„Strategia rozwoju infrastruktury portowej na Pomorzu Zachodnim”

Pluciński Michał

Szczecin, 2010

dr Michał Pluciński[1]

Katedra Gospodarki Światowej i Transportu Morskiego

Uniwersytet Szczeciński

Strategia rozwoju infrastruktury portowej na Pomorzu Zachodnim

1. Diagnoza

Województwo Zachodniopomorskie jest jednym z trzech polskich województw posiadających bezpośredni dostęp do wód morskich. Na terenie województwa zlokalizowane są dwa porty morskie o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki: Szczecin i Świnoujście. Porty te zarządzane są przez państwowo – samorządową spółkę akcyjną – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Na ich terenie funkcjonują niezależne przedsiębiorstwa realizujące dla zysku poszczególne usługi portowe. Dominującą funkcją portową jest funkcja transportowa. Ważną rolę odgrywają również: funkcja przemysłowa (przemysły technologicznie związane z dostępem do wody, przemysły zlokalizowane ze względu na dostęp do taniego transportu morskiego) oraz funkcja handlowa (identyfikowana głównie z działalnością dwóch Wolnych Obszarów Celnych. Funkcja obsługi ruchu pasażerskiego realizowana jest przede wszystkim na terenie Terminalu Promowego Świnoujście.

Port w Świnoujściu może przyjmować statki o maksymalnym zanurzeniu 13,2 m i długości 270 m, zaś port w Szczecinie może przyjmować statki o maksymalnym zanurzeniu 9,15 i długości 215 m. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście dysponuje nabrzeżami o łącznej długości 16,74 km, z czego 13,86 km nabrzeży nadaje się do eksploatacji. Nabrzeża

[1] Autor brał udział w opracowaniu „Strategii rozwoju systemu transportowego Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020" (w części dotyczącej transportu morskiego). Szczecin 2008.

przeładunkowe mają łączną długość 10,36 km, pozostałe 3,5 km są częściowo eksploatowane jako nabrzeża postojowe. Wiek nabrzeży wskazuje na ich zużycie moralne i techniczne. Część z nabrzeży nie nadaje się do dalszej eksploatacji ze względu na zły stan techniczny lub niewystarczające parametry eksploatacyjne, o ile nie zostaną podjęte prace remontowe. Modernizacji wymagają też drogi kołowe i tory kolejowe zlokalizowane na terenach portowych.

Aktywność portowa[2] w Szczecinie koncentruje się w następujących obszarach:

- Łasztownia – rejon przeładunków drobnicy (lo-lo, ro-ro), w tym kontenerów. Stąd odchodzi większość stałych linii łączących port szczeciński z przedpolem. W tym rejonie zlokalizowano Wolny Obszar Celny (WOC) o powierzchni 19,66 ha.
- Półwysep Ewa – rejon przeładunków i składowania zbóż (elewator zbożowy pojemności 73 tys. m^3).
- Basen Górniczy – tradycyjny rejon przeładunków masowych o zwiększającym się w ostatnich latach udziale drobnicy.

W porcie Świnoujście można wyróżnić trzy główne obszary ze skoncentrowaną na nich działalnością portową[3], w tym:

- Teren położony w północno – wschodniej części portu – rejon największego na polskim wybrzeżu centrum obsługi ładunków masowych o zdolności przeładunkowej ponad 10 mln ton rocznie, na którym w ostatnich latach realizowane są również przeładunki drobnicy, w tym konteneryzowanej,
- Terminal Promowy Świnoujście – rejon lokalizacji największego w Polsce terminalu promowego obsługującego zarówno promy samochodowe, jak i kolejowo – samochodowe,
- Wolny Obszar Celny – o powierzchni 46 ha specjalizujący się przede wszystkim w obsłudze ładunków chłodniczych (głównie ryby norweskiej i islandzkiej dystrybuowanej do krajów Europy Środkowej).

Obok wspomnianych dwóch portów morskich w granicach województwa zlokalizowane są również porty morskie nie mające podstawowego znaczenia dla polskiej gospodarki narodowej. Wśród nich na wyróżnienie zasługuje port Police - piąty pod względem wielkości przeładunków port morski Polski, zarządzany przez Zarząd Morskiego Portu Police (spółka z

[2] Identyfikowana z najważniejszą portową funkcją gospodarczą – funkcją transportową.
[3] Jak wyżej.

dominującym udziałem Z.Ch. Police oraz mniejszościowym gminy Police). Terytorium portowe portu Police obejmuje budowle hydrotechniczne: nabrzeża i pomosty znajdujące się na:

- Terminalu Morskim,
- Terminalu Barkowym,
- Terminalu Mijanka,
- Terminalu Gunica.

Parametry techniczne poszczególnych nabrzeży pozwalają na przyjęcie statków załadowanych o nośności sięgającej 22 tys. DWT na Terminalu Morskim i 3,5 tys. DWT na Terminalu Barkowym.

