanie perspektywy finansowej 2014–2020 – Założenia Umowy Partnerstwa, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, s. 49–50; dokument został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 15 stycznia 2013 r.



W horyzoncie czasowym obecnej perspektywy finansowej, w obszarze infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, realizowane będą w szczególności projekty zlokalizowane w sieci TEN-T oraz niektóre inwestycje włączające tzw. węzły drugorzędne do sieci TEN-T, w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 7.i. Wspieranie rozwoju multimodalnego Jednolitego Europejskiego Obszaru Transportowego (Single European Transport Area – SEA) poprzez inwestycje w sieci TEN-T. Realizacja przedsięwzięć infrastrukturalnych w obszarze portów morskich i infrastruktury dostępowej będzie także możliwa w ramach działań wdrażanych opcjonalnie z poziomu regionalnego jak: Priorytet Inwestycyjny 7.b. Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi, Priorytet Inwestycyjny 7.ii. Rozwój przyjaznych dla środowiska i niskoemisyjnych systemów transportu, włączając transport śródlądowy, morski, porty i połączenia multimodalne oraz Priorytet Inwestycyjny 7.iii. Rozwój i rehabilitacja kompleksowego, nowoczesnego i interoperacyjnego systemu transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu.

Beneficjentami działań ustalonych w ramach POIiŚ 2014–2020 mogą być zarządy portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu oraz gminy miast portowych Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnouście, urzędy morskie, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa SAR, PKP PLK S.A. i GDDKiA jak również operatorzy terminali (np. kontenerowych) i centrów logistycznych.

Działania w ramach niniejszego programu zostaną uzupełnione odpowiednimi działaniami w regionalnych programach operacyjnych, ukierunkowanymi na potrzeby konkretnych terytoriów.

Podmioty zarządzające portami leżącymi poza siecią bazową TEN-T mają możliwość skorzystania z dofinansowania w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2014–2020 dla województwa: zachodniopomorskiego, pomorskiego, warmińsko-mazurskiego. Działania realizowane z tych programów mogą liczyć na maksymalne dofinansowanie w wysokości 85 % kosztów kwalifikowanych.

Europejski Fundusz Morski i Rybacki (EFMR)

EFMR to nowy instrument finansowy UE, będący jednym z podstawowych narzędzi reformy wspólnej polityki rybołówstwa UE.

Zadaniem EFMR jest wspieranie realizacji celów Wspólnej Polityki Rybołówstwa UE (WPRyb), a także dalszy rozwój Zintegrowanej Polityki Morskiej UE (ZPM)⁷⁹⁾. W związku z nowym komponentem jakim jest ZPM, w ramach EFMR jest możliwość realizacji projektów m.in. w zakresie planowania przestrzennego obszarów morskich, zintegrowanego nadzoru morskiego i wiedzy o morzu. Cele EFMR w Polsce są osiągane poprzez realizację zadań wpisanych do Programu Operacyjnego Rybactwo i Morze na lata 2014–2020 (PO RYBY 2014–2020). W odniesieniu do portów morskich, w ramach nowego instrumentu możliwe jest współfinansowanie inwestycji mających na celu poprawę stanu infrastruktury portów rybackich, giełd rybackich, miejsc wyładunku i przystani. Beneficjentami działań określonych w przedmiotowym programie operacyjnym służącym realizacji celów EFMR mogą być posiadacze

⁷⁹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 508/2014 z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (WE) nr 2328/2003, (WE) nr 861/2006, (WE) nr 1198/2006 i (WE) nr 791/2007 oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1255/2011 (Dz. Urz. UE L 149 z 20.05.2014, str. 1, z późn. zm.)



gruntów oraz infrastruktury portowej znajdującej się w granicach portu lub przystani rybackiej oraz podmioty zarządzające portem lub przystanią rybacką, urzędy morskie, jak również, uznane organizacje producentów rybnych, uznane związki organizacji producentów ryb lub inne organizacje rybackie, jednostki samorządu terytorialnego, państwowe lub samorządowe osoby prawne, państwowe lub samorządowe jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej, osoby pracujące w sektorze rybactwa albo podmioty prowadzące działalność gospodarczą związaną z tym sektorem. W niektórych przypadkach możliwe jest udzielenie dofinansowania do projektu na poziomie 100% kosztów kwalifikowanych.

Instrument „Łącząc Europę” (CEF)

W zakresie finansowania inwestycji transportowych istotną rolę w obecnej perspektywie odgrywa instrument CEF, dedykowany trzem rodzajom infrastruktury: Transeuropejskiej Sieci Transportowej, Telekomunikacyjnej i Energetycznej. Dostępna pula środków na inwestycje w sektorze transportu wynosi 24,05 mld EUR, z czego 11,3 mld EUR przeniesiono z Funduszu Spójności (FS), przy czym środki te zostały zarezerwowane wyłącznie dla państw kohezyjnych. Środki z puli FS zostały rozdysponowane przez KE w ramach konkursów w perspektywie 2014–2020.

Trzeci konkurs CEF ogłoszony w 2016 r., w ramach którego KE przyznawała dofinansowanie ze środków, o których mowa powyżej, został rozstrzygnięty w lipcu 2017 r. W rezultacie środki w wysokości 4,14 mld EUR zostały w całości zakontraktowane przez polskich beneficjentów, głównie na projekty kolejowe, również w zakresie dostępu do portów morskich.

W ramach czwartego konkursu CEF (CEF Transport Blending) ogłoszonego w lutym 2017 r. i rozstrzygniętego w grudniu 2017 r. przyznano 80,46 mln EUR dofinansowania dla 2 polskich projektów transportowych: projektowi PKP PLK S.A. (60,55 mln EUR) oraz projektowi Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. pn. Budowa Nabrzeża Północnego przy falochronie półwyspowym w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku (19,91 mln EUR).

Konkurs CEF Transport Blending był pierwszym konkursem, w którym wprowadzono dodatkowe warunki w postaci specyficznego montażu finansowego, zakładającego udział na poziomie jednego projektu (platformy połączonych projektów) środków bezzwrotnych (dotacja z CEF) oraz zwrotnych (np. z EFIS, EBI, inne krajowe i zagraniczne instytucje finansowe).

Obecnie trwa ocena wniosków złożonych w ogłoszonym w maju 2018 r. piątym konkursie CEF.

Nowy instrument finansowy CEF ma na celu wdrażanie procesu podnoszenia jakości infrastruktury mającej znaczenie dla Europy i jednolitego rynku do wymogów wytycznych UE dla sieci TEN-T. W ramach CEF obowiązują dwa systemy współfinansowania projektów:

- do 85% kosztów kwalifikowanych dla wszystkich rodzajów kwalifikujących się projektów w ramach puli 11,3 mld EUR z FS (główna pula środków, z której będzie korzystać Polska);
- do 20% kosztów kwalifikowanych⁸⁰⁾ w ramach pozostałej puli środków rozdzielanych w drodze konkursów pomiędzy wszystkimi krajami UE.

⁸⁰⁾ Ten poziom dofinansowania dotyczy współfinansowania robót w projektach morskich, natomiast w projektach studyjnych i dotyczących ITS (w tym VT-MIS) najwyższy poziom wsparcia UE wynosi 50%, z kolei w projektach dot. rozwoju autostrad morskich 30%.



W odniesieniu do polskich portów morskich, w ramach CEF są współfinansowane projekty zlokalizowane w korytarzu transportowym sieci bazowej Bałtyk-Adriatyk, tj. projekty w portach morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu oraz połączenia lądowe (w szczególności kolejowe) prowadzące do tych portów morskich.

Przykładowo, w wyniku rozstrzygnięcia w lipcu 2017 r. konkursu, dofinansowanie ze środków CEF otrzymał kolejny projekt wdrażany przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. pn. „Sweden-Poland Sustainable Sea-Hinterland Services III”.

Kredyty międzynarodowych instytucji finansowych, kredyty komercyjne oraz kapitał prywatny

Działania inwestycyjne w obszarze infrastruktury portowej oraz lądowej infrastruktury dostępowej będą mogły uzyskać dodatkowe finansowanie w formie kredytów udzielanych przez międzynarodowe instytucje finansowe, w tym takie jak Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (EBOiR) oraz Europejski Bank Inwestycyjny (EBI). Środki te mogą być wykorzystane samodzielnie oraz jako pokrycie wkładu własnego przy projektach współfinansowanych ze środków UE.

