

Józef Perenc

Strategia rozwoju morskiego portu Police w latach 2010-2020

Ekonomiczne Problemy Usług nr 73, 419-429

2011

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

prof. zw. dr hab. JÓZEF PERENC
Uniwersytet Szczeciński

STRATEGIA ROZWOJU MORSKIEGO PORTU POLICE W LATACH 2010–2020

Streszczenie

W niniejszym artykule przedstawiono strategię, która jest podstawą do opracowania i realizacji przedsięwzięć rozwojowych na terenie portu w Policach. Kluczowym elementem jest sprecyzowanie kierunków rozwoju firmy w przyszłości. Należy także odpowiednio zestawić rekomendacje i działania, które pozwolą na sprawne funkcjonowanie tego podmiotu na rynku Pomorza Zachodniego. Wszystko to sprawi, że rozwój polskiej gospodarki jest równoznaczny ze zwiększaniem roli przeładunków drobnicowych i masowych w polskich portach morskich, w tym także w porcie w Policach.

Zadania, funkcje i zmiany w funkcjonowaniu portu Police

Port Police składa się z czterech komplementarnych terminali portowych: terminal Morski, Barkowy, Mijanka i Gunia. Port Police jest piątym pod względem wielkości przeładunków portem morskim w Polsce. Zgodnie z nomenklaturą wprowadzoną przez ustawę o portach i przystaniach morskich zaliczany jest do portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej.

W porcie dominowała dotychczas funkcja transportowa realizowana przede wszystkim na potrzeby Zakładów Chemicznych „Police” (funkcja portu zakładowego). Port wyspecjalizował się w przeładunkach towarów masowych, takich jak fosforyty, apatyty, ruda ilmenitowa, sól potasowa, nawozy, amoniak i kwas siarkowy. W wielkości przeładunków dominują fosforyty na wejściu (ok. 50% całości przeładunków) oraz nawozy na wyjściu (ok. 30% całości przeładunków).

W ciągu swojej blisko 35-letniej działalności Port Police znacząco zwiększył w ostatnich latach wielkość przeładunków. W rekordowych latach (1997, 1998) obsłużono prawie 3 mln ton ładunków masowych. Wielkość przeładunków portowych w poszczególnych okresach była odzwierciedleniem stanu koniunktury go-

spodarczej, szczególnie w branży nawozowej i rolniczej. Wśród głównych etapów rozwoju obrotów portowych w Policach można wymienić:

- a) 1971–1974 – budowa zakładu i portu ZCh „Police”, stopniowy wzrost przeladunków do ok. 1,35 mln ton rocznie;
- b) 1974–1989 – stabilizacja przeladunków na poziomie 1,5 mln ton rocznie z gwałtownym załamaniem gospodarki w latach 1980–1982, związanym z kryzysem społeczno-gospodarczym;
- c) 1989–1994 – pierwszy etap transformacji w Polsce, wprowadzenie gospodarki wolnorynkowej i ograniczenie eksportu;
- d) 1995–1998 – okres koniunktury gospodarczej, wysokiej dynamiki wzrostu zarówno w produkcji na rynek krajowy, jak i na eksport;
- e) 1999–2001 – okres dekonunktury w światowym przemyśle chemicznym, w ZCh „Police” nastąpił spadek opłacalności produkcji nawozów na eksport;
- f) 2010– okres ponownego stopniowego wzrostu przeladunków portowych.

Perspektywy rozwoju przemysłu chemicznego

W ostatnich latach w światowym przemyśle chemicznym z ogromną dynamiką zachodzą procesy konsolidacji i koncentracji produkcji oraz globalizacji firm i rynków chemikaliów. Już w latach 90. XX wieku dał się odnotować proces istotnych zmian dokonywanych przez koncerny poprzez m.in. transfer technologii oraz kapitału w kierunku rynków wschodzących, dysponujących źródłami taniego surowca i siły roboczej, takich jak kraje arabskie oraz kraje Dalekiego Wschodu, Ameryki Łacińskiej i Południowej. Jednocześnie wśród producentów wystąpiły tendencje do wzbogacenia własnych struktur wytwórczych o procesy głębokiego przetwórstwa chemikaliów bazowych (amoniak, metanol, olefiny i BTK) do produktów o znacznie wyższej wartości dodanej i walorach handlowych (głównie pochodne organiczne, tworzywa sztuczne, kauczuki, polimery konstrukcyjne).

