

POLSKIE PORTY MORSKIE

Portem morskim nazywa się „całokształt budowli, urządzeń inżynierskich, wspartych odpowiednimi systemami informatycznymi (technicznymi i zarządczymi); umożliwiających bezpieczny postój statków w jego wodnym obszarze (akwatorium), osłoniętym od strony morza otwartego i umożliwiającym wykonywania czynności załadunkowych i wyładunkowych ze statków”.

Porty morskie są bardzo ważnymi elementami systemu transportowego kraju. Zaliczane są one do punktowej infrastruktury transportu. W procesie transportowym ładunków i pasażerów w relacji morsko- lądowej, porty są miejscami rozładunków, kompleksowej obsługi ładunków, magazynowania oraz obsługi pasażerów oraz innych środków transportu.

Porty morskie spełniają funkcje handlowe, transportowe, przemysłowe, miastotwórcze oraz logistyczno- dystrybucyjne. Obecnie porty morskie są punktami transportowymi o znaczeniu międzynarodowym oraz miejscami łączącymi różne gałęzie transportu. Poprzez koncentrację kapitału, wiedzy i organizacji, oraz nowych technologii wzrosło znaczenie portów. Są one obecnie postrzegane jako miejsca w których skupia się wzrost gospodarczy, a przede wszystkim jako centra logistyczno- dystrybucyjne. Porty morskie dzięki wyróżniającym je strukturą techniczno- organizacyjnym spełniają mnóstwo ważnych zadań gospodarczych dla gospodarki narodowej.

Warunki dla rozwoju polskich portów morskich tworzy przede wszystkim polityka transportowa. Potrzeba rozwoju transportu morskiego w Polsce wynika z rosnącej – na skutek wzrostu gospodarczego - wymiany handlowej w basenie Morza Bałtyckiego z krajami Europy Środkowej i Południowej. Jego rozwojowi nie sprzyjały preferencje korzystania z transportu drogowego ale również zły stan techniczny infrastruktury portowej, jak i infrastruktury dostępu do portów od strony lądu (brak dobrych) połączeń drogowych i kolejowych z zapleczem gospodarczym) i morza (niezadowalający stan torów wodnych wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami).

Polskie porty morskie, funkcjonujące na międzynarodowym rynku usług transportowych, uzależnione są zarówno od uwarunkowań międzynarodowych, jak

i krajowych. Spółki zarządzające portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, w wyniku prowadzonej działalności inwestycyjnej, doprowadziły do unowocześnienia infrastruktury portowej, zwłaszcza pod względem dostosowania jej do potrzeb przeładunku kontenerów (budowa i modernizacja terminali kontenerowych).

Przez lata brak jednolitej strategii rozwoju dla polskich portów morskich, wpływał bardzo negatywnie na ich stan rozwoju. Dopiero 14 listopada 2007 roku polski rząd przyjął dokument o nazwie „Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku”. Dokument ten przez ostatnie lata sprzyjał ujednoczeniu poziomu rozwoju w wszystkich portach morskich. Stan rozwoju kluczowych dla polskiej gospodarki portów morskich został zaprezentowany poniżej.

Port Gdańsk, położony jest w centralnej części południowego wybrzeża Morza Bałtyckiego, leży w jednym z najszybciej rozwijających się rejonów Europy, jest bardzo istotnym międzynarodowym węzłem komunikacyjnym. Zgodnie z obowiązującą w Unii Europejskiej strategią, Port Gdański jest elementem Transeuropejskiego Korytarza Transportowego nr VI który łączy kraje skandynawskie z Południowo-Wschodnią Europą.

Port Gdański dzielimy na dwa obszary:

- port wewnętrzny usytuowany wzdłuż Martwej Wisły
- port zewnętrzny z bezpośrednim dostępem do Zatoki Gdańskiej.