Aktywną działalność w obszarze kredytowania projektów w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej, współfinansowanych ze środków UE, prowadzi w szczególności EBI. W Polsce dystrybutorem środków z linii EBI jest Bank Gospodarstwa Krajowego.

Dodatkowo inwestycje objęte Programem mogą być również finansowane z udziałem kredytów komercyjnych (np. w sytuacji niewystarczającego pokrycia wkładu własnego na projekty współfinansowane ze środków UE) oraz przy współudziale lub całkowitym finansowaniu przez inwestorów zewnętrznych, którzy – jak pokazują doświadczenia portów morskich Europy Zachodniej czy pierwsze doświadczenia polskie (np. DCT w Gdańsku) – coraz częściej angażują się w finansowanie inwestycji infrastrukturalnych.

EFSI

Europejski Fundusz Inwestycji Strategicznych (European Fund for Strategic Investment – EFSI) jest funduszem umożliwiającym finansowanie Planu Inwestycyjnego dla Europy, zaprezentowanego przez Przewodniczącego Komisji Europejskiej, Jean-Claude Junckera, w dniu 26 listopada 2014 r. Plan Inwestycyjny stanowi próbę wypracowania kompleksowej odpowiedzi Unii Europejskiej na aktualne problemy, z jakimi zmagają się gospodarka europejska.

W związku z trudną sytuacją gospodarczą w Europie (niewielki wzrost gospodarczy, tendencje deflacyjne) oraz niewielką skutecznością działań podejmowanych dotychczas w sferze monetarnej, budżetowej i strukturalnej w zapobieganiu rozwojowi negatywnych tendencji gospodarczych i pobudzaniu trwałego wzrostu gospodarczego w Unii Europejskiej, w grudniu 2014 r. Rada Europejska wezwała do wypracowania odpowiednich mechanizmów wsparcia inwestycji w oparciu o Plan Inwestycyjny dla Europy.

W dniu 25 czerwca 2015 r. przyjęto rozporządzenie o utworzeniu EFSI (weszło w życie 4 lipca 2015 r.), które określa podstawowe parametry Funduszu oraz stwarza ramy prawne dla jego funkcjonowania. W rozporządzeniu znajdują się również przepisy odnoszące się do utworzenia europejskiego wykazu projektów inwestycyjnych (element II filaru Planu Inwestycyjnego).



EFSI ma charakter paneuropejski i – w przeciwieństwie do już istniejących funduszy, programów czy instrumentów finansowych UE – nie przewiduje się w nim systemu alokacji (tzw. „kopert”) narodowych i/lub sektorowych. W celu zapewnienia największej wartości dodanej operacji podejmowanych przez EFSI, wybór poszczególnych projektów dokonywany będzie w oparciu o ich wartość ekonomiczną. EFSI powinien obejmować wszystkie państwa członkowskie. EFSI wesprze głównie inwestycje w obszarze infrastruktury transportowej, energetycznej, ICT oraz R&D. Projekty przewidziane do wsparcia przez EFSI będą wybierane w ramach kilkuetapowej procedury i będą podlegać:

- wstępnej ocenie pod kątem kryteriów finansowych, ekonomicznych, społecznych, środowiskowych i technicznych dokonywanej przez ekspertów Europejskiego Banku Inwestycyjnego;
- ocenie pod kątem zgodności z polityką inwestycyjną EFSI, dokonywanej przez Komitet Inwestycyjny, składający się z niezależnych ekspertów.

Na dalszym etapie projekty będą podlegały ocenie przez Komisję Europejską oraz zatwierdzeniu przez Komitet Zarządzający EBI i Radę Dyrektorów EBI.

Zgodnie z założeniami przyjętymi przez Komisję Europejską, nowo utworzony Fundusz dysponuje bazą kapitałową w wysokości 21 mld EUR, z czego 16 mld EUR stanowią gwarancje budżetu UE, a 5 mld EUR wyasygnował Europejski Bank Inwestycyjny (EBI). Środki te, dzięki lewarowaniu na rynku finansowym, mają wygenerować zdolność inwestycyjną EFSI na poziomie ok. 60 mld EUR. Zdolność inwestycyjna Funduszu może jednak odpowiednio wzrosnąć w związku z możliwością poszerzenia bazy kapitałowej EFSI poprzez zaangażowanie dodatkowych udziałowców (m.in. państwa członkowskie, krajowe banki rozwojowe, podmioty prywatne) w formie wpłat kapitału lub udzielenia gwarancji dla Funduszu.

Istotną rolę w zakresie finansowania inwestycji transportowych powinno odgrywać również zaangażowanie kapitału prywatnego w realizację inwestycji infrastrukturalnych w ramach uregulowanej formuły Partnerstwa Publiczno-Prywatnego PPP⁸¹⁾.

Środki Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej mogą wspierać prowadzone w obszarach portów morskich inwestycje wodno-ściekowe, gospodarkę odpadami, gospodarkę wodną, ochronę przyrody i inne.

Morski Fundusz Rozwoju

MGMIŻS rozpoczęło prace nad stworzeniem instrumentu finansowego pod nazwą Morski Fundusz Rozwoju, przeznaczonego m.in. dla stoczni, portów i armatorów, pozwalającego na lepsze dostosowanie się do okresów dekonjunktury w globalnych cyklach koniunkturalnych branży. MGMIŻS opracowało projekt ustawy powołującej Morski Fundusz Rozwoju. Ustawa będzie regulować utworzenie, zadania, zasady finansowania, organizację oraz funkcjonowanie Morskiego Funduszu Rozwoju Spółka Akcyjna, a także warunki udzielania wsparcia finansowego.

⁸¹⁾ Szersze wykorzystanie formuły partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP) w sektorze portowym w Polsce mogłoby stanowić istotny czynnik zmian, a tym samym zwiększyłoby możliwości finansowania projektów rozwojowych. Rozwój PPP w portach morskich wymaga jednak, zarówno przejrzystych regulacji prawnych dotyczących takiej współpracy (m.in. rozkład ryzyka i korzyści), stabilnych warunków i zasad realizacji inwestycji w polskich portach (np. poziom opodatkowania), a także większej akceptowalności dla przedsięwzięć PPP – „Analiza warunków funkcjonowania i perspektyw rozwoju polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej”, Actia Forum, Gdynia 2013.



Celem działalności Morskiego Funduszu Rozwoju S.A. będzie wypełnienie luki w zakresie braku wystarczającej infrastruktury instytucjonalnej i środków finansowych na rozwój szeroko rozumianego sektora gospodarki morskiej, w tym na finansowanie projektów inwestycyjnych o różnym horyzoncie czasowym, które będą również umożliwiały realizację celów określonych w „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)” i stymulację rozwoju podmiotów z szeroko rozumianego sektora gospodarki morskiej, poprzez:

- 1) działalnie w charakterze swojego rodzaju sponsora/założyciela i tworzenie we współpracy z różnymi towarzystwami funduszy inwestycyjnych, nadzorowanych przez Komisję Nadzoru Finansowego funduszy inwestycyjnych różnych typów (otwartych, specjalistycznych otwartych i zamkniętych, w tym aktywów niepublicznych), których polityka inwestycyjna nakierowana będzie na inwestycje w szeroko rozumianą gospodarkę morską i które na swoją działalność inwestycyjną będą pozyskiwać środki od szerokiego spektrum inwestorów instytucjonalnych i detalicznych, oraz
- 2) inwestycje bezpośrednie i pośrednie w podmioty z sektora szeroko rozumianej gospodarki morskiej, w tym w szczególności w początkowym etapie przygotowania i realizacji projektów inwestycyjnych.

Pomysł zakłada wykorzystanie mechanizmu dźwigni finansowej dla środków własnych podmiotów z sektora gospodarki morskiej i środków podmiotów wskazanych przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, które mogą zostać przeznaczone na inwestycje w rozwój gospodarki morskiej. Efekt dźwigni finansowej będzie mógł zostać wykorzystany zarówno na poziomie Morskiego Funduszu Rozwoju S.A., jak i na poziomie podmiotów finansowanych pośrednio i bezpośrednio przez Morski Fundusz Rozwoju S.A., w tym również na poziomie funduszy inwestycyjnych.