Pozostałe porty morskie województwa Zachodniopomorskiego w aspekcie przestrzennym można podzielić na:

- porty położone nad otwartym morzem (Dziwnów, Mrzeżyno, Kołobrzeg, Darłowo),
- porty położone nad Zalewem Kamieńskim (Wolin, Kamień Pomorski),
- porty położone nad Zalewem Szczecińskim (Trzebież, Nowe Warpno, Stepnica, Lubin).

Porty te realizują przede wszystkim funkcje związane z obsługą: rybołówstwa morskiego i zalewowego, a także żeglarstwa i żeglugi pasażerskiej. Regulacje wprowadzone przez ustawę o portach i przystaniach morskich z 20 grudnia 1996 r. pozwalają na przejęcie wspomnianych portów przez gminy (komunalizacja gruntów portowych, ustanowienie komunalnego zarządu portu). Dotychczasowe doświadczenia pokazują jednak, iż większość z nich nadal pozostaje w gestii Urzędów Morskich, gdyż gmin nie stać na utrzymanie portów (szczególnie kapitałochłonnej infrastruktury portowej).

Spośród wszystkich scharakteryzowanych dotychczas portów morskich działalność przeładunkowa realizowana jest w portach: Szczecina, Świnoujścia, Polic oraz w mniejszym zakresie w Kołobrzegu, Darłowa i Stepnicy. Przeładunki we wspomnianych portach w ostatnich latach (poza rokiem 2009) kształtowały się na poziomie ok. 18 - 19 mln ton[4].

Wg raportu Actia Consulting przeładunki w samym tylko zespole portowym Szczecin – Świnoujście wyniosły w okresie 2007 - 2008 odpowiednio: 18,7 mln ton oraz 19,2 mln ton, odnotowując dość wyraźny spadek w roku 2009 (16,5 mln ton)[5].

[4] Dane GUS za lata 2007 – 2008. Transport wyniki działalności 2008. GUS Warszawa 2009.

[5] M. Matczak, B. Ołdakowski: Polskie porty morskie w 2009 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość. Raport Actia Consulting 2010.

Tabela 1. Struktura przeładunków w zespole portowym Szczecin – Świnoujście w roku 2009

Ładunek	**Wielkość przeładunków (w tys. ton)**	**Zmiana 2009/2008**
Węgiel i koks	4 219,7	-22,8%
Ruda	610,8	-58,1%
Inne masowe	1 994,7	-20,4%
Zboże	1 615,5	43,1%
Drewno	12,1	-73,2%
Drobnica	7 096,1	-9,7%
Paliwa	948,8	25,6%
Razem	16 497,7	-14,1%

Źródło: Opracowanie na podstawie M. Matczak, B. Ołdakowski: Polskie porty morskie w 2009 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość. Raport Actia Consulting 2010

W ostatnich latach wyraźnie zauważalna jest zmiana struktury przeładunkowej największych portów morskich Pomorza Zachodniego (Szczecina i Świnoujścia). Trend spadkowy dotknął najważniejszą przez kilkadziesiąt lat portową grupę ładunkową - węgiel i koks (spadek w 2009 r. o 22,8% w stosunku do roku 2008, jako kontynuacja stałej tendencji spadkowej trwającej od kilku lat). Ograniczenie wielkości wydobycia przez polskie kopalnie i chłonny rynek wewnętrzny powodują, iż znaczenie tego ładunku w polskim eksporcie morskim nadal będzie malało. Coraz większego znaczenia nabierać zaś będzie import węgla do Polski i w tranzycie do naszych południowych i zachodnich sąsiadów. Spadkowym trendem charakteryzowały się również w ostatnich latach przeładunki rudy żelaza (w roku 2009 w stosunku do roku poprzedniego przeładunki spadły o 58,1%), co jest spowodowane przede wszystkim zmianą kierunku importu rudy (import z Ukrainy obsługiwany przez kolej). W ostatnim roku wzrosły w badanym zespole portowym obroty ładunków z grupy zboże (w stosunku do roku 2008 wzrost wyniósł 43,1%). Ta grupa ładunkowa charakteryzuje się jednak dużą zmiennością zarówno w zakresie wolumenu rocznych przeładunków, jak i struktury kierunkowej. Kryzys w gospodarce światowej wyhamował przeładunki dynamicznie rozwijającej się w ostatnich latach grupy ładunkowej drobnica (szczególnie drobnicy zjednostkowanej). W roku 2009 odnotowano spadek obsłużonej masy ładunkowej drobnicy

o 9,7% w stosunku do roku 2008. W przypadku pozostałych głównych portowych grup ładunkowych w roku 2009 w stosunku do roku 2008 odnotowano spadki w grupie inne masowe (o 20,4%) oraz drewno (o 73,2%), a wzrost w grupie paliwa (o 25,6%).

