

Hanna Klimek*

Strategia rozwoju polskich portów morskich

W dniu 14 listopada 2007 roku polski rząd przyjął dokument zatytułowany *Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku*. Ma on stanowić uzupełnienie *Strategii Rozwoju Kraju 2007–2015*, a także stanowi podstawę uruchomienia środków z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w ramach Działania 7.2. „Rozwój transportu morskiego” i Działania 7.4. „Rozwój transportu intermodalnego”. W zakresie rozwoju portów rybackich jest dopełnieniem Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich”. *Strategia rozwoju...* jest też zgodna z dokumentem *Założenia polityki rozwoju obszarów przybrzeżnych. W kierunku narodowej strategii zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi*. Jej realizacja umożliwi zrealizowanie „Programu działań w zakresie rozwoju przestrzennego. Wizje i strategię wokół Bałtyku” – VASAB 2010 PLUS, wpisuje się ona także w program działań przygotowujących Polskę do mistrzostw Europy w piłce nożnej Euro 2012.

Trzeba podkreślić, że dotychczas nie było spójnej polityki państwa wobec portów jako całości. Poszczególne porty realizowały własne strategie. Omawiany dokument został przygotowany przez zespół złożony z przedstawicieli resortu, środowisk naukowych i podmiotów zarządzających portami, powołany przez nieistniejące już Ministerstwo Gospodarki Morskiej (MGM).

Uwarunkowania funkcjonowania i rozwoju polskich portów morskich

Polskie porty i przystanie morskie są podzielone na dwie zasadnicze grupy:
1. porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście)¹,

* Dr Hanna Klimek, Gdańska Wyższa Szkoła Humanistyczna, ul. Biskupia 24 b, 80-875 Gdańsk, e-mail: h_klimek@gnu.univ.gda.pl

¹ Wyróżniono je w Ustawie o portach i przystaniach morskich z 20 grudnia 1996 roku.

2. pozostałe porty i przystanie morskie (np. Police, Sępólna, Nowe Warpno, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Łeba, Władysławowo, Jastarnia, Hel, Puck, Elbląg i inne)², a zatem na terenie Polski funkcjonują cztery porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz kilkadziesiąt pozostałych portów i przystani morskich.

W statystyce Unii Europejskiej porty morskie dzielone są na główne i pozostałe. Za port główny uważa się taki, który w ciągu roku obsługuje ponad 1 mln ton ładunków lub powyżej 200 tys. pasażerów. Wielkości graniczne ustalono na podstawie zaleceń Dyrektywy 95/64/EC z dnia 8 grudnia 1995 roku w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu ładunków i pasażerów drogą morską. Zgodnie z tą nomenklaturą obecnie w Polsce znajduje się pięć portów głównych (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście i Police) oraz kilkadziesiąt portów pozostałych. Wielkość przeładunków i liczbę pasażerów obsługiwanych w głównych polskich portach morskich w 2006 roku przedstawia tabela 1.

Tabela 1. Wielkość przeładunków i liczba obsługiwanych pasażerów w głównych polskich portach morskich w 2006 roku

Port	Wielkość przeładunków w mln ton	Liczba obsługiwanych pasażerów w tys. osób
Gdańsk	24,2	156,511
Gdynia	14,2	460,231
Szczecin	10,0	139
Świnoujście	9,2	929,899
Police	2,4	–
Ogółem	60,0	1546,78

Źródło: www.portgdansk.pl, dostęp: 30.12.2007 r., www.port.gdynia.pl, dostęp: 30.12.2007 r., www.port.szczecin.pl, dostęp: 30.12.2007 r.

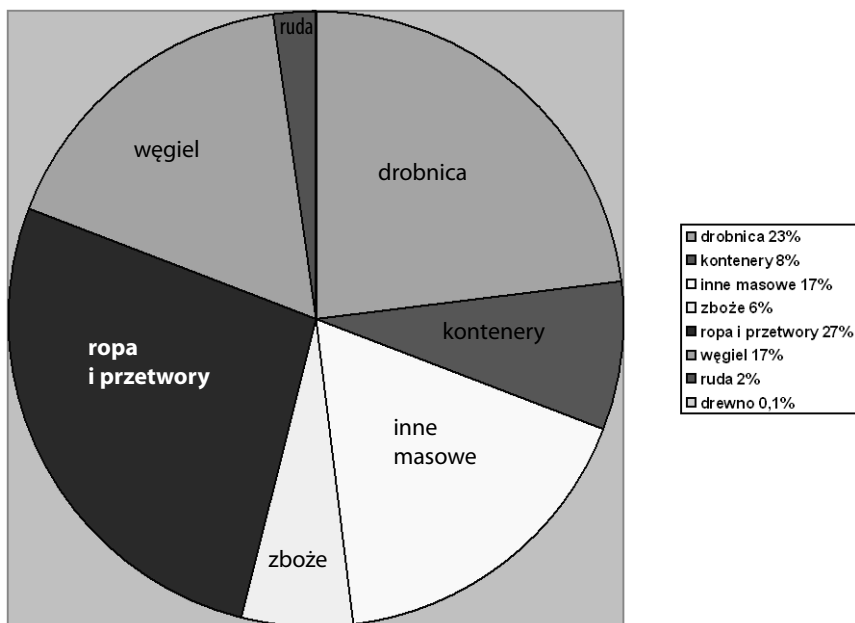
W latach 2000–2006 średni udział obrotów portowych w obrotach polskiego handlu zagranicznego wyniósł około 30%. W Polsce w 2006 roku udział obrotów portowych kształtował się następująco: z krajami Europy 72,4%³, z krajami Ameryki 8,4%, z krajami Afryki 6,4%, z Australią i Oceanią 0,1%. Największy udział w ogólnych obrotach ładunków w polskich portach morskich miały obroty z Niemcami – 13,6%, ze Szwecją – 12,7%, z Wielką Brytanią – 7,3%, z Holandią – 6,6%, z Danią – 6,2%, ze Stanami Zjednoczonymi – 6% i z Finlandią – 5,6%⁴.

² Przyjęta przez Unię Europejską definicja portu morskiego mówi, że jest on miejscem wyposażonym w infrastrukturę umożliwiającą statkom handlowym cumowanie, załadunek i rozładunek, a pasażerom wejście lub zejście z pokładu statku (*Analiza i diagnoza rozwoju transportu morskiego w Polsce*. Szczecin 2005, s. 21).

³ Obroty z krajami UE stanowiły 66,3% obrotów ogółem.

⁴ *Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku*, przyjęta przez rząd w dniu 14 listopada 2007 roku, www.mgm.gov.pl, dostęp: 19.12.2007 r.

Strukturę rodzajową ładunków obsługiwanych w polskich portach przedstawia rysunek 1.



Rysunek 1. Struktura przeładunków polskich portów morskich w 2006 roku
Źródło: *Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku*, s. 7.