Zakłada się, że środki zainwestowane w kapitał Morskiego Funduszu Rozwoju S.A. pozwolą sfinansować inwestycje o wartości co najmniej 10-krotnie wyższej.

Polski rynek kapitałowy jest stosunkowo młody i nie ma tak silnie rozwiniętych sektorów ubezpieczeń kapitałowych i emerytalnych oraz funduszy inwestycyjnych i funduszy typu private equity ani też inwestorzy instytucjonalni (ani tym bardziej detaliczni) nie mają doświadczeń z długoterminowymi instrumentami, a ich horyzont inwestycyjny jest krótszy.

Proponowane rozwiązanie będzie uwzględniać powyższe uwarunkowania i będzie oparte na konstrukcjach i instrumentach finansowych, które są znane i rozumiane na polskim rynku kapitałowym, oraz wykorzystuje niektóre elementy stosowane w finansowaniu gospodarki morskiej funkcjonujące w Europie i na świecie oraz uwzględnienia ograniczenia związane z niedozwoloną pomocą publiczną i idzie w kierunku utworzenia Morskiego Funduszu Rozwoju w formie spółki akcyjnej i tworzenia wielu niepowiązanych ze sobą wyspecjalizowanych instytucji finansowych działających na komercyjnych zasadach wypełniających lukę w finansowaniu gospodarki morskiej i uzupełniających obecne źródła jej finansowania.

Plan finansowy

Plan finansowy Programu, ze wskazaniem konkretnych przedsięwzięć inwestycyjnych przewidzianych do realizacji, wartością prac, źródeł finansowania, a także perspektywą czasową ich wykonania – znajduje



się w załączniku 2. Z uwagi na to, że niektóre z projektów w chwili przygotowywania Programu były na wstępnym etapie, koszty ich realizacji przedstawiono na podstawie wstępnych szacunków.

Zgodnie z przyjętymi założeniami, najwięcej środków wydatkowanych wiąże się z realizacją projektów w ramach pierwszego priorytetu Programu. Dokładne określenie wartości nie jest możliwe ze względu m.in. na to, że niektóre z projektów mają charakter interdyscyplinarny, tzn. wpisują się w kilka priorytetów jednocześnie.



7. MONITOROWANIE I EWALUACJA PROGRAMU

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2019 r. poz. 1295) w Programie zdefiniowane zostały podstawowe założenia systemu realizacji jego postanowień, które obejmują m.in.: monitorowanie, sprawozdawczość, ewaluację, a także koordynację.

Konieczność bieżącego koordynowania, monitorowania, a następnie ewaluacji zadań określonych w Programie wymusza ich długoletni horyzont realizacji, a także liczba podmiotów odpowiedzialnych za ich realizację.

Wśród nich są m.in. urzędy morskie, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR), a także podmioty zarządzające portamiorskimi oraz właściwe terytorialnie jednostki organizacyjne podległe Ministrowi Obrony Narodowej władające nieruchomościami w formie trwałego zarządu.

Celem monitorowania realizacji Programu jest zapewnienie zgodności zaplanowanych działań z wcześniej przyjętymi celami i priorytetami, bieżące wykrywanie problemów i barier w jego realizacji oraz ich korygowanie w aspekcie rzeczowym i finansowym. Zakres tematyczny monitoringu i ewaluacji określają cele i wynikające z nich priorytety (zadania).

Proces monitorowania Programu wymaga ustalenia podmiotu koordynującego i nadzorującego realizację działań zapisanych w Programie. Podmiotem takim będzie minister właściwy do spraw gospodarki morskiej. Do jego zadań będzie należeć przede wszystkim:

- raportowanie postępów prac nad zadaniami objętymi Programem, w tym śledzenie postępów, opóźnień oraz poziomu ryzyka realizowanych projektów na podstawie informacji i sprawozdań uzyskiwanych od podmiotów realizujących inwestycje;
- zbieranie informacji dotyczących potrzeb aktualizacji i ewentualnych zmian zakresu oraz charakteru zadań objętych Programem;
- opracowanie założeń i projektów aktów prawnych, niezbędnych dla realizacji Programu lub przyczyniających się do likwidacji utrudnień w jego realizacji;
- organizowanie spotkań z udziałem wszystkich podmiotów oraz instytucji zaangażowanych we wdrażanie zadań ujętych w Programie;
- przeprowadzanie wizyt kontrolnych w miejscach realizacji inwestycji;
- prowadzenie akcji informacyjnych i promocyjnych;
- monitorowanie, na podstawie wypracowanego zestawu wskaźników, stopnia zaawansowania realizacji poszczególnych zadań zapisanych w programie, jak i całego Programu.

Monitorowanie procesu realizacji Programu będzie odbywać się okresowo w rocznych odstępach czasu, a ich podstawowym instrumentem będzie przygotowywanie raportów rocznych obrazujących postępy prac w zakresie zadań określonych w Programie oraz raportu końcowego. Raporty roczne przygotowywane będą przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do końca roku następnego po zakończeniu okresu sprawozdawczego, na podstawie informacji i sprawozdań uzyskiwanych od podmiotów realizujących działania programowe. Po zakończeniu Programu przeprowadzona zostanie ewaluacja końcowa.



Raporty i sprawozdania, o których mowa wyżej, będą zawierać informacje m.in. o realizacji Programu w zakresie rzeczowym i finansowym, negatywnych odchyleniach od założonych rezultatów, powodach wystąpienia tych odchyleni, zidentyfikowanych zagrożeniach i ryzykach czy działaniach podjętych w celu ich minimalizacji lub eliminacji. Raporty i sprawozdania będą zawierać dane statystyczne, tabele, wyjaśnienia itp.

Jak zostało wskazane na wstępie dokumentu, „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” jest dokumentem o charakterze operacyjno-wdrożeniowym, realizującym cele zawarte w „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)” oraz w „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”⁸²⁾ w odniesieniu do problematyki rozwoju portów morskich, zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (rozdział 3). W związku z powyższym, raporty pozwalające monitorować postęp w osiągnięciu celów Programu w oparciu o skonstruowane mierniki/wskaźniki należy jednocześnie odnosić do wymienionych wyżej rządowych dokumentów strategicznych w zakresie dotyczącym transportu morskiego oraz w kontekście określonych w nich kierunków działań i wyznaczonych rezultatów. Przemawia za tym również fakt, że Program stanowi jednocześnie projekt strategiczny wskazany w SOR.

Sformułowane powyżej zasady dotyczące m.in. zarządzania i nadzoru nad realizacją Programu tworzą skuteczne narzędzie do monitorowania postępów i osiągnięcia wyznaczonych celów.

⁸²⁾ Uchwała nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. poz. 75).



BIBLIOGRAFIA

1. Analiza warunków funkcjonowania i perspektyw rozwoju polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, Actia Forum, Gdynia 2013.
2. Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study. Final Report, European Commission, 2014.
3. Baltic-Adriatic, Third Work Plan of the European Coordinator Kurt Bodewig, European Commission 2018.
4. BIAŁA KSIĘGA: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu /COM/2011/0144 końcowy/.
5. Biała Księga Problemów Polskiej Infrastruktury, Stowarzyszenie „Inicjatywa dla Infrastruktury”, Warszawa 2013.
6. Burnewicz J., Spójny i innowacyjny system transportowy Pomorza, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011.
7. Dane źródłowe Eurostat Database.
8. Dane źródłowe GUS.
9. Dane źródłowe Krajowej Administracji Skarbowej.
10. Dane źródłowe ZMP Gdańsk S.A.
11. Dane źródłowe ZMP Gdynia S.A.
12. Dane źródłowe ZMP Szczecin i Świnoujście S.A.
13. Dane źródłowe Urzędu Statystycznego w Szczecinie.
14. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L 307 z 28.10.2014, str. 1, z późn. zm.).
15. <http://interfax.com.ua/news/economic/356566.html>
16. <http://www.farmer.pl/produkcja-roslinna/zboza/w-2014-r-polski-eksport-zboz-wyniosl-prawie-5-5-mln-t,55842.html>
17. <http://www.gospodarz.pl/aktualnosci/rosliny-oleiste/import-sruty-sojowej-do-polski-zwiekszyl-sie-o-18-proc.html>
18. <http://www.mkik.hu/en/magyar-kereskedelmi-es-iparkamara/infrastructure-and-transport-2631>
19. <http://www.onthemosway.eu/wp-content/uploads/2015/07/Seaports-development-v-2.0.pdf>
20. Informacja NIK o wynikach kontroli pn. Gospodarka finansowa i inwestycyjna portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, NIK, Warszawa 2015.
21. Informacja NIK o wynikach kontroli pn. Warunki rozwoju portów morskich, NIK, Warszawa 2011.
22. Inwestycje i działania konieczne do podjęcia przez Polskę w celu wdrożenia korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk-Adriatyk na terytorium Polski – w ujęciu krajowym i wojewódzkim, w średnim oraz długim horyzoncie czasowym (do i po 2020 r.), Polska Akademia Nauk, Instytut



- Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego, Warszawa 2014, (<https://mib.gov.pl/files/0/1796904/IGiPZPANBałtykAdriatykTENT.pdf>).
23. Izba Gospodarcza Sprzedawców Polskiego Węgla [<http://polski-wegiel.pl/rynek-wegla.html>].
 24. KOMUNIKAT KOMISJI – Porty: motor wzrostu /COM/2013/0295 final/.
 25. Kotowska I., Żegluga morska bliskiego zasięgu w świetle idei zrównoważonego rozwoju transportu, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej, 2014.
 26. Materiały informacyjne spółki Polskie LNG S.A. [www.polskielng.pl].
 27. Modal share of freight transport to and from EU ports, Directorate-General for Internal Policies, Policy Department, Structural and cohesion policies, European Parliament, 2015.
 28. Modernizacja toru wodnego Szczecin-Świnoujście, Urząd Morski w Szczecinie, 2012.
 29. Polityka energetyczna Polski do 2030 r., Ministerstwo Gospodarki, dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 10 listopada 2009 r.
 30. Polski rynek LPG w 2010 roku – raport POGP [<http://gazeo.pl>].
 31. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.), przyjęty przez Radę Ministrów 8 września 2015 r. – uchwała nr 156/2015, zmieniona uchwałą nr 80/2017 Rady Ministrów z dnia 25 maja 2017 r., uchwałą nr 91/2017 Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2017 r., uchwałą nr 105/2017 Rady Ministrów z dnia 12 lipca 2017 r. oraz uchwałą nr 108/2019 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r.
 32. Program dla sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce, przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 23 stycznia 2018 r. (RM-24-276-17/ID146).
 33. Programowanie perspektywy finansowej 2014–2020 – Założenia Umowy Partnerstwa, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, 2013.
 34. Przebieg połączeń ostatniej mili przez węzły miejskie Sieci Bazowej TEN-T. Raport Końcowy, Zespół ekspercki pod kierownictwem dr. hab. Piotra Rosika IGiPZ PAN, badanie przeprowadzone na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Warszawa 2016. *Badanie to zostało przeprowadzone na zlecenie MIB i wyraża opinię wykonawcy. Wyniki nie zostały przyjęte lub w jakikolwiek sposób zatwierdzone przez MIB i nie powinny być traktowane jako oświadczenie MIB.*
 35. Raport roczny 2014, POGP, Warszawa 2015.
 36. Review of Maritime Transport 2018, UNCTAD 2018.
 37. Review of Maritime Transport 2016, UNCTAD 2016.
 38. Review of Maritime Transport 2013, UNCTAD 2013.
 39. Rocznik Statystyczny Rolnictwa 2014, GUS, Warszawa 2013.
 40. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.).
 41. Transport, pod red. W. Rydzkowskiego i K. Wojewódzkiej-Król, PWN, Warszawa 1997.



42. Uchwała nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku.
43. Uchwała nr 156/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.).
44. Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. poz. 260).
45. Uchwała nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. poz. 75).
46. Uchwała nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030” (M.P. poz. 711).
47. Uchwała nr 33/2015 Rady Ministrów z dnia 17 marca 2015 r. w sprawie Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).
48. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933).
49. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 508/2014 z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (WE) nr 2328/2003, (WE) nr 861/2006, (WE) nr 1198/2006 i (WE) nr 791/2007 oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1255/2011 (Dz. Urz. UE L 149 z 20.05.2014, str. 1, z późn. zm.).

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Miejsce Krajowych Programów Rozwoju – w tym „Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” – w systemie zintegrowanych strategii rozwoju kraju	7
Rysunek 2. Obroty ładunkowe w polskich portach morskich w latach 2000–2018	19
Rysunek 3. Koszty usług biernych na rzecz statku w badanych portach (EUR)	34
Rysunek 4. Koszty usług czynnych na rzecz statku w badanych portach (EUR).....	35
Rysunek 5. Koszty usług czynnych i biernych na rzecz statku w badanych portach (EUR).....	35
Rysunek 6. Przeładunki w badanych portach w latach 2007–2017 (tys. ton).....	39
Rysunek 7. Wielkość przeładunków ładunków masowych płynnych w badanych portach w latach 2007–2017 (tys. ton).....	40
Rysunek 8. Udział badanych portów w obsłudze ładunków masowych płynnych w latach 2007 i 2017 (tys. ton)	40
Rysunek 9. Wielkość przeładunków ładunków masowych suchych w badanych portach w latach 2007–2017 (tys. ton).....	41
Rysunek 10. Udział badanych portów w obsłudze ładunków masowych suchych w latach 2007 i 2017 ...	42
Rysunek 11. Wielkość przeładunków kontenerów w badanych portach w latach 2007–2017 (tys. ton)	43
Rysunek 12. Udział badanych portów w obsłudze kontenerów w latach 2007 i 2017	43
Rysunek 13. Wielkość przeładunków ładunków tocznych w badanych portach w latach 2007–2017 (tys. ton)	44
Rysunek 14. Udział badanych portów w obsłudze ładunków tocznych w latach 2007 i 2017	45
Rysunek 15. Struktura zaplecza terminalu promowego w Świnoujściu	45
Rysunek 16. Wielkość przeładunków ładunków wtaczanych w badanych portach w latach 2007–2017 (tys. ton)	46
Rysunek 17. Udział badanych portów w obsłudze ładunków wtaczanych w latach 2007 i 2017	46
Rysunek 18. Liczba obsługiwanych pasażerów w badanych portach w latach 2007–2017 (tys. pas.).....	47
Rysunek 19. Udział badanych portów w obsłudze pasażerów w latach 2007 i 2017	48
Rysunek 20. Dynamika obsługi statków w badanych portach: liczba statków łącznie (oś lewa; wykres słupkowy w kolorze niebieskim), łączna pojemność statków (tys. GT; oś prawa; wykres liniowy w kolorze czerwonym).....	49
Rysunek 21. Średni tonaż statków obsługiwanych w badanych portach (GT) w latach 2007 i 2017	50
Rysunek 22. Udział poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze zaplecza wybranych portów europejskich w 2013 r.	52
Rysunek 23. Udział poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze zaplecza wybranych portów europejskich w 2013 r. (kontenery)	53
Rysunek 24. Ładunki tranzytowe w polskich portach morskich w latach 2007–2017	54
Rysunek 25. Kontenerowce oddawane do eksploatacji w latach 2004–2018 (rok bazowy 2004 = 100,00%)	77



Rysunek 26. Struktura i hierarchia celów Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku	83
Rysunek 27. Projekty inwestycyjne poprawiające dostęp od strony morza do portu morskiego Gdańsk ..	98
Rysunek 28. Projekty inwestycyjne zwiększające potencjał przeładunkowo-składowy portu morskiego Gdańsk	100
Rysunek 29. Projekty inwestycyjne w porcie morskim Gdynia.....	101
Rysunek 30. Potencjalne lokalizacje terminali głębokowodnych w porcie morskim Gdynia.....	102
Rysunek 31. Projekty inwestycyjne w porcie morskim Szczecin	103
Rysunek 32. Projekty inwestycyjne w porcie morskim Świnoujście	105
Rysunek 33. Proponowana lokalizacja terminala kontenerowego w Świnoujściu.....	106