Stabilne w ostatnich latach przeładunki portu Police związane były przede wszystkim z obsługą „stałego" klienta - Z.Ch. Police (nawozy w eksporcie, surowce nawozowe w imporcie). Atut ten w okresie światowej recesji gospodarczej i będących jej następstwem problemach Z.Ch. Police stał się słabością portu Police.

Pozostałe trzy porty morskie realizujące funkcję transportową (Kołobrzeg Darłowo, Stepnica) realizują znacznie niższe przeładunki (głownie z grup: zboże, inne masowe i drobnica).

Przez porty w Szczecinie i Świnoujściu najwięcej ładunków w ostatnich latach eksportowanych było do Niemiec (węgiel, drobnica), Szwecji (drobnica, inne masowe), Danii (węgiel) i Hiszpanii (zboże), importowanych natomiast ze Szwecji (drobnica), Brazylii (ruda), Argentyny (zboże), Niemiec (drobnica) i Norwegii (inne masowe).

Ze względu na kierunki przywozowe, najważniejsze znaczenie dla portu polickiego posiadają wschodni sąsiedzi Polski – Rosja i Białoruś, kraje Maghrebu – Maroko, Tunezja oraz kraje Bliskiego Wschodu – Jordania i Syria. Duże znaczenie odgrywa również import z Norwegii. Do głównych kierunków wywozowych w poszczególnych grupach należą Niemcy i Skandynawia – w eksporcie amoniaku, Wielka Brytania – w eksporcie kwasu siarkowego i nawozów, Hiszpania i Brazylia – w eksporcie nawozów[6].

Nawet największe porty Pomorza Zachodniego na europejskim rynku portowym odgrywają jedynie znaczenie regionalne, co znajduje swoje odzwierciedlenie w strukturze stałych połączeń liniowych (dominacja kontenerowych połączeń dowozowo – odwozowych oraz połączeń w ramach Morza Bałtyckiego i Północnego). Silna pozycja wspomnianych połączeń żeglugą morską bliskiego zasięgu wśród stałych połączeń żeglugowych z przedpolem zauważalna jest nie tylko w ilości ale przede wszystkim w częstotliwości

[6] Strategia rozwoju morskiego portu Police w latach 2006 – 2020. Szczecin 2006, s. 7.

zawinięć. Większość z tych połączeń utrzymują armatorzy obcy. Z pozostałych linii żeglugowych największe znaczenie odgrywa linia do Afryki Zachodniej[7].

Polskie porty morskie w powojennej historii swojego funkcjonowania charakteryzowały się wysokim (na tle swoich odpowiedników w Europie Zachodniej) udziałem kolei w obsłudze połączeń z zapleczem gospodarczym (ponad 90%). Od kilku lat obserwuje się jednak stopniowy wzrost przewozów środkami transportu drogowego (w zespole portowym Szczecin – Świnoujście udział transportu samochodowego w obsłudze zaplecza wzrósł z 5% w 1995 r. do 35% w 2008 r., a w niektórych grupach ładunkowych – zboże, drobnica - udział ten był jeszcze większy). Należy przypuszczać, iż udział transportu samochodowego w kolejnych latach będzie nadal się zwiększał. Wzrost znaczenia przewozów samochodowych odbywać się będzie przede wszystkim kosztem spadku roli transportu kolejowego, którego udział w 2008 r. spadł do 56%.

Znaczący spadek ilości pasażerów obsłużonych przez porty morskie województwa zachodniopomorskiego, który nastąpił w okresie po wejściu Polski do UE, to przede wszystkim konsekwencja upadku tzw. żeglugi wolnocłowej. Najlepiej obrazuje to przykład Nowego Warpna, w którym w badanym okresie liczba pasażerów spadła z 1,85 mln w roku 2000 do kilkunastu tysięcy w ostatnich latach. Najważniejszą rolę wśród badanych portów w obsłudze ruchu pasażerskiego odgrywa port Świnoujście z uwagi na posiadanie nowoczesnego terminalu promowego. Rok 2009 z punktu widzenia obsługi ruchu pasażerskiego nie był najlepszy dla zespołu portowego Szczecin – Świnoujście. W stosunku do roku 2008 odnotowano spadek obsłużonych pasażerów (głównie w ramach TPŚ) o 30%.

Podsumowaniem dotychczasowych rozważań jest analiza SWOT zachodniopomorskich portów morskich (tabela 2).

Tabela 2. Analiza SWOT zachodniopomorskich portów morskich

Silne strony	Słabe strony
• korzystne (najbardziej na południe ze wszystkich bałtyckich portów) usytuowanie Szczecina, zapewniające najkrótsze połączenia morsko-	• położenie portów morskich poza głównymi szlakami transportowymi. • słaba pozycja rynkowa armatorów liniowych.