Analiza działalności przemysłowej w obszarze przemysłu chemicznego wykazuje istnienie różnego typu trendów związanych ze sferami działalności finansowej i rynkowej, technicznej i technologicznej czy reakcji na zmieniające się potrzeby i modele konsumpcji. Do najistotniejszych czynników, które już wywarły i nadal będą miały decydujący wpływ na przyszłościowe zmiany w strukturze wytwórczej oraz rynkach surowców i produktów chemicznych w skali globalnej, należą:

- globalizacja firm i rynków chemicznych, koncentracja zdolności produkcyjnych, zwiększenie udziału wydatków na prace badawczo-rozwojowe (B+R);
- wzrost znaczenia głębokiego przetwórstwa ropy naftowej i gazu ziemnego;

- szybszy rozwój branż o wielostopniowych etapach przetwarzania chemikaliów podstawowych w wyspecjalizowane produkty organiczne o dużej wartości dodanej;
- wysoki stopień nasycenia większości rynków chemikaliów;
- upadek „strategii antyimportowych” w warunkach zmiany rynków na „otwarte”;
- zmiany w traktowaniu problemu ekologicznego (polityka zrównoważonego rozwoju), ograniczanie skutków środowiskowych „u źródła”, tzn. w stosowanych technologiach;
- konieczność odbudowy i restrukturyzacji branż i rynków chemicznych po okresie dekonjunkury 1997–1999.

Wśród analityków branży chemicznej panuje dość duża zgodność poglądów na wielkość firm zdolnych do przetrwania w warunkach globalizacji i koncentracji produkcji. Ogólnie ocenia się, że w ciągu najbliższych pięciu lat firmy chemiczne, których wartość sprzedaży osiąga „tylko” 1–2 mld dolarów rocznie, będą postrzegane jako zbyt małe dla efektywnej konkurencji na rynkach światowych. W tabeli 1 przedstawiono produkcję przemysłu chemicznego w latach 1981–2010.

Tabela 1

Prognoza rocznego wzrostu światowej produkcji sektora chemicznego – ujęcie branżowe (%)

Lata	1981–1990	1991–1995	1996–2000	2001–2005	2006–2010
PKB – świat	2,6	3,1	3,7	3,8 – 4,3	3,6 – 4,2
Chemikalia nieorganiczne	0,5	1,0	1,5	1,0 – 1,5	0,5 – 1,5
Nawozy i agrochemikalia	2,0	1,5	1,5	1,0 – 1,5	1,0 – 1,5
Petrochemikalia	4,0	4,0	4,5	4,0 – 5,0	4,0 – 4,5
Koksochemia	1,0	0,5	–0,5	–0,5	–0,5 – 0,0

Źródło: dane Ministerstwa Gospodarki RP.

Szczególny przypadek zahamowania rozwoju w podsektorze koksochemii (spadek w latach 1996–2000; zastój przewidywany jest do roku 2010) spowodowany jest zachodzącymi w światowym przemyśle procesami konsolidacji i restrukturyzacji przemysłu stalowego, zmniejszaniem stopnia uzysku surowców koksochemicznych (smoła, benzol), restrykcjami w ochronie środowiska (problem α -benzopirenu), wyparciem z rynku niektórych produktów koksochemicznych przez petrochemiczne (naftalen, żywice nienasycone, toluen, ksyleny).

Prognoza ta dość wyraźnie wskazuje na orientację produkcji na podsektor wytwarzający produkty organiczne (w równym stopniu podstawowe chemikalia organiczne i ich pochodne).

W związku z powyższym do 2010 r. według Ministerstwa Gospodarki wskazane byłoby co roku wygenerować ze źródeł pozabudżetowych co najmniej 4 mld zł na potrzeby krajowego przemysłu chemicznego.