SPIS TABEL

Tabela 1. Powierzchnia terenów będących we władaniu (użytkowanie wieczyste i własność) spółek zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz udział tych terenów w ogólnej powierzchni gruntów w granicach administracyjnych portów.....	14
Tabela 2. Kształtowanie się wskaźnika zużycia głównych elementów infrastruktury portowej w okresie 2004–2014	17
Tabela 3. Mocne i słabe strony polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej	21
Tabela 4. Charakterystyka porównawcza głównych portów południowego i wschodniego Bałtyku	28
Tabela 5. Parametry analizowanych statków.....	34
Tabela 6. Kluczowe inwestycje realizowane w latach 2007–2018	37
Tabela 7. Udział poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze zaplecza portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście w latach 1990–2015.....	51
Tabela 8. Porty morskie niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej	58
Tabela 9. Mocne i słabe strony portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz ich szanse i zagrożenia	60
Tabela 10. Przeładunki węgla i koksu w polskich portach morskich w latach 2007–2017, prognoza 2020 r. (tys. ton)	67
Tabela 11. Przeładunki rud i złomu w polskich portach morskich w latach 2007–2017, prognoza 2020 r. (tys. ton)	68
Tabela 12. Przeładunki produktów naftowych w Bazie Paliw nr 21 w Dębogórze w ramach głównych kanałów dystrybucyjnych (przyjęcie „z morza” oraz wydanie na transport kolejowy) w latach 2014–2018 (m ³).....	69
Tabela 13. Przeładunki ropy i jej produktów w polskich portach morskich w latach 2007–2017, prognoza 2020 r. (tys. ton).....	69
Tabela 14. Przeładunki gazu ciekłego w polskich portach morskich w latach 2007–2017, prognoza 2020 r. (tys. ton)	72
Tabela 15. Przeładunki produktów rolnych w polskich portach morskich w latach 2007–2017, prognoza 2020 r. (tys. ton).....	74
Tabela 16. Przeładunki pozostałych ładunków masowych suchych i ciekłych w polskich portach morskich w latach 2007–2017, prognoza 2020 r. (tys. ton).....	75
Tabela 17. Średnia wielkość kontenerowców oddanych do eksploatacji w latach 2008, 2010 i 2012 ..	76
Tabela 18. Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich w latach 2007–2017, prognoza 2020 r.....	77
Tabela 19. Przeładunki ładunków ro-ro w polskich portach morskich w latach 2007–2017, prognoza 2020 r. (tys. ton)	78



Tabela 20. Przeładunki pozostałych ładunków drobnicowych w polskich portach morskich w latach 2007–2017, prognoza 2020 r. (tys. ton).....	79
Tabela 21. Obsługa pasażerów w polskich portach morskich w ruchu międzynarodowym w latach 2007–2017, prognoza 2020 r.	81
Tabela 22. Średnia nośność statków według wieku na świecie (DWT).....	85
Tabela 23. Wskaźnik realizacji celu głównego Programu.....	108
Tabela 24. Wskaźniki realizacji celów szczegółowych i priorytetów Programu	109
Tabela 25. Przeładunki ogółem w badanych portach w latach 2007–2017	129



ZAŁĄCZNIK 1

Tabela 25. Przeladunki ogółem w badanych portach w latach 2007–2017

	2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	tys. ton	udział	tys. ton	udział	tys. ton	udział	tys. ton	udział	tys. ton	udział	tys. ton	udział	tys. ton	udział	tys. ton	udział	tys. ton	udział	tys. ton	udział	tys. ton	udział
Gdańsk	19 944	11,57%	17 072	9,90%	18 758	11,76%	26 421	14,97%	23 513	12,68%	24 379	13,04%	27 335	14,48%	28 771	14,26%	31 685	15,92%	31 566	15,95%	33 940	16,70%
Gdynia	14 849	8,62%	12 860	7,46%	11 361	7,12%	12 346	7,00%	12 992	7,00%	13 187	7,05%	15 051	7,97%	16 961	8,40%	15 391	7,73%	17 751	8,97%	18 378	9,04%
Świnoujście	7 385	4,29%	8 843	5,13%	7 038	4,41%	10 683	6,05%	10 680	5,76%	11 280	6,03%	12 024	6,37%	12 468	6,18%	11 759	5,91%	12 572	6,35%	14 709	7,24%
Szczecin	8 008	4,65%	7 787	4,52%	6 992	4,38%	7 969	4,52%	8 064	4,35%	7 590	4,06%	7 886	4,18%	8 156	4,04%	8 276	4,16%	8 911	4,50%	8 743	4,30%
Lubeka	22 175	12,87%	21 334	12,37%	17 488	10,96%	17 854	10,12%	17 665	9,52%	17 170	9,18%	17 002	9,00%	17 237	8,54%	16 304	8,19%	15 510	7,83%	16 202	7,97%
Rostock	19 584	11,37%	21 273	12,34%	17 384	10,90%	19 489	11,04%	18 085	9,75%	16 870	9,02%	17 785	9,42%	19 474	9,65%	20 328	10,21%	20 964	10,59%	20 427	10,05%
Klaipėda	24 676	14,32%	27 311	15,84%	25 955	16,27%	28 851	16,35%	33 728	18,18%	32 514	17,39%	30 790	16,30%	33 773	16,73%	34 449	17,30%	36 921	18,65%	40 027	19,69%
Ryga	25 216	14,63%	28 567	16,57%	29 225	18,32%	29 057	16,46%	32 921	17,75%	34 848	18,64%	34 040	18,03%	39 808	19,72%	39 362	19,77%	35 822	18,10%	32 106	15,80%
Ventspils	30 473	17,68%	27 366	15,87%	25 289	15,86%	23 825	13,50%	27 836	15,01%	29 118	15,57%	26 927	14,26%	25 180	12,48%	21 530	10,81%	17 949	9,07%	18 734	9,22%
Razem	172 310	100,0%	172 413	100,0%	159 490	100,0%	176 495	100,0%	185 484	100,0%	186 956	100,0%	188 840	100,0%	201 828	100,0%	199 084	100,0%	197 966	100,0%	203 266	100,0%

Źródło: opracowanie MGMIŻS na podstawie Eurostat Database



ZAŁĄCZNIK 2

Plan finansowy Programu

Lp.		NAZWA PROJEKTU	ŹRÓDŁO FINANSOWANIA PROJEKTU	SZACOWANA WARTOŚĆ WYDATKÓW NA INWESTYCJE (MLN PLN)		
				2019 R.	2020 R.	2021–2030 LATA
ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.						
1.	BUDOWA PORTU CENTRALNEGO	środki własne		2,04	5,00	
		środki unijne				
		środki prywatne				
		pożyczki				
		inne (np. PPP)				15 000,00
2.	MODERNIZACJA TORU WODNEGO, ROZBUDOWA NABRZEŻY ORAZ POPRAWA WARUNKÓW ŻEGLUGI W PORCIE WEWNĘTRZNYM W GDAŃSKU	środki własne		52,76	66,20	
		środki unijne (CEF)		169,30	212,60	
		środki prywatne				
		pożyczki				
		inne (np. PPP)				
3.	PRZEBUDOWA NABRZEŻY PORTOWYCH W PORCIE WEWNĘTRZNYM (M.IN. NB.: OLIWSKIEGO, WĘGLOWEGO, RUDOWEGO, OBRONCÓW WESTERPLATTE, PRZEMYSŁOWEGO, WIŚLANEGO, SZCZECIŃSKIEGO, BYTOMSKIEGO)	środki własne		17,50	336,30	389,90
		środki unijne				
		środki prywatne				
		pożyczki				
		inne (np. PPP)				
4.	PRZEBUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY HYDROTECHNICZNEJ W PORCIE ZEWNĘTRZNYM (M.IN.: PIRSU RUDOWEGO, NB. PÓŁNOCNEGO BASENU ROBOCZEGO, FALOCHRONÓW BRZEGOWYCH)	środki własne		31,40	25,20	23,00
		środki unijne				
		środki prywatne				
		pożyczki				
		inne (np. PPP)				
5.	ROZBUDOWA NABRZEŻA PÓŁNOCNEGO PRZY FALOCHRONIE PÓŁWYSPÓWYM W PORCIE GDAŃSK	środki własne		9,06	132,00	106,50
		środki unijne (CEF)		3,00	44,00	35,50
		środki prywatne				