[7] Patrz szerzej m.in. H. Salmonomiwcz, M. Pluciński: Aktywność inwestycyjna polskich portów w zakresie obsługi ładunków konteneryzowanych i ro-ro przewożonych żeglugą morską bliskiego zasięgu. W: Pod red. K. Chwesiuka: Zmiany w lądowo – morskich łańcuchach transportowych w rejonie Morza Bałtyckiego. Szanse i zagrożenia dla polskich interesów morskich. Szczecin 2004, s. 204 i nast.

lądowe krajów skandynawskich z krajami Europy południowej – co w efekcie daje relatywnie niskie łączne koszty całego łańcucha morsko-lądowego. • silny potencjał transportowy – województwo skupia ok. 85 % wszystkich przewoźników morskich. • nowoczesne środki transportu w wybranych grupach rodzajowych (promy). • znaczne rezerwy potencjału usługowego struktur portowych i potencjału przewozowego poszczególnych gałęzi transportu lądowego. • istnienie zorganizowanej infrastruktury morsko-śródlądowej i śródlądowej o korzystnej lokalizacji • znaczne obszary rozwojowe zlokalizowane w strukturach przestrzennych portów. • uniwersalność portów, zapewniająca szeroką ofertę usługową. • wykwalifikowane kadry portowe i żeglugowe. • spełnianie wymogów ochrony środowiska oraz międzynarodowych norm bezpieczeństwa. • dość dobrze rozwinięta infrastruktura regionalnych struktur portowych o funkcjach transportowych, rybackich, turystycznych. • rezerwy terenowe pozwalające na rozwój różnorodnych funkcji gospodarczych portów	• utrudniony dostęp do portu w Szczecinie od strony morza (ograniczone parametry toru wodnego Zatoka Pomorska – Świnoujście – Police – Szczecin). • niedostatecznie rozwinięta infrastruktura dojściowa do portów od strony lądu. • wysoka dekapitalizacja portowego majątku trwałego oraz majątku trwałego (statków morskich) przedsiębiorstw żeglugowych. • złożona sytuacja własnościowa terenów portowych. • słaba integracja wszystkich uczestników obrotu portowego. • trudne warunki gruntowe w rejonie portów Szczecina i Polic zwiększające koszty inwestycji portowych. • mała efektywność obecnie stosowanego modelu zarządzania (w większości portów lokalnych funkcję zarządów portów pełnią urzędy morskie). • nieczytelny podział obowiązków pomiędzy urzędami morskimi a podmiotami zarządzającymi portami dotyczący utrzymania akwatorium portowego. • niewystarczające liczba baz żeglarskich oraz niedostateczny stan zaplecza sanitarno-noclegowego dla potrzeb żeglarstwa w portach lokalnych. • niewystarczająca promocja portów lokalnych.
szanse	**zagrożenia**
• prognozy wzrostu gospodarczego w Polsce oraz wzrostu wymiany handlowej w rejonie Morza Bałtyckiego oraz w układzie Region Nordycki – Europa Środkowa i Południowa, wzrost zapotrzebowania na usługi transportowe na Bałtyku, • polityka transportowa UE, sprzyjająca rozwojowi transportu morskiego, lądowo - morskich łańcuchów transportowych, żeglugi bliskiego zasięgu oraz autostrad morskich, • wdrożenie regulacji prawnych zwiększających konkurencyjność polskich armatorów morskich. • ustanowienie autostrady morskiej Świnoujście –Ystad, • zwiększenie dostępności transportowej portów (pogłębienie toru wodnego do Szczecina do 12,5 m na całej długości, budowa drogi ekspresowej S-3 do granicy południowej Polski, poprawa parametrów jakościowych dróg kolejowych E-59 i CE-59, realizacja „Programu dla Odry 2006”. • możliwość wykorzystania środków finansowych UE oraz międzynarodowych organizacji finansowych dla realizacji inwestycji wewnątrzportowych zwiększających ofertę usługowa portów,	• polityka transportowa państwa - przejęcie nadrzędności układu transportowego w układzie E-W nad układem N-S, którego beneficjentem byłyby porty morskie i inne dziedziny gospodarki morskiej • postępująca zmiana struktury rodzajowej i kierunkowej obrotów polskiego handlu zagranicznego. • konkurencja ze strony innych portów południowego Bałtyku oraz innych gałęzi transportu (szczególnie transportu drogowego), rozwój infrastruktury transportowej zapewniającej dostęp do portów konkurencyjnych. • opóźnienia w rozwoju infrastruktury transportowej zapewniającej dostęp do najważniejszych portów morskich Pomorza Zachodniego, • restrukturyzacją tradycyjnych i ważnych dla polskich portów branż, takich jak górnictwo węglowe i hutnictwo, • utrata bezspornego zaplecza krajowego polskich portów, osłabienie powiązań z zapleczem tranzytowym; ograniczenie bezspornego przedpola polskich portów morskich do portów Morza Bałtyckiego, • rygorystyczne przepisy celno podatkowe zniechęcające importerów do korzystania z polskich portów morskich, • możliwość wystąpienia ograniczeń inwestycyjnych związanych z ochroną środowiska