Uwarunkowania organizacyjno-prawne

Podstawę systemu zarządzania portami i przystaniami morskimi w Polsce stanowi Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich z późniejszymi zmianami. Istotą przyjętego systemu jest oddzielenie funkcji zarządzania gruntami i infrastrukturą portową (udostępnianą odpłatnie użytkownikom) od funkcji świadczenia komercyjnych usług portowych. Funkcją podmiotu zarządzającego nieruchomością i infrastrukturą portową w granicach portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej pełnią publiczne podmioty powołane z mocy ustawy, to jest Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA, Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA. Większościowym akcjonariuszem tych spółek jest Skarb Państwa⁵, pozostałe akcje objęły jednostki samorządu terytorialnego⁶ i inni akcjonariusze⁷.

⁵ W Gdańsku 83,84%, w Gdyni 99,3519%, w Szczecinie i Świnoujściu 86,05%, H. Klimek, *Przekształcenia strukturalne w polskich portach morskich*. [W:] *Dylematy i perspektywy rozwoju współczesnych przedsiębiorstw*. Pod red. J. Frycy i D. Wach. Gdańsk 2007, s. 138.

⁶ W Gdańsku 2,04%, w Gdyni 0,0436%, w Szczecinie 0,155% i Świnoujściu 0,155% (tamże, s. 138).

⁷ W Gdańsku 13,43% (zarząd portu wykupił 0,69% akcji), w Gdyni 0,6045%, a w Szczecinie i Świnoujściu 13,64% (tamże).

Prawa z akcji spółek zarządzających portami wykonuje minister właściwy do spraw Skarbu Państwa, a zatem w jego kompetencji znajduje się nadzór właścicielski nad nimi. Poza tym minister właściwy ds. Skarbu Państwa w porozumieniu z ministrem właściwym ds. gospodarki morskiej podejmuje decyzje w zakresie obrotu nieruchomościami położonymi w granicach portów i przystani morskich. W odniesieniu do pozostałych portów i przystani decyzje o ich formie organizacyjno-prawnej podejmują jednostki samorządu terytorialnego właściwe dla ich miejsca położenia⁸.

Autorzy *Strategii rozwoju...* przyjęli, że obowiązujący obecnie model zarządzania portami nie ulegnie zmianie. Należy jednak zauważyć, że obowiązująca Ustawa o portach i przystaniach morskich jest od lat powszechnie krytykowana. Była już wielokrotnie nowelizowana, nadal jednak jej mankamenty utrudniają sprawne zarządzanie portami i ograniczają działalność samorządów, na których terenie porty funkcjonują. Nowy projekt ustawy (mającej doprowadzić do zmiany zasad zarządzania portami) jest przygotowywany przez Związek Miast i Gmin Morskich⁹.

Trzeba podkreślić, że przedsiębiorstwa spółek zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej prowadzą działalność o charakterze *non profit* i zapewniają wszystkim użytkownikom równy dostęp do infrastruktury portowej. Swoje dochody przeznaczają one na rozwój portów. Nie mogą jednak angażować się w działalność eksploatacyjną i mają obowiązek zbycia posiadanych akcji i udziałów w spółkach eksploatacyjnych¹⁰.

Za zapewnienie dostępu do portów odpowiadają:

- dyrektorzy urzędów morskich w zakresie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza,
- podmioty zarządzające portami¹¹ w zakresie infrastruktury portowej (wewnątrz portów),
- podmioty odpowiedzialne za utrzymanie krajowej infrastruktury drogowej i kolejowej oraz dróg wodnych śródlądowych w zakresie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony lądu.

Kierowanie ruchem statków na torach wodnych prowadzących do portów i w samych portach pozostaje w kompetencji urzędów morskich. Obowiązek ten jest spełniany przez kapitanaty portów, współpracujące ze służbami zarządów portów i armatorami.

⁸ W portach i przystaniach morskich nieposiadających komunalnych podmiotów zarządzających obowiązki te wykonują właściwe urzędy morskie.

⁹ H. Bierndgarski, *Porty do samorządów*. „Nasze Morze” 2007, nr 12.

¹⁰ Niestety, nie udało się im jeszcze sprywatyzować wszystkich spółek prowadzących działalność komercyjną.

¹¹ W przypadku niepowołania podmiotu zarządzającego portem lub przystanią – dyrektorzy urzędów morskich.

Analiza SWOT dla polskich portów morskich

Kompleksową metodą planowania strategicznego, w ramach której wykorzystuje się wiele uniwersalnych i szczegółowych procedur analizy i planowania, jest analiza SWOT. Umożliwia ona identyfikację atutów i słabości danego podmiotu oraz zewnętrznych szans (okazji rozwojowych) i zagrożeń. Faza analityczna obejmuje diagnozę stanu obecnego, a także prognozy zmian istotnych czynników z otoczenia oraz projekcję rozwoju zasobów i kompetencji danego podmiotu.

Analizę SWOT można wykorzystać w planowaniu strategicznym każdego z portów osobno, jako podmiotu konkurującego na rynku z innymi, ale można ją także przeprowadzić dla wszystkich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i wówczas posłuży sformułowaniu strategii rozwoju portów morskich w kraju. Tabela 2 zawiera analizę SWOT polskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Tabela 2. Mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej

Mocne strony:
<ol style="list-style-type: none"> 1. położenie w transeuropejskich korytarzach transportowych (Gdańsk i Gdynia w VI korytarzu, a Szczecin i Świnoujście w tzw. korytarzu odrzańskim), 2. doświadczenia w obsłudze handlu międzynarodowego i wieloletnie kontakty handlowe, 3. uniwersalność portów, zapewniająca rozbudowaną ofertę usług o wysokiej jakości, 4. polityka inwestycyjna, zarówno zarządów portów, jak i przedsiębiorstw eksploatacyjnych nakierowana na rozwój potencjału produkcyjnego portów, 5. szeroka oferta terenów dla inwestorów, 6. przyjęty model zarządzania portami, polegający na oddzieleniu sfery eksploatacyjnej od sfery zarządzania infrastrukturą i terenami portowymi, 7. kontynuacja prywatyzacji portowych spółek eksploatacyjnych, 8. wysokie kwalifikacje pracowników portów, 9. przejście części ładunków tranzytowych dotychczas przez porty M. Północnego (wskutek kongestii na drogach Europy Zachodniej), 10. wzrost udziału polskich portów w obsłudze ładunków tranzytowych w relacjach północ-południe, 11. spełnianie wymogów ochrony środowiska, 12. spełnianie międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
Słabe strony:
<ol style="list-style-type: none"> 1. położenie portów w znacznej odległości od oceanicznych szlaków żeglugowych, 2. wysokie koszty utrzymania i rozwoju infrastruktury portowej, 3. wysoki stopień dekapitalizacji majątku portowego (zwłaszcza jego części infrastrukturalnej), 4. bardzo wysokie koszty inwestycji portowych, 5. niewielki udział (średnio 21,5%) terenów będących we władaniu podmiotów zarządzających portami w całości terenów znajdujących się w granicach administracyjnych portów, 6. brak koordynacji inwestycji realizowanych w poszczególnych portach,

7. niewystarczająca infrastruktura terminali pasażerskich i ro-ro,
8. przedłużający się proces prywatyzacji spółek eksploatacyjnych w poszczególnych portach.

