Ministerstwo Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej

Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020

(z perspektywą do 2030 roku)

WARSZAWA 2017

SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE 3
1. POWIĄZANIE PROGRAMU Z INNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI 4
2. DIAGNOZA AKTUALNEJ SYTUACJI W ZAKRESIE REALIZACJI DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ POLSKICH PORTÓW MORSKICH 9
2.1. Porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej 9
2.1.1. Analiza gospodarki gruntami oraz portowej infrastruktury technicznej 9
2.1.2. Analiza realizacji głównych funkcji gospodarczych 12
2.1.3. Analiza SWOT 15
2.1.4. Ocena konkurencyjności polskich portów morskich 19
2.2. Pozostałe porty i przystanie morskie 46
2.2.1. Analiza zasobów terenowych, portowej infrastruktury technicznej oraz realizowanych funkcji gospodarczych 46
2.2.2. Analiza SWOT 51
3. PROGNOZY OBROTU ŁADUNKOWEGO ORAZ RUCHU PASAŻERSKIEGO POLSKICH PORTÓW MORSKICH 54
3.1. Prognozy obsługi ładunków i pasażerów do 2020 roku 54
3.2. Perspektywy rozwoju obrotów ładunkowych i ruchu pasażerskiego do roku 2030 67
4. CELE ROZWOJU POLSKICH PORTÓW MORSKICH 69
4.1. Cele i priorytety Programu 69
4.2. Zadania służące realizacji celów Programu 70
4.2.1. Zadania inwestycyjne 70
4.2.2. Zadania organizacyjno-legislacyjne 81
4.3. Scenariusze rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej 83
5. WSKAŹNIKI I EFEKTY REALIZACJI PROGRAMU 93
6. FINANSOWANIE PROGRAMU 96
7. MONITOROWANIE I EWALUACJA PROGRAMU 102
BIBLIOGRAFIA 103
SPIS RYSUNKÓW 106
SPIS TABEL 108
ZAŁĄCZNIK 1 110

WPROWADZENIE

„Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą 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 roku (z perspektywą do 2030 roku)"[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]. Program ma stanowić również ramy dla finansowania inwestycji infrastrukturalnych w polskich portach morskich oraz w zakresie dostępu do portów morskich od strony morza i od strony lądu w nowej perspektywie finansowej na lata 2014-2020.

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 otoczenia. Stąd też zakres terytorialny Programu wyznaczają województwa: pomorskie, zachodniopomorskie oraz warmińsko-mazurskie. Z punktu widzenia głównego celu Programu, jakim jest ustanowienie polskich portów morskich liderami wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, poprzez wzmocnienie konkurencyjności polskich portów morskich czemu towarzyszyć będzie zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju i podniesienie ich rangi w międzynarodowej sieci transportowej, w zakres przestrzenno-przedmiotowy Programu 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).

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 sformułowanym celom wskaźników ich realizacji, a w oparciu o nie, określenia oczekiwanych efektów realizacji wyróżnionych przedsięwzięć oraz sposobu ich monitorowania i ewaluacji.

[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 2016 r. poz. 383, z późn. zm.

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;
- 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 lądowym[4].

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 logistycznych[5].

Na poziomie krajowym cele Programu są komplementarne z celami zawartymi w „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 r.".

[4] 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 (…)".

[5] KOMUNIKAT KOMISJI – Porty: motor wzrostu /COM/2013/0295 final/.

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 wpisuje się także w cele określone przez Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, dotyczące:

- dążenia do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej, w tym infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów morskich;
- przyczyniania się do zmniejszania zewnętrznych kosztów transportu, w tym kosztów środowiskowych poprzez zintegrowane podejście przestrzenne do rozwoju portów i regionów portowych;
- kształtowania zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego, poprzez stworzenie operatorom dogodnych warunków do budowy i rozbudowy terminali przeładunkowych i przesiadkowych dla rożnych form transportu (wykorzystujących nowoczesne rozwiązania technologiczne), dokończenie inwestycji zapewniających lepszą dostępność do terminali na terenach portów morskich i rzecznych w transporcie lądowym;
- przeciwdziałania zagrożeniu utraty bezpieczeństwa energetycznego i odpowiedniego reagowania na to zagrożenie poprzez zapewnienie alternatywnych dróg dostaw gazu ziemnego i ropy naftowej na obszar Polski oraz znaczące zwiększenie pojemności magazynów gazu oraz ropy i paliw ropopochodnych.

Cele Programu spójne są również z celami „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)" – dalej SRT, 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 stanowiska statkowego do eksportu 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 ze statków).

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.

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)[6], 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 małych portów jako regionalnych ośrodków przedsiębiorczości.

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 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 regionu;
- w odniesieniu do Strategii Rozwoju Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2020 w obszarze strategicznym „Nowoczesne sieci" w zakresie dążenia do zwiększenia zewnętrznej dostępności komunikacyjnej i wewnętrznej spójności Warmii i Mazur (poprzez utrzymanie toru wodnego na Zalewie Wiślanym i rozwój portu w Elblągu oraz małych portów i przystani morskich), jak również w obszarze „Konkurencyjna gospodarka" – w zakresie wspierania wzrostu

[6] 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).

potencjału turystycznego, poprzez dążenie do rozwoju infrastruktury portowej dedykowanej obsłudze ruchu turystycznego.

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.

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 morskich[7], w Polsce funkcjonują 4 porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej[8], 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.

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 2012r.		Stan na 31 grudnia 2014 r.		Stan na 31 grudnia 2016 r.	
	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
Gdynia	263,8	52,0	260,1	51,2	260,6	51,3	269	43,3
Szczecin i Świnoujście	544,3	38,0	544,4	38,0	546,3	38,2	538	37,3

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

[7] Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179, z późn. zm.

[8] 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 (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179, z późn. zm.).

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 679 ha.

W Gdyni całkowita powierzchnia terenów w granicach administracyjnych portu wynosi 621 ha, z czego:

- do Skarbu Państwa należy 593 ha;
- do Gminy Gdynia należy 15 ha;
- do innych podmiotów należy 13 ha.

W użytkowaniu wieczystym ZMP Gdynia S.A. znajduje się 269 ha.

W porcie Szczecin na 901 ha powierzchni lądowej w granicach administracyjnych portu:

- własność Skarbu Państwa stanowi 641 ha;
- własność gminy stanowi 226 ha;
- własność innych podmiotów stanowi 34 ha.

ZMP Szczecin i Świnoujście S.A. jest użytkownikiem wieczystym 394 ha, a właścicielem 11 ha terenów w granicach tego portu.

W porcie Świnoujście na 540 ha powierzchni lądowej portu w granicach administracyjnych:

- w gestii Skarbu Państwa znajduje się 411 ha;
- własność gminy stanowi 99 ha;
- w gestii innych właścicieli znajduje się 30 ha powierzchni terytorium portowego.

ZMPSiŚ S.A. posiada w użytkowaniu wieczystym 125 ha terenów portowych, a jako właściciel 8 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" oraz obszar rozwoju terminali głębokowodnych na zalądowionych akwenach Zatoki Gdańskiej. Szanse stwarza także możliwość wykorzystania terenów rozwojowych na polskim zapleczu gospodarczym, służących integracji portu z zapleczem[9].

Znaczące rezerwy terenowe posiada port szczeciński. Obejmują one niezagospodarowane tereny na większości półwyspu Ostrów Grabowski oraz na wyspie Ostrów Mieleński. Tereny te wymagają jednak

[9] Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Gdynia 2014.

bardzo kosztownego i długotrwałego procesu uzdatniania gruntów, a Ostrów Mieleński – budowy od podstaw infrastruktury dostępu do tego rejonu portu.

W porcie Świnoujście istnieją możliwości zalądowienia obszaru m.in. przy falochronie centralnym (dawny wschodni) w porcie zewnętrznym, który mógłby stanowić bezpośrednie zaplecze dla nowych nabrzeży portowych. Ponadto, przedmiotem rozważań 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 Sea Invest, lokalizacja bazy paliwowej 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 zalądowienie 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 rozszerzenie granic administracyjnych Portu Gdynia, między innymi, o obszary „Doliny Logistycznej" i zalądowienie 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 części przedsiębiorstwa w formie spółki, łącznie z prawem własności terenów zlokalizowanych w granicach portów; licytacje komornicze);
- wprowadzenie ustawowych zapisów o obligatoryjnym uzgadnianiu, z podmiotami zarządzającymi portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, polityki przestrzennej dla obszarów w granicach portów morskich;
- uznanie inwestycji infrastrukturalnych podmiotów zarządzających portami, w granicach portów, za inwestycje celu publicznego i umożliwienie im skorzystania z procedury wywłaszczenia; (analogicznie, jak dla portów lotniczych);
- umożliwienie podmiotom zarządzającym infrastrukturą portową pozyskania terenów rozwojowych na polskim zapleczu gospodarczym, w celu integracji portu z zapleczem[10].

[10] 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.

Dostęp środków transportu morskiego do najważniejszych polskich portów morskich, obok głębokości Cieśnin Duńskich, determinują przede wszystkim parametry torów prowadzących do portów od strony morza oraz głębokości kanałów i basenów portowych. Najlepszą sytuację w zakresie dostępu od strony morza posiada port zewnętrzny w Gdańsku, a najgorszą port w Szczecinie[11].

Zarządzanie infrastrukturą portową, obok gospodarki gruntami portowymi, należy do najważniejszych zadań podmiotów zarządzających portami morskimi[12].

W przygotowanym w 2011 r. raporcie, NIK bardzo krytycznie ocenił 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 przeładunkowych[13]. Na znaczny stopień zdekapitalizowania infrastruktury portowej w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej NIK wskazała również w raporcie z 2015 r.[14].

Niezależnie od przeciętnie wysokiego stopnia dekapitalizacji 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. *Gospodarki 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,

[11] 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.
[12] 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.
[13] Informacja NIK o wynikach kontroli pn. *Warunki rozwoju portów morskich*, NIK, Warszawa 2011, s. 19.
[14] Informacja NIK o wynikach kontroli pn. *Gospodarka finansowa i inwestycyjna portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej*, NIK, Warszawa 2015, s. 18.

w tym do zmian w strukturze przedmiotowej polskiej produkcji przemysłowej, i będącej jej następstwem, strukturze polskiego handlu zagranicznego. Spadek znaczenia surowców naturalnych w krajowym eksporcie 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) 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.

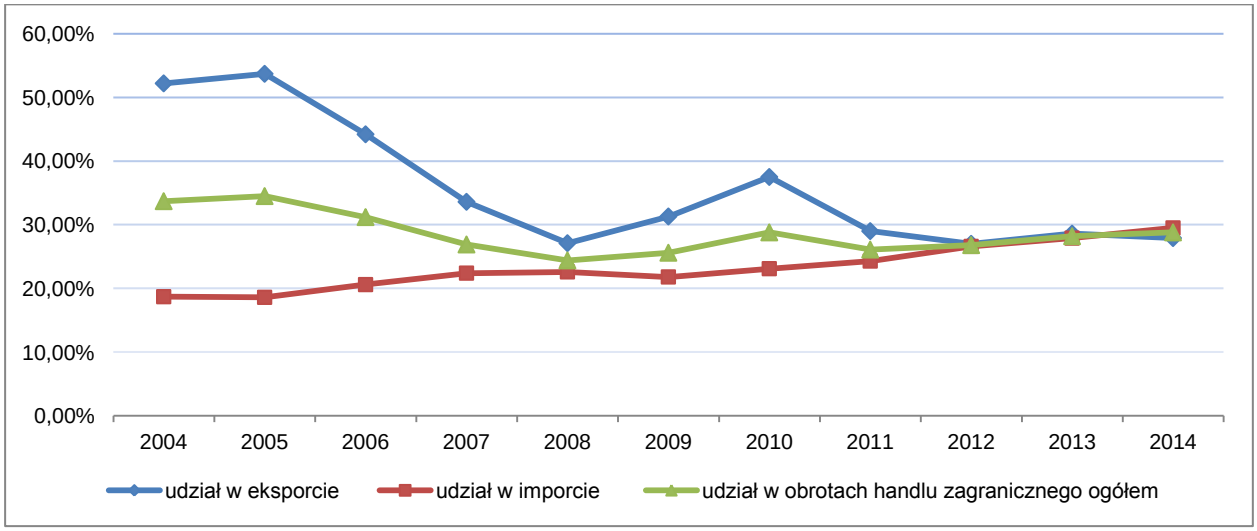
Znaczenie polskich portów morskich dla gospodarki narodowej jest niedoceniane. Przyczyną tego stanu rzeczy nadal jest brak świadomości społecznej o skali obrotu towarowego w polskim handlu zagranicznym jaki trafia do kraju drogą morską. Tymczasem w latach 2004-2014 średni udział obrotów portowych w obrotach handlu zagranicznego wynosił około 30%. Z perspektywy budżetu państwa szczególnie istotne jest to, że z obrotem portowo-morskim związane są należności budżetowe z tytułu ceł, podatków i akcyzy. W skali roku, należności te stanowią kilka procent wszystkich dochodów budżetu państwa. Znaczenie portów morskich w wymianie handlowej Polski przedstawia Tabela 3 i Rysunek 1.

Tabela 3 Udział przeładunków portowych w eksporcie, imporcie oraz w wymianie handlowej Polski ogółem w latach 2004-2014

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
eksport (mln ton)	74,5	76,7	85,6	77,5	75,2	69,4	81,3	82,3	89,0	101,0	104,7
załadunki (mln ton)	38,9	41,2	37,9	26,0	20,4	21,7	30,5	23,9	24,0	28,9	29,2
udział w eksporcie	**52,2%**	**53,7%**	**44,2%**	**33,6%**	**27,1%**	**31,3%**	**37,5%**	**29,0%**	**27,0%**	**28,6%**	**27,9%**
import (mln ton)	91,5	93,0	104,9	114,1	121,0	103,6	121,9	134,5	126,7	122,0	130,8
wyładunki (mln ton)	17,1	17,3	21,6	25,6	27,4	22,6	28,1	32,7	33,7	34,0	38,6
udział w imporcie	**18,7%**	**18,6%**	**20,6%**	**22,4%**	**22,6%**	**21,8%**	**23,1%**	**24,3%**	**26,6%**	**27,9%**	**29,5%**
handel zagraniczny ogółem (mln ton)	**166,0**	**169,7**	**190,5**	**191,6**	**196,2**	**173,0**	**203,2**	**216,8**	**215,7**	**223,0**	**235,5**
przeładunki ogółem (mln ton)	**56,0**	**58,5**	**59,4**	**51,6**	**47,8**	**44,3**	**58,6**	**56,6**	**57,7**	**62,9**	**67,8**
udział w obrotach handlu zagranicznego ogółem	**33,7%**	**34,5%**	**31,2%**	**26,9%**	**24,4%**	**25,6%**	**28,8%**	**26,1%**	**26,8%**	**28,2%**	**28,8%**

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

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, których najwięcej przypływa do Gdyni.



Rysunek 1 Udział przeładunków portowych w eksporcie, imporcie oraz w wymianie handlowej Polski ogółem w latach 2004-2014

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

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 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 przedpola. 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 surowcochłonnych, 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.

2.1.3. Analiza SWOT

Analizę SWOT dla portów morskich o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki ukazuje Tabela 4. 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 podmiotów sfery zarządzania 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 ich konkurentów 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 konkurowanie 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[15].

[15] Zgodnie z Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), przyjętym uchwałą nr 156/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r., wśród realizowanych i planowanych zadań znajdują się brakujące odcinki m.in. autostrady A1, drogi ekspresowej S1 i S3.

Tabela 4 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, dystrybucyjno-logistyczna). 3. Możliwość obsługi praktycznie wszystkich ładunków występujących w obrocie portowym. 4. Bogata oferta terenów dla inwestorów związanych z realizacją funkcji transportowej, przemysłowej i logistyczno-dystrybucyjnej. 5. Aktywność podmiotów zarządzających ukierunkowana na pozyskiwanie inwestorów zainteresowanych lokowaniem inwestycji na terenach portowych. 6. Obecność w portach podmiotów sfery eksploatacyjnej o dużym potencjale. 7. Spełnianie międzynarodowych norm bezpieczeństwa oraz wymogów ochrony środowiska. 8. Funkcjonowanie tzw. hubu kontenerowego w Gdańsku. 9. Potencjalne możliwości przyjmowania kontenerowców oceanicznych i utworzenia tzw. hubów w portach Świnoujście i Gdynia. 10. Duże zaplecze gospodarcze polskich portów morskich, w tym duży rynek krajowy. 11. 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 generujący 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 zapleczem[16]. 9. Wyższe niż w innych krajach koszty dostępu do infrastruktury kolejowej. 10. Nieduży udział terenów będących we władaniu podmiotów zarządzających terenami w granicach administracyjnych portów. 11. Występowanie w granicach portów morskich obszarów Natura 2000, a także obiektów objętych nadzorem konserwatorskim. 12. Objęcie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego terenów portowych funkcjami nieadekwatnymi z punktu widzenia ich lokalizacji, co wynika z formalnego braku istotnego wpływu zarządów portów na politykę przestrzenną w granicach portów. 13. Stosunkowo niski udział polskich portów morskich w przeładunkach tranzytu. 14. Brak PCS.
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 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	1. Dalszy dynamiczny rozwój transportu drogowego jako głównego konkurenta polskich portów morskich w obsłudze handlu zagranicznego z krajami europejskimi. 2. Konkurencja ze strony innych portów Morza Bałtyckiego oraz tzw. hubów kontenerowych Morza Północnego (szczególnie przy przewozach drobnicy kontenerowej z/do tzw. hubów) – rozwijających sieć własnych terminali intermodalnych na polskim zapleczu). 3. Opóźnienia w realizacji kluczowych inwestycji drogowych łączących porty z zapleczem, w tym

[16] 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.

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 lądu jako rezultat przeprowadzonych inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej i drogowej. 7. Poprawa dostępności portów morskich od strony lądu jako rezultat zwiększenia parametrów nawigacyjnych na śródlądowych drogach wodnych. 8. Rozwój lub realokacja 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 poprawiających spójność regionów centralnej i południowej Polski z portami. 12. Ustanawianie regularnych serwisów oceanicznych przez światowych armatorów kontenerowych. 13. Integracja portów w ramach morsko-lądowych łańcuchów 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 nowego Korytarza Sieci Bazowej TEN-T „Bałtyk - Morze Czarne" jako rozwinięcia budowanej drogi Via Carpatia, począwszy od polskich portów morskich[17]. 17. Rozwój Inicjatywy Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65) i objęcie nią Odrzańskiej Drogi Wodnej. 18. Stworzenie Polskiego Port Community System. 19. Rozwój współpracy gospodarczej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a państwami pozaeuropejskimi.	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 II dla rozwoju portu Świnoujście. 5. Konkurencja ze strony portów Północnego Adriatyku. 6. Kolizja funkcji portowo-przemysłowych z funkcjami miejskimi. 7. Nierówne wymogi dotyczące bezpieczeństwa i ochrony środowiska na obszarach morskich państw członkowskich UE, dyskryminujące porty Morza Bałtyckiego.

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 z pominięciem dużych ośrodków miejskich, jak Trójmiasto, Tczew, a także odcinków linii kolejowych włączających tereny portowe do tych sieci. Dla zespołu portowego Szczecin-Świnoujście nie mniej istotną kwestią jest dostosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów co najmniej IV klasy żeglugowej (Szczecin i Świnoujście – wskazane zostały jako bazowe porty śródlądowe sieci TEN-T). 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. Zważywszy na szereg korzyści wynikających z rozwoju

[17] Druga Deklaracja Łańcucka: http://mib.gov.pl/2-514324a4ec938-1797408.htm.

dróg wodnych śródlądowych i poprawy za ich pośrednictwem dostępu do portów morskich, zasadne jest angażowanie się podmiotów zarządzających portami morskimi w proces ich użeglownienia. W przypadku zespołu portowego Szczecin-Świnoujście mowa o wykorzystaniu potencjału Odrzańskiej Drogi Wodnej, natomiast w przypadku portów trójmiejskich – Wisły. 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, szansy 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 żeglugi 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.

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 5 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. 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 pory 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.

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 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.

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 A2[18]. Do Szczecina dochodzi droga ekspresowa S3 – dwupasmowa prawie na całym odcinku Szczecin-Sulechów, łącząca się z autostradą A2. 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). 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.

[18] Podstawowym problemem ograniczającym dostęp portu Gdynia do autostrady A1 jest odcinek tzw. „ostatniej mili".

Tabela 5 Charakterystyka porównawcza głównych portów południowego i wschodniego Bałtyku

PORTY	LUBEKA	ROSTOCK	SZCZECIN	ŚWINOUJSCIE	GDYNIA	GDAŃSK	KŁAJPEDA	VENTSPILS	RYGA
Powierzchnia lądowa	375 ha, w tym powierzchnia przeładunkowo-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: - odkryta105 ha, - kryta 10 ha.	2357,1 ha.	1962 ha, w tym powierzchnia składowa: - odkryta 156 ha, - kryta 37 ha.
Nabrzeża	Długość nabrzeży 31,6 km, 24 nabrzeża, w tym 18 do obsługi ro-ro.	Długość nabrzeży eksploatacyjnych - 11 km, 43 nabrzeża, w tym 25 specjalistycznych: promowych (5), ro-ro (3), do przeładunku węgla i kruszywa (2), cementu (1), zboża(6), prod. chemicznych.	Długość nabrzeży eksploatacyjnych: 15 km, w tym przeładunkowe - 10,7 km.	Długość nabrzeży eksploatacyjnych - 8 km, w tym przeładunkowe - 6,8 km.	Długość nabrzeży eksploatacyjnych 13,4 km, w tym przeładunkowych 10,8 km.	Długość nabrzeży eksploatacyjnych - 19,7 km, w tym przeładunkowych - 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, drobnica konwencjonalna, kontenery – 9,15 m zanurzenie. 2. masowe ciekłe – 9,15 m zanurzenie.	Maksymalne zanurzenie przy nabrzeżach: Port Wewnętrzny: zanurzenie - 13,5 m, Port Zewnętrzny: 13,5 m, a dla zbiornikowców 12,5 m; maksymalna długość statków: Port Wewnętrzny 270 m, Port Zewnętrzny: 320 m; wg grup ładunków: 1. LNG: 320 m długość, 12,5 m zanurzenie. 2. pozostałe ładunki: 270 m długość, 13,2 m zanurzenie promy: 220 m długość, 7,0 m zanurzenie.	Maksymalne zanurzenie statków 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 334 m. 4. masowe ciekłe, zanurzenie 11 m.	Maksymalne zanurzenie przy nabrzeżach: Port Zewnętrzny - 15 m, Port Wewnętrzny - 10,2 m; maksymalna długość statków: Port Zewnętrzny – 350 m, Port Wewnętrzny – 225 m; wg grup ładunków: 1. ładunki masowe ciekłe i suche, kontenery: 350 m długość, zanurzenie 15 m. 2. pozostałe ładunki: 225 m długość, 10,2 m zanurzenie.	Maksymalne zanurzenie przy nabrzeżach 13,4 m, maksymalna długość statków 337m, 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 przy długości 240 m. 2. ładunki masowe suche - głębokość 16 m przy długości 240 m. 3. ładunki masowe ciekłe - głębokość 17,5 m przy długości 275 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 głównie masowych suchych i płynnych oraz drobnicy promowej.	Port uniwersalny, obsługa ładunków masowych, drobnicy konwencjonalnej, kontenerów.	OT Port Świnoujście – obsługa głównie ładunków masowych, Terminal Promowy Świnoujście – największy terminal promowy w Polsce.	Port uniwersalny: obsługa drobnicy kontenerowej (BCT, GCT), drobnicy konwencjonalnej i ro-ro, ładunków masowych: zboża i pasz, węgla i koksu, nawozów, produktów naftowych i innych ładunków masowych.	Port uniwersalny: obsługa ładunków masowych płynnych i suchych: rudy i węgla, siarki, a także drobnicy zjednostkowanej: kontenerowej (DCT, GTK) oraz ro-ro.	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, drobnica 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 naftowe.
Infrastruktura drogowa	Trzypasmowa autostrada A1 łączy port bezpośrednio z Hamburgiem i siecią autostrad, A20.	Kilometrowy wiadukt łączy terminal promowy z autostradami A19 i A20.	Autostrada A6 łącząca Szczecin z Berlinem, droga ekspresowa S3 łącząca Szczecin z autostradą A2.	Droga krajowa nr 3, częściowo droga ekspresowa S3, łącząca się z autostradą A2.	Autostrada A1 – Gdańsk-Piotrków Trybunalski i dalej do granicy z Republiką Czeską.	Autostrada A1 – Gdańsk-Piotrków Trybunalski i dalej do granicy z Republiką Czeską.	Autostrada A1 Kłajpeda-Kowno (196 km), w planach przedłużenie do Wilna.	Autostrada A10 Ventsplis-Ryga, część E22 – Wielka Brytania-Rosja (Moskwa).	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-V klasa drogi wodnej), połączenie z europejską siecią dróg wodnych poprzez Kanał Odra-Havela.		niedostępna	Droga Wodna Wisły, połączenie z europejską siecią dróg wodnych przez Brdę, Noteć i Wartę (II klasa).	niedostępna	niedostępna	niedostępna
Infrastruktura kolejowa	CE10, CE45	CE51	E59, CE59	E59, CE59	E65, CE65	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, Łotwy, Norwegii i Rosji.	Około 100 połączeń promowych tygodniowo do Danii i Szwecji; 5 połączeń ro-ro tygodniowo do Finlandii.	4 serwisy feederowe (Unifeeder, Seago Line, CMA CGM); połączenia drobnicowe do Wielkiej Brytanii, Finlandii i Danii (3 miesięcznie); 4 linie w zależności od ilości ładunku.	Serwisy promowe do Szwecji (10-11 dziennie); serwis kontenerowy Eimskip Island (2 miesięcznie); serwis armatora Nor Lines (drobnica /kontenery) 1-2 tygodniowo.	Około 15 linii feederowych (MSC, Yang Ming Line, UECC, Unifeeder, Mc Andrews, Euroafrica Hapag Lloyd); linia promowa do Szwecji (2 dziennie), ro-ro do Finlandii (4 tygodniowo), linie konwencjonalne:	2 linie kontenerowe oceaniczne z DCT (M2, Ocean Alliance); 6 linii feederowych do portów tzw. Pribałtyki, Szwecji i Rosji (Seago Line, CMA CGM, Unifeeder); połączenie promowe ze	2 linie promowe, ze Szwecją: Kłajpeda-Karlshamn (3 tygodniowo) i Niemcami: Kłajpeda-Kiel (3 tygodniowo); około 10 połączeń tzw. feederowych.	2 połączenia promowe, ze Szwecją: Ventspils-Nynäshamn (6 tygodniowo) oraz z Niemcami: Ventspils-Travemünde (1 tygodniowo); brak połączeń kontenerowych.	3 połączenia tygodniowo promowe Ryga-Sztokholm, 9 tzw. feederowych, w tym z DCT w Gdańsku (Unifeeder, Seago, MSC, CMA CGM, Time Lines, OOCL).