• zaistnienie symbiozy miejsko – portowej, w odniesieniu do portów lokalnych: • rozwój turystyki morskiej, • rozbudowa bazy technicznej dla żeglarstwa, sportów wodnych i rekreacji a także prowadzenia działalności szkoleniowej. • wzrost świadomości nadmorskich wspólnot samorządowych odnośnie roli i znaczenia struktur portowych w oddziaływaniu na rozwój otoczenia terytorialnego, zaangażowanie gmin w rozwój portów • dbałość administracji morskiej o stan infrastruktury portowej i infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza, bezpieczeństwa ruchu portowego i o ochronę środowiska naturalnego.	naturalnego i ochroną konserwatorską zabytków, • opóźnienia we wdrażaniu nowoczesnych technologii przeładunków, • dalszy brak polityki państwa i regionu wobec przedsiębiorstw gospodarki morskiej w odniesieniu do portów lokalnych: • słabość kapitałowa gmin, niska aktywność w wykorzystywaniu portów jako lokalnych biegunów wzrostu. • niedostateczne zabezpieczenie prawne przed utratą funkcji portowej przez tereny portowe. • spadek konkurencyjności oferty turystycznej ośrodków nadmorskich.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015 (Szczecin, 2002), Strategia rozwoju gospodarki morskiej Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015 (Grupa doradcza Sienna, Warszawa, 2006), Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku (MGM, Warszawa 2007).

2. Cele i zadania strategicznego rozwoju

Celem nadrzędnym strategii w zakresie rozwoju portów morskich województwa zachodniopomorskiego jest dostosowanie oferty usługowej portów do wymagań rynkowych. Natomiast do celów podstawowych należy zaliczyć[8]:

- wzmocnienie strategicznej roli portów jako uniwersalnych węzłów transportowych i platform logistycznych integrujących transport morski z transportem lądowym i europejskimi korytarzami transportowymi,
- poprawa konkurencyjności portów zachodniopomorskich na rynku portowym południowego Bałtyku oraz w stosunku do innych gałęzi transportu,
- rozwój działalności gospodarczej na terenach portowych,
- wzrost roli portów jako ważnych biegunów wzrostu dla regionalnego i lokalnego otoczenia.

W tabeli 3 przedstawiono zadania strategiczne rozwoju największych portów morskich Pomorza Zachodniego z podziałem na zadania o charakterze wewnętrznym i zewnętrznym.

[8] Strategia rozwoju systemu transportowego województwa zachodniopomorskiego do roku 2020. Szczecin 2008.

Tabela 3. Zadania strategiczne rozwoju największych portów morskich Pomorza Zachodniego o charakterze wewnętrznym i zewnętrznym.

zadania o charakterze wewnętrznym	**zadania o charakterze zewnętrznym**
• optymalne wykorzystanie posiadanych gruntów i infrastruktury portowej oraz pozyskiwanie nowych terenów na cele portowe, • realizacja inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozwojem portów, • stworzenie konkurencyjnych warunków dzierżawy gruntów i infrastruktury portowej oraz obsługi ładunków i środków transportu na terenach portowych, • zwiększenie ilości regularnych połączeń żeglugowych, • rozwój funkcji przemysłu przyportowego, • rozwój turystyki morskiej, • doskonalenie roli portów jako platformy logistycznej, • zwiększenie udziału portów w morsko-lądowych przewozach intermodalnych, • zastosowanie narzędzi finansowych i marketingowych sprzyjających rozwojowi działalności gospodarczej na terenach portowych, • rozwijanie współpracy z gminami Szczecin i Świnoujście i samorządem regionalnym oraz między uczestnikami obrotu portowego, • poprawa bezpieczeństwa obsługi ładunków, pasażerów i środków transportu, • respektowanie zasad zrównoważonego rozwoju w działalności portowej. • włączenie portu Police do sieci TEN-T, • aktywizacja portów lokalnych przede wszystkim poprzez rozwój turystyki morskiej, żeglarstwa i sportów wodnych.	• modernizacja i pogłębienie toru wodnego Zatoka Pomorska-Świnoujście – Szczecin do 12,5 m na całej długości, • budowa drogi ekspresowej S-3 do granicy południowej Polski (Świnoujście – Lubawka), • modernizacja linii kolejowych E-59 i CE-59, • realizacja przedsięwzięć przewidzianych w „Programie dla Odry 2006”, • budowa obwodnicy zachodniej Szczecina wraz z przeprawą Police – Święta.

Źródło: Opracowanie na podstawie Strategia rozwoju systemu transportowego województwa zachodniopomorskiego do roku 2020. Szczecin 2008.