		pożyczki/EBI/banki komercyjne inne (np. PPP)	3,00	44,00	35,50
6.	ROZBUDOWA SYSTEMU SIECI KOMUNIKACYJNEJ REJONU BASENU GÓRNICZEGO I NAB. PRZEMYSŁOWEGO	środki własne	6,00	117,50	283,50
		środki unijne			
		środki prywatne			
		pożyczki			
		inne (np. PPP)			
7.	ROZBUDOWA I MODERNIZACJA SIECI DROGOWEJ I KOLEJOWEJ W PORCIE ZEWNĘTRZNYM W GDAŃSKU	środki własne	36,54	20,66	0,50
		środki unijne	54,20	23,30	
		środki prywatne			
		pożyczki			
		inne (np. PPP)			
ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDYNIA S.A.					
8.	BUDOWA PORTU ZEWNĘTRZNEGO W PORCIE GDYNIA – BUDOWA NOWEJ INFRASTRUKTURY NA ROZSZERZONYCH TERENACH PORTU – ETAP I	środki własne (krajowy wkład prywatny)			
		środki unijne			
		środki prywatne			
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)			
		Inne (np. PPP)			
		środki unijne + PPP+ wkład własny			3 476,18
		środki własne (krajowy wkład prywatny)	43,07	54,95	40,99
9.	BUDOWA PUBLICZNEGO TERMINALU PROMOWEGO W PORCIE GDYNIA	środki unijne (POIŚ 2014–2020)	34,59	44,14	32,92
		środki prywatne			
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)			
		Inne (np. PPP)			
		środki własne (krajowy wkład prywatny)	77,88	22,88	237,44
10.	POGŁĘBIANIE TORU PODEJŚCOWEGO I AKWENÓW WEWNĘTRZNYCH PORTU GDYNIA ETAPY I I II ORAZ PRZEBUDOWA NABRZEŻY W PORCIE GDYNIA ETAPY II I III	środki unijne (POIŚ 2014–2020)	76,80	79,03	79,92
		środki prywatne			
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)			
		Inne (np. PPP)			
11.	BUDOWA INFRASTRUKTURY INTERMODALNEJ NA	środki własne (krajowy wkład prywatny)	10,00	100,00	45,00



	TERENIE CENTRUM LOGISTYCZNEGO PORTU GDYNIA	środki unijne			
		środki prywatne			
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)			
		Inne (np. PPP)			
		środki własne (krajowy wkład prywatny)	0,47	16,49	
		środki unijne	2,21	16,49	
		środki prywatne			
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)			
		Inne (np. PPP)			
		środki własne (krajowy wkład prywatny)			
		środki unijne			
		środki prywatne			
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)			
		Inne (np. PPP)			1 200,00
		środki unijne + wkład własny			
		środki własne (krajowy wkład prywatny)			
		środki unijne			
		środki prywatne			
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)			
		Inne (np. PPP)			226,71
		środki unijne+ wkład własny + PPP			
		środki własne (krajowy wkład prywatny)			
		środki unijne			
		środki prywatne			
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)			
		Inne (np. PPP)			
		środki unijne+ wkład własny + PPP			
		środki własne (krajowy wkład prywatny)			
		środki unijne			
		środki prywatne			
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)			
		Inne (np. PPP)			257,62
		środki unijne+ wkład własny + PPP			
		środki własne (krajowy wkład prywatny)			
		środki unijne			
		środki prywatne			
12.	BUDOWA INFRASTRUKTURY PORTOWEJ DO ODBIORU ŚCIEKÓW ZE STATKÓW W PORCIE GDYNIA	środki unijne			
13.	VIA MARIS – DROGA CZERWONA W GDYNI (OD UL. JANKA WIŚNIEWSKIEGO DO WĘZŁA MORSKA)	środki unijne			
14.	PRZEBUDOWA NABRZEŻY W PORCIE GDYNIA – ETAP IV	środki unijne			
15.	ZWIĘKSZENIE PRZEPUSTOWOŚCI UKŁADÓW TOROWYCH W GRANICACH ADMINISTRACYJNYCH PORTU GDYNIA ZGODNIE Z WYMOGAMI SIECI TEN-T	środki unijne			
16.	INTEGRACJA PORTU Z ZAPLECZEM, ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM TERMINALI INTERMODALNYCH	środki unijne			



		pożyczki (EBI/banki komercyjne)			
		Inne (np. PPP)			
		środki unijne + PPP+ wkład własny			304,02
		środki własne (krajowy wkład prywatny)			
		środki unijne			
		środki prywatne			
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)			
		Inne (np. PPP)			
		środki unijne + PPP+ wkład własny			448,29
		środki własne (krajowy wkład prywatny)			
		środki unijne			
		środki prywatne			
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)			
		Inne (np. PPP)			
		środki unijne + wkład własny			41,22
		ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.			
		środki własne (krajowy wkład prywatny)	2,50		409,92
		środki unijne			
		środki prywatne			
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)			
		inne – Budżet Państwa			831,96
		Inne – PPP			2 376,95
		środki własne (krajowy wkład prywatny)	20,16	9,18	9,99
		środki unijne (POIŚ 2014–2020)	4,27	67,69	144,00
		środki prywatne			
		pożyczki EBI		49,28	54,47
		Inne (np. PPP)			
		środki własne (krajowy wkład prywatny)			
		środki unijne			
		środki prywatne			
		ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.			
17.	ROZWÓJ PLATFORMY MULTIMODALNEJ „DOLINA LOGISTYCZNA”				
18.	PRZYGOTOWANIE INFRASTRUKTURY PORTOWEJ DO ZASILANIA STATKÓW Z ALTERNATYWNYCH ŹRÓDEŁ – BUNKROWANIE PALIWEM LNG ORAZ ZASILANIE ENERGIĄ ELEKTRYCZNĄ Z ŁĄDU				
19.	BUDOWA TERMINAŁA KONTENEROWEGO W PORCIE ZEWNĘTRZNYM W ŚWINOUJŚCIU				
20.	POPRAWA DOSTĘPU DO PORTU W SZCZECINIE W REJONIE KANAŁU DĘBICKIEGO				
21.	PRZEBUDOWA PLACÓW SKŁADOWYCH W REJONIE DROBNICY				



		pożyczki (EBI/banki komercyjne)				
		Inne (np. PPP)				
		środki własne (krajowy wkład prywatny)			5,98	6,57
22.	ROZBUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ W PORTACH W SZCZECINIE I ŚWINOUJŚCIU	środki unijne (POIiŚ 2014–2020)	2,88		13,77	40,95
		środki prywatne				
		pożyczki EBI			12,32	13,28
		Inne (np. PPP)				
23.	PRZYSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY TPŚ DO OBSŁUGI TRANSPORTU INTERMODALNEGO	środki własne (krajowy wkład prywatny)	15,59		18,90	
		środki unijne (CEF)	30,0		26,05	34,60
		środki prywatne				
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)				
		Inne (np. PPP)				
24.	BUDOWA STANOWISKA STATKOWEGO DO EKSPORTU LNG W PORCIE ZEWNĘTRZNYM W ŚWINOUJŚCIU	środki własne (krajowy wkład prywatny)	1,95		0,86	20,20
		środki unijne (POIiŚ 2014–2020)				42,00
		środki prywatne				
		pożyczki EBI				7,09
		Inne (np. PPP)				
25.	POPRAWA DOSTĘPU DO PORTU W SZCZECINIE W REJONIE BASENU KASZUBSKIEGO	środki własne (krajowy wkład prywatny)	1,63			17,20
		środki unijne (POIiŚ 2014–2020)			45,06	74,94
		środki prywatne				
		pożyczki EBI	22,90		16,00	20,80
		Inne (np. PPP)				
26.	BUDOWA NABRZEŻY GŁĘBOKOWODNYCH W PORCIE W ŚWINOUJŚCIU I W SZCZECINIE	środki własne (krajowy wkład prywatny)	11,12		33,61	103,77
		środki unijne				
		środki prywatne				
		pożyczki banki komercyjne				158,81
		Inne (np. PPP)				
27.	POPRAWA DOSTĘPU KOLEJOWEGO DO PORTÓW MORSKICH W SZCZECINIE I ŚWINOUJŚCIU – PROJEKT WSPÓLNY Z PKP/PLK	środki własne (krajowy wkład prywatny)	4,95		0,32	
		środki unijne (CEF)	8,17		20,18	1,49
		środki prywatne				