					do Afryki Zachodniej (1 miesięcznie) i Ameryki Północnej i Południowej (1 miesięcznie).	Szwecją (3-4 tygodniowo), ro-ro z Finlandią i Wielką Brytanią (1 tygodniowo), drobnicowe do Wielkiej Brytanii i Łotwy (2 miesięcznie) oraz z Półwyspem Arabskim (1 miesięcznie), ponadto jedno połączenie miesięcznie z USA.			
Połączenia intermodalne	Połączenia intermodalne oferowane są z terminalami w Niemczech, Holandii, Francji, Austrii, Belgii, Czech, Włoch, Szwajcarii i Hiszpanii; (70 pociągów tygodniowo), w tym do Ludwigshafen (6), Duisburga (6), Hamburga (5), Verony (6), Novarry (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).	Brak połączeń intermodalnych.	Brak połączeń intermodalnych.	Połączenia z/do terminali głównie zlokalizowanych w Polsce, ponadto na Węgrzech i w Czechach, w tym w: Kutnie (11), Gliwicach i Brzegu Dolnym (6), Kolbuszowej i Budapeszcie (3), Siechnicach, Katowicach i Włosienicy (2), Gądkach (3), Pruszkowie, Dąbrowie Górniczej (1), Poznaniu (2), Łodzi-Chojny (2), Warszawie Pradze i Radomsku (1), Łodzi-Olechów (2),Terespolu Pomorskim (3), Szczecinie PC (1).	Połączenia z/do terminali głównie zlokalizowanych w Polsce, ponadto na Węgrzech i w Czechach, w tym w: Kutnie (10), Gliwicach i Brzegu Dolnym (6), Kolbuszowej i Budapeszcie (3), Kątach Wrocławskich (3), Sławkowa (3), Siechnicach, 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 łączących Kłajpedę z portami Morza Czarnego oraz terminalami na Białorusi, Ukrainie, Rumunii, Bułgarii, Turcji (Viking Train), portem Lianyungang na Morzu Chińskim i terminalami w Rosji, Kazachstanie i Chinach oraz terminalami w Europie Zachodniej – w Warszawie, Berlinie, Antwerpii, Ludvigshafen i Mediolanie.	Brak połączeń intermodalnych	4 pociągi kontenerowe łączące Rygę z terminalami na Białorusi (Mińsk), Ukrainie (Kijów, Odessa, Czarnomorsk), w Rosji (Moskwa), Kazachstanie i innych terminalach w Azji Centralnej).

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

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 Kwiatkowskiego. W przypadku Portu Gdynia istotne znaczenie ma jednak problem braku właściwego dostępu drogowego tzw. „ostatniej mili", spełniającego standardy sieci TEN-T, wymogi Traktatu Akcesyjnego odnośnie nacisków na oś 11,5 t dla dróg tranzytowych, a także ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 roku (Dz. U. z 1985 r. Nr 14, poz. 60)[19]. Większość terminali portowych zlokalizowanych w Szczecinie ma dostęp do ulicy Gdańskiej leżącej w ciągu DK10 o stosunkowo dobrych parametrach technicznych. Mankamentem jest jednak bezpośredni, bardzo wąski i kręty wjazd do terminali drobnicowych portu.

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 obu polskich portów parametry drogi wodnej nie pozwalają na większe zastosowanie tej gałęzi transportu w obsłudze zaplecza. Wyjątkiem są relacje z Berlinem i innymi portami śródlądowymi w Europie Zachodniej. Obok działań rządowych, na poprawę sytuacji może wpłynąć także zaangażowanie podmiotów zarządzających polskimi portami morskimi w złożony proces użeglownienia dróg wodnych śródlądowych.

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 częstotliwości połączeń promowych posiada terminal promowy w Świnoujściu, przy czym terminal oferuje tylko krótkie połączenia z portami szwedzkimi. Porty ujścia Odry nie mają stałych połączeń ro-ro. Oferta połączeń promowych portów Trójmiasta jest skromna (po jednej linii żeglugowej z każdego portu). 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.

[19] 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. Leszczyckiego, Warszawa 2014, https://mib.gov.pl/files/0/1796904/IGiPZPANBaltykAdriatykTENT.pdf).

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 kilka w Szczecinie (z czego część w ramach SSS – short sea shipping, tj. żeglugi morskiej bliskiego zasięgu). Badane porty niemieckie, tj. Lubeka i Rostock, nie posiadają typowych terminali kontenerowych i nie obsługują żadnych kontenerowych linii żeglugowych.

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 ilość 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, które nie oferują żadnych regularnych połączeń intermodalnych, zarówno z terminali kontenerowych, jak i terminalu promowego. Zmiany tej sytuacji upatrywać należy m.in. w realizacji projektu pn. Sweden-Poland Sustainable Sea-Hinterland Services „Sustainable Świnoujscie-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.

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.

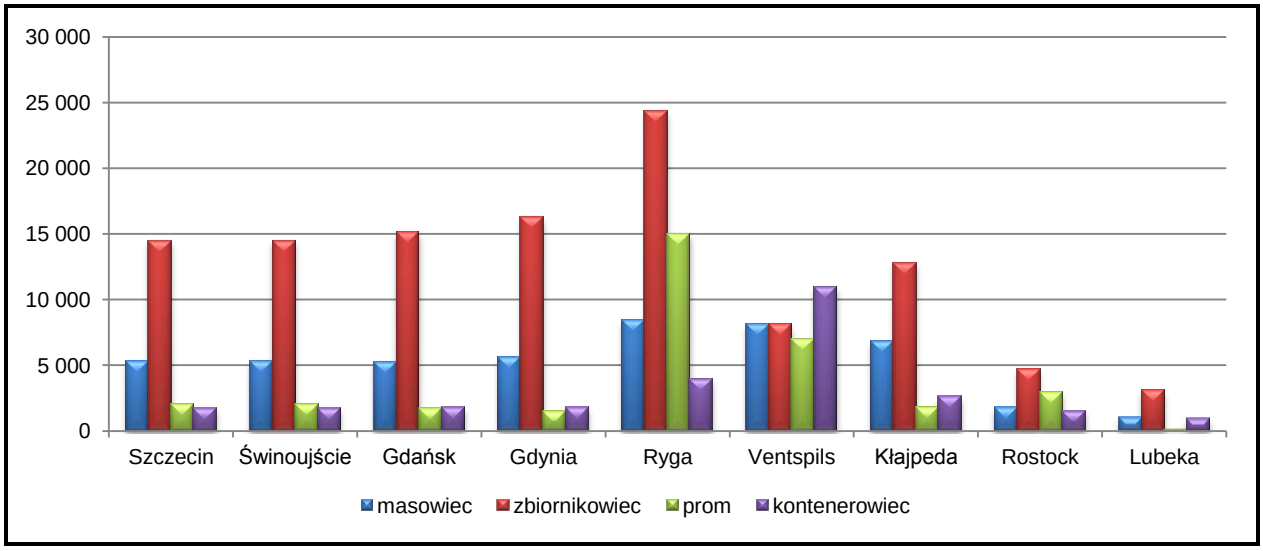
W analizowanych portach stosowane są różne sposoby pobierania opłat za świadczone usługi, stąd też nie ma możliwości bezpośredniego porównania stawek taryfowych. Na potrzeby niniejszej analizy koszty zostały oszacowane dla czterech typów statków o parametrach zawartych w Tabeli 6. W założeniach przyjęto, 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 poziome 4,30 PLN.

Tabela 6 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'

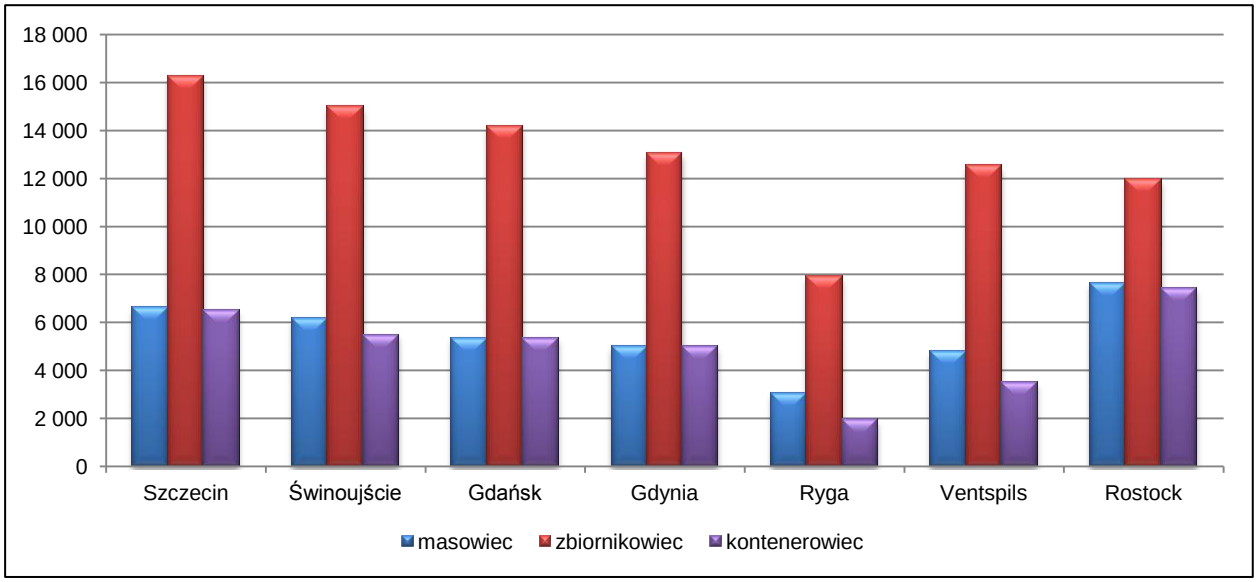
Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

Opłaty za usługi bierne na rzecz statków dość istotnie się różnią. Najwyższe są w Rydze, najniższe – w portach niemieckich. Opłaty w polskich portach morskich są do siebie bardzo zbliżone i w porównaniu z pozostałymi portami kształtują się na średnim poziomie. Opłaty za obsługę masowców są nieco 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.

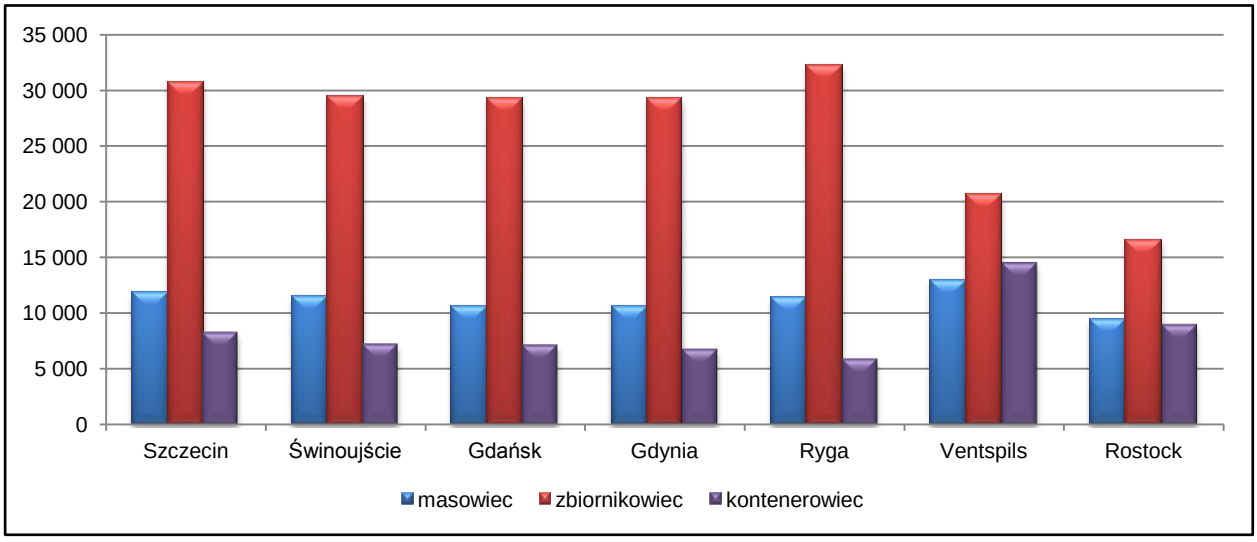


Rysunek 2 Koszty usług biernych na rzecz statku w badanych portach (EUR)
Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

Opłaty za usługi czynne, tj. pilotaż, holowanie i cumowanie, przedstawia Rysunek 3. Analiza usług czynnych nie obejmuje portu w Lubece i portu w Kłajpedzie, 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 3 Koszty usług czynnych na rzecz statku w badanych portach (EUR)
Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.



Rysunek 4 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 4).

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, operatorzy terminali portowych) – inwestycje. W analizowanych portach, zrealizowane w latach 2007-2016 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 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 7.

Tabela 7 Kluczowe inwestycje realizowane w latach 2007-2016

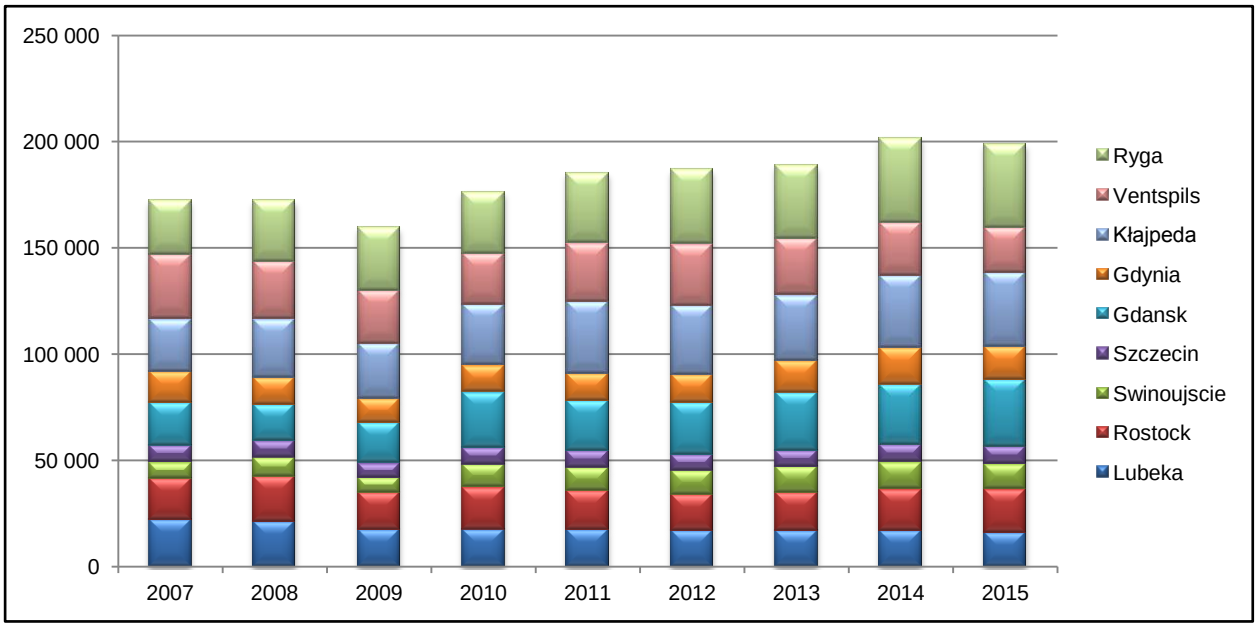
Port	Kluczowe inwestycje
Lubeka	b.d.; plan rozwoju do roku 2030 w opracowaniu.
Rostock	W 2014 r. zakończono modernizację terminalu intermodalnego (powiększono obszar do 7 ha, zamontowano dwie suwnice kolejowe). W latach 2013-2016 wybudowano 7 nowych nabrzeży w Warnemünde. W 2015 r. wybudowano place dla 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 poddźwigowych, 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 roku zakończono zakres podstawowy projektów przebudowy infrastruktury drogowej i kolejowej. Pozostałe roboty w ramach projektu zostały zrealizowane do końca 2015 roku. 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 przeładunkowej 5 mld m^3 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 bocznicy 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.
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. m^3 powierzchni magazynowych w bezpośrednim sąsiedztwie terminalu. Oddano do eksploatacji Terminal Grupy Sea-Invest (rozszerzenie istniejącego terminalu eksportu węgla o kierunek importowy węgla i innych suchych towarów 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 Žůrků Sala (umożliwienie przyjmowania tzw. Panamaxów do 75000 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 Mangansala, terminal dla produktów ropy naftowej w rejonie Bolderaja, 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 MGMiŻŚ.

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 5 Przeładunki w badanych portach w latach 2007-2015 (tys. ton)
Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

W 2015 r. w analizowanych portach przeładowano ok. 200 mln ton ładunków. Od 2007 r. przeładunki charakteryzowały się stałym kilkuprocentowym wzrostem (poza kryzysowym 2009 r.). W latach 2007-2015 wzrosły o 15%.

Największe przeładunki realizowane były w portach: Ryga, Kłajpeda i Gdańsk. W badanym okresie pozycja wszystkich trzech portów umocniła się. W Gdańsku przeładunki wzrosły znacząco, tj. z 20 mln ton do 32 mln ton. Z pozostałych portów polskich swoją pozycję umocnił nieznacznie port w Świnoujściu. Oba porty, Gdańsk i Świnoujście zawdzięczają wzrost swojej pozycji znacznemu wzrostowi obsługi jednostek intermodalnych (w Świnoujściu obsługuje się znikome ilości kontenerów i znaczne ilości ładunków typu ro-ro; port ten zawdzięcza wzrost swojej pozycji także znacznemu wzrostowi obsługi drobnicy).

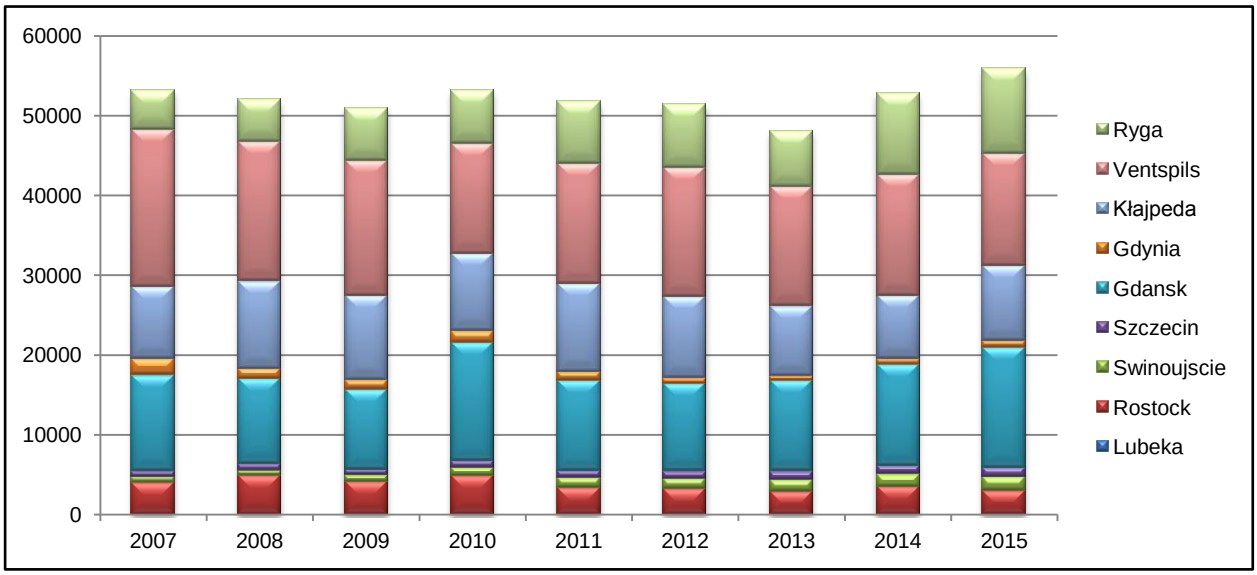
Największy spadek udziału w przeładunkach zanotowały porty niemieckie, przy czym w porcie w Lubece nastąpił fizyczny spadek przeładunków o 8 mln ton w latach 2007-2015.

Przeładunki ogółem w badanych portach w latach 2007-2015 przedstawione zostały w Załączniku 1.

Ładunki masowe płynne

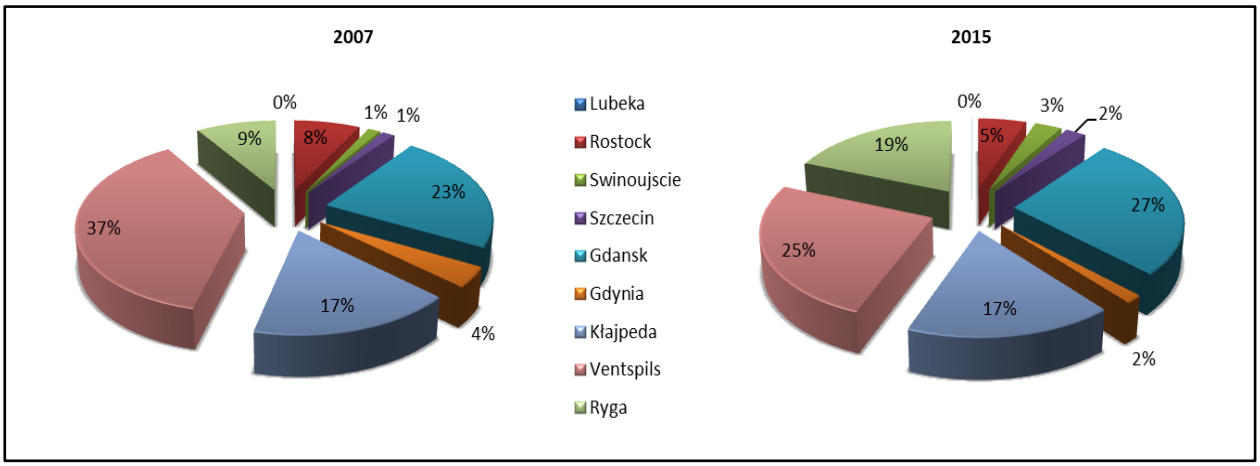
W 2015 r. w analizowanych portach przeładowano ponad 55 mln ton ładunków masowych płynnych, z czego znaczną część stanowiła ropa naftowa i jej produkty. W badanym okresie umocniła się pozycja Gdańska. Jeszcze w 2007 r. więcej tego typu ładunków przeładowywał port w Ventspils. Znaczący, ponad dwukrotny, przyrost przeładunków nastąpił w porcie w Rydze. Badane porty litewskie i łotewskie

przeładowują przede wszystkim ropę rosyjską (załadunek). Stanowi ona ponad 90% przeładunków tych portów. W porcie w Gdańsku natomiast ropa i przetwory w relacji importowej stanowią ponad 70% całości przeładunków tej grupy. W badanym okresie nastąpiła znacząca zmiana kierunku obsługi. Jeszcze w 2007 r. załadunek ropy rosyjskiej stanowił 70%. Na Bałtyku znaczne przeładunki ładunków masowych płynnych realizowane są również w portach: Ust-Ługa i Primorsk, Butynga, Goeteborg i Skoldwik.



Rysunek 6 Wielkość przeładunków ładunków masowych płynnych w badanych portach w latach 2007-2015 (tys. ton)

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.