Dla porównania w krajach UE w latach 1995–1999 przeciętne roczne nakłady inwestycyjne w przemyśle chemicznym wynosiły: Hiszpania 1,5 mld dolarów, Francja 3,4 mld dolarów, Niemcy 6,9 mld dolarów. Propozycja inwestowania w rozwój bazy petrochemicznej podyktowana jest obserwowanymi tendencjami w gospodarce światowej; ze względu na rosnący na świecie udział ropy przeznaczony do przetwórstwa chemicznego w stosunku do ilości zużywanej celem wytwarzania paliw i olejów. W latach 70. ubiegłego wieku udział ten wynosił 3–5%, w latach 90. osiągnął poziom 6–9%, a w okresie 2001–2010 wzrósł do 12–18%.

Obecny stan przemysłu chemicznego w Polsce, podobnie jak w krajach Europy Zachodniej, jest czynnikiem determinującym poziom nowoczesności i rozwoju całego systemu gospodarczo-społecznego państwa. W Polsce przemysł ten od wielu lat jest niedoinwestowany. Wszystkie podstawowe wskaźniki stopnia „chemizacji” gospodarki, szczególnie wielkość produkcji w przeliczeniu na głowę mieszkańca oraz udział wartości wytwarzanych chemikaliów w wartości całej produkcji przemysłowej kraju, są jednymi z najniższych nie tylko w porównaniu do innych krajów Unii Europejskiej, lecz także większości państw Europy Środkowo-Wschodniej (ECW).

Przemysł chemiczny w Polsce może być jednym z najbardziej rentownych działów przetwórstwa przemysłowego. W uzasadnionym zakresie należy prowadzić właściwą politykę kapitałowo-własnościową (m.in. prywatyzację, poszukiwania inwestorów strategicznych), która zapewni dalszy napływ środków finansowych z tego przemysłu dla budżetu państwa, jednak nie likwidując elementów oddziaływania centrum administracyjnego kraju na istotne uwarunkowania funkcjonowania tego strategicznego dla gospodarki państwa przemysłu. Podobne elementy wpływów zachowały sobie wszystkie kraje europejskie. Wspomniane procesy prywatyzacyjne winny w decydujący sposób polegać na angażowaniu strategicznych inwestorów kapitałowych zainteresowanych dalszym rozwojem i unowocześnieniem krajowego przemysłu chemicznego.

W krajach wysoko rozwiniętych trwa systematyczny rozwój przemysłu chemicznego ze średnim tempem wzrostu produkcji o ok. 3% rocznie. Przemysł w Polsce musi dokonać w krótkim czasie przyspieszonego rozwoju. Powyższe dotyczy szczególnie rozbudowy w Polsce bazy produkcji podstawowych półproduktów petrochemicznych, decydujących o stanie i rozwoju innych branż przemysłowych.

Podstawowe znaczenie dla otoczenia portu polickiego mają ZCh „Police” SA. Są one jedną z największych firm chemicznych w Polsce, zaliczanych do grupy podmiotów tzw. Wielkiej Syntezy Chemicznej. Spółka jest głównym w Polsce pro-

ducentem wieloskładnikowych nawozów mineralnych dla rolnictwa i jedynym w naszym kraju wytwórcą bieli tytanowej (dwutlenku tytanu), która znajduje zastosowanie jako komponent produktów wytwarzanych w różnych branżach przemysłu (przemysł farb i lakierów, tworzyw sztucznych, ceramiczny, lekki).

Kombinat wytwarza różne rodzaje nawozów mineralnych, biel tytanową, a także substancje chemiczne stanowiące komponenty lub półprodukty do dalszego przetworstwa w różnych branżach przemysłu i gospodarki. Gama produktów obejmuje ok. 60 pozycji asortymentowych wyrobów wytwarzanych w ramach trzech głównych grup:

- nawozy mineralne (wieloskładnikowe i azotowe),
- biel tytanowa,
- chemikalia.

Zakłady Chemiczne „Police” SA działają na europejskim rynku wyrobów chemicznych o charakterze masowym. Produkcja podstawowa w Spółce odbywa się w ramach trzech zakładów produkcyjnych: Zakładu Bieli Tytanowej, Zakładu Fosforowego i Zakładu Azotowego.

Zakład Fosforowy ZCh „Police” SA jest największym i najnowocześniejszym producentem nawozów fosforowych i wieloskładnikowych w Polsce. Jakość produktów oferowanych przez ten zakład, stosowana technologia produkcji oraz dogodna lokalizacja w pobliżu portu morskiego powodują, że jako jedyny polski producent jest istotnym eksporterem nawozów fosforowych. Zakład Fosforowy ZCh „Police” SA planuje przeprowadzić restrukturyzację swojej działalności zmierzającą przede wszystkim w kierunku:

- unowocześnienia i poszerzenia asortymentu produktów,
- obniżki kosztów wytworzenia.