Szanse:

1. polityka transportowa UE sprzyjająca rozwojowi transportu morskiego (w tym żegluga bliskiego zasięgu i autostrad morskich),
2. optymistyczne prognozy wzrostu gospodarczego Polski oraz wzrostu wymiany handlowej w Regionie Morza Bałtyckiego,
3. optymistyczne prognozy wzrostu ruchu pasażerskiego i żegluga promowej pomiędzy Polską a Skandynawią,
4. środki finansowe UE oraz innych międzynarodowych organizacji finansowych możliwe do wykorzystania finansowania inwestycji infrastrukturalnych w portach oraz zapewniających dostęp do nich,
5. prawdopodobne zmiany prawne prowadzące do zwiększenia kompetencji podmiotów zarządzających portami (kosztem ministerstw),
6. pozytywny odbiór portów przez społeczności lokalne (pozytywny wizerunek),
7. rozwój połączeń intermodalnych z portami,
8. realizacja inwestycji infrastrukturalnych (w szczególności drogowych i kolejowych) poprawiających dostęp do portów.

Zagrożenia:

1. niska ranga gospodarki morskiej w polityce gospodarczej kraju,
2. zmiana struktury rodzajowej i kierunkowej obrotów polskiego handlu zagranicznego i handlu krajów dawniej tranzytujących towary przez polskie porty,
3. rozwój tranzytowych połączeń drogowych w Polsce, przebiegających w relacji wschód–zachód równoległe do pasa nadmorskiego,
4. rosnące znaczenie transportu drogowego w obsłudze polskiego handlu zagranicznego i tranzytu w relacjach wschód–zachód,
5. konkurencja ze strony innych portów M. Bałtyckiego oraz intensywny rozwój infrastruktury transportowej zapewniającej dostęp do portów konkurencyjnych,
6. niewystarczająca liczba sprawnych połączeń transportowych (drogowych, kolejowych, wodnych śródlądowych) z głównymi ośrodkami gospodarczymi Polski i Europy,
7. opóźnienia w rozwoju infrastruktury zapewniającej dostęp do polskich portów,
8. utrata gestii transportowej przez polskich importerów i eksporterów,
9. zanik bezspornego zaplecza polskich portów,
10. słaba integracja wszystkich uczestników obrotu portowo-morskiego,
11. słaba pozycja polskich armatorów liniowych,
12. rygorystyczne przepisy celno-podatkowe zniechęcające importerów do korzystania z polskich portów,
13. wysokie koszty utrzymania infrastruktury dostępu do portów,
14. możliwość wystąpienia ograniczeń w realizacji inwestycji ważnych dla portów, związanych z ochroną środowiska naturalnego i ochroną konserwatorską zabytków,
15. konkurencja dla przewozów pasażerskich w relacjach ze Skandynawią w postaci tanich linii lotniczych.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku*, s. 11.

Analizę SWOT można też przeprowadzić dla pozostałych portów i przystani morskich, które spełniają przede wszystkim funkcje: rybacką i turystyczną. Dzięki temu pozytywnie oddziałują na rozwój najbliższego otoczenia. Mocne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia funkcjonowania i rozwoju małych portów i przystani morskich w Polsce prezentuje tabela 3.

Tabela 3. Analiza SWOT małych portów i przystani morskich w Polsce

Mocne strony:
<ol style="list-style-type: none"> 1. spełnianie funkcji: turystycznej, rybackiej, przemysłowej (głównie stoczniowej), transportowej i handlowej, 2. położenie korzystne dla rozwoju turystyki morskiej, 3. morskie przejścia graniczne w wielu mniejszych portach, 4. rezerwy terenów pozwalające na rozwój różnorodnych funkcji i stanowiące zachętę dla inwestorów, 5. sukcesywna modernizacja infrastruktury portowej, 6. przedsiębiorczość użytkowników portów, 7. wysokie kwalifikacje pracowników portów, 8. ścisłe powiązania portów z gminami portowymi.
Słabe strony:
<ol style="list-style-type: none"> 1. wysoka dekapitalizacja majątku portowego, 2. słabo rozwinięta infrastruktura portowa, 3. niewielka liczba stałych połączeń żeglugowych (o charakterze sezonowym) obsługujących ruch pasażerski, 4. skomplikowana sytuacja własnościowa gruntów portowych, 5. niewystarczająca liczba przystani żeglarskich i niedostateczny stan zaplecza sanitarno-noclegowego w portach na potrzeby żeglarstwa, 6. mało efektywny model zarządzania większością portów, dla których funkcję zarządów pełnią urzędy morskie, 7. mało skuteczna promocja portów.
Szanse:
<ol style="list-style-type: none"> 1. turystyczny charakter miast i regionów portowych, 2. rozwój ruchu turystycznego, żeglugi pasażerskiej (morskiej, zalewowej i śródlądowej) oraz żeglugi bliskiego zasięgu, 3. możliwość finansowania inwestycji infrastrukturalnych w portach i inwestycji zapewniających dostęp do portów ze środków UE i międzynarodowych organizacji finansowych, 4. rozbudowa w miastach portowych bazy technicznej dla żeglarstwa, sportów wodnych i rekreacji oraz prowadzenie działalności szkoleniowej, 5. dzięki realizowanym i planowanym inwestycjom poprawa dostępności transportowej portów od strony lądu i morza, 6. zaangażowanie gmin w rozwój portów (także lobbing na rzecz inwestycji portowych i zapewniających dostęp do portów).

Zagrożenia:

1. sezonowość turystyki morskiej nad Bałtykiem,
2. słabość kapitałowa gmin,
3. niska aktywność gmin portowych w wykorzystywaniu portów jako lokalnych biegunów wzrostu,
4. opóźnienia w rozwoju infrastruktury zapewniającej dostęp do portów,
5. niedostateczne zabezpieczenia prawne przed utratą funkcji portowej przez tereny portowe,
6. możliwość wystąpienia problemów z realizacją inwestycji w regionach nadmorskich wynikających z wymogów ochrony środowiska,
7. silna konkurencja w rybołówstwie na Morzu Bałtyckim.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku*, s. 12.

Polskie porty morskie są nieodłącznym elementem Regionu Morza Bałtyckiego (RMB), czyli obszaru charakteryzującego się bardzo szybkim tempem wzrostu PKB krajów bałtyckich, intensywnym rozwojem wymiany handlowej i transportu. Obecnie w RMB funkcjonuje ponad 400 portów i przystani morskich o różnej wielkości i znaczeniu¹². Pomimo tak dużej liczby portów bałtyckich żaden z nich nie należy do największych portów morskich świata pod względem wielkości obrotów wyrażonych w tonach. Oznacza to, że odgrywają one drugorzędną rolę w obsłudze światowej wymiany towarowej, co jest skutkiem peryferyjnego położenia Bałtyku względem głównych szlaków żeglugowych oraz ośrodków przemysłowych i konsumpcyjnych Europy. Są to więc porty o znaczeniu regionalnym lub lokalnym, obsługujące wymianę handlową RMB i spełniające funkcje dowozowo-odwozowe wobec największych portów Morza Północnego¹³. W 2006 roku we wszystkich portach RMB przeładowano łącznie 738,8 mln ton ładunków (co oznaczało 8,3% wzrostu w porównaniu z 2005 rokiem). Przeładunki w dwudziestu największych portach wyniosły łącznie prawie 500 mln ton¹⁴. Największych przeładunków w regionie dokonują łącznie porty skandynawskie (47,7%), rosyjskie (18,3%), polskie (8,2%), łotewskie (8,1%) i niemieckie położone w RMB (7,2%)¹⁵.