Rysunek 7 Udział badanych portów w obsłudze ładunków masowych płynnych w latach 2007 i 2015 (tys. ton)

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

Największą konkurencję 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 (znaczne

ilości na potrzeby rafinerii Lotos). Ropa pochodzi głównie z Rosji (ok. 90% dostaw), ale również z Arabii Saudyjskiej i Iranu.

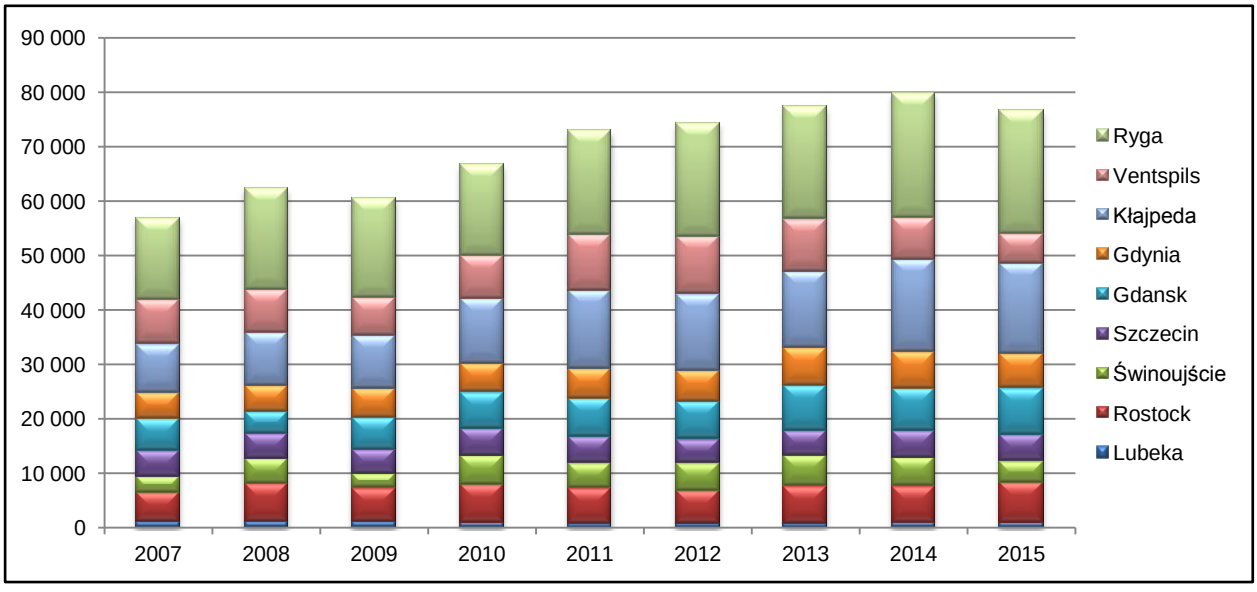
Litewski port w Butyndze przeładowuje około 9 mln ton (2015 r.) ropy (całość w relacji importowej). Od kiedy w 2006 r. Rosja zaprzestała dostaw rurociągiem Przyjaźń, terminal paliwowy w Butyndze jest jedynym źródłem zaopatrującym zlokalizowaną w pobliżu rafinerię w Możejkach.

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

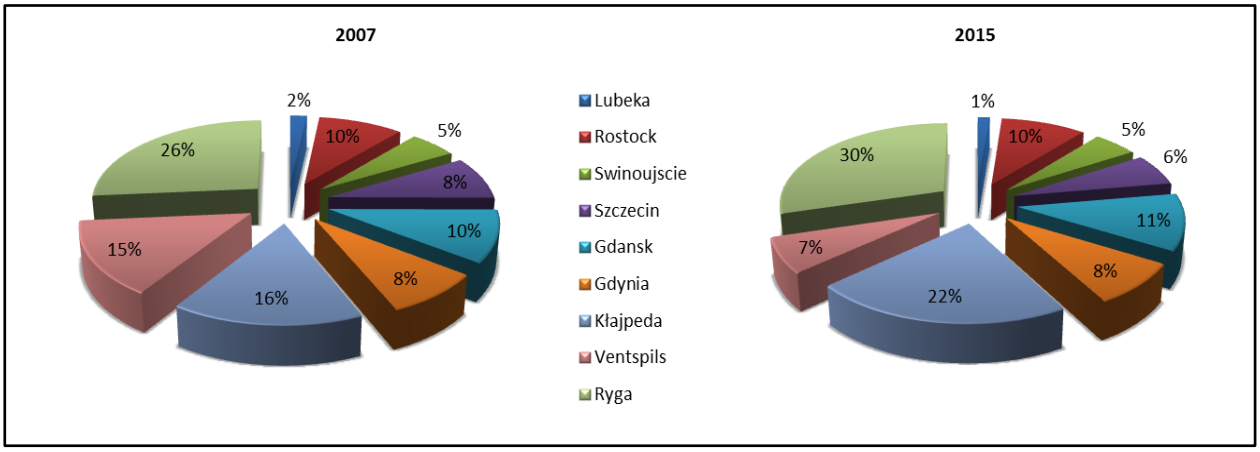
W 2015 r. w badanych portach przeładowano ponad 75 mln ton ładunków masowych suchych, najwięcej w Rydze i Kłajpedzie. Trzecią pozycję z 11% udziałem zajmuje port w Gdańsku. Łączny udział polskich portów stanowi niewiele ponad 30% (o 1,5 pkt. proc. mniej niż w 2007 r.), z czego porty Trójmiasta przeładowują 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 (ok. 8 mln ton w 2015 r., z czego ponad połowa w Gdańsku), produkty rolne (ponad 7 mln ton, w tym 5,4 mln ton w portach Trójmiasta) oraz rudę (blisko 2,5 mln ton w 2015 r., z czego ponad 85% w portach Szczecin i Świnoujście).

Znaczne ilości węgla przeładowywane są również w Ust-Ludze (ponad 20 mln ton w 2015 r.), Rydze (prawie 15 mln ton w 2015 r.) i Wysotsku (ponad 5 mln ton). Poza Gdynią (3,8 mln ton w 2015 r.), wysoką pozycję konkurencyjną w obsłudze produktów rolnych mają porty w Rostocku (3,6 mln ton w 2015 r.) oraz Kłajpedzie (3 mln ton w 2015 r.).



Rysunek 8 Wielkość przeładunków ładunków masowych suchych w badanych portach w latach 2007-2015 (tys. ton)

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.



Rysunek 9 Udział badanych portów w obsłudze ładunków masowych suchych w latach 2007 i 2015

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

Na pozycję konkurencyjną polskich portów wpłynęły zrealizowane w ostatnich latach inwestycje. W Świnoujściu, w wyniku zakupu w 2009 r. żurawi Liebherr LHM 500 nastąpił wzrost przeładunków węgla w 2010 r., (choć w późniejszym okresie, w wyniku zmian na rynkach światowych, przeładunki tego ładunku ponownie zmalały). Jednakże, dzięki tej inwestycji Świnoujście mogło 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 Sea Invest w Porcie Północnym.

W ciągu ostatnich lat nieznacznie osłabła pozycja polskich portów morskich w obsłudze produktów rolnych z 48% do 42% 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”[20]. Część ładunków przejął port w Świnoujściu, gdzie w 2011 r. 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 eksploatacji nowy magazyn śrutowo-zbożowy w Bałtyckim Terminalu Zbożowym,
- w 2015 r. przebudowano nabrzeże Szwedzkie do obsługi panamaxów w Morskim Terminalu Masowym Gdynia,

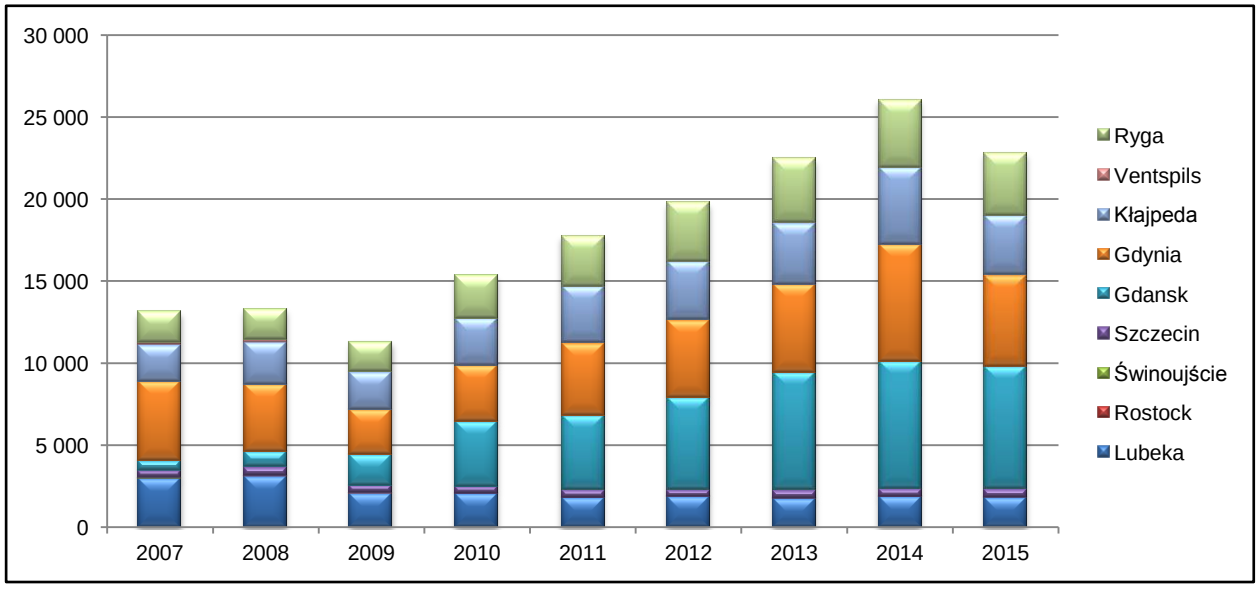
[20] Aktualnie elewator „Ewa” jest ponownie w eksploatacji.

– w 2015 r. oddano do eksploatacji magazyn śrutowo-zbożowy w Morskim Terminalu Masowym Gdynia na nabrzeżu Śląskim.

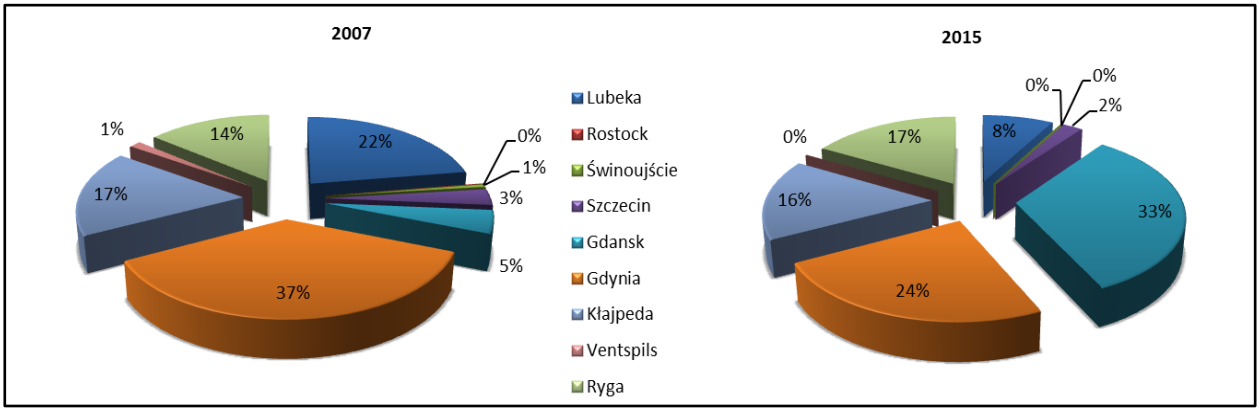
Poza badanymi portami znaczną pozycję w obsłudze ładunków masowych suchych mają rosyjskie porty w Ust-Łudze i St. Petersburgu (razem obsługują ponad 30 mln ton rocznie).

Drobnica skonteneryzowana

Bardzo duże zmiany zaszły w obsłudze ładunków skonteneryzowanych. W latach 2007-2015 przeładunki kontenerów w badanych portach wzrosły o ok. 75%, 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 się zmieniła 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 10 Wielkość przeładunków kontenerów w badanych portach w latach 2007-2015 (tys. ton)
Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.



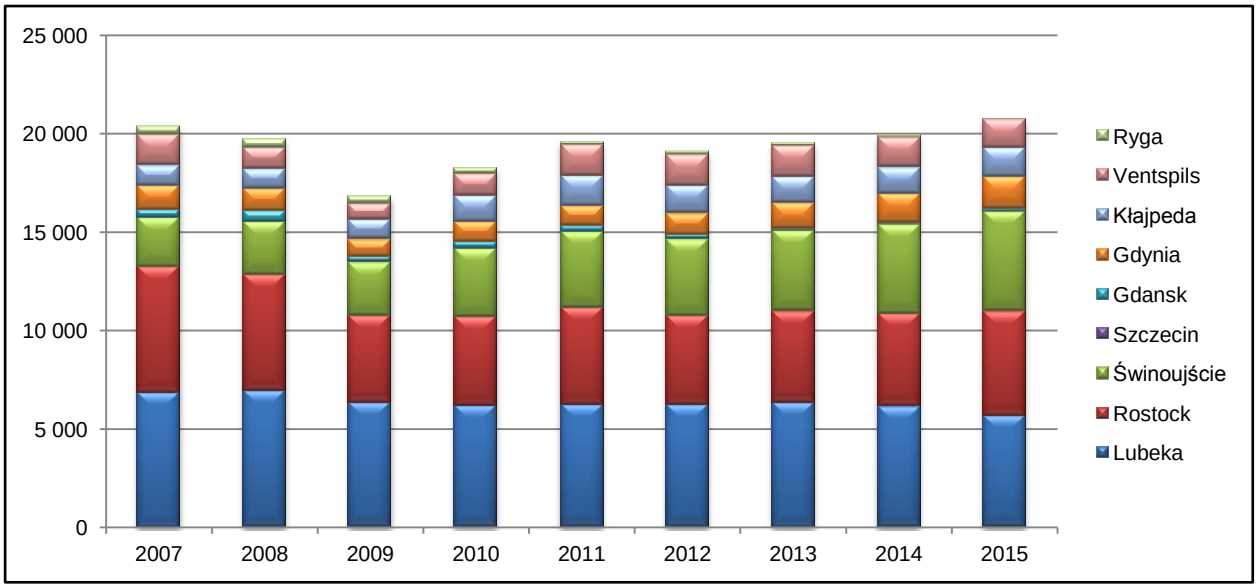
Rysunek 11 Udział badanych portów w obsłudze kontenerów w latach 2007 i 2015
Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

Obecnie Gdańsk jest największym portem pełniącym funkcje tzw. hubu kontenerowego na Bałtyku i jednym z 20 największych portów kontenerowych w Europie. Jego udział w przeładunkach kontenerów wśród analizowanych portów wynosi ok. 33%. W 2015 r. w DCT przeładowano ok. 1,1 mln TEU (DCT). Większe przeładunki realizowane są tylko w terminalach portu St. Petersburg, gdzie w 2015 r. obsłużono 1,72 mln TEU (port ten jednak nie pełni funkcji tzw. hubu kontenerowego).

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.

Ładunki toczne i wtaczane

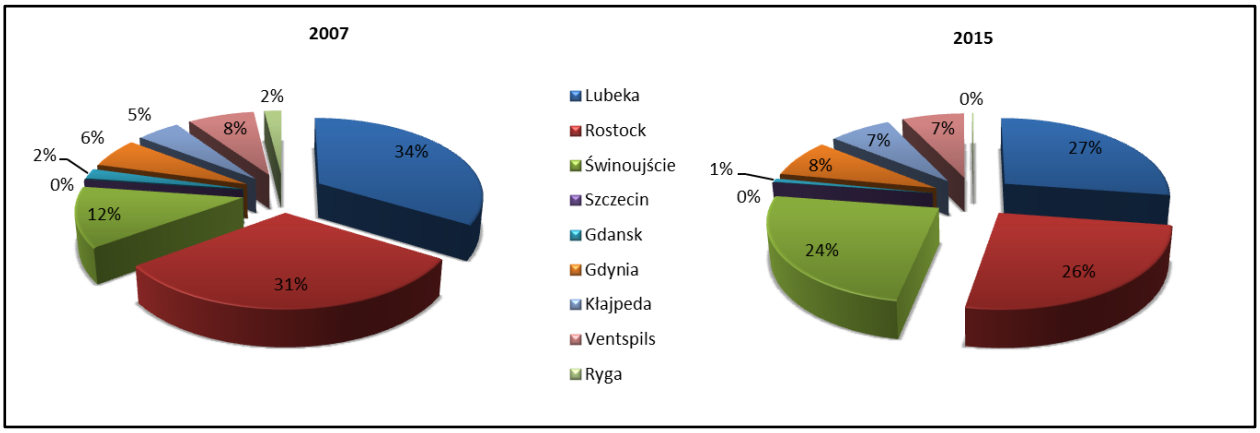
W analizowanych latach 2007-2015 przeładunki ładunków tocznych, poza latami kryzysu 2008-2009, utrzymywały się na względnie stałym poziomie sięgającym 20 mln ton rocznie. Wśród analizowanych portów tylko trzy liczą się w obsłudze ładunków tocznych. Są to: Lubeka, Rostock i Świnoujście. Ich udział, sięgający 75%, wynika m.in. z położenia w korytarzach transportowych biegnących ze Skandynawii na południe Europy.



Rysunek 12 Wielkość przeładunków ładunków tocznych w badanych portach w latach 2007-2015 (tys. ton)

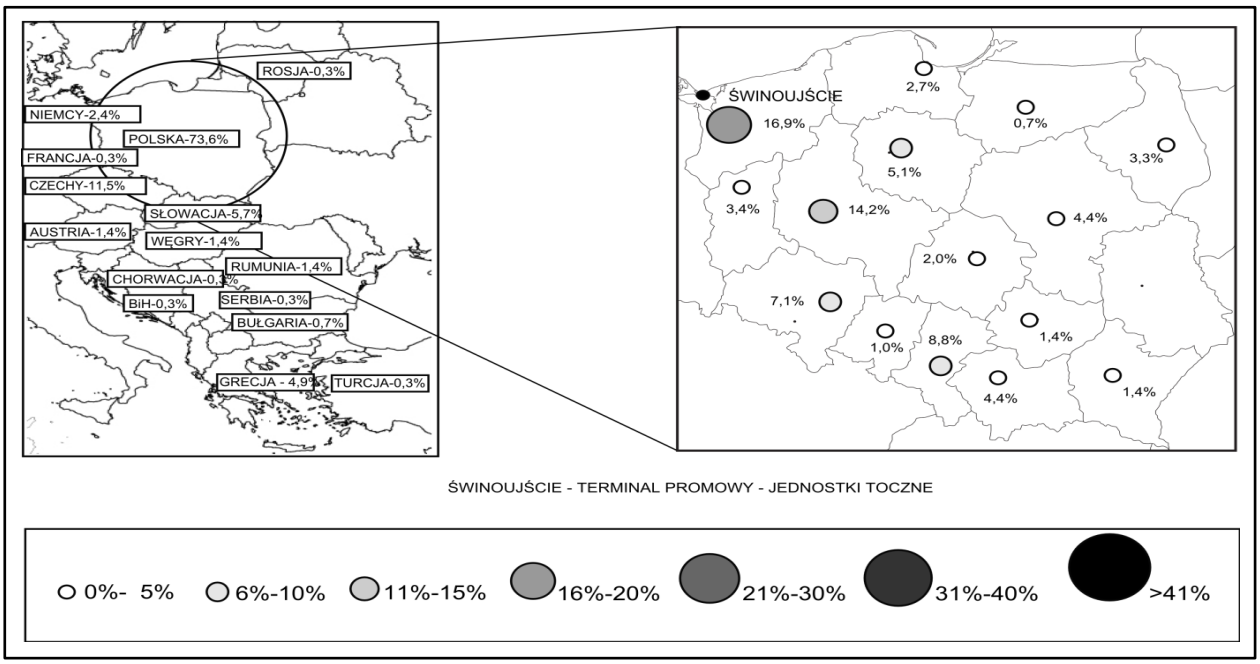
Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

W badanym okresie znacznej zmianie uległy udziały poszczególnych wiodących portów w obsłudze potoków ładunkowych. Znaczny 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.



Rysunek 13 Udział badanych portów w obsłudze ładunków tocznych w latach 2007 i 2015
Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

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.

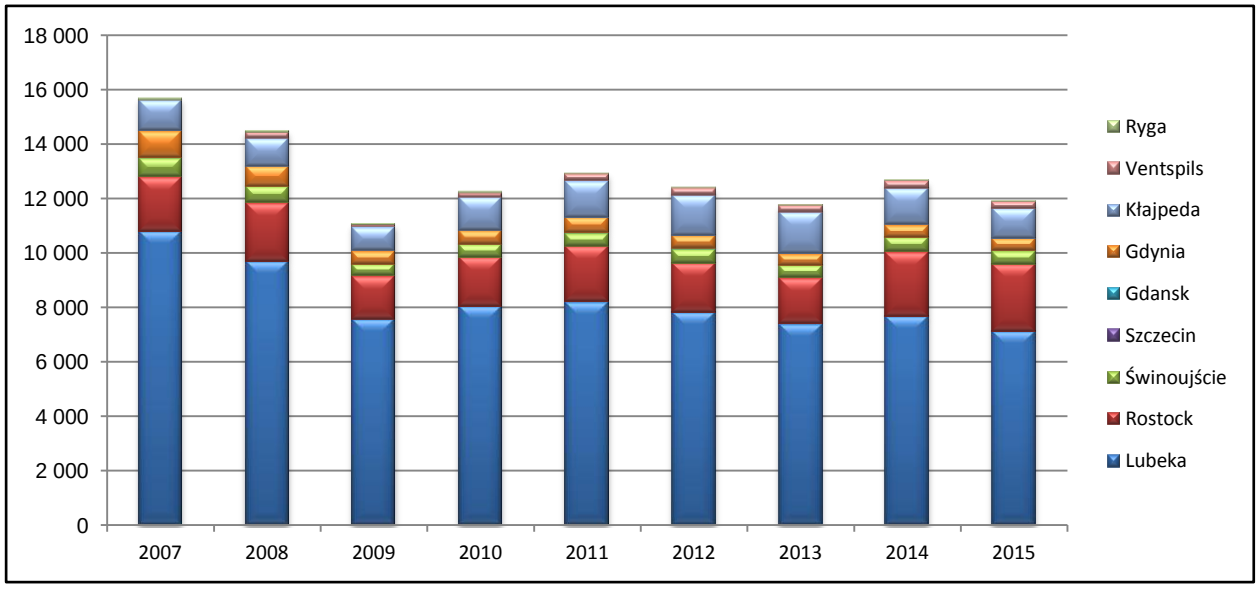


Rysunek 14 Struktura zaplecza terminalu promowego w Świnoujściu
Źródło: I. Kotowska, *Żegluga morska bliskiego zasięgu w świetle idei zrównoważonego rozwoju transportu*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej, 2014.

Terminal 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

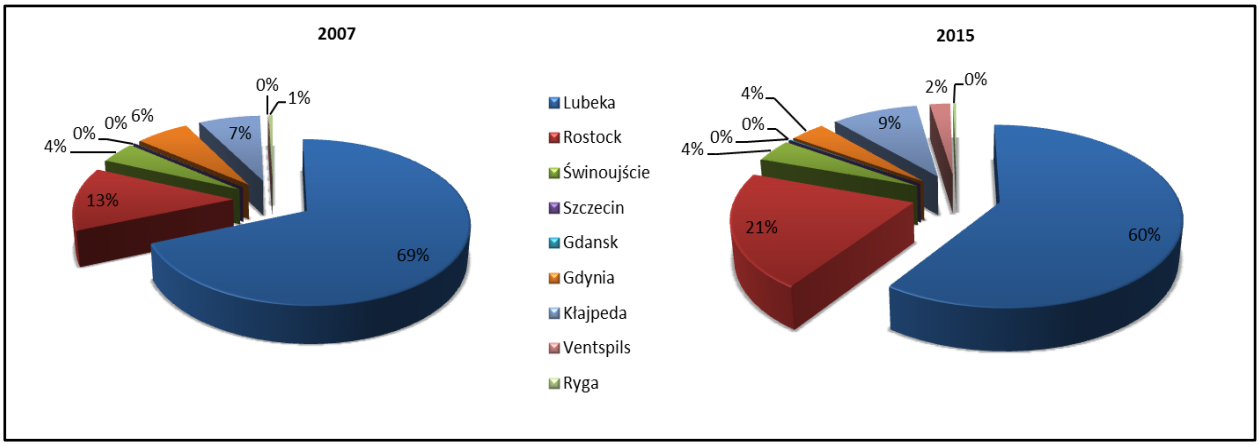
pozwala na wykonanie trasy okrężnej promu w ciągu jednej doby, z drugiej czas ten jest zbliżony do wymaganego przepisami dobowego czasu odpoczynku kierowców.

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 15 Wielkość przeładunków ładunków wtaczanych w badanych portach w latach 2007-2015 (tys. ton)

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.