Pierwszemu z wyżej wymienionych celów ma służyć planowana modernizacja istniejącej linii produkcji nawozu DAP w celu zwiększenia zdolności produkcji nowoczesnych i atrakcyjnych rynkowo nawozów typu NPK kosztem mniej rentownego nawozu typu DAP. Stworzy się możliwość elastycznego reagowania na potrzeby rynku. Realizacja drugiego celu – redukcji kosztów wytworzenia nawozów – będzie możliwa dzięki planowanej inwestycji umożliwiającej dywersyfikację zaopatrzenia w podstawowy półprodukt do produkcji nawozów – kwas fosforowy. Druga z tych inwestycji ma także istotne znaczenie z punktu widzenia ochrony środowiska.

Zmiany w handlu zagranicznym i ich związek z nowymi zadaniami portu Police

Ze względu na obserwowany trend wzrostowy obrotów polskiego handlu zagranicznego w dziedzinie towarów wysoko przetworzonych i dóbr finalnych należy spodziewać się stabilnego wzrostu wielkości przeladunków tych grup towarowych

w polskich portach. Postępująca modernizacja polskiej gospodarki, ukierunkowana na zwiększenie efektywności gospodarowania w branżach, których produktami są dobra finalne powszechnego użytku, spełniające światowe standardy użytkowe, powoduje zwiększenie potrzeb transportowych w dziedzinie konteneryzacji, przewozów ro-ro i promowych.

Polska, chcąc odgrywać istotną rolę w gospodarce Zjednoczonej Europy, jest zmuszona dywersyfikować swoją ofertę eksportową przez zwiększenie udziału dóbr finalnych o wysokim stopniu przetworzenia. Jednocześnie, rozwój tego sektora gospodarowania wywołuje konieczność zwiększenia importu półproduktów i wyrobów gotowych, które będą użyte w procesie dalszego przetwarzania.

Wszystko to sprawia, że rozwój polskiej gospodarki jest równoznaczny ze zwiększaniem roli przeładunków drobnicowych w polskich portach morskich. Prognozowany wzrost przeładunków drobnicowych jest również szansą na dywersyfikację działalności przeładunkowej portu w Policach. Prognoza przeładunków drobnicy w roku 2015 w polskich portach morskich szacowana jest na 15–19 mln ton, wobec 11 mln ton w roku 2000, z czego ok. 7–9 mln ton przypadają będzie na porty ujścia Odry. Prawie 48% ładunków drobnicowych przeładowanych w polskich portach w roku 2000 dotyczyło systemu transportu multimodalnego. W roku 2015 w tym systemie przeładowywanych ma być prawie 56% ogółu drobnicy.

Dla portów aglomeracji szczecińskiej przewiduje się stabilny wzrost przeładunków drobnicowych w systemie transportu multimodalnego (tab. 2).

Tabela 2

Prognoza przeładunków w systemie transportu multimodalnego dla portów aglomeracji szczecińskiej (w tys. ton)

Wyszczególnienie	Rok 2000 – wykonanie	Rok 2015 – prognoza
Kontenery	192,0	600–1200
Ro-ro i promowe	1 815,1	3 000
Ogółem	2 007,1	3 600 – 4200

Źródło: S. Szwanowski, *Polskie porty morskie w systemie połączeń multimodalnych na Bałtyku*, w: *Polska Żegluga Liniowa i Promowa 2003*, red. H. Salmonowicz, Fundacja na rzecz Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2003, s. 26.

Sektorem polskiej gospodarki, który odznacza się jednym z największych potencjałów eksportowych, jest szeroko pojęta obróbka drewna, a w szczególności przemysł meblarski. Wyroby tego sektora będą odgrywały coraz większą rolę w przeładunkach drobnicowych, w tym też w zespole portowym Szczecin i Świnoujście.