W obrotach towarowych RMB przeważają ładunki masowe płynne. Najwięcej paliw obsługują porty: Primorsk, Tallin, Göteborg, Sköldvik, Ventspils, Fredericia, Gdańsk i St. Petersburg. W obsłudze ładunków suchych masowych przodują porty: Ryga, Szczecin–Świnoujście, St. Petersburg, Tallin, Ventspils, Gdańsk, Kłajpeda, Rostock i Gdynia, natomiast w zakresie ładunków drobnicowych: St. Petersburg, Lubeka, Göteborg, Rostock, Trelleborg, Helsinki i Gdynia. Ważnym elementem przewozów morskich w RMB są ładunki w kontenerach.

¹² *The Baltic Transport Ranking for 2007*. „Baltic Transport Journal” 2007, No 4.

¹³ K. Misztal, *Handel morski w Europie Bałtyckiej*. [W:] *Transport i handel morski*. Gdańsk 2002.

¹⁴ *The Baltic Transport...*, dz. cyt.

¹⁵ Tamże.

W 2006 roku dwadzieścia największych na Bałtyku portów kontenerowych obsłużyło łącznie około 5,7 mln TEU (co oznacza 12% wzrostu w porównaniu z rokiem poprzednim). Portami obsługującymi w 2006 roku najwięcej kontenerów były: St. Petersburg, Göteborg, Gdynia, Kotka, Aarhus, Helsinki i Kłajpeda.

Porty RMB w 2006 roku obsłużyły łącznie około 67,4 mln pasażerów. Największe porty pasażerskie to: Helsingborg, Helsingor, Helsinki, Sztokholm, Tallin, Turku, Rostock i Göteborg¹⁶. Strukturę przeładunków i obsługę podróży w największych portach bałtyckich w 2006 roku przedstawia tabela 4.

Z tabeli 4 wynika, że w RMB port morski w Gdańsku w 2006 roku zajmował X miejsce pod względem wielkości przeładunków, porty w Szczecinie i Świnoujściu (mające wspólny zarząd) zajmowały XII miejsce, a port w Gdyni XVI miejsce. Trzeba jednak pamiętać, że określenie znaczenia portów ze względu na wielkość przeładowanej masy towarowej ogółem nie jest miernikiem obiektywnym, ponieważ różna może być struktura rodzajowa towarów obsługiwanych w portach¹⁷. Z tego powodu należy porównywać raczej pozycję portów na poszczególnych rynkach cząstkowych, czyli w zakresie obsługi poszczególnych grup rodzajowych ładunków¹⁸.

W celu ustalenia pozycji rynkowej poszczególnych portów, mierzonej ich udziałem w rynku, porównuje się wielkość dokonywanych w nich przeładunków poszczególnych rodzajów ładunków z wielkością przeładunków tych samych ładunków dokonanych w dwudziestu największych portach omawianego regionu (uznanego za „dany rynek”), ponieważ to one obsługują *gros* przeładowywanych tam towarów. A zatem skoro dwadzieścia największych portów RMB obsłużyło łącznie 499,549 mln ton ładunków, to wartość tę przyjmuje się jako „dany rynek”. W rynku tym udział portu w Gdańsku w 2006 roku wyniósł 4,48%, portu w Gdyni 2,84%, a portów w Szczecinie i Świnoujściu 3,85%. Na rynku ładunków masowych suchych port gdański zajął VI miejsce, porty w Szczecinie i Świnoujściu II miejsce, a port gdyński IX miejsce. Na rynku ładunków drobnicowych spośród polskich portów najwyższe miejsce w RMB w 2006 roku zajął port w Gdyni (VII), a porty w Szczecinie i Świnoujściu miały IX pozycję. W obsłudze ładunków skonteneryzowanych III miejsce w RMB zajął port w Gdyni (z udziałem 7,93%), XVII miejsce port w Gdańsku (z udziałem 1,35%) i XVIII miejsce porty w Szczecinie i Świnoujściu (z udziałem 0,73%). Natomiast na rynku pasażerskim RMB, gdzie w 2006 roku w dwudziestu największych portach obsłużono łącznie ponad 66,380 mln pasażerów, porty w Szczecinie i Świnoujściu zajęły XVII miejsce (z udziałem 1,15%), a port w Gdyni XVIII miejsce (z udziałem 0,76%).

¹⁶ Tamże.

¹⁷ H. Klimek, M. Nowicki, *Organizacja i eksploatacja portów morskich. Podręcznik do ćwiczeń*. Gdańsk 1998.

¹⁸ H. Klimek, *Konkurencyjność polskich portów morskich na rynku usług portowych w Regionie Morza Bałtyckiego*. [W:] *Studia i materiały Instytutu Transportu i Handlu Morskiego*. Pod red. K. Dobrowolskiego, H. Klimek, K. Krefta. Gdańsk 2006, s. 105.

Tabela 4. Przeladunki towarów i obsługa podróżnych w największych portach morskich Regionu Morza Bałtyckiego w 2006 roku

Lp.	Port	Przeladunki w mln ton					Pasażerowie (mln osób)
		Ogółem	Masowe suche	Płynne	Drobnica	Kontenery (tys. TEU)	
1.	Primorsk	65,957	–	65,957	–	–	–
2.	St. Petersburg	54,228	10,324	10,774	33,130	1449,958	0,352^
3.	Tallin	41,259	9,731	24,051	7,477	152,399	6,760
4.	Göteborg	39,912	–	20,908	19,004	820,394	2,188
5.	Ventspils	29,026	8,602	17,990	0,559**	1,044**	0,006*
6.	Lubeka	26,590	–	–	26,590	125	0,296´
7.	Ryga	25,358	15,348	3,459´	6,204´	176,872	0,098*
8.	Rostock	25,2	6,0	2,5´	16,3	.	2,3
9.	Kłajpeda	23,547	7,498	8,158	7,955	231,548	0,135*
10.	Gdańsk	22,407	7,517	12,924	1,932*	78,364	0,183*
11.	Sköldvik	19,739	–	19,739	–	–	–
12.	Szczecin–Świnoujście	19,218	10,905	.	7,588	42,425	0,767
13.	Kopenhaga–Malmö	16,729	3,4	6,2	5,9´	175	1,258
14.	Fredericia	16,108	.	13,869	.	.	.
15.	Kaliningrad	15,2	.	8,8	.	151,047	.
16.	Gdynia	14,199	4,67	0,374´	8,862	461,17	0,507
17.	Aarhus	12,150	2,85´	1,73´	6,712´	427	1,7
18.	Helsinki	11,728	1,254*	0,608*	10,628	416,667	8,516
19.	Trelleborg	11,381	–	–	11,381	–	1,697
20.	Kotka	9,577	1,98**	1,25**	5,522	452,401	.
21.	Helsingborg	6,975´	.	.	5,461´	148,554	10,776
22.	Helsingor	10,708
23.	Sztokholm	5,027´	0,765**	1,1**	.	37,214	8,032

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych.

* dane za 2003 r.

** dane za 2002 r.

^ dane za 2004 r.