Rysunek 16 Udział badanych portów w obsłudze ładunków wtaczanych w latach 2007 i 2015

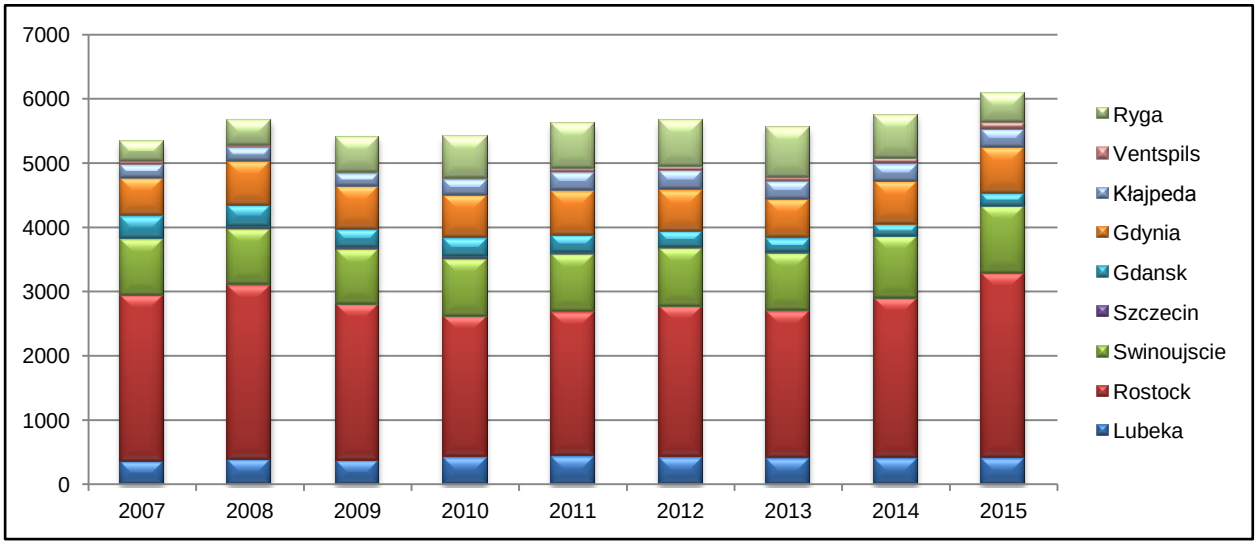
Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

Inaczej kształtuje się pozycja konkurencyjna portów w obsłudze ładunków wtaczanych. W tym przypadku prym wiedzie 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 (35%) spadek ilości obsługiwanych ładunków

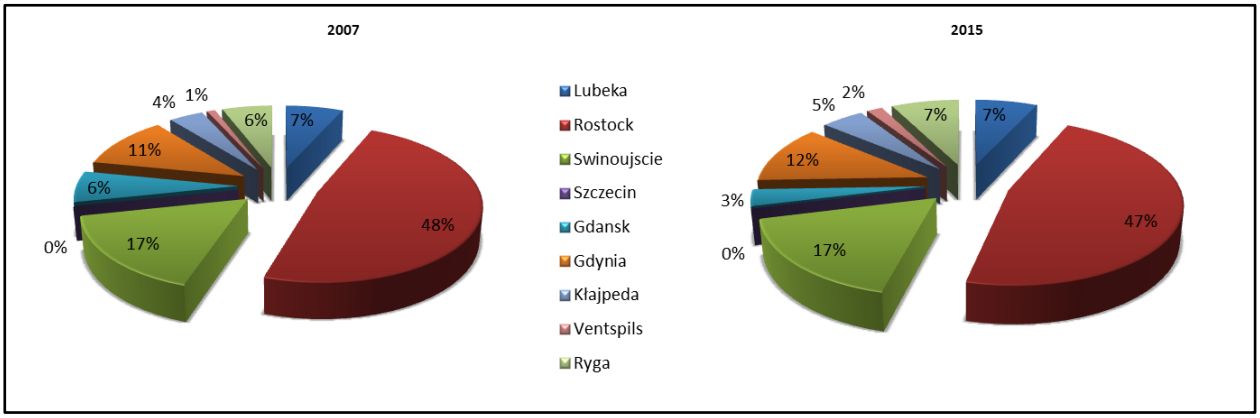
wtaczanych w Lubece. Przeładunki zmalały również w portach w Świnoujściu i Gdyni. Wzrost pozycji konkurencyjnej zaobserwowano natomiast w porcie w Rostocku.

Obsługa pasażerów

Pod względem liczby obsłużonych pasażerów wiodącą pozycję wśród badanych portów ma port w Rostocku. W 2015 r. obsłużono w nim blisko 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. W 2016 r. zawinęło do niego ponad 30 statków wycieczkowych (185 zawinięć) i obsłużono w nim około 700 tys. pasażerów statków wycieczkowych. Drugim pod względem liczby pasażerów jest port w Świnoujściu (zdecydowaną większość stanowią pasażerowie obsługiwani w terminalu promowym). W 2015 r. w terminalu obsłużono ponad 1 mln osób, tj. o blisko 20% więcej niż w 2007 r. Podobny wzrost pod względem liczby obsłużonych pasażerów zaobserwowano w porcie gdyńskim.



Rysunek 17 Liczba obsłużonych pasażerów w badanych portach w latach 2007-2015 (tys. pas.)
Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

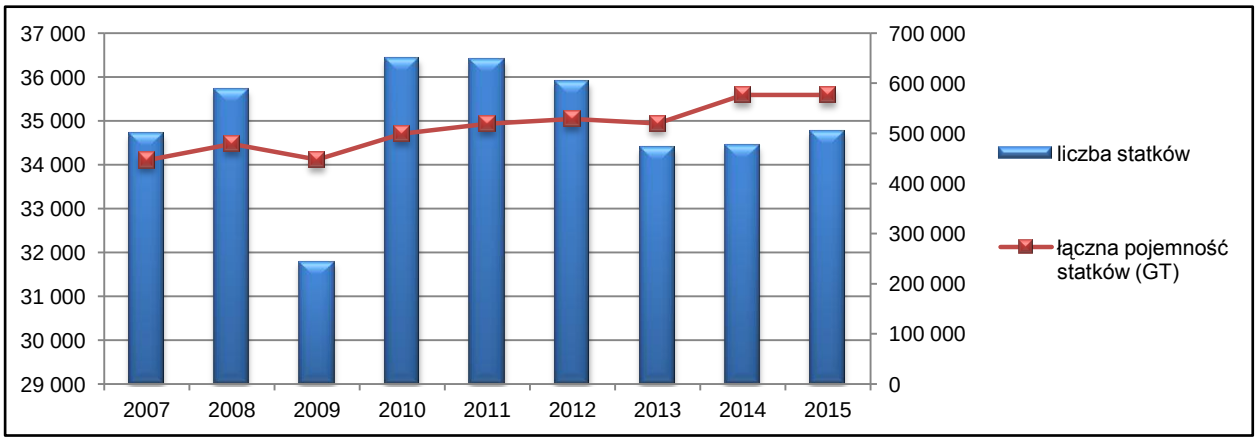


Rysunek 18 Udział badanych portów w obsłudze pasażerów w latach 2007 i 2015
Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

Na uwagę zasługuje fakt znacznego osłabienia pozycji konkurencyjnej portu w Gdańsku, gdzie w latach 2007-2015 liczba obsłużonych pasażerów zmalała o połowę. Przyczyn tego zjawiska należy upatrywać w ekspansji tanich linii lotniczych latających w rejon Sztokholmu i mało konkurencyjnej dla ruchu pasażerskiego oferty promowej (długość trwania rejsu).

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 2007-2015 wzrósł całkowity tonaż obsługiwanych statków. Największy przyrost tonażu zaobserwowano w Rydze (3,5-krotny). Mniejszy przyrost, ale również znaczący, bo sięgający 70%, odnotowano w portach Ventspils, Kłajpeda, Świnoujście i Rostock. 30% spadek obsługi (wg tonażu) zaobserwowano w Lubece. W tym samym czasie liczba jednostek obsługiwanej floty w analizowanych portach ulegała znacznym wahaniom, ale ostatecznie w 2015 r. była na poziomie z roku 2007. Znamienne jest to, że w analizowanym okresie wzrosła łączna pojemność statków (GT). Obserwowane zmiany świadczą o stopniowym wzroście floty morskiej i konieczności dostosowania infrastruktury dostępu od strony wody do obsługi coraz większych statków.



Rysunek 19 Dynamika obsługi statków w badanych portach: liczba statków łącznie (oś lewa; wykres słupkowy w kolorze niebieskim), łączna pojemność statków (GT; oś prawa; wykres liniowy w kolorze czerwonym)

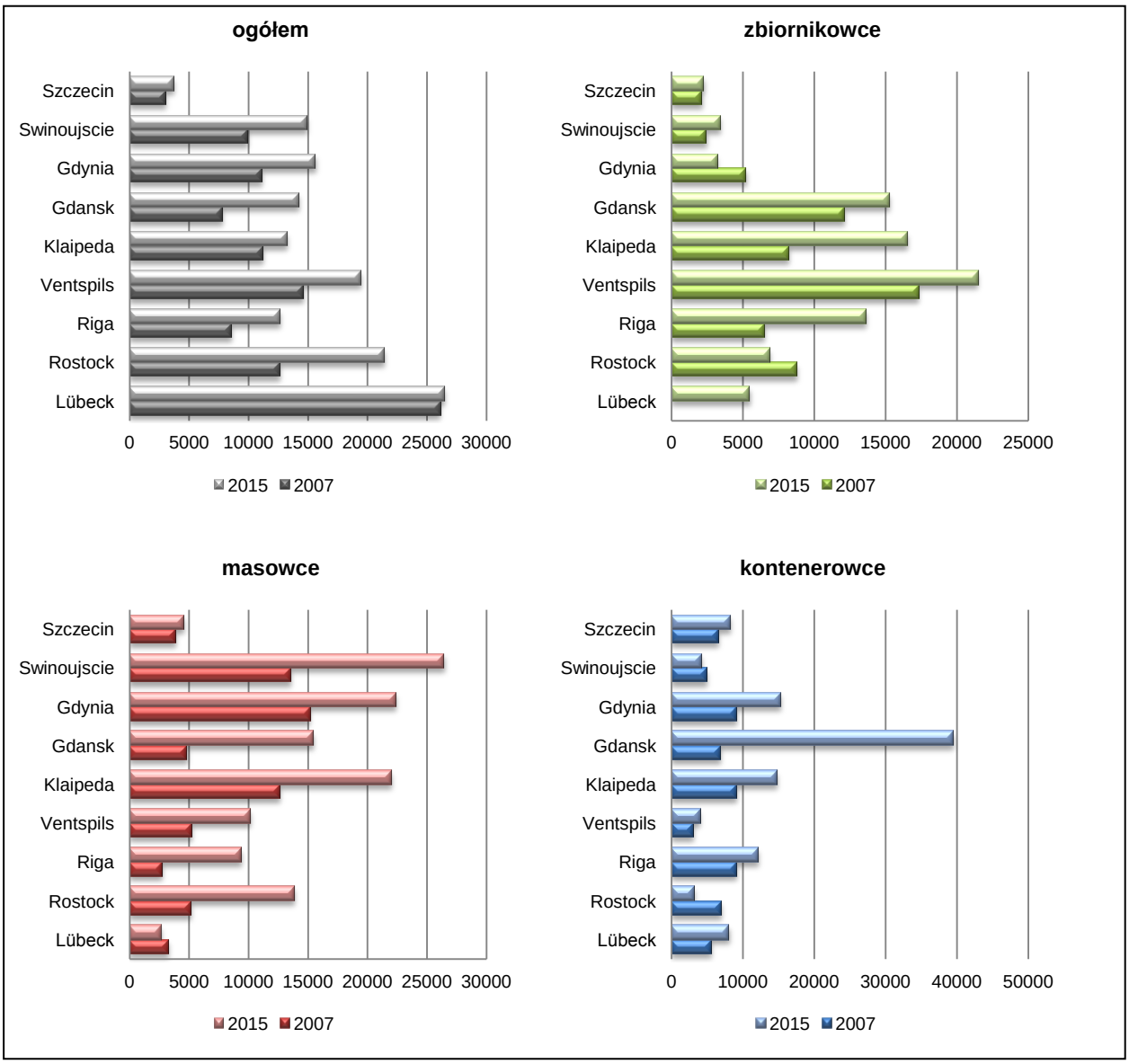
Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

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. Dwukrotnie również wzrosła średnia wielkość obsługiwanych zbiornikowców w Rydze.

W odniesieniu do masowców, polskie porty morskie mają stosunkowo wysoką pozycję konkurencyjną. Statystycznie, w 2015 r. największe statki obsługiwane były w Świnoujściu i w Gdyni. W przypadku

Świnoujścia 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. 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. DWT. W Gdyni natomiast na wzrost średniej wielkości statków wpłynęło zwiększenie głębokości kanału portowego do 13,5 m.



Rysunek 20 Średni tonaż statków obsługiwanych w badanych portach (GT) w latach 2007 i 2015
Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

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 15 m (Baltimaxy). Poza portami polskimi, trzykrotny wzrost średniej wielkości masowców zaobserwowano również w portach Rygi

i Rostocku. 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 (blisko sześciokrotny 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.

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 8 Udział poszczególnych gałęzi transportu[21] w obsłudze zaplecza portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście w latach 1990-2010

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	b.d.	b.d.	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
2013	46,7	48,9	4,4	23,0	33,0	44,0	66,0	33,8	0,2
2015	61,1	34,2	4,7	24,0	28,0	48,0	71,2	27,0	1,8

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ 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. Burnewicz, *Spójny i innowacyjny system transportowy Pomorza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011, s. 53.

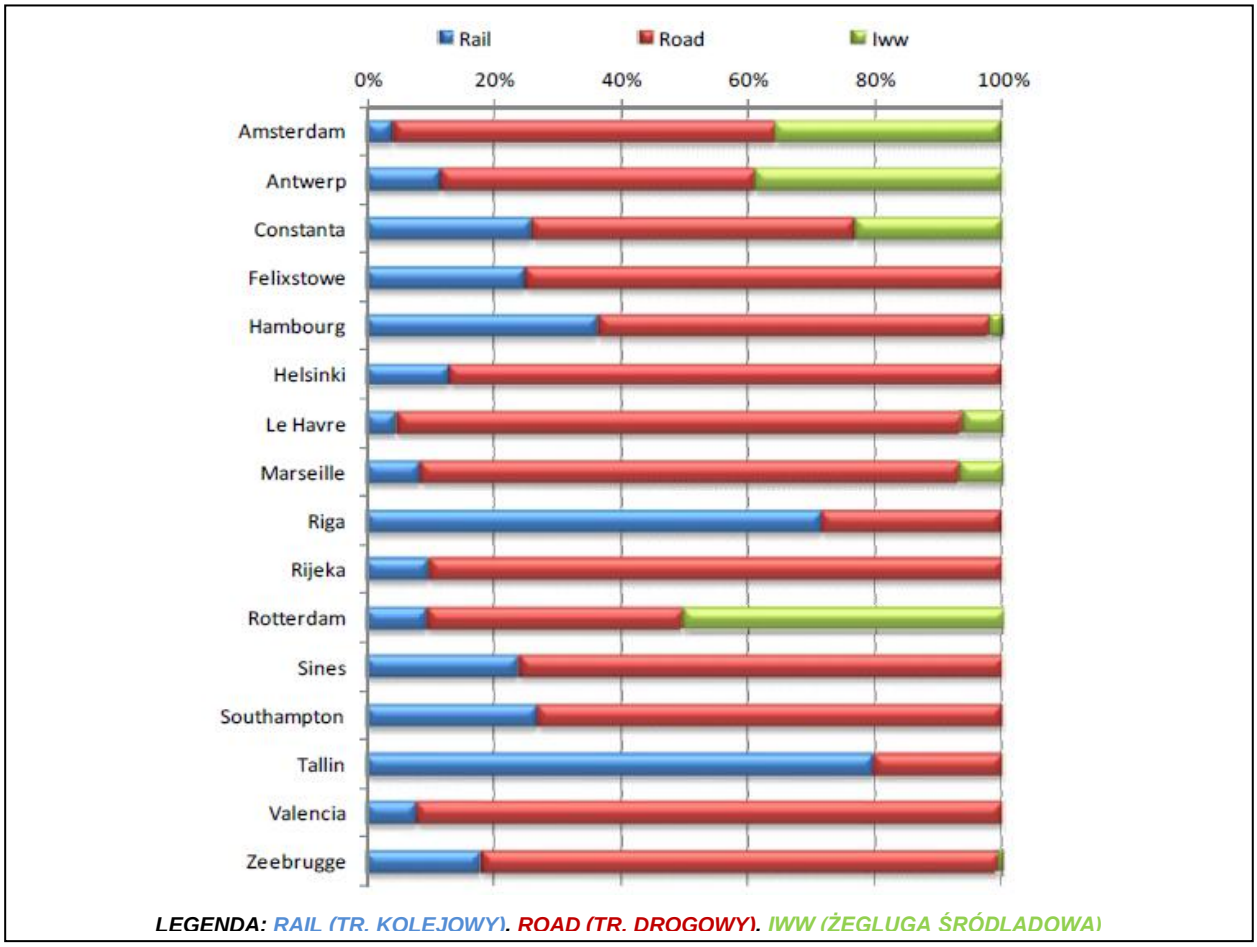
Pomijając transport rurociągowy, którego udział jest wprost proporcjonalny do masy przeładowanej w portach ropy naftowej i jej produktów, udział transportu drogowego sięga obecnie ok. 60% w portach Szczecina i Świnoujścia, ok. 25% w Gdańsku i ok. 70% w Gdyni. Mimo, że jest duży, nie odbiega znacznie od innych portów europejskich. Powyżej 70% udziału transportu drogowego w obsłudze

[21] Bez morskiego transportu dowozowo-odwozowego kontenerów.

zaplecza mają m.in. takie porty europejskie jak: Felixstowe, Helsinki, Le Havre, Marsylia, Sines, Walencja, Zeebrugge, Rijeka. W przypadku analizowanych portów Ventspils i Ryga główną rolę odgrywa 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 działań mających na celu poprawę dostępu do portów od strony lądu za pośrednictwem dróg wodnych śródlądowych.

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.

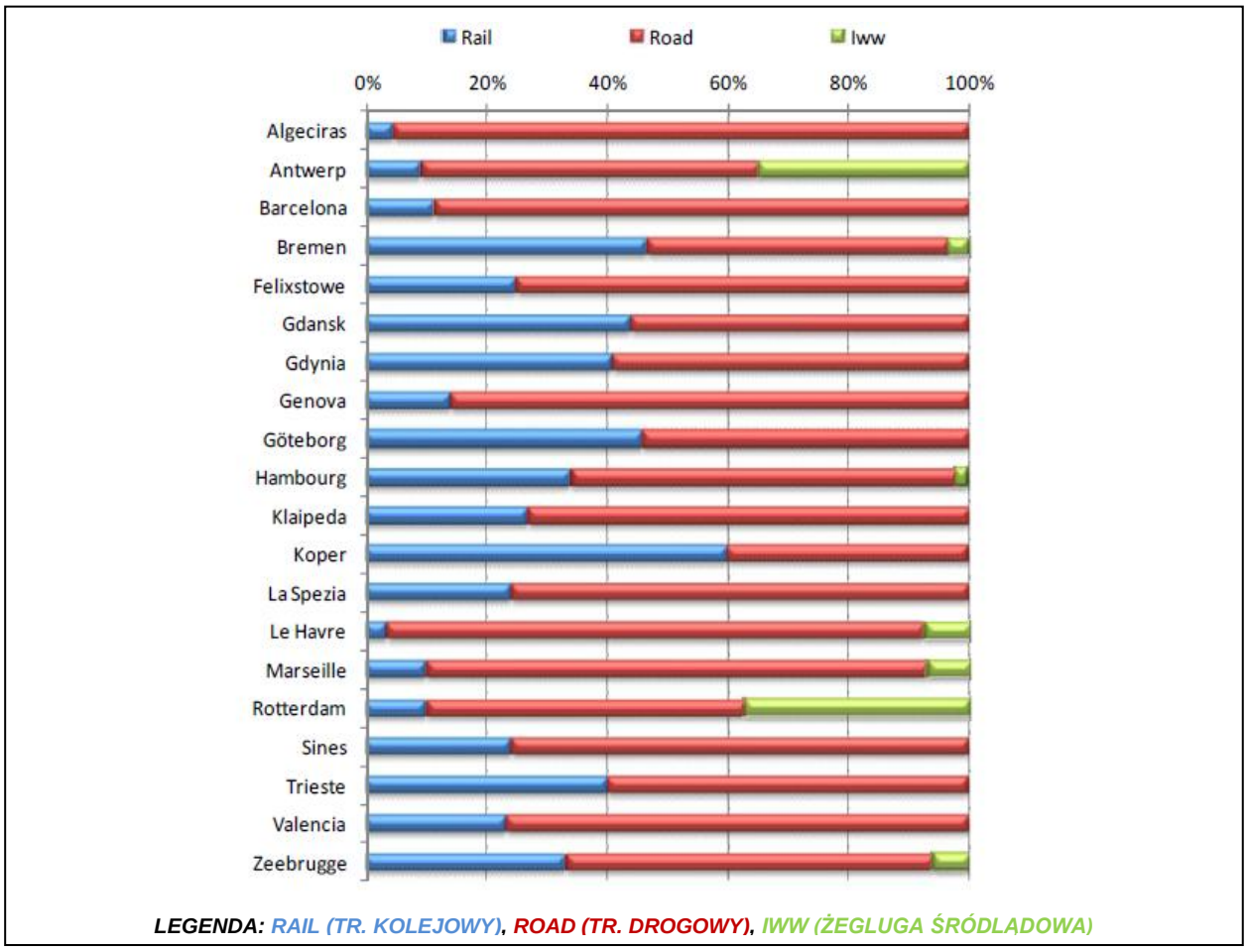


Rysunek 21 Udział poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze zaplecza wybranych portów europejskich w 2013 r.

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.

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 bardzo 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 22 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.

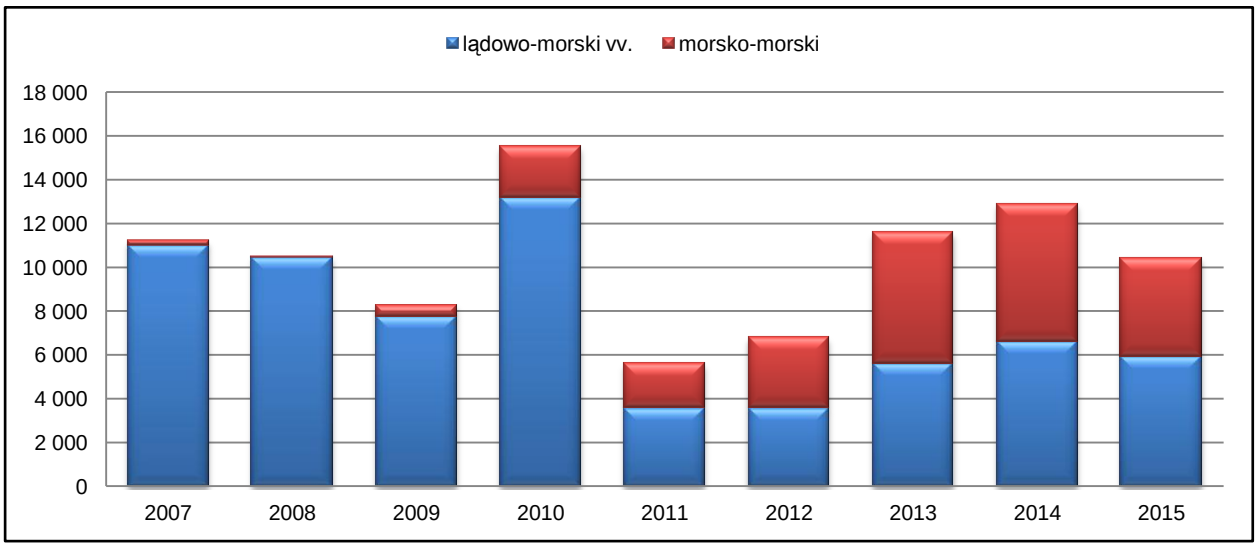
Konkurencyjność polskich portów morskich względem pozostałych portów europejskich

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. Żadne działania portów w zakresie poprawy parametrów portu, dostępności transportowej, oferty usługowej portu, czy połączeń z przedpolem, bądź zapleczem, nie są w stanie zmienić pozycji portu wynikającej z jego położenia geograficznego.

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 umożliwiająca obsługę kontenerowców oceanicznych) 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 2015 r. ładunki tranzytowe stanowiły ok. 15% przeładunków realizowanych w polskich portach morskich (10,5 mln ton), z czego 4,5 mln ton stanowił tranzyt morsko-morski realizowany głównie w terminalu kontenerowym DCT.



Rysunek 23 Ładunki tranzytowe w polskich portach morskich w latach 2007-2015

Źródło: *Transport wyniki działalności. Roczniki 2007-2015,* GUS, Warszawa 2008-2016.