Podstawowym warunkiem wykorzystania portów lokalnych w kształtowaniu rozwoju regionalnego i lokalnego jest traktowanie ich przez władze samorządowe jako integralnych składników lokalnych i regionalnych potencjałów rozwojowych. Samorząd terytorialny, niezależnie od stopnia własności komunalnej na terenie portu, jest strukturą najbardziej predystynowaną do odgrywania roli koordynatora procesów rozwoju i reaktywacji małych portów i przystani morskich. Komunalizację portów należy rozumieć jako proces aktywizacji, a nie jednorazowy akt przekazania tytułów własności. Aktywizację portu lokalnego należy traktować jako działalność innowacyjną, której cechą charakterystyczną jest zmiana zasobów dotychczas nieczynnych zasoby wartościowe pod względem społecznym i ekonomicznym.

Szans rozwojowych dla małych portów i przystani morskich należy upatrywać też w rozwoju turystyki i rekreacji w strefie przybrzeżnej oraz jachtingu zalewowego i morskiego, a także towarzyszącej im bazy hotelowo-gastronomicznej.

3. Strategia rozwoju i finansowania infrastruktury portowej

Poniższe tabele przedstawiają najważniejsze inwestycje portowe oraz poprawiające dostęp do portów planowane do realizacji na okres 2007 – 2013 (a w przypadku Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście oraz Zarządu Morskiego Portu Police do roku 2020)[9] wraz z wysokością nakładów oraz czasookresem ich realizacji.

Tabela 4. Najważniejsze inwestycje planowane do realizacji przez ZMPSiŚ na terenie portów w Szczecinie i Świnoujściu w latach 2007–2020 wraz z wysokością nakładów i okresem ich realizacji

Nazwa inwestycji		Nakład całkowity [PLN]	Lata realizacji	Aplikacja o dofinansowanie z UE
	Inwestycje strategiczne w latach 2007-2013			
1	Rozbudowa infrastruktury w południowej części portu Świnoujście	132 600 000	2010-2012	TAK
2	Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie	61 000 000	2009-2012	TAK
3	Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu	85 400 000	2009-2012	TAK
4	Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu	110 000 000	2009-2012	TAK
5	Modernizacja infrastruktury portowej w Kanale Dębickim w porcie w Szczecinie	100 000 000	2010-2012	TAK
6	Budowa infrastruktury portowej na Półwyspie Katowickim w porcie w Szczecinie	99 200 000	2010-2012	TAK
7	Budowa infrastruktury portowej w Basenie	90 200 000	2011-2013	TAK

[9] Strategia rozwoju systemu transportowego województwa zachodniopomorskiego do roku 2020. Szczecin 2008. Strategia rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu na lata 2007 – 2020. Szczecin 2007.

	Górnośląskim w porcie w Szczecinie			
8	Modernizacja infrastruktury hydrotechnicznej WOC w Szczecinie	63 400 000	2011-2013	TAK
9	Przebudowa infrastruktury portowej nabrzeża Węgierskiego w porcie w Szczecinie	87 000 000	2011-2013	TAK
10	Zakup dwóch statków pożarniczych	135 000 000	2008-2010	TAK
11	Budowa infrastruktury portowej dla portu zewnętrznego w Świnoujściu	150 000 000	2010-2011	NIE
	Inwestycje strategiczne w latach 2014-2020 i pozostałe ważniejsze inwestycje			
12	System bezpieczeństwa i monitoringu obsługi pasażerów w morskim przejściu granicznym w Bazie Promów Morskich w Świnoujściu	2 700 000	2007	NIE
13	Plac manipulacyjny na zapleczu nabrzeża Spółdzielczego	9 744 000	2007-2009	NIE
14	Wizualizacja stacji transformatorowych na Łasztowni	1 300 000	2007-2008	NIE
15	Budowa magazynu drobnicy na nabrzeżu Słowackim	5 000 000	2008-2009	NIE
16	Przebudowa torów poddźwigownicowych suwnic D-1 i D-2 na nabrzeżu Chemików w Świnoujściu	1 500 000	2007-2008	NIE
17	Przebudowa kotłowni przy ul. Ludowej 16	3 030 000	2008-2009	NIE
18	Przedłużenie nabrzeża Hutników i zalądowienie Basenu Trymerskiego	14 200 000	2017-2018	TAK
19	Rozbudowa infrastruktury portowej na Ostrowie Grabowskim w porcie w Szczecinie	46 000 000	2014-2020	TAK
20	Rozbudowa infrastruktury ZCL	29 000 000	2014-2016	TAK
21	Uniwersalizacja rejonu przeładunku węgla w Porcie Handlowym Świnoujście - infrastruktura	8 000 000	2010-2011	NIE
22	Przedłużenie stanowiska nr 6 w Terminalu Promowym Świnoujście	18 000 000	2008-2010	NIE
23	Przystosowanie TPŚ do obsługi jednostek intermodalnych	24 000 000	2014-2015	TAK
24	Stworzenie możliwości obsługi statków wycieczkowych	65 000 000	2014-2016	TAK

Źródło: Materiały wewnętrzne ZMPSiŚ S. A.