´ dane za 2005 r.

Autorzy *Strategii rozwoju...* przyjęli, że rzeczywistymi konkurentami polskich portów morskich w RMB są porty południowego wybrzeża Bałtyku, położone między Lubeką a Kłajpedą. Współzawodniczą one, jeśli chodzi o obsługę poszczególnych grup rodzajowych ładunków pochodzących z zaplecza wspólnego. Na tak zdefiniowanym rynku funkcjonuje obecnie osiem ważniejszych portów. Najistotniejszymi konkurentami polskich portów w RMB, zdaniem autorów *Strategii rozwoju...*, są: Lubeka, Rostock, Kaliningrad i Kłaj-

peda¹⁹. W rynku południowego wybrzeża Bałtyku udziały konkurujących portów są następujące (przy uwzględnieniu przeładunków ogółem, które na tak zdefiniowanym rynku w 2006 roku wyniosły 146 361 000 ton): Lubeka 18,17%, Rostock 17,22%, Szczecin i Świnoujście 13,13%, Gdynia 9,7%, Gdańsk 15,3%, Kaliningrad 10,39%, Kłajpeda 16,09%. Oznacza to, że w rynku usług portowych południowego Bałtyku udział portów niemieckich w 2006 roku wyniósł 35,38%, portów polskich 38,14%, rosyjskich 10,39%, a litewskich 16,09%.

Oceniając konkurencyjność portów na danym rynku, można porównywać czynniki ich konkurencyjności, nadając im oceny i odpowiednie wagi. Instrumentami konkurowania, stanowiącymi atuty poszczególnych portów, mogą być składniki ich potencjału i cechy zasobów będących w ich dyspozycji. Na atrakcyjność oferty każdego portu, a zarazem na skuteczność stosowanych przez niego instrumentów konkurowania, wpływa wiele czynników o różnorodnym charakterze²⁰.

Wśród kilkudziesięciu czynników konkurencyjności portów, stanowiących przedmiot porównań, można wyróżnić kilka najważniejszych. Stanisław Szwankowski zalicza do nich²¹:

- położenie geograficzne,
- system połączeń transportowych z zapleczem i przedpołem,
- jakość usług portowych,
- ceny usług portowych,
- telekomunikację,
- stabilność społeczno-polityczną.

Jednakże autorzy przyjętej przez rząd *Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku* dla oceny konkurencyjności polskich portów na południowo-bałtyckim rynku usług portowych wybrali następujące czynniki²²:

- podstawowe parametry infrastruktury portowej (tj. powierzchnię portu, długość nabrzeży, dopuszczalne parametry statków),
- charakterystykę przeładunków (z uwzględnieniem ich struktury rodzajowej, dynamiki w latach 2001–2005 oraz liczby obsłużonych pasażerów i liczby zawinięć statków),
- połączenia portu z zapleczem i przedpołem.

W celu uzyskania oceny konkurencyjności polskich portów (w porównaniu z ich największymi bezpośrednimi konkurentami) przypisano odpowiednie wartości (w skali 1–5) przyjętym miernikom konkurencyjności. Poszczególnym miernikom przypisano też odpowiednie wagi, a ocena końcowa jest średnią ważoną poszczególnych ocen cząstkowych. Ocenę konkurencyjności, sporządzoną przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej, zawiera tabela 5.

¹⁹ Praktyka dowodzi jednak, że najgroźniejszymi konkurentami polskich portów w ogóle, a nie w RMB, są porty północno-zachodniej Europy, a zwłaszcza Hamburg i Bremerhaven.

²⁰ H. Klimek, *Konkurencyjność polskich...*, dz. cyt., s. 94–96.

²¹ S. Szwankowski, *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*. Gdańsk 2000, s. 115.

²² *Strategia rozwoju...*, s. 13–15.

Tabela 5. Ocena czynników konkurencyjności portów morskich konkurujących na południowobałtyckim rynku usług portowych

Czynniki konkurencyjności (1 – niska ocena, 5 – wysoka ocena)	Lubeka	Rostock	Szczecin – Świnoujście	Gdynia	Gdańsk	Kaliningrad	Kłajpeda	Waga
położenie portu:								
obszar	1	4	4	2	4	2	3	0,07
długość nabrzeży	3	1	4	4	3	1	4	0,07
parametry statku	2	3	3	3	5	2	3	0,11
przeładunki*	3	3	1	4	4	5	4	0,05
nowoczesne formy przeładunku:								
kontenery	2	0	1	5	2	2	3	0,08
promy i ro-ro	5	5	5	4	2	2	5	0,08
wycieczkowce	3	5	1	4	3	1	3	0,05
połączenia portu z przedpolem:								
żegluga liniowa	5	4	2	5	5	4	5	0,1
żegluga promowa	5	5	4	3	2	2	3	0,1
połącz. intermodalne	5	5	2	4	1	2	2	0,1
połączenia portu z zapleczem:								
infrastruktura drogowa	5	4	3	3	3	2	2	0,11
żegluga śródlądowa	3	0	4	0	2	0	0	0,08
ocena średnia	3,65	3,32	2,92	3,4	3,0	2,7	3,03	1

* wzrost udziału w przeładunkach portów południowego Bałtyku w latach 2001–2005

Źródło: *Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku*, s. 16.

Porównanie podstawowych parametrów infrastruktury portów polskich i zagranicznych (ich bezpośrednich konkurentów w RMB) oraz oferty przeładunkowej wskazuje, że polskie porty nie odbiegają znacznie od pozostałych portów południowego Bałtyku. Zasadniczy problem stanowi jednak konieczność poprawy stanu i przepustowości infrastruktury dostępu do polskich portów od strony zaplecza.

Prognozy rozwoju polskich portów w aspekcie obsługi poszczególnych cząstkowych rynków ciężących²³

Prognozy rozwoju całego Regionu Morza Bałtyckiego są bardzo optymistyczne. Przewiduje się, że do 2020 roku stale będzie wzrastała wymiana handlowa zarówno pomiędzy krajami RMB (do 503 mln ton rocznie), jak i pomiędzy nimi a krajami spoza tego regionu (do 1585 mln ton rocznie). Aktualne prognozy²⁴ Ministerstwa Gospodarki wskazują na wzrost eksportu i importu Polski w nadchodzących latach. Istotnym elementem tych prognoz jest też wzrost wartości ładunków w wymianie handlowej Polski. Towary o wysokiej wartości należą ogólnie do grupy towarów drobnicowych (również skonteneryzowanych), a w ostatnich latach występuje tendencja wzrostu obrotu tej grupy ładunkowej w portach. Przewiduje się, że udział ładunków drobnicowych w obrotach portowych będzie stale wzrastał, przy jednoczesnym spadku udziału przeładunków niektórych ładunków masowych²⁵.

W ostatnich latach obserwuje się spadek przeładunków węgla w polskich portach, co wiąże się ze spadkiem opłacalności eksportu tego surowca drogą morską. Ze względu na większe zapotrzebowanie w stosunku do poziomu wydobycia przewiduje się wzrost importu węgla. Dotychczas w imporcie dominował węgiel rosyjski przemieszczany koleją, ale w przyszłości zaspokojenie krajowego popytu może wymagać zaangażowania środków transportu morskiego.