W polskich portach morskich obsługiwane są przede wszystkim ładunki tranzytu niemieckiego, czeskiego i słowackiego. W 2015 r. obsłużono blisko 3 mln ton ładunków w tranzycie niemieckim, z czego znaczną część stanowiła ropa naftowa przeładowywana w porcie gdańskim (port ma podpisaną umowę na zapewnienie rezerw strategicznych dla rafinerii w Schwedt). Tranzyt czeski to około 1,1 mln ton, zaś słowacki 0,8 mln ton (głównie ładunki masowe: węgiel i ruda). W 2015 r., 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 z asymetria we wprowadzaniu ograniczeń związanych z emisją dwutlenku siarki przez statki morskie[22]. 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

[22] 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. L 327 z 27.11.2012).

siarki w paliwie żeglugowym nie może przekraczać 0,1%, natomiast na obszarze poza SECA (obejmującym m.in. basen Morza Śródziemnego i Czarnego) – 3,5%[23]. 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 Czarnym[24]. 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), stąd też naturalnymi portami do tej obsługi są porty w Odessie i Czarnomorsku[25].

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 (o której mowa także np. w sekcji 2.1.3. niniejszego dokumentu) 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 29 portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla polskiej gospodarki narodowej, w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich[26]. Podstawowe informacje dotyczące tej grupy portów morskich przedstawia Tabela 9. 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 gospo-

[23] Od 2020 r. dopuszczalna zawartość siarki w paliwie na akwenach poza SECA wynosić będzie 0,5%.
[24] Zob.: http://www.mkik.hu/en/magyar-kereskedelmi-es-iparkamara/infrastructure-and-transport-2631.
[25] Zob.: http://interfax.com.ua/news/economic/356566.html.
[26] Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179, z późn. zm.

darki narodowej znajdują się m.in. porty w Darłowie, Elblągu, Kołobrzegu, Policach i Ustce (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 tylko 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, Ustka i Władysławowo. Natomiast, pozostałe porty uznaje się za te lokalne.

Oprócz portów morskich na polskim odcinku wybrzeża morskiego oraz nad zalewami funkcjonuje 49 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 w pełni skomunalizowane tereny (np. Dziwnów, Stepnica, Przytór, Mrzeżyno, Sierosław, Wapnica, Karsibór)
- porty z częściowo skomunalizowanymi terenami (np. Wolin, Kamień Pomorski, Trzebież, Nowe Warpno, Police, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Elbląg, Jastarnia, Kąty Rybackie, Krynica Morska, Frombork, Tolkmicko);
- porty posiadające wyłącznie grunty należące do Skarbu Państwa (np. Lubin, Dźwirzyno, Rowy, Pasłęka);
- porty posiadające część gruntów należących do osób prywatnych (np. Jastarnia, Krynica Morska, Tolkmicko, Police, Darłowo, Elbląg, Nowa Pasłęka, Władysławowo, Kąty Rybackie, Puck).

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 i Elbląg) 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 charak-

terystycznymi dla portów lokalnych i regionalnych. Pozostałe analizowane porty realizują obok funkcji obsługi rybołówstwa również funkcje związane z obsługą żeglarstwa oraz żeglugi pasażerskiej. Nieliczne porty rozwinęły funkcję transportową (przykłady Stepnicy i Ustki), przemysłową (przykłady Polic, Władysławowa, Darłowa, Mrzeżyna), czy handlową, związaną z tworzeniem możliwości zaopatrywania w paliwo jednostek pływających (przykłady Pucka, Dziwnowa). Przystanie morskie to w większości struktury jednofunkcyjne obsługujące rybołówstwo. Występują jednak także mariny obsługujące ruch turystyczny, żeglarski[27].

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.

[27] W Międzyzdrojach obsługiwana jest również żegluga pasażerska, w Suchaczu jachty żaglowe.

Tabela 9 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)	Przeładunkowo-składowa	Żegluga pasażerska	Obsługa rybołówstwa	Żeglarstwo	Inne
Darłowo	ZMP Darłowo	168,49	4949	4,0-5,0	x	x	x	x	x [e]
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	
Frombork	Brak	14,05	409,30	2,0	-	x	x	x	-
Hel	ZPM Hel Koga	16,24	841,00	4,0-8,0	-	x	x	x	-
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	-
Karsibór	Brak	1,79	66	1,5	-	-	-	-	-
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	-
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	-
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	b.d.	-	-	x	x	-
Puck	Gmina Puck (MOKSiR w Pucku)	6,34	181	2,5-3,5	-	-	-	-	x [c]

Porty	Podmiot zarządzający	Powierzchnia ogółem (w ha)	Nabrzeża		Pełnione funkcje gospodarcze				
			Łączna długość nabrzeży (m)	Głębokość przy nabrzeżach (m)	Przeładunkowo-składowa	Żegluga pasażerska	Obsługa rybołówstwa	Żeglarstwo	Inne
Rowy	Brak	6,31	1392	1,5-2,0	-	-	x	-	-
Sierosław	Brak	0,82	134	1,0	-	-	-	x	-
Stepnica	Brak	5,72	450	0,9-3,4	x	-	x	x	x [c]
Tolkmicko	Brak	21,15	469,30	3,0	-	-	x	x	-
Trzebież	Brak	25,85	1517	0,5-4,5	-	x	x	x	x [c]
Ustka	ZPM w Ustce	29,31	3162	4,5-5,5	x	x	x	x	-
Wapnica	Marina Międzyzdroje-Wapnica Sp. z o. o	2,31	177,5	b.d.	-	-	-	x	-
Władysławowo	Brak	58,51	2006,00	4,0-6,0	x	x	x	x	x [f]
Wolin	Brak	19,72	507	0,4-3,5	-	x	x	x	-

[a] w przypadku niepowołania podmiotu zarządzającego portem zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego wykonuje odpowiednio dyrektor właściwego urzędu morskiego i gmina – zgodnie z art. 25 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33 poz. 179, z późn. zm.); [b] Funkcja przemysłowa; [c] Funkcja handlowa (zaopatrywanie w paliwo jednostek pływających); [d] Funkcja przemysłowa (stoczniowa); [e] Funkcja przemysłowa (przetwórstwo rybne); [f] Funkcja przemysłowa (stocznia, przetwórstwo rybne).

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

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 10.

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 portowej.

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 10 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. Wysokie koszty inwestycji infrastrukturalnych w stosunku do wpływów podmiotów zarządzających z opłat portowych. 4. Złożona struktura własnościowa terenów portowych. 5. Jedynie fragmentaryczna komunalizacja terenów części portów lub pełna komunalizacja niezakończona powołaniem podmiotu zarządzającego portem. 6. Niedoceniane znaczenie portów dla obszarów regionalnych i lokalnych. 7. Brak swobodnego dostępu drogą wodną od strony Zatoki Pomorskiej 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.

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. 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 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.	1. Słabo rozwinięte najbliższe zaplecze gospodarcze portów (głównie tereny rolnicze, niski poziom rozwoju działalności przemysłowej). 2. Brak sprecyzowanych planów części samorządów portowych na wykorzystanie portów jako ważnych biegunów zrównoważonego rozwoju ośrodków portowych. 3. Słabość kapitałowa gmin portowych. 4. Zbyt wolne tempo poprawy parametrów infrastruktury dostępu do portów od strony lądu. 5. Niewystarczające środki finansowe na rzecz zapewnienia właściwych głębokości na torach podejściowych i torach wodnych w portach. 6. Ewentualny spadek liczby turystów odwiedzających porty.

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

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 rozwoju będzie zaangażowanie się gmin w zarządzanie portami oraz realne włączenie portów w politykę zrównoważonego rozwoju ośrodków portowych.

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 i Policach), 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”. 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 Pilawska.

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

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

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 ciągu 10 lat (2000-2010) nastąpił 15% wzrost zużycia krajowego węgla, przy jednocześnie malejącym jego wydobyciu utrzymującym się aż do roku 2009. Lata 2010-2013 charakteryzuje względna stagnacja wydobycia tego surowca (w 2012 r. wzrost wydobycia o ponad 3 mln ton w stosunku do roku 2011). Zbyt powolne zastępowanie węgla innymi źródłami energii spowodowało konieczność importu. W 2011 r. do Polski sprowadzono prawie 15 mln ton a wyeksportowano tylko nieco ponad 7 mln ton tego surowca. Natomiast w roku 2013 eksport węgla kamiennego wyniósł prawie 11 mln ton, a import spadł do wartości 10,5 mln ton (Tabela 11).

Tabela 11 Bilans węgla i energii elektrycznej w Polsce w latach 2000-2013

	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2013	2013/2000
wydobycie węgla kamiennego (tys. ton)	103 331	97 904	84 344	78 065	76 728	76 448	77 056	75%
eksport (tys. ton)	23 245	19 369	8 462	8 395	9 965	7 008	10 847	46%
import (tys. ton)	1 452	3 372	10 331	10 792	13 603	14 955	10 516	724%
zużycie krajowe węgla (tys. ton)	84 890	78 722	80 516	73 997	82 172	79 108	77 300	91%
zużycie krajowe energii elektrycznej (TWh)	125	131	142	136	144	157	158	120%
produkcja ze źródeł krajowych (TWh)	145	157	155	151	157	160	162	112%
w tym ze źródeł odnawialnych (TWh)	4,15	4,02	3,84	4,40	5,59	b.d.	b.d.	135%[a]

[a] 2010/2000

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

W ciągu najbliższych 15 lat[28] 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.

Czynnikiem, który nieznacznie może ograniczyć wzrost zapotrzebowania na węgiel jest wzrost udziału energii pozyskiwanej ze źródeł odnawialnych. Na zapotrzebowanie na węgiel, w długim okresie, może wpłynąć również budowa elektrowni jądrowej w Polsce.

[28] Izba Gospodarcza Sprzedawców Polskiego Węgla [http://polski-wegiel.pl/rynek-wegla.html].

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

- *poziom inwestycji w portach morskich* - zwiększenie zdolności przeładunkowych, a w szczególności 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 w latach 2005-2008 zmniejszył się eksport węgla, przy jednoczesnym wzroście importu. 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 8,0-10,8 mln ton (Tabela 12). Podkreślenia wymaga to, że dane właściwe dla roku 2016 – które z oczywistych względów brane były pod uwagę przy dokonywaniu prognoz dla roku 2020 – są zaokrąglone do pełnych dziesiętnych części mln ton. Dotyczy to tabel przedstawionych w niniejszym rozdziale, które dotyczą przewidywanych wielkości przeładunków poszczególnych typów ładunków w 2020 r. Na obecną chwilę są to najdokładniejsze dostępne dane za rok 2016.

Tabela 12 Przeładunki węgla i koksu w polskich portach morskich w latach 2007-2016, prognoza 2020 r. (tys. ton)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020
wyładunek	1419,9	4784,4	3532,4	4758,2	4004,3	4257,4	4136,4	4788,6	3428,2	4200	
załadunek	4785,9	2419,7	4612,6	7075,7	3998,3	4219,1	7769,4	5043,3	4710,6	4700	8000-10800
Razem	**6205,9**	**7204,1**	**8145,0**	**11833,9**	**8002,6**	**8476,4**	**11905,8**	**9831,8**	**8138,8**	**8900**	

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

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 2008-2010 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. 2,3 mln ton w skali roku. Niezmiennie, zdecydowanie przeważają przeładunki w relacjach importowych.

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 (w latach 2009-2015 produkcja stali surowej zwiększyła się z 7,1 mln ton do 9,3 mln ton i nadal wykazuje tendencję wzrostową).

Uwzględniając powyższe, w prognozach do 2020 r. założono stabilizację przeładunków rudy żelaza na poziomie 2,0-2,6 mln ton.

Tabela 13 Przeładunki rud i złomu w polskich portach morskich w latach 2007-2016, prognoza 2020 r. (tys. ton)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020
wyładunek	1159,0	1316,0	619,1	493,0	619,3	794,1	2848,3	2091,0	2211,1	1900	2000-2600
załadunek	87,1	239,2	232,1	194,2	293,6	244,8	188,3	284,3	190,0	300	
Razem	**1246,1**	**1555,3**	**851,1**	**687,2**	**912,9**	**1038,9**	**3036,6**	**2375,4**	**2401,1**	**2200**	

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

Prognozy przeładunków ropy naftowej i jej produktów

W analizowanym okresie przeładunki ropy naftowej i jej produktów zwiększyły się w polskich portach morskich o ok. 30,0 %. Zdecydowaną większość tego typu ładunków obsługuje się w porcie morskim w Gdańsku. W ostatnim roku (2016) jego udział w rozpatrywanej kategorii wyniósł 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.

Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych "Przyjaźń" S.A. od kilku lat realizuje inwestycje w gdańskim porcie morskim, przygotowując się do zmiany kierunku dostaw ropy naftowej i jej produktów. W 2013 r. spółka rozpoczęła budowę terminala naftowego. W roku 2016 oddany został do użytku obiekt za ponad 400 mln PLN. Terminal wyposażony jest w sześć zbiorników o pojemności 62,5 tys. m^3 każdy, rurociągi zewnętrzne i wewnętrzne na ropę naftową, oczyszczalnię ścieków, pompownie ropy i ppoż. (z czterema zbiornikami na wodę po 2,5 tys. m^3), oraz pełną infrastrukturę z drogami, siecią kanalizacyjną i elektryczną. Pojemność zbiorników wynosi w sumie 375 tys. m^3.

O znaczeniu wybudowanego przez PERN Terminala Naftowego dla polskiej gospodarki najlepiej świadczą możliwości, jakie otwiera przed krajowymi rafineriami oraz operatorami surowca z całego świata:

- Terminal Naftowy zapewni separację wielu gatunków ropy z różnych regionów świata – na które systematycznie rośnie zapotrzebowanie w rafineriach Orlenu i Lotosu.
- Terminal ułatwi ich transport, a możliwość kumulacji surowca pozwoli kupować taniej większe partie.
- Bliskość rafinerii Lotosu, Naftoportu – z wpięciem w sieć rurociągów PERN – ułatwi działania operacyjne.
- Terminal otworzy Polskę na nowe możliwości „tradingowe" surowca. Oprócz stosowanych do tej pory szybkich transakcji zakup-transport-sprzedaż – będzie można przeładować surowiec do zbiorników TNG, a po pewnym okresie magazynowania, odsprzedać go dalej z zyskiem do polskiego lub zagranicznego odbiorcy.

Dzięki Terminalowi na rynku polskim pojawią się też zupełnie nowi dostawcy surowca, którzy mogą go zaoferować rafineriom[29].

Tabela 14 Przeładunki ropy i jej produktów w polskich portach morskich w latach 2007-2016, prognoza 2020 r. (tys. ton)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020
	ropa naftowa										
załadunek	1573,8	4214,9	4029,4	7895,7	3993,7	825,1	144,6	493,3	552,3	1600	
wyładunek	6132,7	2678,6	2855,6	3655,0	3702,1	6739,5	8050,0	8640,1	10405,1	8400	
Razem	**7706,4**	**6893,5**	**6885,1**	**11550,7**	**7695,9**	**7564,6**	**8194,6**	**9133,5**	**10957,3**	**10000**	17000-21600
	produkty przerobu ropy naftowej										
wyładunek	2451,0	2221,0	2372,7	2071,3	1636,1	674,7	401,5	641,2	939,8	2100	
załadunek	2611,4	2453,0	1935,4	3022,5	3404,1	4083,0	4143,0	4335,9	4796,8	4400	
Razem	**5062,3**	**4674,0**	**4308,1**	**5093,8**	**5040,2**	**4757,7**	**4544,5**	**4977,1**	**5736,5**	**6500**	

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

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 w 2020 r. do około 30 mln m^3 z 26,3 mln m^3 w 2011 r., co powinno przełożyć się na wzrost eksportu produktów ropy naftowej do 2020 r. o 10-30%.

Do Polski importuje się przede wszystkim lekkie frakcje przerobu ropy naftowej. W 2014 r. zaimportowano nieco ponad 1 mln m^3 olejów napędowych i ok. 0,6 mln m^3 benzyn silnikowych. Mimo wzrostu

[29] http://biznesalert.pl/naftoport-pern-rozpoczal-prace/.

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 2016 r. w Porcie Gdynia dynamicznie zwiększyły się (329% r/r) przeładunki paliw płynnych. 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 17,0-21,6 mln ton.

Prognozy przeładunku gazu ciekłego

Rynek gazu ziemnego w Polsce opiera się przede wszystkim na imporcie, głównie z Rosji, Azerbejdżanu i krajów Azji Środkowej (realizowane są także dostawy m.in. z USA, niemniej jednak obecnie są one niewielkie). W ramach rynku unijnego surowiec ten jest importowany z Niemiec i Republiki Czeskiej. Krajowe wydobycie stanowi około 30% zapotrzebowania. W latach 2000-2013 zużycie krajowe wzrosło z 10,5 mld m^3 do prawie 16 mld m^3 gazu ziemnego wysokometanowego (przy praktycznie stałym wydobyciu krajowym)[30]. Niedobory zostały zaspokojone importem, który wzrósł w tym okresie z 7,7 do 10,3 mld m^3. W 2012 r. zużycie krajowe gazu ziemnego wyniosło 15,8 mld m^3. W tym okresie wydobycie krajowe w przeliczeniu na gaz ziemny wysokometanowy osiągnęło 4,4 mld m^3.

Według dostępnych prognoz[31] zużycie gazu na cele energetyczne wzrośnie do 17,1 mld m^3 w 2020 r. (z 14,1 mld m^3 w 2010 r.) Wysokie ceny gazu w stosunku do węgla znacznie hamują rozwój technologii gazowych. Rozwojowi nie sprzyja również niska cena praw do emisji CO_2. Wdrożenie polityki UE zakładającej redukcję emisji CO_2 o 80%, wpłynie na wzrost cen uprawnień emisyjnych, co z kolei przyczyni się do poprawy pozycji konkurencyjnej technologii gazowych. Jednakże wraz ze wzrostem cen uprawnień technologie gazowe będą wypierane przez elektrownie węglowe z instalacjami CCS, elektrownie jądrowe, czy elektrownie z odnawialnych źródeł energii. W konsekwencji przewiduje się umiarkowane zwiększenie zużycia gazu ziemnego w okresie 2020-2040.

W celu zdywersyfikowania dostaw gazu do Polski, w 2016 r. oddano do eksploatacji Terminal LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu. W pierwszym etapie eksploatacji terminal umożliwia odbiór 5 mld m³ gazu ziemnego rocznie[32], z możliwością zwiększenia zdolności do 7,5 mld m^3 w kolejnym etapie. W terminalu LNG w Świnoujściu zostały zbudowane dwa zbiorniki o pojemności 160 tys. m^3.

Dostawy do terminala zostały zagwarantowane dwudziestoletnią umową pomiędzy rządami Polski i Kataru na sprzedaż 1 mln ton LNG rocznie. Przewiduje się, że pozostałe ilości gazu ziemnego będą pozyskiwane poprzez dostawy pochodzące ze średnio- i krótkoterminowych kontraktów.

Wolumen przeładunków gazu płynnego w terminalu LNG w Świnoujściu w 2020 r. z jednej strony będzie ograniczony kontraktem katarskim, z drugiej uzależniony od zapotrzebowania krajowego i cen gazu w kontraktach krótkoterminowych. Wydaje się, że dostawy gazu zabezpieczone w kontraktach długoterminowych (kontrakt z Rosją obowiązuje do 2023 r.) w początkowym okresie powinny zaspokoić krajowe zapotrzebowanie. Ponadto, planowane jest zwiększenie wydobycia krajowego do 8 mld m^3 gazu

[30] *Rocznik Statystyczny Przemysłu*, GUS, Warszawa 2011.
[31] *Polityka energetyczna Polski do 2030 r.*, Ministerstwo Gospodarki, dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 10 listopada 2009 r.
[32] Materiały informacyjne spółki Polskie LNG S.A. [www.polskielng.pl].

w 2019 r. Nie należy się zatem spodziewać dużo większych przeładunków w terminalu LNG niż zagwarantowane w kontrakcie katarskim. Obecnie, głównym przeładowywanym w polskich portach morskich gazem jest propan-butan (LPG). Drugi terminal LNG mógłby się pojawić w Polsce jako uzupełnienie świnoujskiego gazoportu dopiero w dłuższej perspektywie czasowej. Szacuje się, że przepustowość pływającego terminala FSRU w Zatoce Gdańskiej mogłaby się wahać w granicach 4,5-10,0 mld m^3 rocznie.

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 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 Francji[33].

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)[34]. 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 rynku[35]. W efekcie nie należy spodziewać się znacznych wzrostów przeładunków tego gazu w polskich portach morskich do 2020 r.

Tabela 15 Przeładunki gazu ciekłego w polskich portach morskich w latach 2007-2016, prognoza 2020 r. (tys. ton)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020
Wyładunek	393,3	329,8	156,6	128,7	133,4	71,7	85,2	180,3	237,7	1000	1000-1800
Załadunek	153,9	154,7	3,1	5,7	4,2	21,2	32,1	1,7	---	---	
Razem	**547,2**	**484,5**	**159,7**	**134,4**	**137,6**	**93,0**	**117,3**	**181,9**	**237,7**	**1000**	

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

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 2013 r. zajmował siódmą pozycję na liście dostawców tego ładunku do Polski, a w 2014 r. roku 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

[33] *Raport roczny 2014*, POGP, Warszawa 2015.
[34] *Ibidem.*
[35] *Polski rynek LPG w 2010 roku* – raport POGP [http://gazeo.pl].

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.)[36].

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 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 pszenicy[37].

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)[38], 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.

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

[37] *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.

[38] *Rocznik Statystyczny Rolnictwa 2014*, GUS, Warszawa 2013.

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 zmianom[39]. Szybki wzrost importu śruty sojowej, której przeładunek niekorzystnie wpływa na funkcjonowanie urządzeń przeładunkowych stosowanych w tradycyjnych 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 16 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 16 Przeładunki produktów rolnych w polskich portach morskich w latach 2007-2016, prognoza 2020 r. (tys. ton)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020
wyładunek	2799,9	2514,1	1904,2	2238,1	2604,2	2043,9	2188,3	2628,9	2511,5	2900	
załadunek	1213,9	930,3	2664,5	1706,0	954,0	2030,7	3171,4	4191,9	4687,3	4900	7000-9500
Razem	**4013,7**	**3444,4**	**4568,7**	**3944,1**	**3558,2**	**4074,5**	**5359,7**	**6820,8**	**7198,8**	**7800**	

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

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. Te pierwsze zmniejszyły się z poziomu ok. 2,3 mln ton do ok. 1,6 mln ton. Te drugie natomiast z ok. 8,9 mln ton do 7,5 mln ton.

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.

[39] 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.

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 (± 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 17 prognoza do roku 2020 zakłada utrzymanie obsługi ładunków zaliczanych do grupy pozostałych suchych i ciekłych na poziomie 9,0-12,5 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 17 Przeładunki pozostałych ładunków masowych suchych i ciekłych w polskich portach morskich w latach 2007-2016, prognoza 2020 r. (tys. ton)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020
Wyładunek	3755,1	6089,5	4913,9	6198	10412	8889,5	5239,1	5991,7	6433,1	6100	9000-12500
Załadunek	7517,9	3317,1	2150,9	2873,3	2846,6	2925,9	2712,8	3284,2	3280,2	3000	
Razem	**11273**	**9406,5**	**7065**	**9071,3**	**13258,6**	**11815,4**	**7951,9**	**9275,9**	**9713,4**	**9100**	

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

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 2000-2016 blisko potrojeniu uległ wolumen kontenerów (kategoria TEU) wykorzystywanych w handlu światowym. Obecny poziom ok. 180 mln TEU (2016 r.) w porównaniu do roku 2007 jest większy prawie o połowę. Od początku XXI wieku dynamika tego typu przewozów jest dodatnia, za wyjątkiem roku 2009, a jej wartość od kilku lat oscyluje w okolicach +5 % r/r. W 2015 r. głównymi szlakami morskimi[40] (Trans-Pacyfik; Europa-Azja; Trans-Atlantyk) przewieziono ok. 52,5 mln TEU, z czego 21,7 mln TEU stanowił transport kontenerów w relacji Azja-Europa-Azja. Rok wcześniej we wszystkich portach morskich na świecie odnotowano obroty kontenerowe na poziomie 684,4 mln TEU[41] (wzrost 5,1 % r/r). Udział polskich portów morskich w tym segmencie szacowany jest w przybliżeniu na czwartą część jednego procent.

[40] *Review of Maritime Transport 2016*, UNCTAD 2016, s. 18.
[41] *Review of Maritime Transport 2015*, UNCTAD 2015, s. 69.

- *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 roku 2013 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 18).
- *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 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 kontenerowych[42].

Tabela 18 Średnia wielkość kontenerowców oddanych do eksploatacji w latach 2008, 2010 i 2012

	2008		2010		2012	
	usprzętowione	nieusprzętowione	usprzętowione	nieusprzętowione	usprzętowione	nieusprzętowione
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 obecnie[43].

W prognozie przeładunków kontenerów w polskich portach morskich założono, że w roku 2020 obsłużonych zostanie od 2,2 do 3,1 mln TEU (17,0-25,9 mln ton). Do tego czasu istotnie zwiększy się udział tzw. transshipmentów do portów wschodniego Bałtyku (nawet do 40 %; ostateczny rezultat będzie uzależniony m.in. od realizacji planów budowy głębokowodnego terminala kontenerowego w Kłajpedzie).