		pożyczki (EBI/banki komercyjne)			
		Inne (np. PPP)			
28.	BUDOWA MIEJSC PARKINGOWYCH DLA SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH I OSOBOWYCH W ŚWINOUJŚCIU	środki własne (krajowy wkład prywatny)	11,27		
		środki unijne			
		środki prywatne			
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)			
		Inne (np. PPP)			
29.	ROZBUDOWA TERMINAŁA PROMOWEGO W PORCIE W ŚWINOUJŚCIU	środki własne (krajowy wkład prywatny)	3,50		200,00
		środki unijne			300,00
		środki prywatne			
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)			
		Inne (np. PPP)			
30.	BUDOWA INFRASTRUKTURY PORTOWEJ NA TERENACH ROZWOJOWYCH OSTROWA GRABOWSKIEGO I MIELEŃSKIEGO W PORCIE W SZCZECINIE	środki własne (krajowy wkład prywatny)			800,00
		środki unijne			1 200,00
		środki prywatne			
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)			
		Inne (np. PPP)			
URZĄD MORSKI W GDYNI					
31.	POGŁĘBIENIE TORU PODEJŚCOWEGO I AKWENÓW WEWNĘTRZNYCH PORTU GDYNIA. ETAP II – POGŁĘBIENIE TORU PODEJŚCOWEGO	środki budżetu państwa	0,03	8,99	5,81
		środki unijne (Fundusz Spójności) – POIŚ 2014–2020	0,17	50,93	32,94
		środki publiczne (poza projektami UE)			
		Inne			
32.	MODERNIZACJA TORU WODNEGO DO PORTU POŁNOCCNEGO W GDAŃSKU	środki budżetu państwa	9,94	2,53	
		środki unijne (Fundusz Spójności) – POIŚ 2014–2020	56,31	14,33	
		środki publiczne (poza projektami UE)			
		Inne			
33.	WYMIANA TABORU PŁYWAJĄCEGO W URZĘDZIE MORSKIM W GDYNI	środki budżetu państwa	5,19		
		środki unijne (Fundusz Spójności) – POIŚ 2014–2020	29,40		
		środki publiczne (poza projektami UE)			
		Inne			



34.	MODERNIZACJA WEJŚCIA DO PORTU WEWNĘTRZNEGO (W GDAŃSKU). ETAP IIIA	środki budżetu państwa	9,00	2,62	0,05
		środki unijne (Fundusz Spójności) – POIŚ 2014–2020	50,98	14,84	0,26
		środki publiczne (poza projektami UE)			
		Inne			
35.	MODERNIZACJA UKŁADU FALOCHRONÓW OSŁONOWYCH W PORCIE POŁNOCNYM W GDAŃSKU	środki budżetu państwa	34,16	32,49	11,68
		środki unijne (Fundusz Spójności) – POIŚ 2014–2020	193,60	184,10	66,18
		środki publiczne (poza projektami UE)			
		Inne			
36.	ZINTEGROWANY SYSTEM OZNAKOWANIA NAWIGACYJNEGO Z ELEMENTAMI E-NAVIGATION	środki budżetu państwa	2,77	1,13	
		środki unijne (Fundusz Spójności) – POIŚ 2014–2020	15,68	6,41	
		środki publiczne (poza projektami UE)			
		Inne			
37.	BUDOWA DROGI WODNEJ ŁĄCZĄCEJ ZALEW WISŁANY Z ZATOKĄ GDAŃSKĄ	środki budżetu państwa	15,00	285,00	1 678,61
		środki unijne (Fundusz Spójności)			
		środki publiczne (poza projektami UE)			
		Inne			
38.	PRZEBUDOWA WEJŚCIA DO PORTU W GDYNI (ETAP I PORTU ZEWNĘTRZNEGO)	środki własne (krajowy wkład prywatny)			
		środki unijne			
		środki prywatne			
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)			
		Inne (np. PPP)			
		środki unijne + wkład własny			2 400,00
URZĄD MORSKI W SŁUPSKU					
39.	PRZEBUDOWA WEJŚCIA DO PORTU USTKA (PIERWSZY ETAP WSPÓŁFINANSOWANY Z PO RYBACTWO I MORZE 2014–2020)	środki unijne (PO Rybactwo i Morze 2014–2020)	0,19	13,91	33,03
		budżet państwa (współfinansowanie)	0,57	41,79	99,02
URZĄD MORSKI W SZCZECINIE					
40.	UTRZYMANIE MORSKICH DRÓG WODNYCH W REJONIE UJŚCIA ODRY W LATACH 2019–2028 (PROGRAM NIEINWESTYCYJNY)	środki budżetu państwa (krajowy wkład publiczny)	22,33	15,11	200,50
		środki unijne			
		środki publiczne (poza projektami UE)			



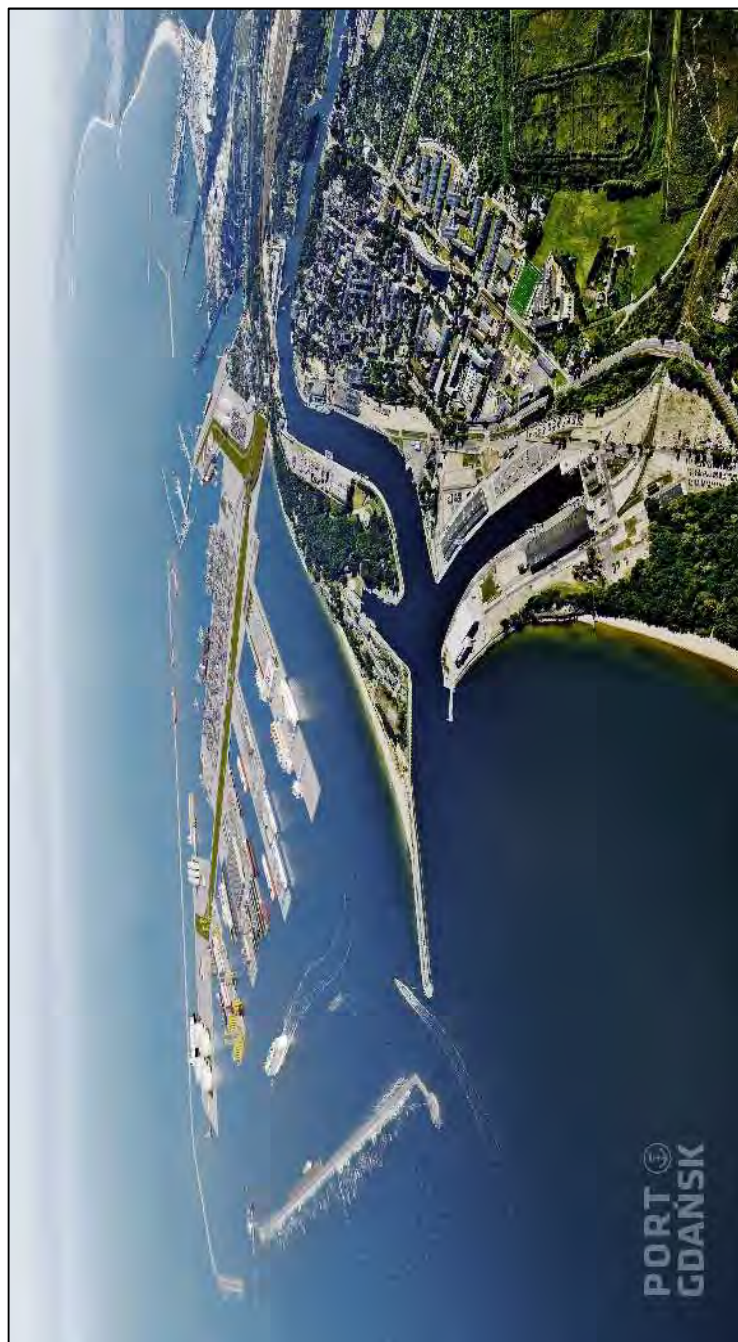
	Inne				
41.	środków budżetu państwa (krajowy wkład publiczny)		26,08	81,14	108,14
	środków unijnych (POLiŚ 2014–2020)		147,77	459,81	612,77
	środków publicznych (poza projektami UE)				
	Inne				
42.	środków budżetu państwa (krajowy wkład publiczny)		10,79	17,98	
	środków unijnych (POLiŚ 2014–2020)		61,14	101,89	
	środków publicznych (poza projektami UE)				
	Inne				
43.	środków budżetu państwa (krajowy wkład publiczny)		1,41	1,55	
	środków unijnych (RPO Zachodniopomorskie)		7,99	8,79	
	środków publicznych (poza projektami UE)				
	Inne				
44.	środków budżetu państwa (krajowy wkład publiczny)		0,90		
	środków unijnych (RPO Zachodniopomorskie)		5,12		
	środków publicznych (poza projektami UE)				
	Inne				
MORSKA SŁUŻBA POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA (SAR)					
45.	środków budżetu państwa		0,68	10,57	30,66
	środków unijnych (POLiŚ 2014–2020)		3,83	59,90	173,73
	środków publicznych (poza projektami UE)				
	Inne				
RAZEM W POSZCZEGÓLNYCH LATACH					
RAZEM W CAŁYM OKRESIE OBOWIĄZYWANIA PROGRAMU			1499,56	2810,75	33546,86
					37857,17

Źródło: opracowanie MGMIŻS.