Zostały one wyodrębnione na podstawie uwarunkowań naturalnych, a co za tym idzie , parametrów eksploatacyjnych. W porcie wewnętrznym usytuowany jest: terminal kontenerowy, terminal do obsługi statków pasażerskich, statków ro- ro, oczywiście nabrzeża są wykorzystywane w sposób uniwersalny i są przystosowane do przeładunku ładunków masowych oraz drobnicy konwencjonalnej. W porcie zewnętrznym zlokalizowany jest nowoczesny głębokowodny terminal kontenerowy DCT. Poza tym port zewnętrzny prosperuje w oparciu o pirsy, nabrzeża i pomosty przeładunkowe umiejscowione bezpośrednio w akwenach wodnych Zatoki Gdańskiej. W tej części portu znajdują się specjalistyczne bazy przeładunku surowców energetycznych: paliw płynnych, węgla oraz gazu płynnego.

Kolejnym bardzo istotnym portem jest port w Gdyni. Port ten również jest bardzo nowoczesny oraz uniwersalny, specjalizuje się w przeładunku ładunków drobnicowych w tym głównie w kontenerach, przewożonych również w systemie ro- ro, opierając się sieć połączeń multimodalnych z zapleczem, połączenia promowe oraz regularne linie żeglugowe bliskiego zasięgu. Port w Gdyni również należy do VI Korytarza Transeuropejskiej Sieci transportowej TEN-T. Charakteryzuje się on bardzo korzystnymi warunkami nawigacyjnymi. Jest on

zasłonięty przez Półwysep Helski, który naturalne osłania zakotwiczone w porcie statki. Falochron zewnętrzny o 2,5 km długości oraz wejście do portu o szerokości 150 m i głębokości 14 m umożliwiają bardzo łatwy dostęp od strony morza. Jest on portem niezamarzającym, nie występują tam pływy, a poziom wody może wzrosnąć maksymalnie o 60 cm podczas występowania silnych wiatrów zachodnich lub może opaść o 60 cm podczas wystąpienia silnych wiatrów wschodnich.

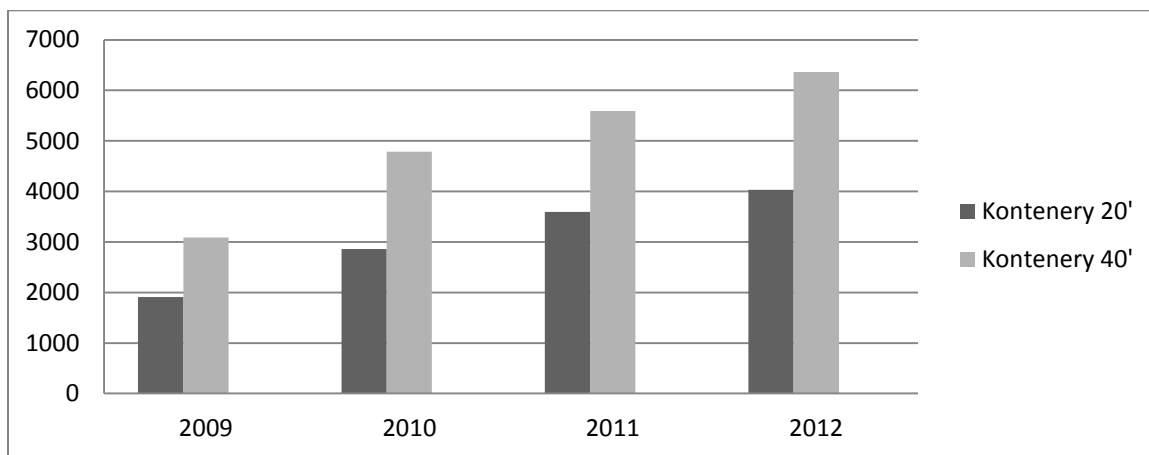
Port w Szczecinie położony jest 65 km w głąb lądu.

Port jest połączony autostradą z Berlinem, i dalej z zachodnią Europą. Jest także jednym z kluczowych elementów korytarza Północ-Południe. Na mapach jest on zaznaczany m. in. drogą lądową E65, magistralą kolejową E59 i EC 59 a także systemem wodnym rzeki Odry, powiązany z całym systemem Europy Zachodniej. Droga lądowa E 65 biegnąca obecnie od Kopenhagi przez Ystad, Świnoujście, Szczecin, Jelenią Górę, Pragę, Brno, Zagrzeb, Skopie, Tripoli i dalej na Kretę. Należy do przyjętego przez Unię Europejską systemu infrastruktury transportowej.