[42] 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.

[43] *Review of Maritime Transport 2016*, UNCTAD 2016, s. 36.

Tabela 19 Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich w latach 2007-2016, prognoza 2020 r.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020
tys. ton	5900,0	5609,5	5092,8	7828,0	9420,5	10781,4	13060,4	15448,0	13576,4	14800	17000-25900
TEU	635387	635387	528107	835464	1001726	1206388	1505133	1736690	1428424	2000000	2200000-3100000

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

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 2007-2016 przeładunki ładunków tocznych konsekwentnie rosły, głównie w Świnoujściu (2,5-5,4[44] mln ton) oraz w Gdyni (1,2-1,7 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 2007-2016 we wszystkich polskich portach morskich przeładunek ładunków wtaczanych spadł z blisko 1,7 mln ton do ok. 1,0 mln ton rocznie.

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;*
- *politykę Unii Europejskiej dotyczącą emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych* – wprowadzenie obowiązku pozyskiwania uprawnień do emisji przez środki transportu morskiego przyczyni się do szybszej modernizacji i restrukturyzacji floty. Istniejące statki poziomego

[44] Na podstawie danych GUS i UStat. w Szczecinie.

ładowania stopniowo będą zastępowane jednostkami o większych parametrach[45], do obsługi których część polskich terminali nie jest jeszcze przystosowanych. Może nastąpić także wzrost udziału kontenerowców w żegludze morskiej bliskiego zasięgu, które przy podobnych parametrach i zużyciu paliwa mogą przewieźć znacznie więcej ładunku.

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-lądowych 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 20 Przeładunki ładunków ro-ro w polskich portach morskich w latach 2007-2016, prognoza 2020 r. (tys. ton)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020
ładunki toczne	4178,7	4394,0	3883,3	4862,4	5140,8	5238,1	5487,2	6119,6	6810,0	7400	7500-10700
ładunki wtaczane	1677,3	1320,1	926,4	990,2	1060,2	995,4	885,6	989,4	949,5	1000	
Razem	**5856**	**5714,1**	**4809,7**	**5852,6**	**6201**	**6233,5**	**6372,8**	**7109**	**7759,5**	**8400**	

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

Prognozy przeładunku pozostałych ładunków drobnicowych

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

W latach 2007-2016 przeładunki pozostałej drobnicy uległy więcej niż potrojeniu. W roku 2016 wolumen obrotów osiągnął poziom ok. 4,1 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.

[45] W latach 2010-2011 w stoczniach zamówiono 68 statków ro-ro, z czego aż 37 posiadało pokłady ładunkowe o długości powyżej 3000 m (loa>220 m).

W przedmiotowej kategorii, poza wyrobami hutniczymi w polskich portach morskich przeładowuje się znaczne ilości produktów przemysłu drzewnego. W roku 2015, w sumie przeładowano prawie 0,45 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 3,3-4,6 mln ton.

Tabela 21 Przeładunki pozostałych ładunków drobnicowych w polskich portach morskich w latach 2007-2016, prognoza 2020 r. (tys. ton)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020
wyładunek	495,0	1625,7	1267,0	1647,7	2025,0	1969,0	1898,9	1990,5	2311,4	2600	3300-4600
załadunek	548,7	2218,8	1903,5	1743,5	1327,8	1679,2	1608,4	1518,8	1281,7	1500	
Razem	**1043,6**	**3844,5**	**3170,5**	**3391,2**	**3352,9**	**3648,1**	**3507,3**	**3509,3**	**3593,1**	**4100**	

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

Prognoza obsługi pasażerów

Obsługa pasażerów w ruchu międzynarodowym w polskich portach morskich od blisko dekady utrzymuje się na stabilnym poziomie z delikatną 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 w polskich portach morskich obsługiwani są również pasażerowie statków wycieczkowych (wśród nich znajdują się m.in. osoby podróżujące do lub z Niemiec i Rosji)[46]. 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 oraz niskiego poziomu opłat portowych pobieranych od obsługiwanych jednostek.

Uwzględniając powyższe czynniki w prognozie do roku 2020 przyjęto wzrost obsługi pasażerów w relacjach międzynarodowych w polskich portach morskich do poziomu 1,80-2,25 mln osób rocznie.

Tabela 22 Obsługa pasażerów w polskich portach morskich w ruchu międzynarodowym w latach 2007-2016, prognoza 2020 r.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020
Gdańsk	170833	175133	147888	156907	148330	146721	125764	121228	107976	103588	1800000-2250000
Gdynia	470014	383292	371406	432195	484910	505029	514838	571745	604250	612716	
Szczecin	102	1381	1096	698	1340	1008	1059	705	1229	888	
Świnoujście	876325	831847	814359	865963	863799	880641	865514	969512	1046407	1116557	
Polska	**1676700**	**1534149**	**1437163**	**1540769**	**1581885**	**1612538**	**1596763**	**1753577**	**1851298**	1933460	

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

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 2015).

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 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 rosnąć poziom krajowej konsumpcji, która w coraz większym stopniu będzie zaspokajana importem produktów wysoko przetworzonych z krajów

[46] W 2000 r. w polskich portach morskich obsłużono 60 tys. pasażerów statków wycieczkowych, podczas gdy w 2014 r. było ich 116,5 tys.

o niższych kosztach produkcji. Wzrośnie udział wymiany handlowej nie tylko z krajami azjatyckimi, ale również z krajami afrykańskimi i południowoamerykańskimi. 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-lądowych (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;
- *przewiduje się również wzrost importu węgla kamiennego i ograniczanie jego eksportu*. Udział transportu morskiego w realizacji dostaw tego surowca do Polski zależny będzie 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).

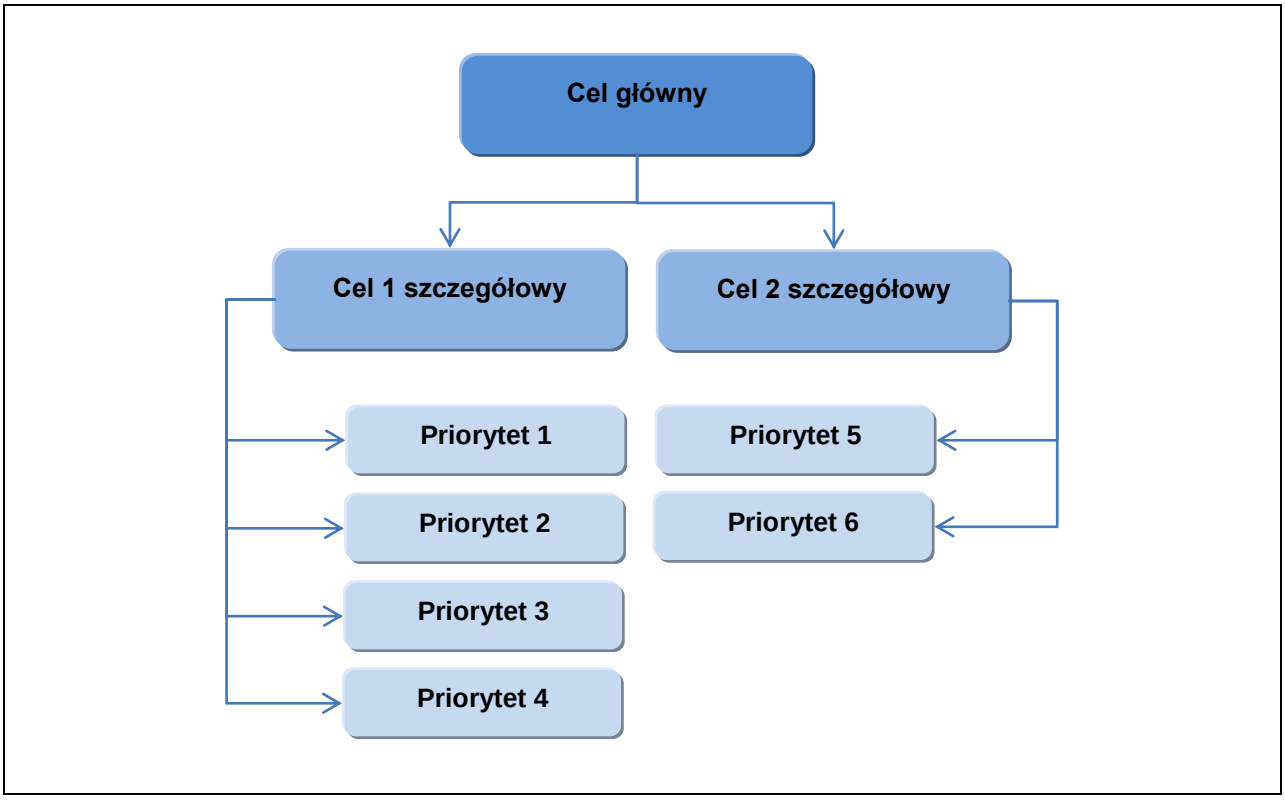
4. CELE ROZWOJU POLSKICH PORTÓW MORSKICH

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 24, na które to cele składają się:

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



Rysunek 24 Struktura i hierarchia celów Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 r. (z perspektywą do roku 2030)

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ.

Celem głównym Programu jest ustanowienie polskich portów morskich liderami wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, poprzez wzmocnienie konkurencyjności polskich portów morskich czemu towarzyszyć będzie zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju i podniesienie ich rangi w międzynarodowej sieci transportowej.

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
Priorytet 2	Dostosowanie infrastruktury portowej do zmieniającej się struktury ładunkowej oraz rozwoju pozostałych funkcji gospodarczych
Priorytet 3	Integracja portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwój infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu
Priorytet 4	Digitalizacja polskich portów morskich
Priorytet 5	Zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego
Priorytet 6	Uwzględnianie w działalności portowej rygorów środowiskowych

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

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[47]. Zauważalny jest tu trend rosnących parametrów pojemności i nośności statków handlowych.

Tabela 23 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 15 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 zalądowienia obszarów morskich poza istniejącym falochronem, a także rozwoju funkcji logistycznych na obszarze tzw. „Doliny Logistycznej". Jeden z projektów inwestycyjnych dotyczy budowy nowej infrastruktury na rozszerzonych terenach portu (w tym budowy Portu Zewnętrznego w Gdyni). W przypadku portu świnoujskiego, w celu stworzenia właściwych warunków rozwoju dla tego portu morskiego podjęte zostaną działania ukierunkowane na zapewnienie głębokości 17,5 m na torze podejściowym.

W przypadku Portu Gdańsk należy zrealizować projekty dotyczące modernizacji toru podejściowego do Portu Północnego warunkujące dalszy rozwój baz przeładunkowych, a w szczególności terminalu kontenerowego. Należy również opracować i podjąć realizację koncepcji rozwoju portu na akwenach poza Falochronem Półwyspowym Północnym – zwanym roboczo 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,

[47] Jak zauważono m.in. w *Port of Hamburg Magazine nr 3/2012* w pierwszej połowie 2012 roku w porównaniu do pierwszej połowy 2011 roku ilość największych statków (o długości 230 m, szerokości 32,5 m) jakie mogą skorzystać z Kanału Kilońskiego wzrosła z 257 do 339, przy wzroście pojemności brutto w tym samym okresie o 11%.

które wpływały lub wypływały z danego portu jedynie częściowo załadowane, będą mogły w pełni wykorzystać swoje parametry[48]. Przykład Gdyni – jedynego 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 o 34%[49].

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.

Konkretne 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.:
  - modernizację toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m;
  - zapewnienie głębokości 17,5 m na torze podejściowym do Świnoujścia;
  - budowę falochronu dla terminala kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu;
  - modernizację falochronu zachodniego i umocnień brzegowych wraz z powiększeniem obrotnicy w Świnoujściu;
  - modernizację toru wodnego do Portu Północnego w Gdańsku oraz pogłębienie toru wodnego i modernizację nabrzeży w Porcie Wewnętrznym;
  - pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia;
  - budowę drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską oraz toru wodnego do portu w Elblągu;
- budowę i modernizację urządzeń hydrotechnicznych (budowę nowych umocnień brzegowych i budowli regulacyjnych):
- pogłębienie kanałów i basenów portowych;
  - poprawę dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego;

[48] 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* obsłużyła 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.

[49] 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.

  - poprawę dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego;
- przebudowę obrotnic;
- przebudowę istniejących nabrzeży do nowych parametrów;
  - przebudowę nabrzeży w Porcie Gdynia;
- budowę nowych nabrzeży wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną (media), infrastrukturą drogową i kolejową komunikującą je z zapleczem oraz przygotowaniem terenów stanowiących bezpośrednie zaplecze tych nabrzeży;
- budowę lub przebudowę falochronów oraz budowli lądowych wpływających na żeglugę na torach dojściowych do portów:
  - modernizację układu falochronów osłonowych w Porcie Północnym w Gdańsku;
  - przebudowę wejścia południowego do portu w Gdyni;
  - dalsze dostosowanie dostępu morskiego do nowej infrastruktury na rozszerzonych terenach Portu Gdynia;
- montaż nowoczesnego oznakowania nawigacyjnego;
- przygotowanie pól refulacyjnych na urobek z pogłębiania.

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

Priorytet 2 Dostosowanie infrastruktury portowej do zmieniającej się struktury ładunkowej oraz rozwoju pozostałych funkcji gospodarczych

Główną przesłanką 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 (żeglugi 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.

Działania inwestycyjne w ramach tego priorytetu będą polegały przede wszystkim na:

- budowie terminali portowych wraz z infrastrukturą nabrzeżową, drogową, kolejową, placami składowymi i parkingami:
  - budowie Portu Centralnego w Gdańsku;
  - budowie terminala kontenerowego w Świnoujściu;
  - budowie publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia;
  - budowie nowej infrastruktury na rozszerzonych terenach portu (w tym budowa Portu Zewnętrznego) w Porcie Gdynia;
  - rozwoju Platformy Multimodalnej „Dolina Logistyczna";
  - rozbudowie terminalu paliwowego na falochronie Portu Gdynia;
  - budowie terminala uniwersalnego w Porcie Północnym w Gdańsku przy DCT;
- budowie nabrzeży portowych wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną i komunikacyjną, torami podejściowymi do tych nabrzeży;
- przebudowie/modernizacji nabrzeży istniejących, ale niedostosowanych do aktualnych i prognozowanych potrzeb eksploatacyjnych i rynkowych (w tym parametrów głębokowodnych):
  - budowie stanowiska statkowego do eksportu LNG i obsługi bunkierek w porcie zewnętrznym w Świnoujściu;
- zalądowieniu niewykorzystywanych basenów portowych;
- budowie pól refulacyjnych, związanych z przygotowaniem nowych rejonów portowych.

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).

Priorytet 3	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 generacji[50], a w przypadku pozostałych portów morskich właściwa realizacja praktycznie wszystkich

[50] Zob.: http://www.investinpomerania.pl/article/208245_Czy_powstanie_w_Gdansku_Port_V_generacji.htm; 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

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.

Efektem 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. W związku z tym niezbędne jest uzyskanie technicznych standardów sieci TEN-T także dla odcinków tzw. „ostatniej mili".

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.

Konkretne działania inwestycyjne w ramach tego priorytetu obejmowały będą przede wszystkim:

- modernizację dróg wodnych śródlądowych, zapewniających dostęp do polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej;
- budowę/przebudowę infrastruktury kolejowej i drogowej w celu osiągnięcia technicznych parametrów infrastruktury zgodnych z wymogami sieci bazowej TEN-T, wraz z elementami towarzyszącymi (np. parkingami) oraz budowlami zlokalizowanymi na ich przebiegu (mosty, wiadukty), stanowiącej dostęp do poszczególnych rejonów portowych, łączącej je z elementami głównych szlaków/magistrali:
  - poprawę infrastruktury drogowo-kolejowej w Porcie Północnym w Gdańsku;
  - poprawę dostępu kolejowego i drogowego do portu morskiego w Gdyni;

produkcyjne; 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, IT itp.

- poprawę dostępu kolejowego i drogowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu;
- dokończenie budowy autostrady A1;
- dokończenie budowy drogi ekspresowej S3;
- przebudowę Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni i dostosowanie jej do pełnej nośności TEN-T;
- budowę Drogi Czerwonej w Gdyni;
- budowę elementów infrastruktury transportowej łączącej polskie porty morskie z Via Carpathią[51].

- przystosowanie infrastruktury wybranych terminali portowych do obsługi transportu intermodalnego (przebudowa infrastruktury nabrzeżowej, drogowej, kolejowej, budowa parkingów, uzbrojenia w infrastrukturę techniczną, itp.):
  - przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego;
- wsparcie rozwoju węzłów przeładunkowych integrujących transport morski z żeglugą śródlądową,
- 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 zwiększających przepustowość kolejową na kierunku do 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 3-krotny wzrost przeładunków do ok. 100 mln ton w roku 2030 (rezultat wynikający m.in. z budowy i eksploatacji Portu Centralnego).

W kontekście Priorytetu 3 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, umożliwiającej 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.

Priorytet 4 Digitalizacja polskich portów morskich

[51] Druga Deklaracja Łańcucka: http://mib.gov.pl/2-514324a4ec938-1797408.htm.

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.

Konkretne 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 znajdą 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.

Ponadto, 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.

Priorytet 5 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 w perspektywie finansowej 2014-2020 będą obejmowały:

- dalszą modernizację systemów VTS/VTMS (Vessel Traffic Service/Vessel Traffic Managemnet System);
- realizację budowy systemu GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System);
- wymianę taboru dla potrzeb inspekcji;
- 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;
- zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego z elementami e-Navigation w Porcie Gdynia.

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 zobligowania do budowy i eksploatacji systemu łączności w niebezpieczeństwie oraz realizacji łączności w relacji statek-ląd i odwrotnie.

Priorytet 6 Uwzględnianie w działalności portowej rygorów 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 Europejską[52].

Bardzo istotne jest także tworzenie możliwości bunkrowania statków paliwem LNG w portach morskich. Z punktu widzenia techniczno-technologicznego istnieje kilka różnych sposobów tego typu bunkrowania.

[52] 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 (OJ L 307, 28.10.2014).

Oprócz zaawansowanych instalacji stacjonarnych, bunkrowanie statków może się odbywać zarówno za pomocą specjalistycznych jednostek bunkrujących, bądź cystern samochodowych, jak również z wykorzystaniem specjalnych tank-kontenerów. O tym, w jakim kierunku rozwijać się będzie polski system bunkrowania paliwa LNG w portach morskich zależeć będzie m.in. od uwarunkowań i potrzeb rynkowych[53]. 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 tzw. cold-ironing; 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 ze statków cumujących w porcie bezpośrednio do lądowej sieci kanalizacyjnej, co będzie stanowić realizację wymogów wprowadzonych w 2011 r. zmian do Załącznika IV Konwencji MARPOL (Rezolucja MEPC.200(62)), zgodnie z którymi Morze Bałtyckie ustanowione zostało obszarem Specjalnym (PSA), w którym zrzuty zanieczyszczonych ścieków (do wysokości określonych parametrów związków azotu i fosforanu) 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.

Niewątpliwe, 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.

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:
- budowę infrastruktury technicznej do odbioru ścieków z promów w porcie w Świnoujściu, a także skierowanie ścieków sanitarnych i przemysłowych z terenów portowych do oczyszczalni ścieków w porcie w Szczecinie;
- zapewnienie odbioru odpadów ze statków morskich, zgodnie z wymogami Załącznika V Konwencji MARPOL;

[53] Ewentualny terminal LNG na Zatoce Gdańskiej umożliwi świadczenie usług bunkrowania jednostek o napędzie LNG.

- inwestycje poprawiające stan środowiska związane z funkcjonowaniem terminali obsługujących ładunki niebezpieczne;
- inwestycje nakierowane na pozyskiwanie energii cieplnej ze źródeł odnawialnych;
- inwestycje polegające na stworzeniu kompatybilnych warunków na styku wody morskie-wody śródlądowe w celu wydłużenia dróg transportu wodnego poprzez lepsze wykorzystanie dróg śródlądowych jako możliwość dostępu do morza od strony lądu;
- inwestycje polegające na rozbudowie infrastruktury paliw alternatywnych, w tym przede wszystkim LNG;
- budowę infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków:
- inne inwestycje poprawiające stan środowiska w portach morskich.

W celu jak najlepszej ochrony środowiska naturalnego, a zarazem zapewnienia portom optymalnych warunków rozwoju, należy rozważyć także aktualizację obszarów Natura 2000 w granicach administracyjnych portów. Obecna lokalizacja i zasięg tych obszarów może nie mieć do końca uzasadnienia.

Syntetyczne zestawienie wybranych planowanych, w poszczególnych portach morskich, działań inwestycyjnych z zakresu scharakteryzowanych wyżej priorytetów Programu, przedstawia się następująco:

- <u>porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej:</u>
  - Gdańsk:
    - Budowa Portu Centralnego;
    - Budowa terminala uniwersalnego w Porcie Północnym w Gdańsku przy DCT;
    - Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego w Gdańsku;
    - Modernizacja układu falochronów osłonowych w Porcie Północnym w Gdańsku;
    - Poprawa infrastruktury drogowo-kolejowej w Porcie Północnym w Gdańsku;
  - Gdynia:
    - Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia;
    - Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia;
    - Poprawa dostępu kolejowego i drogowego do portu morskiego w Gdyni;
    - Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia;
    - Przebudowa wejścia południowego do portu w Gdyni;
    - Budowa nowej infrastruktury na rozszerzonych terenach portu (w tym budowa Portu Zewnętrznego);
    - Rozwój Platformy Multimodalnej "Dolina Logistyczna";
    - Dalsze dostosowanie dostępu morskiego do nowej infrastruktury na rozszerzonych terenach Portu Gdynia;
    - Budowa Drogi Czerwonej w Gdyni;

- Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni i dostosowanie jej do pełnej nośności właściwej dla sieci TEN-T;
- Rozbudowa terminalu paliwowego na falochronie Portu Gdynia;

- Szczecin:
  - Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego i Basenu Kaszubskiego;
  - Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m;
  - Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Szczecinie;
  - Poprawa dostępu drogowego do portu w Szczecinie;
- Świnoujście:
  - Budowa terminala kontenerowego w Świnoujściu;
  - Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG i obsługi bunkierek w porcie zewnętrznym w Świnoujściu;
  - Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Świnoujściu;
  - Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego;
  - Poprawa dostępu drogowego do portu w Świnoujściu;
  - Zapewnienie głębokości 17,5 m na torze podejściowym do Świnoujścia;
  - Budowa falochronu dla terminala kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu;
  - Modernizacja falochronu zachodniego i umocnień brzegowych wraz z powiększeniem obrotnicy w Świnoujściu.

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:
  - pełna integracja sieci TEN-T poprzez włączenie do sieci TEN-T układów kolejowych łączących linie kolejowe sieci TEN-T z terminalami przeładunkowymi portów TEN-T, a także dróg wodnych śródlądowych spełniających określone wymagania Konwencji AGN;
  - rozwój krajowego systemu preferencji dla wspierania przewozów intermodalnych do/z polskich portów (np. zwiększenie ulgi dla kolejowych przewoźników intermodalnych w zakresie stawki dostępu do infrastruktury kolejowej, w relacjach do/z polskich portów morskich);

- przejęcie przez GDDKiA dróg mających obecnie status dróg gminnych i powiatowych, stanowiących dostęp do polskich portów morskich 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;
- stworzenie prawnych możliwości realizacji przez podmioty zarządzające polskimi portami morskimi inwestycji infrastrukturalnych w postaci lądowych terminali przeładunkowych na zapleczu;
- umożliwienie podmiotom zarządzającym portami, w szczególności niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, angażowania w tzw. działalność eksploatacyjną;
- rozszerzenie granic administracyjnych portów;
- zwiększenie konkurencyjności portowych usług pomocniczych;
- koordynacja działań promujących polskie porty morskie, w szczególności w krajach do których trafiają, bądź z których pochodzą ładunki tranzytowe.
- podjęcie działań prawnych umożliwiających prowadzenie procesów odzysku poza instalacjami i urządzeniami urobku niebezpiecznego i wykorzystanie go do uzdatnienia terenów lądowych (podnoszeniu rzędnej terenu), bądź budowy infrastruktury portowej;
- opracowanie planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich;
- dostosowanie systemu opłat portowych do struktury kosztów utrzymania i rozwoju infrastruktury portowej oraz wielkości przeładunków (implementacja zasad „użytkownik płaci" i „zanieczyszczający płaci");
- zwiększenie roli podmiotów zarządzających portami morskimi w zakresie gospodarki nieruchomościami w portach i kształtowania ładu przestrzennego (m.in. konieczność uzgadniania z portami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, decyzji o warunkach zabudowy);
- uznanie inwestycji infrastrukturalnych realizowanych w granicach portów przez podmioty zarządzające portami, za inwestycje celu publicznego i umożliwienie im skorzystania z procedury wywłaszczenia (analogicznie, jak dla portów lotniczych);
- przekazanie podmiotom zarządzającym portami morskimi, przez Skarb Państwa, prawa użytkowania wieczystego terenów Skarbu Państwa zlokalizowanych w granicach portów morskich, niebędących w użytkowaniu wieczystym innych podmiotów;
- przekazanie przez PKP S.A. podmiotom zarządzającym portami prawa użytkowania wieczystego terenów zlokalizowanych w granicach portów, a niewykorzystywanych dla celów kolejowych,
- rozszerzenie praw podmiotów zarządzających portami do pierwokupu przy sprzedaży lub pierwszeństwa przy oddaniu w użytkowanie wieczyste i przeniesieniu prawa użytkowania wieczystego nieruchomości położonych w granicach portów lub przystani morskich, przy

każdorazowych zmianach właścicielskich całości lub części podmiotu prawnego będącego właścicielem lub użytkownikiem wieczystym nieruchomości położonych w granicach portów lub przystani morskich[54].