Przewiduje się sukcesywny wzrost przeładunków zboża i produktów zbożowych. Trudno jednak określić, jak będzie się kształtowała podaż na polskim rynku i jakie będą relacje eksportu do importu, gdyż zależy to od wielu czynników, między innymi od urodzaju zbóż w kraju, wpływającego na ich podaż i ceny, od globalnej podaży i popytu, cen, kursu walutowego, tranzytu, a także od tego, czy w obsłudze handlu zbożem będzie wykorzystywany transport morski²⁶.

Przewiduje się, że w najbliższych latach utrzyma się tendencja spadkowa przeładunków rudy żelaza w polskich portach. Jest to spowodowane ograniczeniem importu tego surowca z Brazylii i Australii (ze względu na wysokie koszty frachtu i surowca) i wzrostem importu drogą kolejową z Ukrainy i Rosji²⁷.

²³ Mianem rynku ciężącego określa się zaplecze portu morskiego, czyli obszar lądowy, z którego w określonym czasie masa ładunkowa ciąży do tego portu.

²⁴ Przy szacowaniu rozwoju wymiany handlowej przyjęto prognozę, w której rokiem wyjściowym był rok 2003 (przed przystąpieniem Polski do UE). Po akcesji do Unii nastąpiły jednak bardzo istotne zmiany, których wcześniej nie przewidywano (np. ekspansja polskich produktów rolnych na rynki zagraniczne i wzrost importu z Chin).

²⁵ Zarządy portów przewidują, że w 2015 roku przeładunki drobnicy osiągną: w Gdyni 15 mln ton, w Gdańsku ok. 12 mln ton, w Szczecinie i Świnoujściu 12 mln ton (*Strategia rozwoju...*, s. 17–20).

²⁶ W ostatnich latach eksporterami zboża do Polski, poza Niemcami, Danią i Francją, były Czechy, Słowacja i Węgry. W relacjach z nimi nie korzystano z transportu morskiego.

²⁷ Wiąże się to ze strategią największego na polskim rynku koncernu w branży stalowej – Mittal Steel, który wytwarza 70% produkcji hutniczej w Polsce.

W ostatnich latach obserwuje się szybki wzrost przeładunków ropy naftowej w polskich portach (szczególnie w Porcie Północnym w Gdańsku), ale jest to w większości ropa tranzytowana z Rosji. Ropa na potrzeby polskiego rynku dostarczana jest głównie transportem przesyłowym (rurociągowym) z Rosji, natomiast droga wodna traktowana jest jako alternatywa na wypadek problemu z dostawami lądowymi. Obsługujący obecnie znaczną część tranzytu i polskiego importu rurociąg „Przyjaźń” wymaga szybkiej modernizacji, która jednak nie jest planowana. Natomiast powstaje nowy system rurociągowy prowadzący do rozbudowującego się portu naftowego w Primorsku. Docelowo port ten ma obsługiwać 40% eksportu rosyjskiej ropy naftowej. Szybko rozwija się też Wysotsk (w którym głównym inwestorem jest Łukoil), jego przepustowość niebawem osiągnie 12 mln ton rocznie. Jak widać, polityka rządu rosyjskiego zmierza do rezygnacji z tranzytu ropy między innymi przez polskie porty i obsługi jej eksportu przez własne porty, co może doprowadzić do znacznego zmniejszenia przeładunków tego surowca w polskich portach.

Dywersyfikacja struktury kierunkowej dostaw gazu do Polski będzie oparta na dostawach gazu w stanie skroplonym transportem morskim do terminalu, który ma powstać w Świnoujściu. Będzie to pierwszy terminal LNG na Bałtyku. Przewiduje się też, że wzrośnie popularność tego rodzaju paliwa i tym samym popyt na nie.

Prognozy wskazują, że do 2015 roku w polskich portach nastąpi stabilizacja przeładunków w grupie „inne masowe”. Wynika to z wewnętrznego zróżnicowania tej grupy towarowej, co sprawia, że spadek przeładunków jednego rodzaju towarów (np. siarki) może zostać zrekompensowany wzrostem innych (np. złomu, kruszywa, kamienia wapiennego, fosforytów, metanolu, nawozów, szkliwa).

Wydaje się jednak, że rozważania MGM nad prognozami struktury przyszłych przeładunków portowych (z wyjątkiem surowców energetycznych) oraz potencjału do ich obsługi są niepotrzebne. Wiadomo bowiem, że w polskich portach większość terminali świadczących usługi eksploatacyjne znajduje się w rękach prywatnych, a zatem zadaniem zarządów poszczególnych spółek (a nie MGM) jest zadbanie o przyciągnięcie ładunków i przygotowanie odpowiedniego potencjału do ich obsługi.

Podmioty zarządzające portami prognozują, że liczba obsługiwanych pasażerów będzie rosła. W 2015 roku ma ona osiągnąć w Szczecinie i Świnoujściu około 1,1–1,3 mln osób, w Gdańsku i Gdyni łącznie również około 1,1–1,3 mln osób²⁸. Dotyczy to głównie ruchu promowego²⁹.

²⁸ *Strategia rozwoju...*, s. 25.

²⁹ Należy jednak pamiętać, że realnym zagrożeniem dla przewoźników promowych są przewoźnicy obsługujący tanie linie lotnicze, którzy stale uruchamiają nowe połączenia ze Skandynawią.

Główny cel i priorytety strategii

W listopadzie 2007 roku ówczesne Ministerstwo Gospodarki Morskiej określiło jako główny cel strategii rozwoju polskich portów morskich „poprawę konkurencyjności polskich portów morskich oraz wzrost ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju i podniesienie rangi portów morskich w międzynarodowej sieci transportowej”³⁰. Poprawa konkurencyjności ma oznaczać dywersyfikację struktury przeładunków w portach, wzrost liczby przedsiębiorców działających na terenach portowych, zwiększenie liczby połączeń żeglugowych z innymi portami oraz usprawnienie dostępności do portów. Natomiast wzrost udziału portów w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju ma oznaczać wzrost wartości dodanej wnoszonej przez porty do gospodarki narodowej, usprawnienie krajowej sieci transportowej oraz wzrost wpływu portów morskich na zrównoważony rozwój transportowy kraju. Uznano, że wzrost rangi polskich portów w międzynarodowej sieci transportowej będzie możliwy dzięki zwiększeniu obsługiwanym w portach strumieni ładunków.

Osiągnięcie celu głównego strategii będzie możliwe dzięki czterem priorytetom, które określono następująco:

1. poprawa stanu infrastruktury portowej i infrastruktury dostępu do portów,
2. rozwój oferty usługowej w portach³¹,
3. poprawa współdziałania administracji, podmiotów zarządzających oraz użytkowników w portach,
4. budowa wizerunku portów jako ważnych biegunów zrównoważonego rozwoju regionów i gmin nadmorskich.