Do portu mogą zawijać statki o maksymalnym zanurzeniu 9,15 m przy długości 160 m przy stanie wody 512 cm (i wyższym). W uzasadnionych przypadkach, przy zachowaniu szczególnej ostrożności, otrzymują zgodę na wejście lub wyjście z portu statki o parametrach przekraczających dopuszczalne. W Szczecinie również nie występują pływy.

Port w Świnoujściu położony jest na wyspach Wolin i Uznam u ujścia rzeki Świny. Port obejmuje akwen rzeki Świna od ujścia aż do basenu Barkowego w Karsiborze (10 kilometr toru wodnego Świnoujście - Szczecin) oraz tereny i akweny przyległe. Wejście do portu zabezpieczają dwa falochrony: wschodni - o długości 1400 m i zachodni - o długości około 300 m. Do portu mogą być wprowadzane statki o maksymalnej długości 260,0 m, szerokości 42,0 m i zanurzeniu 12,8 m. Pływy w Świnoujściu nie występują, ale wahania poziomu wody i prądy wchodzące oraz wychodzące mogą występować nagle - w zależności od kierunku wiatrów i osiągać prędkość do 1,5 węzła. Nabrzeża w porcie Świnoujście są wyposażone w nowoczesne urządzenia do przeładunków masowych oraz drobnicy oraz place i magazyny składowe.

Polskie porty morskie stają się coraz bardziej atrakcyjne oraz konkurencyjne na rynku międzynarodowym. W polskich portach przeładowuje się coraz więcej kontenerów co przedstawia wykres poniżej:

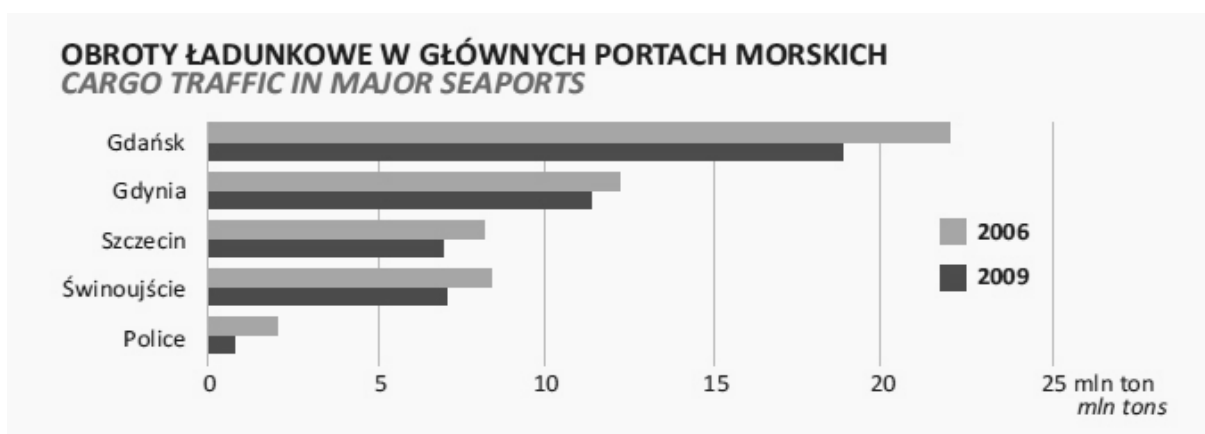


Rysunek : Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich.

Źródło: Dane z Roczników Statystycznych GUS 2009-2012

Spółki które zarządzają najważniejszymi dla gospodarki narodowej portami unowocześniają infrastrukturę portową, zwłaszcza pod względem obsługi oraz przeładunków kontenerów. Oznacza to budowę i modernizację terminali kontenerowych, gdyż w poprzednich latach porty te głównie obsługiwały ładunki masowe. Poprawa infrastruktury oraz przeprowadzane modernizacje są widoczne w wzrastającej obrotów ładunkowych, nie rośnie liczba tylko kontenerów, w poszczególnych portach, co prezentuje to rysunek poniżej.

Jednak ciągle jeszcze można się spotkać z zużytą i bardzo przestarzałą infrastrukturą portową, która potrzebuje modernizacji, a co za tym idzie wysokich nakładów finansowych. Pomimo pomocy jaka się uzyskuje z Unii Europejskiej, ciężko będzie sfinansować takie inwestycje. Wpływ na podniesienie konkurencyjności polskich portów miały także działania rządu.