ZAŁĄCZNIK 3

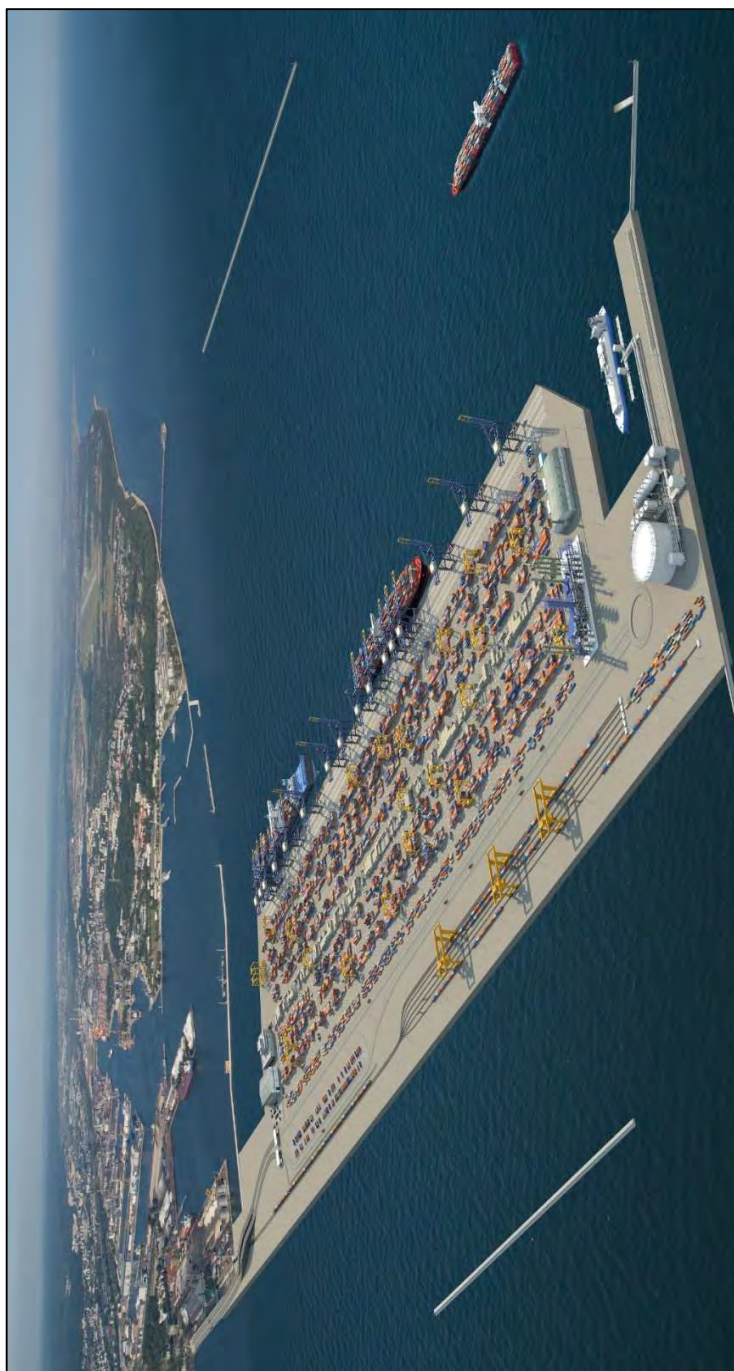
Wariantowe wizualizacje strategicznych inwestycji w częściach zewnętrznych portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej

Port Centralny w Gdańsku



Źródło: ZMP Gdańsk S.A.

Port Zewnętrzný w Gdyni



Źródło: ZMP Gdynia S.A.

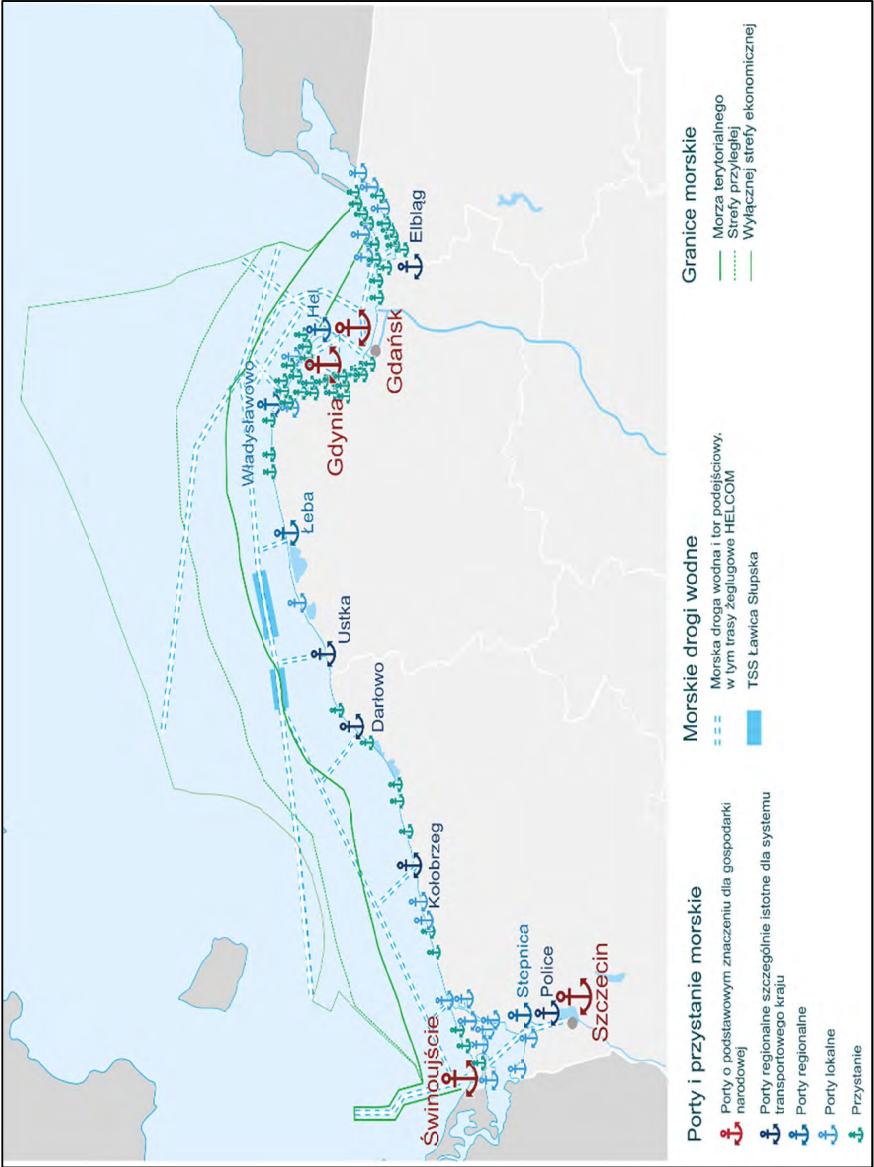
Terminal Kontenerowy w Świnoujściu



Źródło: ZMP Szczecin i Świnoujście S.A.

ZAŁĄCZNIK 4

Lokalizacja polskich portów i przystani morskich



Źródło: opracowanie MiR na podstawie danych MGMiŻS.