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;
- podjęcie rozwiązań prawnych umożliwiających przekazywanie ścieków ze statków bezpośrednio do miejskich oczyszczalni ścieków, na zasadach innych niż ścieki przemysłowe;
- zróżnicowanie opłat portowych w sposób mający na celu promowanie zrównoważonego rozwoju transportu.

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).

[54] 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.

Drogą wyjścia w morze nowe tereny portowe można pozyskać we wszystkich portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, za 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.

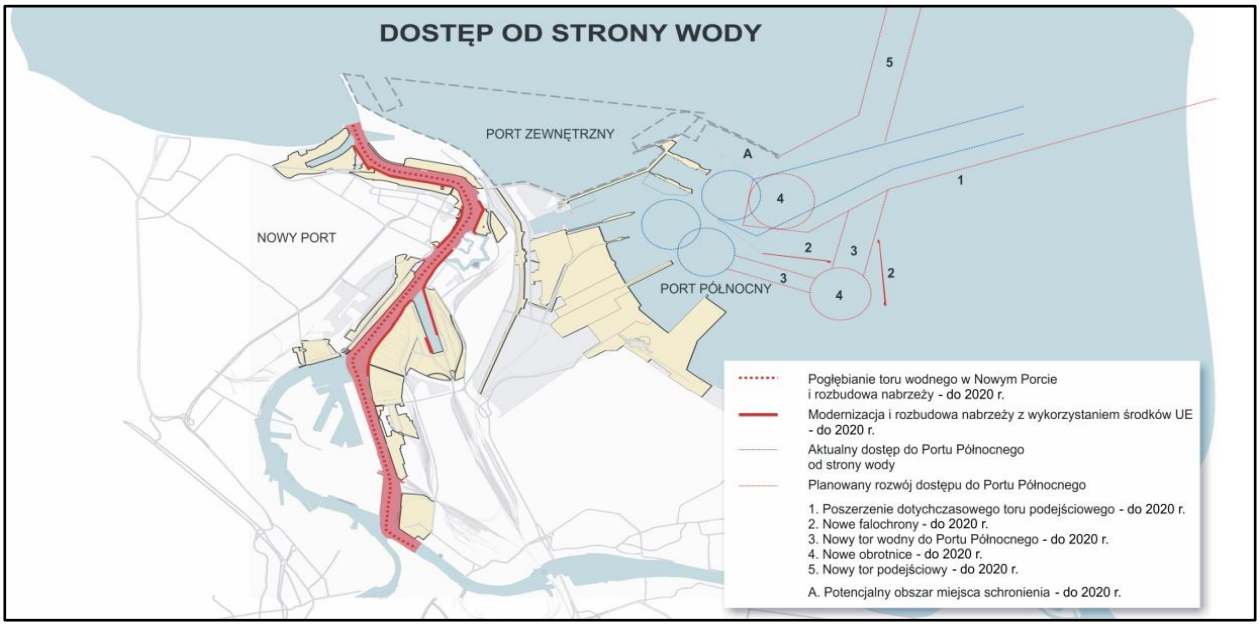
Poniżej przedstawione zostały scenariusze rozwoju poszczególnych portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, uwzględniające newralgiczne przedsięwzięcia inwestycyjne do zrealizowania - w celu wykorzystania ich mocnych stron oraz pojawiających się szans rynkowych.

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

W kolejnych latach obecnej perspektywy 2014-2020, po okresie znaczących inwestycji w porcie zewnętrznym (terminal masowy Sea-Invest, 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 powinna się przyczynić do lepszego skomunikowania poszczególnych terminali z głównymi magistralami łączącymi port z zapleczem gospodarczym.

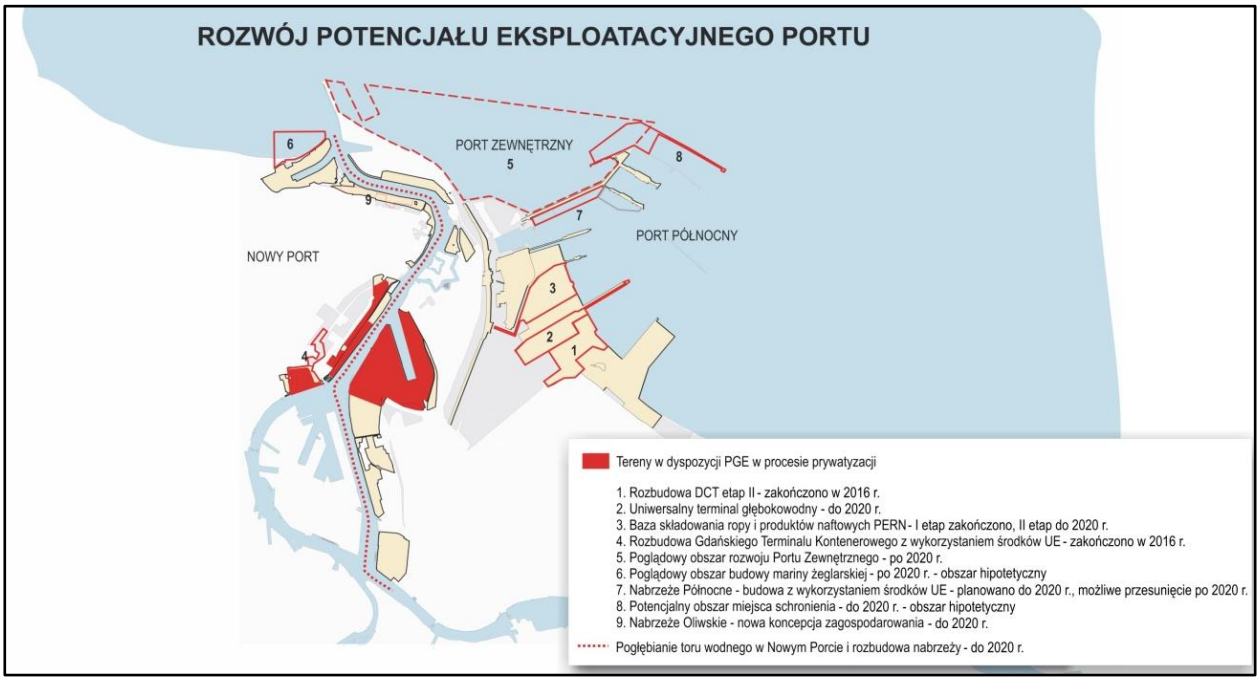


Rysunek 25 Projekty inwestycyjne poprawiające dostęp od strony morza do portu morskiego Gdańsk

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 Centralnego[55]. Nowym rejonem lokalizacji kolejnych terminali portowych przystosowanych do obsługi największych jednostek pływających na Bałtyku mógłby stać się zalądowiony 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.

[55] Inaczej: Port Zewnętrzny (zob. Rysunki 25 i 26).



Rysunek 26 Projekty inwestycyjne zwiększające potencjał przeładunkowo-składowy portu morskiego Gdańsk

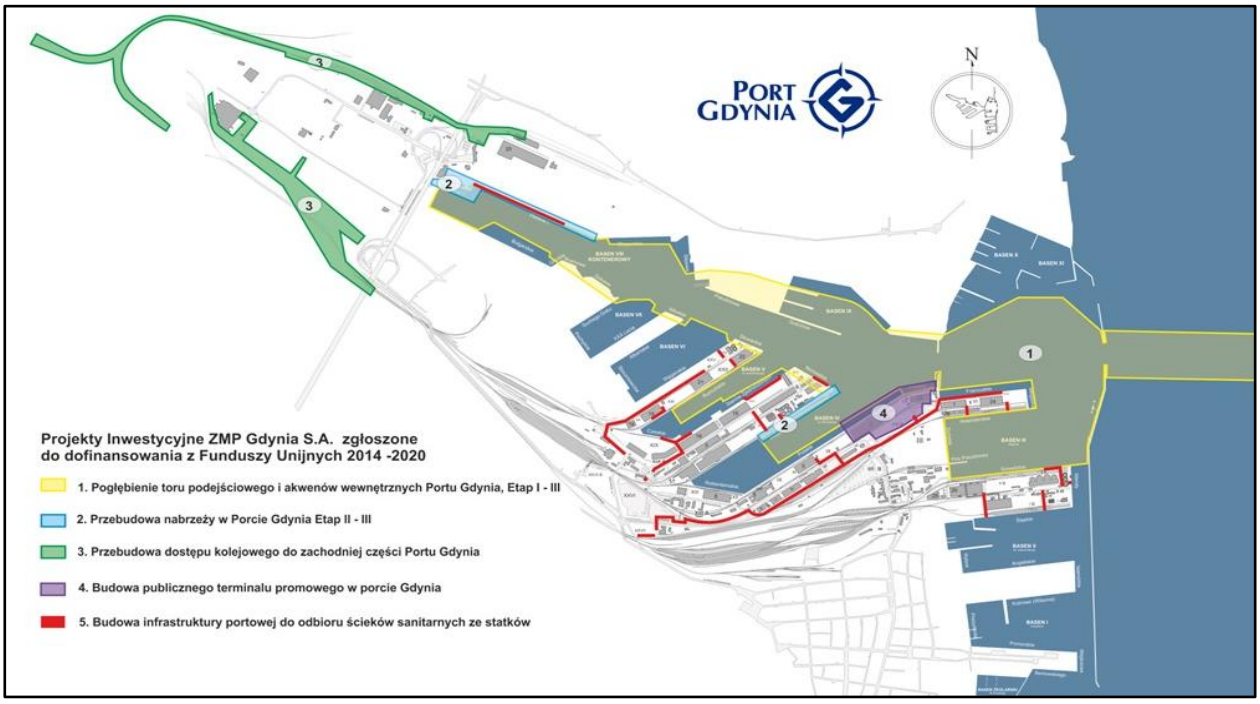
Źródło: materiały źródłowe ZMP Gdańsk S.A.

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 śródlądowy.

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).



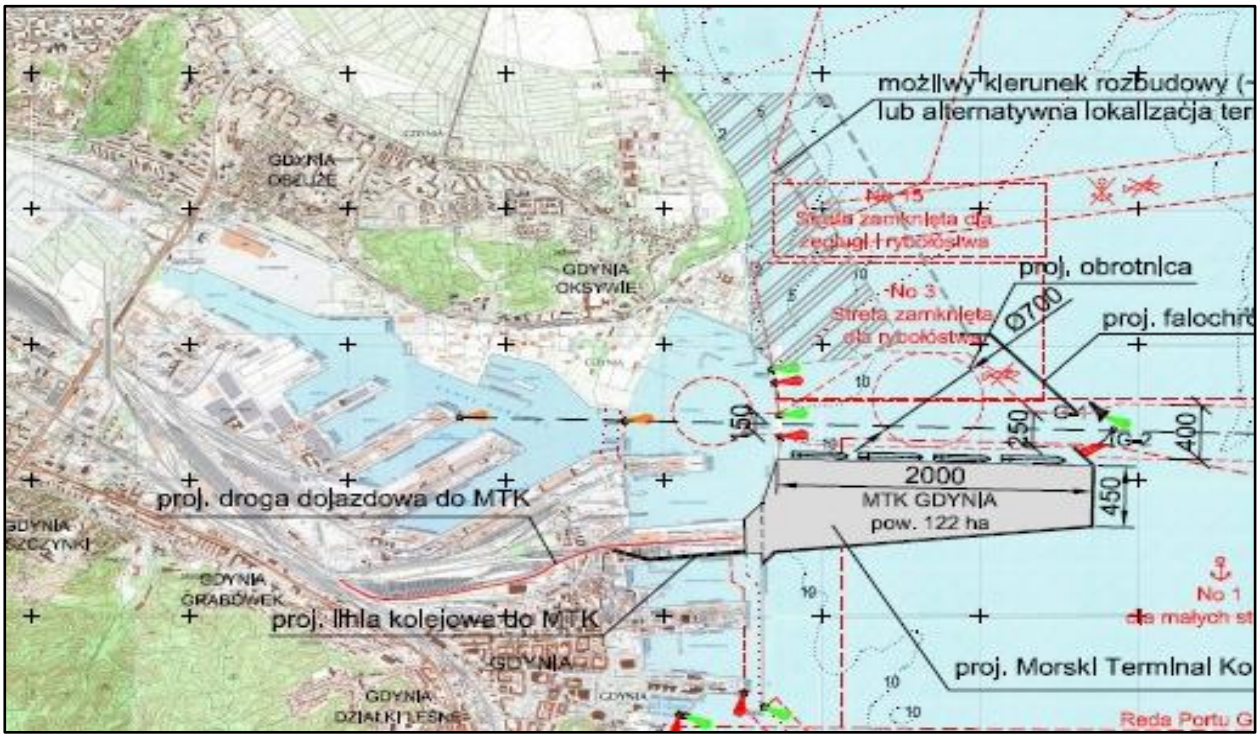
Rysunek 27 Projekty inwestycyjne w porcie morskim Gdynia
Źródło: materiały źródłowe ZMP Gdynia S.A.

W przypadku portu gdyńskiego, kluczowymi inwestycjami są: przebudowa obrotnicy nr 2 do prawie 500 m wraz z rozbiórką nabrzeża Gościnnego, pogłębienie akwenów portowych do 16,0 m, pogłębienie toru podejściowego do 17,0 m i jego poszerzenie – do 280 m w dnie, przebudowa falochronu głównego, a także poszerzenie wejścia do portu. Wykonanie przedmiotowych prac stanowi warunek obsługiwania 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 kilkudziesięciu hektarów 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. Ponadto, konieczne jest dalsze rozszerzenie

granic administracyjnych portu w kierunku zachodnim w celu rozwoju obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.

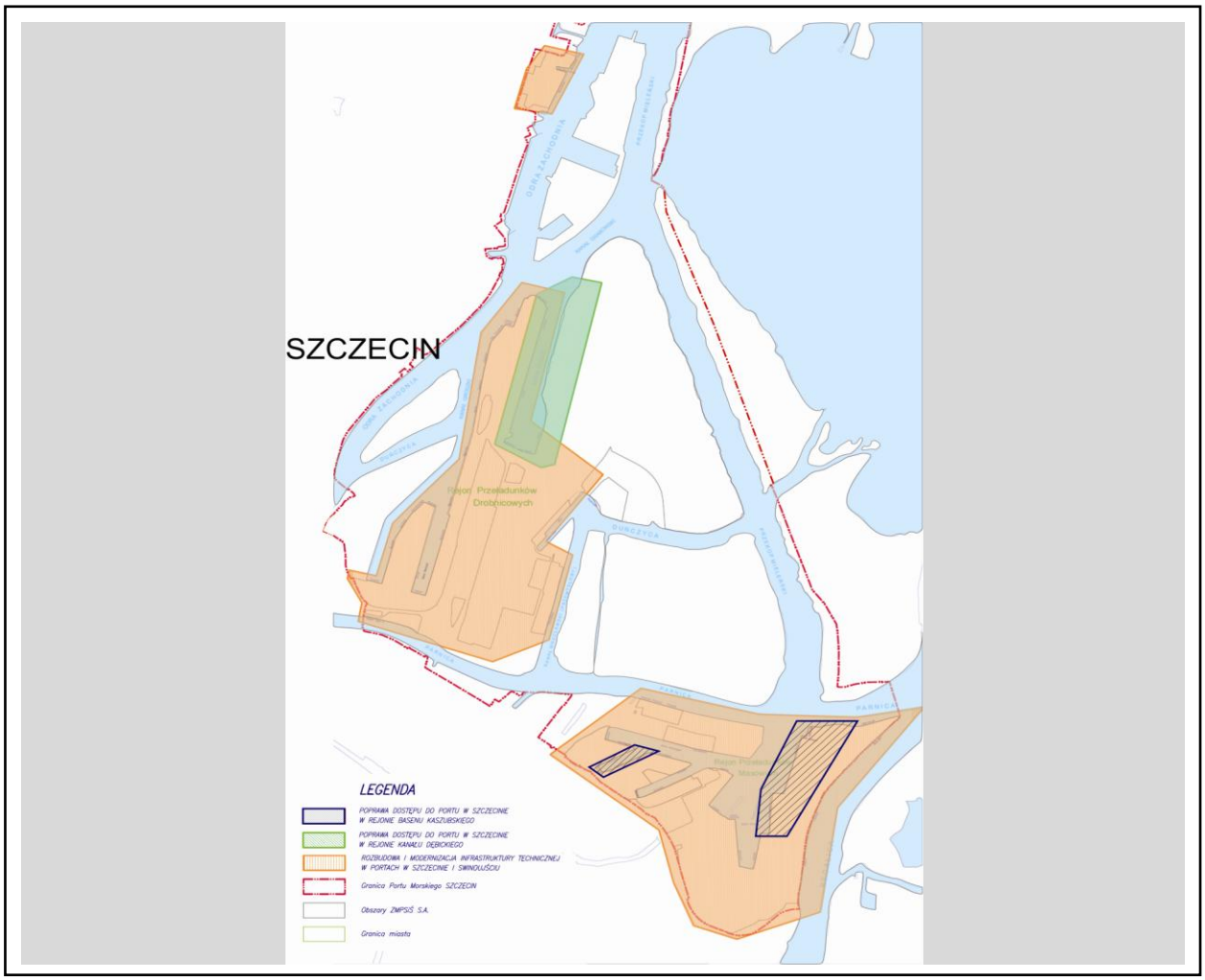


Rysunek 28 Potencjalne lokalizacje terminali głębokowodnych w porcie morskim Gdynia
Źródło: materiały źródłowe ZMP Gdynia S.A.

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

Port morski w Szczecinie

Kluczową inwestycję z punktu widzenia konkurencyjności portu Szczecin stanowi pogłębienie toru wodnego ze Świnoujścia do 12,5 m, 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.



Rysunek 29 Projekty inwestycyjne w porcie morskim Szczecin
Źródło: materiały źródłowe ZMP Szczecin i Świnoujście S.A.

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.

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 z Ostrowem Grabowskim. 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. Możliwe

lokalizacje po połączeniu Ostrowa Grabowskiego i Mieleńskiego – w centralnym rejonie Ostrowa Mieleńskiego lub w rejonie Lotniska w Dąbiu.

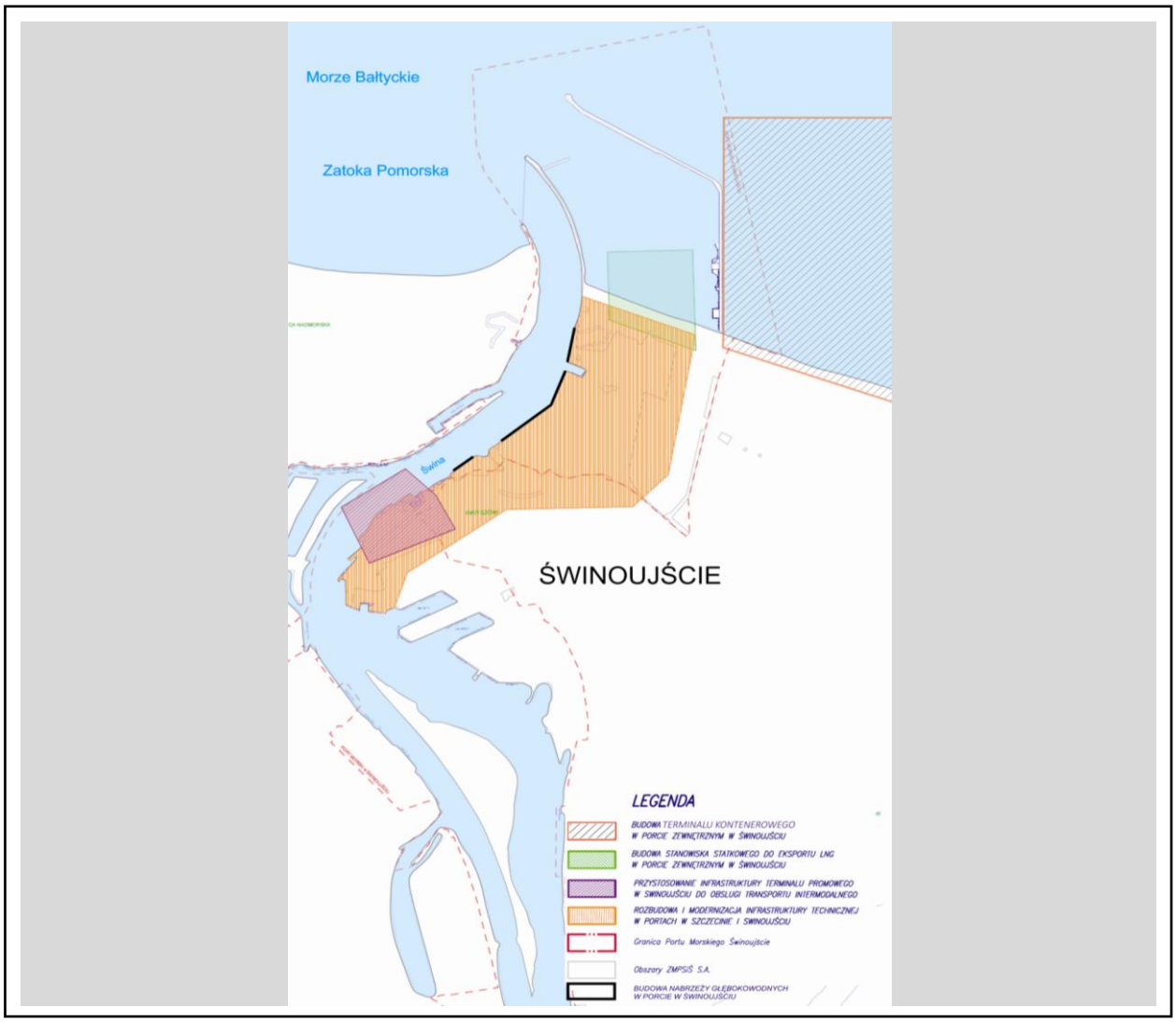
Port morski w Świnoujściu

W bliższej perspektywie, tj. do 2020 r. 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 Świnoujscie-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 stanowiska statkowego do eksportu LNG i obsługi bunkierek w porcie zewnętrznym. Impuls do realizacji tego terminalu związany jest z dużym zainteresowaniem potencjalnych klientów usługami związanymi z odsprzedażą i przeładunkiem LNG na mniejsze jednostki.

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) wchodzą największe jednostki pływające niektórych z nich (kolejni armatorzy również to rozważają).



Rysunek 30 Projekty inwestycyjne w porcie morskim Świnoujście[56]
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 podejściowego toru wodnego do Świnoujścia o głębokości 17,5 m oraz budowy falochronu dla terminalu. W tym miejscu należy uwidocznić zagrożenie dla swobodnego dostępu do portu morskiego w Świnoujściu, w planach którego jest obsługa jednostek pływających o zanurzeniu ok. 15,0 m, jakie niesie za sobą realizacja inwestycji energetycznej w postaci rurociągu Nord Stream II. W sytuacji położenia rurociągu na dnie Morza Bałtyckiego (tj. niezagłębienia go), w miejscu, w którym przechodzi tor wodny do Świnoujścia,

[56] Głębokowodny terminal kontenerowy – wariant.

przyjmowanie dużych kontenerowców wykorzystywanych m.in. w regularnej żegludze oceanicznej zostanie znacznie utrudnione w świnoujskim porcie – co pozbawi sensu budowę w nim tzw. hubu kontenerowego, i poważnie skomplikuje jego dalszy rozwój.

Rysunek 31 Proponowana lokalizacja terminala kontenerowego w Świnoujściu[57]

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

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

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.

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.

[57] Głębokowodny terminal kontenerowy – wariant.

5. WSKAŹNIKI I EFEKTY REALIZACJI PROGRAMU

W kolejnych tabelach niniejszego rozdziału przedstawiono wskaźniki odnoszące się do celu głównego Programu. W Tabeli 24 przedstawiono wskaźnik realizacji Programu, dotyczący zwiększenia się w analizowanym okresie pojemności brutto (GT) statków wchodzących do portów. W Tabeli 25 zaprezentowano natomiast wskaźniki prezentujące pozycję polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej na rynku południowego i wschodniego Bałtyku w obsłudze ładunków ogółem (wolumen), a także wielkości dokonywanych w nich obrotów ładunkowych i liczbę obsługiwanych pasażerów w ruchu międzynarodowym – zarówno w roku bazowym (2015), jak i roku 2020. Wskaźniki obrazujące potencjał przeładunkowy polskich portów morskich z podziałem na porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz prognozę tego wskaźnika w roku 2020, zaprezentowano w Tabeli 26.