Małe porty morskie i ich szanse

Zasadnicze znaczenie dla wykształcenia się sfery zarządzania w polskich portach morskich miało wejście w życie postanowień Ustawy o portach i przystaniach morskich z grudnia 1996 r. (zwaną dalej „Ustawą”). Pomimo różnic w poglądach na temat przyszłego kształtu organizacji zarządzania polskimi portami morskimi istniała zgodność co do tego, że sprawa ta wymaga specjalnego uregulowania, odpowiednim aktem prawnym.

Zadania, jakie Ustawa nałożyła na podmiot zarządzający, są związane z realizacją jego głównej funkcji – gospodarza terenów portowych. Obejmują one:

- zarządzanie gruntami i infrastrukturą portową,
- prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portów,
- budowę, rozbudowę, utrzymanie i modernizację infrastruktury portowej,
- świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej,
- zapewnienie odbioru i unieszkodliwiania odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków,
- pozyskiwanie dla portu nowych terenów pod dalszy rozwój infrastruktury transportowej.

Jeżeli chodzi o realizację ostatniego z wymienionych zadań, ustawodawca dodatkowo przyznał podmiotowi zarządzającemu prawo pierwokupu przy sprzedaży lub przeniesieniu użytkownika wieczystego (oddaniu w użytkowanie wieczyste) gruntów położonych w granicach portu (w przypadku jego niewykorzystania prawo pierwokupu przysługuje Skarbowi Państwa). Jest to niewątpliwie rozwiązanie, które ma przynajmniej częściowo zrekompensować fakt, że na terenach w granicach poszczególnych portów zostali uwłaszczeni ich dotychczasowi użytkownicy.

W art. 8 Ustawy portowej ustalono rodzaje opłat portowych za użytkowanie infrastruktury portowej, do których zaliczono:

- a) opłatę tonażową pobieraną za wejście statku do portu i wyjście statku z portu, przejście statku tranzytem przez obszar portu, umożliwienie odbioru i unieszkodliwiania odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków, która nie może być wyższa niż 1,10 euro za 1 GT;
- b) opłatę przystaniową pobieraną za korzystanie przez statek z nabrzeża lub przystani, która nie może być wyższa niż 0,17 euro za 1 GT;
- c) opłatę pasażerską pobieraną za zejście pasażera na ląd albo za wejście pasażera na statek, która nie może być wyższa niż 1,74 euro za 1 pasażera.

Przy czym wymienione opłaty¹ pobiera podmiot zarządzający portem.

¹ Z wyjątkiem opłaty przystaniowej od obiektów infrastruktury portowej, które nie są zarządzane przez podmiot zarządzający portem, pobieranej przez podmiot będący właścicielem tych obiektów.

Kierunki rozwoju portu w Policach (w perspektywie do 2020 roku)

W tabeli 3 przedstawiono analizę SWOT dla Morskiego Portu Police, akcentując jego atuty i słabości oraz szanse i zagrożenia. Jest ona podstawą do wyznaczania kierunków rozwoju portu.