Rysunek. Obroty ładunkowe w głównych portach morskich

Źródło: dane z Roczników Statystycznych GUS 2009-2012

Jest to porozumienie z Rosją w sprawie przywrócenia żeglugi po Zalewie Wiślanym, wynegocjowanie ze stroną niemiecką (w związku z budową Gazociągu Północnego) sposobu

zminimalizowania utrudnień w żegludze do portu Świnoujście (poprzez zagłębienie tego gazociągu) oraz przywrócenie zerowej stawki VAT na usługi przeładunkowe świadczone w portach morskich. Jednak zasadnicze znaczenie dla zwiększenia konkurencyjności polskich portów ma także budowa oraz remonty infrastruktury drogowej oraz kolejowej ale także morskiej (głębokość i szerokość torów podejściowych).

Zasadniczą barierą dla konkurencyjności polskich portów jest większa niż w innych europejskich portach (np. w Hamburgu) biurokracja przy odprawie ładunków. Jest to czynnik który wpływa bardzo negatywnie na postrzeganie polskich portów, dodatkowo zawile przepisy powodują opóźnienia i utrudnienia w przeprowadzaniu nowych inwestycji, co znacząco ogranicza rozwój portów.

W gospodarce rynkowej koniecznością jest formułowanie oraz realizacja strategii rynkowej. Bardzo dynamicznie zmieniająca się sytuacja na rynku międzynarodowym, jej złożoność i trudności w ich rozpoznawaniu zmuszają przedsiębiorstwa do elastycznego działania, szybkich reakcji oraz systematycznego monitorowania oraz diagnozowania. Strategia rynkowa dla portów jest niezbędna do ich sprawnego funkcjonowania oraz do wypracowania przewagi konkurencyjnej względem innych portów europejskich.

Największym atutem kluczowych polskich portów morskich jest ich położenie w międzynarodowych korytarzach transportowych Północ – Południe. Słabością jest jednak ich znaczne oddalenie od głównych oceanicznych szlaków żeglugowych, a także zbyt mała liczba sprawnych połączeń transportowych (drogowych, kolejowych i wodnych śródlądowych) z głównymi ośrodkami gospodarczymi Europy oraz Polski.

Wspólnym problemem wszystkich najważniejszych polskich portów jest słabo rozwinięta infrastruktura dostępu od strony lądu, zaś ich atutem jest bogata oferta terenów dla inwestorów portowych. Jakość infrastruktury dostępu do polskich portów morskich znacząco odbiega od standardów przyjętych w Europie Zachodniej. Niestety, eksperci prognozują że przy zachowaniu obecnych tendencji, w ciągu kilku lat wystąpić może poważny problem z dostępnością Portu Gdynia dla przewoźników towarowych, a to wpłynie negatywnie nie tylko na sytuację branży portowej i przedsiębiorców z Pomorza, ale i całej gospodarki krajowej. Porty te mają charakter uniwersalny - oferują szeroką paletę usług portowych zarówno na rzecz ładunków, pasażerów jak i środków transportowych.

Szansę na dalszy rozwój największych polskich portów morskich wyraźnie widać w polityce UE sprzyjającej rozwojowi transportu morskiego. Pozytywnie wpłynie na to również dynamiczny wzrost gospodarczy Polski, wzrastające saldo wymiany handlowej w basenie Morza Bałtyckiego oraz Regionu Nordyckiego z krajami Europy Środkowej i Południowej.

Źródła:

- <http://www.portalmorski.pl/porty-morskie>
- Praca zbiorowa, pod red. S. Markusika: Infrastruktura logistyczna w transporcie, Infrastruktura liniowa- wodna, transportu lotniczego oraz problematyka transportu, T. III. Cz. 1,
- Cz. Christowa, M. Christowa- Dobrowolska, Porty morskie Szczecin i Świnoujście. Znaczenie i powiązania z elementami systemu logistycznego Polski, Akademia Morska w Szczecinie, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, Szczecin,
- H. Klimek: Funkcjonowanie Rynków Usług Portowych,
- A. Grzelakowski: Porty morskie jako elementy globalnych- lądowo morskich logistycznych łańcuchów dostaw., "Logistyka", 5/2007 .