Podmiotem odpowiedzialnym za realizację wyżej wymienionych inwestycji jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Pierwsze cztery inwestycje to projekty podstawowe z listy indykatywnej POIiŚ. Kolejne cztery projekty zakwalifikowały się na listę rezerwową Programu.

Tabela 5. Najważniejsze inwestycje planowane do realizacji w porcie Police do roku 2020 wraz z wysokością nakładów i okresem ich realizacji

Nazwa inwestycji	Nakład całkowity [PLN]	Lata realizacji
Droga ul. Jasienicka –Terminal Morski wraz z rondem	5 217 000	2006-2010
Nabrzeże w na północ od Terminalu Morskiego	24 000 000	
Linia kolejowa do Terminalu Morskiego	13 580 000	
Terminal chemikaliów płynnych na północnym brzegu wejścia do Kanału Barkowego	12 000 000	
Droga w kierunku północ południe	7 361 000	2011-2013
100 m nabrzeża na północ lub południe od Terminalu Morskiego	12 000 000	
Poszerzenie kanału barkowego	20 000 000	2014-2020
Kanał dosyłowy wody dla Z.Ch. Police (wyprostowanie)	8 930 000	
	103 688	

Źródło: Strategia rozwoju morskiego portu Police na lata 2006 – 2020. Szczecin 2006.

Finansowanie ww. inwestycji zaplanowano w Strategii rozwoju portu Police ze środków podmiotu zarządzającego – Zarządu Morskiego Portu Police sp. z o.o., kredytów bankowych oraz wsparcia UE (w perspektywie finansowej 2014 – 2020).

Tabela 6. Najważniejsze inwestycje planowane do realizacji w porcie Kołobrzeg wraz z wysokością nakładów i okresem ich realizacji

	Nazwa inwestycji	Nakład całkowity [PLN]	Lata realizacji	Aplikacja o dofinansowanie z UE
1	Modernizacja Portu Jachtowego w Kołobrzegu	12 000 000	2008 - 2012	TAK
2	Monitoring Portu Rybackiego	1 500 000	2009 - 2010	TAK
3	Budowa kołobrzeskiej mariny	10 000 000	2010 - 2013	TAK
4	Budowa terminalu promowego	15 000 000	2010 - 2012	TAK

5	Przebudowa wejścia do portu Kołobrzeg	42 488 000	2007 – 2009	NIE
6	Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (etapy I, II i ewent. III)	b.d.	od 2008	TAK

Źródło: Materiały Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg sp. z o. o. oraz Urzędu Morskiego w Słupsku

Pierwsze cztery inwestycje zostały zgłoszone do realizacji przez Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg sp. z o. o. Przebudowa wejścia do portu Kołobrzeg realizowana jest od 2000 r. przez Urząd Morski w Słupsku. Za ostatnią grupę inwestycji (poprawa dostępu do portu od strony lądu) odpowiada gmina Kołobrzeg.

Tabela 7. Najważniejsze inwestycje planowane do realizacji w porcie Darłowo wraz z wysokością nakładów i okresem ich realizacji

Nazwa inwestycji		**Nakład całkowity [PLN]**	**Lata realizacji**	**Aplikacja o dofinansowanie z UE**
1	Modernizacja falochronów oraz obudowy toru wodnego Darłowo - Darłówek o długości 1200 mb w porcie Darłowo	28 246 500	2007 - 2013	TAK
2	Rozbudowa Portu Morskiego w Darłowie oraz poprawa dostępu z sieci dróg krajowych i wojewódzkich	32 600 000	2009 - 2013	TAK
3	Budowa Infrastruktury Portu Jachtowego Marina Darłowo	11 000 000	2009 - 2013	TAK
4	Przebudowa Nabrzeża Skarpowego przy ulicy Flisackiej w porcie Darłowo	7 000 000	2009 - 2011	TAK
5	Budowa punktu tankowania oraz odbioru wód zęzowych dla kutrów rybackich w porcie Darłowo	4 000 000	2009 - 2011	TAK

Źródło: Materiały Urzędu Morskiego w Słupsku oraz Gminy Darłowo

Pierwsza z inwestycji (obejmująca 6 szczegółowych projektów) została zgłoszona przez Urząd Morski w Słupsku, kolejne przez Gminę Darłowo.