Generalnie, skonstruowano następujące wskaźniki:

- pojemność brutto (GT) statków wchodzących do portów;
- wielkość obrotów ładunkowych w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w odniesieniu do wybranych portów w rejonie południowego i wschodniego Bałtyku;
- wielkość obrotów ładunkowych w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w odniesieniu do poszczególnych kategorii ładunków oraz liczba obsługiwanych pasażerów w komunikacji międzynarodowej;
- potencjał przeładunkowy portów morskich.

Efekty związane z realizacją Programu przedstawiono w oparciu o m.in. przeprowadzone prognozy w ujęciu masowym (wolumen przeładunków) i wielkości ruchu pasażerskiego. W przypadku drugiego wskaźnika w Tabeli 25, udział procentowy nie jest możliwy do określenia z uwagi na brak informacji, jak będą się przedstawiały obroty ładunkowe i poziom obsługi pasażerów w pozostałych portach południowego i wschodniego Bałtyku.

Realizacja Programu przyczyni się do zwiększenia wolumenu przeładunków w polskich portach morskich. Przewiduje się, że potencjał przeładunkowy wzrośnie do poziomu 226,1 mln ton. Wzrost ten zostanie osiągnięty dzięki realizacji priorytetów Programu. Trudno jednoznacznie wskazać, o ile zwiększy się pojemność brutto (GT) statków wchodzących do portów. Zakładając proporcjonalny wzrost tej pojemności do wzrostu obrotów ładunkowych, przewidywane zwiększenie wyniesie ok. 75000 tys. GT (Tabela 24).

Tabela 24 Wskaźnik realizacji Programu dotyczący zwiększenia się pojemności brutto (GT) statków wchodzących do portów

	2015	2020	Prognozowany wzrost
	pojemność brutto (GT) w tys.		
Gdańsk	45190,6	68898,5	23707,9
Gdynia	56360,8	86061,0	29700,2
Szczecin	11040,9	14049,0	3008,1
Świnoujście	78610,4	100028,2	21417,8
polskie porty ogółem	194332,4	269036,8	74704,4

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ

Tabela 25 Wskaźniki realizacji Programu dotyczące wielkości obrotów ładunkowych i liczby obsługiwanych pasażerów w komunikacji międzynarodowej

Wskaźniki	Wartość wskaźnika w roku bazowym (2015)		Zakładana wartość wskaźnika w 2020 r.	
1. Wielkość obrotów ładunkowych w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w odniesieniu do wybranych portów w rejonie południowego i wschodniego Bałtyku[58]	mln ton	udział w obrotach ogółem	mln ton	udział w obrotach ogółem
porty polskie ogółem, w tym:	**69,53**	**34,92%**	**100,0**	**>34,92%**
Gdańsk	31,68	15,91%	48,3	>15,91%
Szczecin i Świnoujście	20,04	10,06%	25,5	>10,06%
Gdynia	15,39	7,73%	23,5	>7,73%
2. Wielkość obrotów ładunkowych w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w odniesieniu do poszczególnych kategorii ładunków oraz liczba obsługiwanych pasażerów w komunikacji międzynarodowej	mln ton		mln ton	
Gdańsk				
Ropa i jej produkty	14,54		18,0	
Gaz ciekły	0,12		0,2	
Węgiel i koks	4,18		6,0	
Rudy i złom	0,32		0,5	
Produkty rolne	1,56		2,0	
Pozostałe ładunki masowe	2,81		4,0	
Pozostałe ładunki drobnicowe	0,47		1,0	
Ładunki skonteneryzowane	7,51		16,0	
Ładunki ro-ro	0,16		0,6	
Obsługa pasażerów (tys. pasażerów)	200,12		250	
Szczecin i Świnoujście				
Ropa i jej produkty	1,72		2,9	
Gaz ciekły	0,09		1,3	
Węgiel i koks	2,49		3,0	
Rudy i złom	2,04		1,5	
Produkty rolne	1,79		2,1	
Pozostałe ładunki masowe	3,50		4,4	
Pozostałe ładunki drobnicowe	2,35		2,6	
Ładunki skonteneryzowane	0,52		1,1	
Ładunki ro-ro	5,55		6,6	
Obsługa pasażerów (tys. pasażerów)	1048,33		1150	
Gdynia				
Ropa i jej produkty	0,44		0,7	
Gaz ciekły	0,03		0,3	
Węgiel i koks	1,38		1,7	
Rudy i złom	0,04		0,5	
Produkty rolne	3,71		4,0	
Pozostałe ładunki masowe	1,36		3,2	
Pozostałe ładunki drobnicowe	0,62		0,8	
Ładunki skonteneryzowane	5,55		8,8	
Ładunki ro-ro	2,04		3,5	
Obsługa pasażerów (tys. pasażerów)	709,22		750	

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ

[58] Kłajpeda, Lubeka, Rostock, Ryga, Ventspils.

W związku z faktem, iż największe 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 Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, zgłoszonych w procedurach przywozowych oddziałom celnym zlokalizowanym w tych portach, wynosiła kilkadziesiąt mld PLN w skali roku (ok. 68,5 mld PLN w 2016 r.)[59]. Wartość całkowitych należności z tytułu zgłoszonych ładunków w obrocie morsko-portowym wspomnianych portów wyniosła w 2016 r. ok. 18,5 mld PLN (podczas gdy w roku 2007 – ok. 6 mld PLN i ok. 10 mld PLN w roku 2011)[60]. Były to przede wszystkim należności z tytułu podatku VAT w imporcie[61]. 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 – ok. 8,3 mld PLN za 2016 r.) oraz w Gdyni (OC "Basen V" w Gdyni, “Baza Kontenerowa” w Gdyni, "Nabrzeże Bułgarskie" w Gdyni – w sumie ok. 5,2 mld PLN za 2016 r.)[62].

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.

Tabela 26 Wskaźnik realizacji Programu dotyczący potencjału przeładunkowego

Wskaźnik	Wartość wskaźnika w roku bazowym (2015)	Zakładana wartość wskaźnika w 2020 r.
Potencjał przeładunkowy portów morskich	**(mln ton)**	**(mln ton)**
Ogółem	**157,1**	**226,1**
Gdańsk	84,0	120,9
Gdynia	29,7	42,7
Szczecin i Świnoujście	43,4	62,5

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ

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).

[59] Na podstawie danych Krajowej Administracji Skarbowej.
[60] *Ibidem*.
[61] Od 80% do ponad 90% wszystkich należności w poszczególnych oddziałach celnych.
[62] Na podstawie danych Krajowej Administracji Skarbowej.

6. FINANSOWANIE PROGRAMU

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 oraz inwestycje w zakresie infrastruktury portowej (w portach niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystaniach morskich, gdzie nie powołano podmiotów zarządzających) 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., a także gminy miast portowych.

W ramach budżetu UE, w perspektywie 2014-2020 z poziomu krajowego będzie 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 nowego instrumentu finansowego UE – Łącząc Europę (Connecting Europe Facility – CEF).

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 w części budżetowej 21 - Gospodarka morska, finansowane będą głównie budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza oraz inwestycje w infrastrukturę portową w portach niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystaniach morskich, gdzie nie powołano podmiotów zarządzających. 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 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.

Z budżetu państwa finansowane będą także inwestycje zwiększające drogową i kolejową dostępność portów morskich w częściach budżetowych 39, 85 i 71 w ramach zadań 19.1 Transport drogowy i infrastruktura drogowa oraz 19.2 Transport kolejowy i infrastruktura kolejowa.

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 stanowić będą środki własne zarządcy infrastruktury[63], 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 (GDDKiA, PKP PLK S.A.) w inwestycjach współfinansowanych z funduszy UE. Źródłem finansowania tych wydatków są m.in. planowane wpływy z akcyzy od paliw silnikowych w odpowiedniej proporcji dzielone pomiędzy drogi i koleje oraz środki przeznaczone na współfinansowanie zadań finansowanych z udziałem środków UE.

Krajowy Fundusz Drogowy i Fundusz Kolejowy

Inwestycje zwiększające lądową dostępność transportową portów morskich mogą być realizowane z wykorzystaniem Krajowego Funduszu Drogowego (KFD) w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)" 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.

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.

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

Fundusz Spójności oraz Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

W ramach POIiŚ 2014-2020, finansowanego z EFRR oraz FS[64], 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 będzie wpisywała 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.

W horyzoncie czasowym nowej 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, Świnoujście, urzędy morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie, 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.

[64] 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.

Europejski Fundusz Morski i Rybacki (EFMR)

EFMR to nowy instrument finansowy UE, będący jednym z podstawowych narzędzi reformy wspólnej polityki rybołówstwa UE. Jest następcą Europejskiego Funduszu Rybackiego (EFR) oraz szeregu innych instrumentów.

Zadaniem EFMR jest wspieranie realizacji celów Wspólnej Polityki Rybołówstwa UE (WPRyb), a także dalszy rozwój zintegrowanej polityki morskiej UE[65]. W związku z tym, w ramach EFMR jest również 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 2014-2020. W odniesieniu do portów morskich, w ramach nowego instrumentu możliwe jest współfinansowanie inwestycji mających na celu poprawę stanu infrastruktury portów rybackich i miejsc wyładunku. Beneficjentami działań określonych w przedmiotowym programie operacyjnym służącym realizacji celów EFMR mogą być posiadacze gruntów oraz infrastruktury portowej znajdującej się w granicach portu lub przystani rybackiej oraz podmioty zarządzające portem lub przystanią rybacką, urzędy morskie, jak również Przybrzeżne Grupy Działania, uznane organizacje producentów rybnych, osoby pracujące w sektorze rybactwa albo osoby posiadające pracę 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 nowej perspektywie będzie odgrywał instrument CEF, dedykowany trzem rodzajom infrastruktury: Transeuropejskiej Sieci Transportowej, Telekomunikacyjnej i Energetycznej. Dostępna pula środków na inwestycje w sektorze transportu wynosi 26,25 mld EUR, z czego 11,3 mld EUR przeniesiono z Funduszu Spójności (FS), przy czym środki te zostały zarezerwowana wyłącznie dla państw kohezyjnych. Polska może liczyć na otrzymanie środków w wysokości ok. 4,1 mld EUR z puli FS. Środki zostaną rozdysponowane przez KE w ramach konkursów w perspektywie 2014-2020.

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 obowiązywać będą 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 kwalifikowanych[66] w ramach pozostałej puli środków (14,95 mld EUR) rozdzielanych w drodze konkursów pomiędzy wszystkimi krajami UE.

W odniesieniu do polskich portów morskich, w ramach CEF będą mogły być współfinansowane projekty zlokalizowane w korytarzu transportowym sieci bazowej Bałtyk-Adriatyk, tj. projekty w portach morskich

[65] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego [uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1198/2006 i rozporządzenie Rady (WE) nr 861/2006 oraz rozporządzenie Rady w sprawie zintegrowanej polityki morskiej] SEK(2011) 1416 wersja ostateczna, SEK(2011) 1417 wersja ostateczna, Bruksela, dnia 2.12.2011, KOM(2011) 804 wersja ostateczna, 2011/0380 (COD).

[66] Ten poziom dofinansowania dotyczy współfinansowania robót w projektach morskich, natomiast w projektach studyjnych i dotyczących ITS (w tym VTMIS) najwyższy poziom wsparcia UE wynosi 50%, z kolei w projektach dot. rozwoju autostrad morskich 30%.

w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu oraz połączenia lądowe (w szczególności kolejowe) prowadzące do tych portów morskich.

Preferencyjne 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 Bank Światowy, Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (EBOiR) oraz Europejski Bank Inwestycyjny (EBI). Środki te posłużą na pokrycie wkładu krajowego 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 (DCT w Gdańsku, Cronimet w Szczecinie) – coraz częściej angażują się w finansowanie inwestycji infrastrukturalnych.

EFSI

Europejski Fundusz Inwestycji Strategicznych (European Fund for Strategic Investment – EFSI) jest zupełnie nowym 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 zmaga się gospodarka europejska.

W związku z utrzymującą się 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, nowoutworzony 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 PPP[67].

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

[67] 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.

7. MONITOROWANIE I EWALUACJA PROGRAMU

Długoletni horyzont realizacji zadań określonych w Programie wymusza konieczność ich bieżącego koordynowania, monitorowania, a następnie ewaluacji. 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 poziom 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. Proces ewaluacji obejmuje ewaluację okresową, przeprowadzoną w połowie okresu obowiązywania Programu oraz – po jego zakończeniu – ewaluację końcową.

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. BIAŁA KSIĘGA: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu /COM/2011/0144 końcowy/.
4. Biała Księga Problemów Polskiej Infrastruktury, Stowarzyszenie „Inicjatywa dla Infrastruktury", Warszawa 2013.
5. Burnewicz J., Spójny i innowacyjny system transportowy Pomorza, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011.
6. Dane źródłowe Eurostat Database.
7. Dane źródłowe GUS.
8. Dane źródłowe Krajowej Administracji Skarbowej.
9. Dane źródłowe ZMP Gdańsk S.A.
10. Dane źródłowe ZMP Gdynia S.A.
11. Dane źródłowe ZMP Szczecin i Świnoujście S.A.
12. Dane źródłowe Urzędu Statystycznego w Szczecinie.
13. Druga Deklaracja Łańcucka: http://mib.gov.pl/2-514324a4ec938-1797408.htm.
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 (OJ L 307, 28.10.2014).
15. http://biznesalert.pl/naftoport-pern-rozpoczal-prace/.
16. http://interfax.com.ua/news/economic/356566.html.
17. http://www.farmer.pl/produkcja-roslinna/zboza/w-2014-r-polski-eksport-zboz-wyniosl-prawie-5-5-mln-t,55842.html.
18. http://www.gospodarz.pl/aktualnosci/rosliny-oleiste/import-sruty-sojowej-do-polski-zwiekszyl-sie-o-18-proc.html.
19. http://www.investinpomerania.pl/article/208245_Czy_powstanie_w_Gdansku_Port_V_generacji.htm.
20. http://www.mkik.hu/en/magyar-kereskedelmi-es-iparkamara/infrastructure-and-transport-2631.
21. Informacja NIK o wynikach kontroli pn. Gospodarka finansowa i inwestycyjna portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, NIK, Warszawa 2015.
22. Informacja NIK o wynikach kontroli pn. Warunki rozwoju portów morskich, NIK, Warszawa 2011.
23. 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/IGiPZPANBaltykAdriatykTENT.pdf).

24. Izba Gospodarcza Sprzedawców Polskiego Węgla [http://polski-wegiel.pl/rynek-wegla.html].
25. KOMUNIKAT KOMISJI – Porty: motor wzrostu /COM/2013/0295 final/.
26. Kotowska I., Żegluga morska bliskiego zasięgu w świetle idei zrównoważonego rozwoju transportu, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej, 2014.
27. Materiały informacyjne spółki Polskie LNG S.A. [www.polskielng.pl].
28. Modal share of freight transport to and from EU ports, Directorate-General for Internal Policies, Policy Department, Structural and cohesion policies, European Parliament, 2015.
29. Modernizacja toru wodnego Szczecin-Świnoujście, Urząd Morski w Szczecinie, 2012.
30. Polityka energetyczna Polski do 2030 r., Ministerstwo Gospodarki, dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 10 listopada 2009 r.
31. Polski rynek LPG w 2010 roku – raport POGP [http://gazeo.pl].
32. Port of Hamburg Magazine nr 3/2012.
33. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), przyjęty uchwałą nr 156/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r.
34. Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020 – Założenia Umowy Partnerstwa, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, 2013.
35. 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.
36. Raport roczny 2014, POGP, Warszawa 2015.
37. Review of Maritime Transport 2016, UNCTAD 2016.
38. Review of Maritime Transport 2015, UNCTAD 2015.
39. Review of Maritime Transport 2014, UNCTAD 2014.
40. Rocznik Statystyczny Przemysłu, GUS, Warszawa 2011.
41. Rocznik Statystyczny Rolnictwa 2014, GUS, Warszawa 2013.
42. Transport, pod red. W. Rydzkowskiego i K. Wojewódzkiej-Król, PWN, Warszawa 1997.
43. Transport – wyniki działalności. Roczniki 2007-2015, GUS, Warszawa 2008-2016.
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 2010 r. Nr 33, poz. 179, z późn. zm.).
49. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego [uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1198/2006 i rozporządzenie Rady (WE) nr 861/2006 oraz rozporządzenie Rady w sprawie zintegrowanej polityki morskiej] SEK(2011) 1416 wersja ostateczna, SEK(2011) 1417 wersja ostateczna, Bruksela, 2.12.2011, KOM(2011) 804 wersja ostateczna, 2011/0380 (COD).

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Udział przeładunków portowych w eksporcie, imporcie oraz w wymianie handlowej Polski ogółem w latach 2004-2014 ... 14
Rysunek 2 Koszty usług biernych na rzecz statku w badanych portach (EUR) ... 27
Rysunek 3 Koszty usług czynnych na rzecz statku w badanych portach (EUR) ... 27
Rysunek 4 Koszty usług czynnych i biernych na rzecz statku w badanych portach (EUR) ... 28
Rysunek 5 Przeładunki w badanych portach w latach 2007-2015 (tys. ton) ... 31
Rysunek 6 Wielkość przeładunków ładunków masowych płynnych w badanych portach w latach 2007-2015 (tys. ton) ... 32
Rysunek 7 Udział badanych portów w obsłudze ładunków masowych płynnych w latach 2007 i 2015 (tys. ton) ... 32
Rysunek 8 Wielkość przeładunków ładunków masowych suchych w badanych portach w latach 2007-2015 (tys. ton) ... 33
Rysunek 9 Udział badanych portów w obsłudze ładunków masowych suchych w latach 2007 i 2015 ... 34
Rysunek 10 Wielkość przeładunków kontenerów w badanych portach w latach 2007-2015 (tys. ton) ... 35
Rysunek 11 Udział badanych portów w obsłudze kontenerów w latach 2007 i 2015 ... 35
Rysunek 12 Wielkość przeładunków ładunków tocznych w badanych portach w latach 2007-2015 (tys. ton) ... 36
Rysunek 13 Udział badanych portów w obsłudze ładunków tocznych w latach 2007 i 2015 ... 37
Rysunek 14 Struktura zaplecza terminalu promowego w Świnoujściu ... 37
Rysunek 15 Wielkość przeładunków ładunków wtaczanych w badanych portach w latach 2007-2015 (tys. ton) ... 38
Rysunek 16 Udział badanych portów w obsłudze ładunków wtaczanych w latach 2007 i 2015 ... 38
Rysunek 17 Liczba obsłużonych pasażerów w badanych portach w latach 2007-2015 (tys. pax) ... 39
Rysunek 18 Udział badanych portów w obsłudze pasażerów w latach 2007 i 2015 ... 39
Rysunek 19 Dynamika obsługi statków w badanych portach: liczba statków łącznie (oś lewa; wykres słupkowy w kolorze niebieskim), łączna pojemność statków (GT; oś prawa; wykres liniowy w kolorze czerwonym) ... 40
Rysunek 20 Średni tonaż statków obsługiwanych w badanych portach (GT) w latach 2007 i 2015 ... 41
Rysunek 21 Udział poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze zaplecza wybranych portów europejskich w 2013 r. ... 43
Rysunek 22 Udział poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze zaplecza wybranych portów europejskich w 2013 r. (kontenery) ... 44
Rysunek 23 Ładunki tranzytowe w polskich portach morskich w latach 2007-2015 ... 45
Rysunek 24 Struktura i hierarchia celów Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 r. (z perspektywą do roku 2030) ... 69
Rysunek 25 Projekty inwestycyjne poprawiające dostęp od strony morza do portu morskiego Gdańsk ... 85
Rysunek 26 Projekty inwestycyjne zwiększające potencjał przeładunkowo-składowy portu morskiego Gdańsk ... 86

Rysunek 27 Projekty inwestycyjne w porcie morskim Gdynia 87
Rysunek 28 Potencjalne lokalizacje terminali głębokowodnych w porcie morskim Gdynia 88
Rysunek 29 Projekty inwestycyjne w porcie morskim Szczecin 89
Rysunek 30 Projekty inwestycyjne w porcie morskim Świnoujście 91
Rysunek 31 Proponowana lokalizacja terminala kontenerowego w Świnoujściu 92

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 9
Tabela 2 Kształtowanie się wskaźnika zużycia głównych elementów infrastruktury portowej w okresie 2004-2014 12
Tabela 3 Udział przeładunków portowych w eksporcie, imporcie oraz w wymianie handlowej Polski ogółem w latach 2004-2014 13
Tabela 4 Mocne i słabe strony polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej 16
Tabela 5 Charakterystyka porównawcza głównych portów południowego i wschodniego Bałtyku 21
Tabela 6 Parametry analizowanych statków 26
Tabela 7 Kluczowe inwestycje realizowane w latach 2007-2016 29
Tabela 8 Udział poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze zaplecza portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście w latach 1990-2010 42
Tabela 9 Porty morskie niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej 49
Tabela 10 Mocne i słabe strony portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz ich szanse i zagrożenia 51
Tabela 11 Bilans węgla i energii elektrycznej w Polsce w latach 2000-2013 54
Tabela 12 Przeładunki węgla i koksu w polskich portach morskich w latach 2007-2016, prognoza 2020 r. (tys. ton) 55
Tabela 13 Przeładunki rud i złomu w polskich portach morskich w latach 2007-2016, prognoza 2020 r. (tys. ton) 56
Tabela 14 Przeładunki ropy i jej produktów w polskich portach morskich w latach 2007-2016, prognoza 2020 r. (tys. ton) 57
Tabela 15 Przeładunki gazu ciekłego w polskich portach morskich w latach 2007-2016, prognoza 2020 r. (tys. ton) 59
Tabela 16 Przeładunki produktów rolnych w polskich portach morskich w latach 2007-2016, prognoza 2020 r. (tys. ton) 61
Tabela 17 Przeładunki pozostałych ładunków masowych suchych i ciekłych w polskich portach morskich w latach 2007-2016, prognoza 2020 r. (tys. ton) 62
Tabela 18 Średnia wielkość kontenerowców oddanych do eksploatacji w latach 2008, 2010 i 2012 . 63
Tabela 19 Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich w latach 2007-2016, prognoza 2020 r. 64
Tabela 20 Przeładunki ładunków ro-ro w polskich portach morskich w latach 2007-2016, prognoza 2020 r. (tys. ton) 65
Tabela 21 Przeładunki pozostałych ładunków drobnicowych w polskich portach morskich w latach 2007-2016, prognoza 2020 r. (tys. ton) 66

Tabela 22 Obsługa pasażerów w polskich portach morskich w ruchu międzynarodowym w latach 2007-2016, prognoza 2020 r. 67
Tabela 23 Średnia nośność statków według wieku na świecie (DWT) 71
Tabela 24 Wskaźnik realizacji Programu dotyczący zwiększenia się pojemności brutto (GT) statków wchodzących do portów 93
Tabela 25 Wskaźniki realizacji Programu dotyczące wielkości obrotów ładunkowych i liczby obsługiwanych pasażerów w komunikacji międzynarodowej 94
Tabela 26 Wskaźnik realizacji Programu dotyczący potencjału przeładunkowego 95
Tabela 27 Przeładunki ogółem w badanych portach w latach 2007-2015 110

ZAŁĄCZNIK 1

Tabela 27 Przeładunki ogółem w badanych portach w latach 2007-2015

ogółem	2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015	
	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
Lubeka	22 175	12,9%	21 334	12,4%	17 488	11,0%	17 854	10,1%	17 665	9,5%	17 170	9,2%	17 002	9,0%	17 237	8,5%	16 304	8,2%
Rostock	19 584	11,4%	21 273	12,3%	17 384	10,9%	19 489	11,0%	18 085	9,8%	16 870	9,0%	17 785	9,4%	19 474	9,6%	20 328	10,2%
Świnoujście	7 385	4,3%	8 843	5,1%	7 038	4,4%	10 683	6,1%	10 680	5,8%	11 280	6,0%	12 024	6,4%	12 468	6,2%	11 759	5,9%
Szczecin	8 008	4,6%	7 787	4,5%	6 992	4,4%	7 969	4,5%	8 064	4,3%	7 590	4,1%	7 886	4,2%	8 156	4,0%	8 276	4,2%
Gdańsk	19 944	11,6%	17 072	9,9%	18 758	11,8%	26 421	15,0%	23 513	12,7%	24 379	13,0%	27 335	14,5%	28 771	14,3%	31 685	15,9%
Gdynia	14 849	8,6%	12 860	7,5%	11 361	7,1%	12 346	7,0%	12 992	7,0%	13 187	7,1%	15 051	8,0%	16 961	8,4%	15 391	7,7%
Kłajpeda	24 676	14,3%	27 311	15,8%	25 955	16,3%	28 851	16,3%	33 728	18,2%	32 514	17,4%	30 790	16,3%	33 773	16,7%	34 449	17,3%
Ventspils	30 473	17,7%	27 366	15,9%	25 289	15,9%	23 825	13,5%	27 836	15,0%	29 118	15,6%	26 927	14,3%	25 180	12,5%	21 530	10,8%
Ryga	25 216	14,6%	28 567	16,6%	29 225	18,3%	29 057	16,5%	32 921	17,7%	34 848	18,6%	34 040	18,0%	39 808	19,7%	39 362	19,8%
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%

Źródło: opracowanie MGMiŻŚ na podstawie Eurostat Database