Tabela 3

Analiza SWOT dla Morskiego Portu Police

Mocne strony	Słabe strony
<ol style="list-style-type: none"> 1. Wysoka jakość świadczonych usług 2. Poprzez ścisłą współpracę z ZCh „Police” Spółka zarządzająca bazuje na znanej i pozytywnie kojarzonej marce jej głównego udziałowca 3. Znacząca pozycja na rynku usług transportowych 4. Duży potencjał w rozwoju ze względu na posiadane tereny 5. Niezależność kapitałowa Spółki zarządzającej 6. Lokalizacja poza granicami miasta Police 7. Możliwość korzystania z istotnych mediów poprzez ZCh „Police” 8. Spółka ma zapewnioną obsługę przeładunków wynikającą ze współpracy z ZCh „Police” 9. Pozytywne zaangażowanie Gminy Police w Spółce zarządzającej portem 10. Stworzenie nowych możliwości w obsłudze innych przeładunków niż dotychczas poprzez wybudowę planowanego Terminalu Chemicznego do składowania paliw płynnych 11. Komplementarność w stosunku do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu 12. Port Police, jako piąty port w Polsce pod względem wielkości przeładunków, stanowi kompleks portowy wykorzystujący możliwość obsługi przeładunków zarówno poprzez transport wodny śródlądowy i morski, a także obsługując statki typu rzeczno-morskiego 13. Szeroka oferta przeładunkowa, realizowana z wykorzystaniem wszystkich Terminali znajdujących się na terenie portu 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Konieczność poniesienia znaczących nakładów na rozwój terenów portowych 2. Konieczność przewozu masy ładunkowej przez miasto Szczecin 3. Słabo rozbudowana infrastruktura transportowa (brak bocznic kolejowych i ograniczony dostęp do transportu drogowego oraz brak dróg wewnętrznych) 4. Posiadane urządzenia pozwalają jedynie na jednostronny charakter obsługi przeładunkowej (nabrzeża specjalistyczne powodujące utrudnienia dywersyfikacyjne), W porcie występuje wąska specjalizacja terminali, ograniczająca w istotny sposób możliwości pełnego wykorzystania zdolności przeładunkowych nabrzeży 5. Zdolność przeładunkowa nie pozwala na obsługę w szerokim zakresie innych niż ZCh „Police” firm 6. Wysokie koszty przeładunków ze względu na istniejące taśmociągi należące do ZCh „Police” oraz nie w pełni odpowiedniego zagospodarowanych terenów 7. Obsługa przeładunków dotyczy przede wszystkim surowców i produktów charakteryzujących się sezonowością 8. Ze względu na powiązanie z ZCh „Police” SA, marka jest utożsamiana z produkcją nawozów chemicznych
Szanse	Zagrożenia
<ol style="list-style-type: none"> 1. ZMPP, jako jednostka niezależna może pozyskać środki z Europejskich Funduszy, w tym z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionu (ERDF) 2. Wzrost liczby transportowanych ładunków wynikający z poprawy infrastruktury transportowej o szerokim znaczeniu, przekształcenie zaplecza oraz ogólny wzrost gospodarczy w regionie 3. Zgromadzenie bogatej bazy klientów ze względu na powiązania z ZCh „Police” oraz współpracę z Infraparkiem 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Duży wpływ inwestycji infrastrukturalnych na zaplecze logistyczne i poprawę dostępności transportowej do portu Police 2. Wciąż rosnąca konkurencja dotycząca przede wszystkim innych portów ujścia Odry oraz wchodzących na rynek przedsiębiorstw, które dotąd nie zajmowały się logistyką i usługami portowymi

<ol style="list-style-type: none"> 4. Budowanie strategii kompleksowej obsługi klientów 5. Bliskie położenie względem Berlina 6. Możliwość uzyskania dogodnego połączenia z siecią niemieckich autostrad poprzez tzw. Zachodnie Obejście Szczecina 7. MPP jest jednym z portów Pomorza Zachodniego położonych na przecięciu głównych europejskich szlaków transportowych, stanowiących najdogodniejsze połączenie zarówno między Europą Środkowo-Wschodnią a Skandynawią, jak również pomiędzy Europą Zachodnią i Wschodnią 8. Poprzez swoje położenie geograficzne Port Police stanowi doskonale miejsce do stworzenia bazy przeładunkowej materiałów niebezpiecznych i uciążliwych wraz z centrum logistycznym przy transporcie tych materiałów 9. Powstanie Polickiego Parku Przemysłowego² na obszarze 150 ha uzbrojonego gruntu w infrastrukturę techniczną i transportową. Tego typu posunięcie ma wpłynąć i wpływa na pozyskiwanie inwestorów zainteresowanych inwestycjami na terenach portu oraz PPP 10. Na podstawie porozumienia z Gminą Police firmy inwestujące na terenach portu otrzymują preferencyjne warunki podatkowe 11. Planowana realizacja rozwoju infrastruktury transportowej województwa zachodniopomorskiego, która została przyjęta w dokumentach Sejmiku Wojewódzkiego 12. Wprowadzenie korzystnej nowelizacji Ustawy o portach i przystaniach portowych, na podstawie której port w Policach staje się portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej 13. Efektywne wprowadzenie opracowanej strategii rozwoju portu Police 14. Realizacja planu budowy obwodnicy, czyli tzw. Zachodniej Obwodnicy Szczecina i Polic oraz przeprawy Police–Święta 15. Powiązanie z głównym udziałowcem wpływa na współpracę ze spółkami usługowymi, działającymi na terenie ZCh „Police” SA oraz zatrudniającymi ok. 1 tys. pracowników. 16. Możliwe pewne zwiększenie przeładunków dla firm zewnętrznych, nie wymagających nakładów inwestycyjnych. 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Utrudnienia wynikające z politycznych wpływów na wzrost kosztów związanych ze zmianą poziomu dostaw gazu z Rosji do Polski 4. Możliwość wystąpienia rozbieżności w realizacji Strategii między zarządem ZCh „Police” SA a ZMPP 5. Rynek portów Pomorza Zachodniego cechuje się słabą pozycją marketingową 6. Możliwość wystąpienia ograniczeń inwestycyjnych ze względu na przepisy o ochronie środowiska i program rządowy „Natura 2000”
---	---