W związku z 1. priorytetem strategii podkreślono konieczność zwiększenia zaangażowania władz publicznych w utrzymanie i rozwój infrastruktury portowej, jako elementu infrastruktury transportowej kraju. Wskazano na konieczność dostosowania infrastruktury portowej do potrzeb obsługi przeładunków portowych, zwłaszcza dzięki budowie nowoczesnych terminali przeładunkowych i centrów logistycznych. Istotnym problemem pozostaje koordynacja działań inwestycyjnych zarządów portów w zakresie infrastruktury oraz inwestycji infrastrukturalnych służących poprawie dostępu do portów od strony zaplecza. Wymóg koordynacji tych dwóch rodzajów działań inwestycyjnych jest oczywisty i służy osiągnięciu efektu synergii.

Rozwój oferty usługowej w portach, jako 2. priorytet, oznacza przede wszystkim koncentrację na rozwoju tak zwanych usług kreujących wartość dodaną, czyli rozmaitych operacji handlowo-manipulacyjnych dotyczących ładunków, na przykład długoterminowego składowania, próbobrania, sortowania, etykietowania, przepakowywania, kompletowania ładunków. W *Strategii rozwoju...* zało-

³⁰ *Strategia rozwoju...*, s. 27.

³¹ Wydaje się, że realizacja tego priorytetu pozostaje w gestii spółek portowych.

żono, że jedną z najważniejszych funkcji gospodarczych największych polskich portów stanie się funkcja logistyczno-dystrybucyjna³².

Realizacja priorytetu 3., oznaczającego poprawę współdziałania administracji morskiej, zarządów portów i użytkowników portów³³, ma polegać na wypracowaniu modelu współdziałania pomiędzy tymi podmiotami, co będzie wymagało wielu zmian legislacyjnych. Cel ten obejmuje także kwestie ochrony i bezpieczeństwa portów i ładunków.

Bardzo ważną wydaje się realizacja priorytetu 4., oznaczającego poprawę wizerunku portów, czyli sposobu ich postrzegania przez otoczenie, a zwłaszcza spowodowanie dostrzegania w nich ważnych biegunów zrównoważonego rozwoju regionów i gmin nadmorskich.

Stopień aktywności gospodarczej w portach wpływa na spełnianie przez nie funkcji regionalnej, polegającej na bezpośrednim i pośrednim oddziaływaniu na rozwój społeczno-gospodarczy otoczenia (miasta portowego i regionu). Zasadniczy wpływ na wizerunek portów ma komunikacja pomiędzy nimi a otoczeniem. W *Strategii rozwoju...* stwierdzono, że porty powinny być w „odpowiedni sposób”³⁴ przedstawiane mieszkańcom regionów i miast portowych, władzom regionalnym i miejskim, przedsiębiorstwom, organizacjom pozarządowym, a także powinny kreować swój wizerunek³⁵ z myślą o potencjalnych klientach, kooperantach, instytucjach finansowych, potencjalnych inwestorach zewnętrznych. Szczególnie ważnym obszarem komunikacji między portami i ich otoczeniem jest wskazywanie minimalizacji negatywnego wpływu działalności portowej na środowisko naturalne.

W *Strategii rozwoju...* przedstawiono różne działania, które mają doprowadzić do osiągnięcia jej głównego celu przez zrealizowanie czterech wymienionych priorytetów. Część tych działań (23) ma charakter organizacyjno-legislacyjny i będzie polegała na opracowaniu wielu projektów zmian legislacyjnych, podjęciu prac badawczych, promowaniu różnych inicjatyw, powołaniu zespołów do realizacji poszczególnych priorytetów, pozyskiwaniu z UE środków na finansowanie inwestycji infrastrukturalnych czy na negocjowaniu z UE wyłączenia obszarów portów z programu Natura 2000³⁶, co prawdopodobnie zajmie kilka lat.

³² Obejmuje ona różnorodne usługi, głównie manipulacyjno-uszlachetniające, prowadzące do minimalizacji kosztów logistycznych oraz racjonalizacji dystrybucji towarów podczas ich przepływu od nadawcy do odbiorcy. S. Szwanowski, *dz. cyt.*, s. 66.

³³ Ten priorytet wynika chyba z nadmiernej wiary MGM w działania organizacyjne, M. Borkowski, *Strategia portowa. „Namiary na Morze i Handel”* 2007, nr 24.

³⁴ Nie sprecyzowano jednak tego sposobu.

³⁵ Tego typu działania są stale podejmowane zarówno przez zarządy poszczególnych portów, jak i przez spółki eksploatacyjne.

³⁶ Fakt, że tereny portowe w ogóle zostały objęte programem Natura 2000, świadczy o braku koordynacji działań pomiędzy Ministerstwem Ochrony Środowiska i ministerstwem właściwym do spraw gospodarki morskiej. Prawdopodobnie listy proponowanych obszarów chronionych nie konsultowano z administracją morską i zainteresowanymi portami. Natomiast włączenie terenów portowych do obszarów chronionych może poważnie ograniczyć możliwość rozwoju portów.

Inne działania, wskazane dla realizacji omawianej strategii, mają charakter inwestycyjny. Inwestycje dotyczą infrastruktury dostępu do portów od strony zaplecza w skali mikro, a więc w obrębie aglomeracji portowych, oraz w skali makro, to jest o znaczeniu ponadregionalnym, a także od strony morza. Inne dotyczą połączeń wodnych śródlądowych z portami oraz budowy centrów logistycznych.

Wszystkie działania służące realizacji *Strategii rozwoju...* zostały sformułowane w przyjętym dokumencie w sposób bardzo ogólny. Założono, że szczegółowy plan realizacji *Strategii rozwoju...*, mówiący o konkretnych działaniach, terminach ich realizacji oraz wskazujący podmioty odpowiedzialne za ich wykonanie, zostanie dopiero sporządzony. Trzeba jednak podkreślić, że bez tego dokumentu *Strategia rozwoju...* pozostaje tylko zbiorem życzeń.

Ostatni rozdział dokumentu poświęcono finansowaniu realizacji założonej strategii. Zawiera on ogólne stwierdzenia dotyczące finansowego wsparcia budżetu państwa, budżetu UE oraz międzynarodowych instytucji finansowych. W ramach budżetu krajowego (część 21 – Gospodarka morską) inwestycje będą realizowane przez urzędy morskie. Natomiast w ramach budżetu UE wsparcie będzie możliwe ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), regionalnych programów operacyjnych, Programu Marco Polo II, funduszu TEN-T, Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej oraz Europejskiego Funduszu Rybackiego.

Faktem jest, że część inwestycji, zarówno w zakresie infrastruktury portowej, jak i zapewniającej dostęp do portów od strony morza i zaplecza, jest już realizowanych (np. budowa autostrady A1, modernizacja linii kolejowej E65, budowa centrów logistycznych w Szczecinie i Gdyni), natomiast inne są w fazie projektowania.

Należy zauważyć, że przyjęta przez polski rząd *Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku* jest dokumentem zgodnym z wydanym przez Komisję Europejską w dniu 18 października 2007 roku Komunikatem w sprawie europejskiej polityki portowej³⁷. Wprowadzie dotychczas w UE nie udało się wypracować zasad wspólnej polityki portowej ze względu na sprzeciwy niektórych państw (np. Francji i Niemiec), ale Komisja Europejska niestrudzenie dąży do zwiększenia zainteresowania krajów członkowskich transportem morskim, co umożliwi skrócenie transportu towarów zatłoczonymi drogami lądowymi. Celowi temu służą różne inicjatywy i odpowiadające im programy, a także zielone, niebieskie i białe księgi, które mają spowodować wzrost znaczenia i udziału transportu morskiego oraz portów morskich w systemie transportowym UE.