Tabela 8. Inwestycje planowane do realizacji w porcie Stepnica wraz z wysokością nakładów i okresem ich realizacji

Nazwa inwestycji		Nakład całkowity [PLN]	Lata realizacji	Aplikacja o dofinansowanie z UE
1	Inwestycje w basenie rybackim	1 500 000	od 2009	TAK
2	Inwestycje w basenie przeładunkowym	15 000 000	2009 - 2013	TAK

Źródło: Materiały Gminy Stepnica

Za inwestycje w komunalnym porcie Stepnica odpowiada Gmina Stepnica (w jej gestii znajdują się tereny portowe).

Tabela 9. Najważniejsze inwestycje planowane do realizacji przez Urząd Morski w Szczecinie wraz z wysokością nakładów i okresem ich realizacji

Nazwa inwestycji		Nakład całkowity [PLN]	Lata realizacji	Aplikacja o dofinansowanie z UE
1	Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu	78 000 000	od 2011	TAK
2	Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin (Kanał Piastowski i Mieleński) – etap II strona wschodnia i zachodnia	206 200 000	2010-2013	TAK
3	Pogłębienie toru wodnego Świnoujście – Szczecin – etap I	143 074 000	2010-2013	TAK
4	Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu	1 075 601 000	2008-2011	NIE
5	Przebudowa falochronu wejściowego do portu w Dziwnowie wraz z umocnieniem brzegowym	70 000 000	2011 - 2013	TAK

Źródło: Materiały Urzędu Morskiego w Szczecinie

Poza podmiotami zarządzającymi portami w Szczecinie i Świnoujściu i Policach pozostałe zarządy portów, urzędy morskie oraz gminy portowe nie posiadają jeszcze dokładnych planów inwestycyjnych na okres 2014 – 2020.

4. Zalecenia

Dotychczasowe rozważania pozwalają na sformułowanie następujących zaleceń:

- należy przeciwdziałać dalszej dekapitalizacji majątku trwałego portów poprzez modernizację i rozbudowę infrastruktury portowej oraz wdrażanie nowoczesnych technologii przeładunkowych,
- działania inwestycyjne podejmowane w największych portach morskich powinny uwzględniać przede wszystkim potrzeby zwiększenia potencjału dla obsługi towarów przetworzonych (drobnicy zjednostkowanej) oraz ładunków dotąd niewystępujących w portach Szczecina, Świnoujścia, czy też Polic,
- kluczową dla skutecznego funkcjonowania na europejskim rynku portowym jest rozwój na terenie największych zachodniopomorskich portów funkcji dystrybucyjno – logicznej, a w przyszłości przekształcenia ich w platformy logistyczne (loginporty),
- przy obecnej zmianie roli portów morskich (aktywni uczestnicy zintegrowanych łańcuchów transportowych) kluczową kwestią dla ich skutecznej konkurencji na rynku będzie rozbudowa infrastruktury dojściowej od strony morza (poprawa parametrów toru wodnego) oraz lądu (budowa/poprawa parametrów dróg kołowych i kolejowych oraz drogi wodnej Odry),
- należy kontynuować działania nakierowane na integrację uczestników obrotu morsko – portowego,
- należy sprzyjać komunalizacji terenów portów lokalnych (ale tylko w sytuacji posiadania przez gminy „pomysłu na port”), racjonalizacji gospodarowania tymi terenami, a także określić zakres komunalizacji terenów portowych,
- przyszłość małych struktur portowych należy upatrywać w rozwoju funkcji związanych z turystyką (rozwój oferty dla żeglarstwa, żeglugi pasażerskiej, wędkarstwa morskiego, etc.),

- ważny aspekt stanowi modernizacja układu powiązań lądowych małych i średnich portów z zapleczem i powiązanie tego układu z wojewódzkim układem sieci transportowej,
- zarówno dla dużych portów morskich, jak i dla portów o charakterze lokalnym jednym z największych wyzwań na kolejne lata będzie skuteczne zabieganie o zdobycie kapitału zewnętrznego na rozwój infrastruktury portowej; ważne miejsce wśród potencjalnych źródeł pozyskiwania kapitału będzie miała bezzwrotna pomoc finansowa UE.

5. Bibliografia

Matczak M., Ołdakowski B.: Polskie porty morskie w 2009 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość. Raport Actia Consulting 2010.

Salmonomiwcz H., Pluciński M.: Aktywność inwestycyjna polskich portów w zakresie obsługi ładunków konteneryzowanych i ro-ro przewożonych żeglugą morską bliskiego zasięgu. W: Pod red. K. Chwesiuka: Zmiany w lądowo – morskich łańcuchach transportowych w rejonie Morza Bałtyckiego. Szanse i zagrożenia dla polskich interesów morskich. Szczecin 2004.

Strategia rozwoju morskiego portu Police w latach 2006 – 2020. Szczecin 2006.

Strategia rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu na lata 2007 – 2020. Szczecin 2007.

Strategia rozwoju systemu transportowego województwa zachodniopomorskiego do roku 2020. Szczecin 2008.

Transport Wyniki działalności 2008. GUS Warszawa 2009.