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu *Biznes plan dla Portu Polickiego*.

² Park jest zarządzany przez Infrapark Police Sp. z o.o.

Wśród zadań ważnych dla dalszego dynamicznego rozwoju portu Police w latach 2010–2020 należy wymienić:

1. Rozszerzenie dotychczasowej oferty usługowej portu w kierunku:
 - obsługi ładunków (masowych suchych i płynnych, drobnicowych) dotąd niewystępujących w polickim porcie;
 - zwiększenia przeładunków realizowanych dotąd jedynie na potrzeby ZCh „Police”;
 - rozwoju innych funkcji gospodarczych współczesnych portów morskich (przemysłowej, handlowej, dystrybucyjno-logistycznej);
 - zapewnienia usług wysokiej jakości odpowiadających uznanym standardom międzynarodowym.
2. Stworzenie konkurencyjnych warunków dzierżawy gruntów i infrastruktury portowej oraz obsługi ładunków i środków transportu na terenie portu:
 - konkurencyjność w aspekcie jakościowym, związana z posiadaniem nowoczesnego potencjału do obsługi ładunków i środków transportu;
 - konkurencyjność w aspekcie cenowym, zakładająca weryfikację taryf portowych w kierunku dostosowania ich do poziomu stawek w portach konkurencyjnych, stworzenie proinwestycyjnego systemu opłat za dzierżawę gruntów;
 - konkurencyjność w aspekcie czasowym, uwzględniająca zminimalizowanie czasu obsługi statków i barek w porcie.
3. Zastosowanie narzędzi finansowych i marketingowych sprzyjających rozwojowi działalności gospodarczej na terenach portowych:
 - dywersyfikacja źródeł finansowania przedsięwzięć inwestycyjnych w porcie (wewnętrznych i zewnętrznych);
 - strategia cenowa;
 - strategia propopytowa;
 - strategia promocji.
4. Zintegrowanie portu Police w ramach lądowo-morskich łańcuchów transportowych:
 - niwelowanie przez port wszelkich różnic technicznych, organizacyjnych i ekonomicznych występujących między lądową a morską częścią łańcucha transportowego;
 - poprawa dostępności transportowej poszczególnych terminali na terenie portu.

Szczególna rola w realizacji wspomnianych zadań przypada Zarządowi Morskiego Portu Police Sp. z o.o.

Wnioski

Spośród uwarunkowań zewnętrznych mających kluczowe znaczenie dla rozwoju polickiego portu, a jednocześnie mogących służyć za kryteria wariantowego podejścia do planowania jego rozwoju, do najważniejszych należą:

- kontynuacja realizacji całego odcinka drogi ekspresowej S-3 od Gorzowa Wlkp. do autostrady A2 i później do granicy z Czechami;
- wdrożenie programu użeglugowienia Odry (np. według programu Odra 2006);
- modernizacja głównych linii kolejowych łączących port Police z zapleczem;
- poprawa parametrów technicznych toru wodnego z Zatoki Pomorskiej do Polic;
- umożliwienie wejścia kapitałowego do ZCh „Police” inwestora strategicznego, który dokapitalizuje zakłady i stworzy dalsze szanse na rozwój firmy do 2020 r. i dalej.

STRATEGY FOR DEVELOPMENT OF PORT OF POLICE IN THE YEARS 2010–2020

Summary

The paper presents a strategy which is the basis for the development and implementation of development projects in the port of Police. A key element is to specify the direction of the company's direction of development in the future. There should also be compiled recommendations and actions that will allow for the smooth functioning of this entity in the West Pomerania market. The Polish economy development is tantamount to increasing the role of general cargo and bulk cargo handling in Polish sea ports, including the port of Police.