Na około 100 tys. km europejskich wybrzeży znajduje się ponad 1200 portów handlowych, które stanowią węzłowe punkty transportu³⁸ i kluczowe ogniwa

³⁷ Komunikat w sprawie europejskiej polityki portowej, KOM (2007) 616, www.mgm.gov.pl, dostęp: 19.11.2007 r.

³⁸ Oznacza to, że krzyżują się w nich drogi transportowe należące do różnych gałęzi transportu, a ładunki i pasażerowie zmieniają środek transportu.

w obsłudze ładunków będących przedmiotem wymiany handlowej. Porty morskie obsługują rocznie 90% europejskiego handlu zagranicznego (zewnętrzny) i 40% handlu wewnątrzspółnotowego³⁹. Oznacza to, że obsługują one rocznie ponad 3 mld ton ładunków. Rozwój połączeń pasażerskich i promowych sprawia, że stanowią one klucz do spójności w Europie, a rozwój turystyki morskiej przekształcił niektóre z nich w ośrodki turystyczne dla miast i całych regionów. Porty są niezbędne dla rozwoju żeglugi morskiej bliskiego i dalekiego zasięgu. Są też ogromnym rynkiem pracy, a także zapewniają rozwój całych regionów, również tych najbardziej peryferyjnych.

Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku jest zbieżna z zapisami *Zielonej Księgi* dotyczącej polityki morskiej UE, jak też z komunikatem KE na temat zintegrowanej polityki morskiej (*Niebieską Księgą*). Zbieżność ta dotyczy między innymi: konieczności koordynowania rozwoju portów morskich, przygotowania niezawodnych i trwałych połączeń portów z zapleczem, roli portów w regionach nadmorskich i w systemie transportowym UE, ochrony środowiska i poprawy bezpieczeństwa, wsparcia finansowego portów z budżetów publicznych, uproszczenia procedur rozwoju SSS, czyli żeglugi bliskiego zasięgu, innowacji technologicznych służących zwiększeniu przepustowości portów, rozwoju usług wartości dodanej, a także konieczności dialogu między portami a miastami portowymi.

Realizacja omawianej *Strategii rozwoju...* będzie wymagała wielu badań, działań i wydatków. Jest jednak niezbędna, aby polskie porty mogły stawić czoła wyzwaniom przyszłości, przyciągnąć nowe inwestycje, wpisać się we właściwy sposób w „krajobraz” miast i regionów portowych, a także przyczynić się do rozwoju zintegrowanych łańcuchów dostaw.

Oczywiste jest to, że każdy z polskich portów realizuje własną strategię działania na bliższą i dalszą przyszłość. Zapisy przyjętej przez rząd *Strategii rozwoju...* nie pozostają w sprzeczności ze strategiami poszczególnych portów. Trzeba pamiętać, że niezależnie od ambitnych planów każdego z portów wąskim gardłem polskiego systemu transportowego stale pozostaje infrastruktura dostępu do nich, a szczególnie połączenia drogowe z zapleczem. Poprawa konkurencyjności drogi transportowej przez polskie porty pozostaje jednak poza możliwościami ich oddziaływania, lecz problem ten ma zostać rozwiązany właśnie w ramach realizacji *Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku*. Należy zatem poczekać na jej realizację. Trzeba też pamiętać, że bez szybkiego rozwiązania tego problemu niemożliwa będzie poprawa konkurencyjności wszystkich polskich portów realizujących swoje strategie⁴⁰.

³⁹ Komunikat Komisji Europejskiej: Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej, tzw. Niebieska Księga, opublikowana w dniu 10 października 2007 r., www.um-zachodniopomorskie.pl/zalaczniki, dostęp: 28.12.2007 r.

⁴⁰ Szerzej na ten temat: H. Klimek, *Strategie polskich portów morskich*. [W:] *Handel morski i turystyka*. „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego Ekonomia Transportu Morskiego” 2003, nr 22, s. 85–104 oraz www.portgdansk.pl, www.port.gdynia.pl, www.port.szczecin.pl

Wykorzystane źródła

- Analiza i diagnoza rozwoju transportu morskiego w Polsce*. Szczecin 2005.
- Bierndgarski H., *Porty do samorządów*. „Nasze Morze” 2007, nr 12.
- Borkowski M., *Strategia portowa*. „Namiary na Morze i Handel” 2007, nr 24.
- Klimek H., *Konkurencyjność polskich portów morskich na rynku usług portowych w Regionie Morza Bałtyckiego*. [W:] *Biznes elektroniczny, gospodarka globalna, transport i handel morski*. Pod red. K. Dobrowolskiego, H. Klimek, K. Krefta. Gdańsk: Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego 2006, seria „Studia i Materiały Instytutu Transportu i Handlu Morskiego” nr 3.
- Klimek H., *Przekształcenia strukturalne w polskich portach morskich*. [W:] *Dylematy i perspektywy rozwoju współczesnych przedsiębiorstw*. Pod red. J. Frycy i D. Wach. Gdańsk: Polskie Towarzystwo Ekonomiczne 2007.
- Klimek H., *Strategie polskich portów morskich*. [W:] *Handel morski i turystyka*. „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego Ekonomia Transportu Morskiego” 2003, nr 22.
- Klimek H., Nowicki M., *Organizacja i eksploatacja portów morskich. Podręcznik do ćwiczeń*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego 1998.
- Komunikat Komisji Europejskiej: Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej, tzw. *Niebieska Księga*, opublikowana w dniu 10 października 2007 r., www.um-zachodniopomorskie.pl/zalaczniki.
- Komunikat w sprawie europejskiej polityki portowej, KOM (2007) 616, www.mgm.gov.pl.
- Miształ K., *Handel morski w Europie Bałtyckiej*. [W:] *Transport i handel morski*. Pod red. J. Żurka. Gdańsk: Instytut Transportu i Handlu Morskiego. Uniwersytet Gdański 2002.
- Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku*, przyjęta przez rząd w dniu 14 listopada 2007 roku, w www.mgm.gov.pl
- Szwankowski S., *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*, Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego 2000.
- The Baltic Transport Ranking for 2007*. „Baltic Transport Journal” 2007, No 4. www.port.gdynia.pl, www.portgdansk.pl, www.port.szczecin.pl

Summary

Polish seaports development strategy

On 14 November 2007 the Polish government passed the document entitled *Seaports development strategy till 2015*. The author stresses the importance of the law and the previous lack of coherent policy regarding seaports. The prognosis for the Baltic Sea Region are very optimistic. It is estimated that until 2020 the trade between the Baltic Sea Region countries and others will increase. The main target of the Polish Ministry of Maritime Economy is to „improve competitiveness of the Polish seaports, enhance their role in social and economic development of the country and boost their role in the international transportation network”. These aims can be achieved by meeting the following criteria: 1. improving the

seaports and the access to seaport infrastructure, 2. developing the offer service in seaports, 3. improving the cooperation between the administration, the port management and customers in ports, 4. promoting the seaports as crucial for the balanced development of the regions and seashore gminas.