

Monika Żaboklicka

Interesariusze portu wobec wyzwań na przyszłość - na przykładzie portu szczecińskiego

Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu 27, 119-129

2012

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.

MONIKA ŻABOKLIĆKA

Uniwersytet Szczeciński

INTERESARIUSZE PORTU WOBEC WYZWAŃ NA PRZYSZŁOŚĆ NA PRZYKŁADZIE PORTU SZCZECIŃSKIEGO

Streszczenie

Dla rozwoju portu konieczna jest współpraca różnych grup interesariuszy, nawet tych, których cele są na co dzień rozbieżne, przede wszystkim w sprawach bardziej złożonych, jak wprowadzanie kompleksowych rozwiązań teleinformatycznych, duże inwestycje czy lobbing na rzecz przyjęcia takich interpretacji przepisów prawnych, by polskie porty były konkurencyjne.

Wprowadzenie

Port morski jako punkt złożonej sieci transportowej jest miejscem styku interesów wielu podmiotów, które, zasadniczo dążąc do realizacji własnych celów, świadomie bądź nieświadomie wpływają na funkcjonowanie i rozwój portu jako całości. Wpływ działań, dążeń i siły ekonomicznej interesariuszy jest różnorodny i nie zawsze pozytywny, głównie ze względu na różnorodność celów i sposobów ich osiągania. Ich reakcje wobec wyzwań przyszłości też są z natury rzeczy różnorodne.

1. Interesariusze portu szczecińskiego

Właścicielem terenów portowych w Szczecinie jest, w myśl ustawy o portach i przystaniach morskich¹, Skarb Państwa reprezentowany przez Zarząd Morskich Portów, które administrują większością terenów portowych, albo

¹ Ustawa z 20.12.1996 r. o portach i przystaniach morskich, DzU z 2002 r., nr 110, poz. 967, tekst jednolity.

inne spółki będące własnością państwa – na przykład szczeciński Port Rybacki „Gryf”. Ustawa nakłada na Zarząd Portu obowiązek dbałości o rozwój powierzonych portów; wszystkie przychody z dzierżaw, czynszów, opłat tonażowych itp. kierowane są na rozwój i inwestycje. Dodatkowym źródłem finansowania są kredyty i dotacje instytucji finansowych, które spółce Skarbu Państwa, dysponującej gwarancjami rządowymi, jest relatywnie łatwo uzyskać.

Usługi przeładunkowe i składowe w myśl ustawy świadczone są przez inne podmioty, głównie prywatne. Na ogół operatorzy terminali łączą oba te rodzaje działalności, na własną rękę pozyskując ładunki, przeprowadzając część inwestycji (zwłaszcza w suprastrukturę) oraz dokonując napraw i remontów na powierzonym przez Zarząd Portu terenie i za pomocą znajdującego się na nim wyposażenia. Wyjątkiem w Szczecinie jest właśnie PR Gryf, który we własnym zakresie obsługuje towary.

Pracownicy portu i reprezentujące ich związki zawodowe stanowią bardzo istotną i zróżnicowaną grupę interesariuszy. Zasadniczo grupie tej zależy na zwiększaniu przeładunków, a co za tym idzie – przychodów, które mogłyby być następnie wydatkowane na podniesienie relatywnie niskich płac albo na dodatkowe świadczenia na rzecz pracowników, choć należy podkreślić, że portowcy wielokrotnie udowadniali, że są gotowi do poświęceń w imię dobra swoich firm: zgadzali się na przykład na obniżenie pensji, gdy terminale były w trudnej sytuacji finansowej, a ci z nich, którzy byli jednocześnie udziałowcami w swoich spółkach, praktycznie zawsze rezygnowali z dywidendy, przeznaczając zyski firm na dalsze inwestycje. Z drugiej strony pewna część pracowników jest niechętna zmianom, takim na przykład jak wprowadzanie nowych rodzajów sprzętu przeładunkowego, preferując sprawdzone rozwiązania, do których są przyzwyczajeni. Nie bez znaczenia są też obawy części pracowników, że nowoczesny sprzęt przeładunkowy, poprzez zwiększenie efektywności pracy, może ich pozbawić zajęcia. Należy jednak podkreślić, że szczecińscy portowcy nigdy nie zdecydowali się na strajk, w przeciwieństwie na przykład do pracowników gdyńskiego terminalu GCT, który na skutek strajku w 2007 roku stracił znaczną część masy ładunkowej².

Do interesariuszy portu zaliczyć też należy instytucje państwowe, regulujące ruch w porcie lub kontrolujące w pewnym zakresie obrót portowy, takie jak Urząd Morski, Straż Graniczna, Inspekcja Celna, graniczne służby

² Według różnych szacunków od 30% do 50%.

weterynaryjne itp. Dbałość o rozwój portu nie jest bezpośrednim zadaniem tych podmiotów, nastawionych raczej na pełnienie funkcji kontrolnych i ochronę bezpieczeństwa osób i towarów. Wyjątkiem jest Urząd Morski, do obowiązków którego, oprócz regulacji ruchu statków, należy też między innymi utrzymanie toru podejściowego ze Świnoujścia. Działalność tych instytucji ma jednak zasadniczy wpływ na funkcjonowanie portu i sposób, w jaki postrzegają go klienci, dla przykładu, bardzo wysoko oceniana jest praca szczecińskiego Granicznego Punktu Kontroli Weterynaryjnej – na przykład z takiego powodu, że dbałości o bezpieczeństwo kontrolowanych przesyłek i skutecznemu egzekwowaniu przepisów towarzyszy wychodzenie naprzeciw potrzebom podmiotów dokonujących obrotu, chociażby poprzez wydłużenie czasu pracy w okresach natężenia ruchu. Wiele inicjatyw proinnowacyjnych inicjuje Urząd Celny (co zostanie szerzej omówione w dalszej części pracy). Inne służby państwowe również mają wpływ na pracę portu i przepływ towarów, ich potrzeby i specyfika pracy muszą być uwzględnione nie tylko przy bieżącej działalności, ale i przy podejmowaniu decyzji o rozpoczęciu dużych inwestycji, takich na przykład jak budowa nowego terminalu kontenerowego.

Najważniejszą grupą interesariuszy z punktu widzenia zasadności funkcjonowania portu są gestorzy ładunków, właściciele i operatorzy przewożących je środków transportu zarówno wodnego, jak i lądowego oraz pracujący na ich rzecz operatorzy logistyczni i spedytorzy. Podczas gdy gestorzy ładunku postrzegają port zasadniczo jako punkt w łańcuchu transportowym, przez który ich towar ma przejść szybko, tanio i bezpiecznie, zaś armatorzy statków i barek oraz przewoźnicy kolejowi i drogowi w obecnej sytuacji rynkowej zasadniczo podążają za towarem i kierują środki transportu tam, gdzie życzy sobie klient³, to od spedytorów i operatorów logistycznych (którzy mogą być jednocześnie przewoźnikami, składownikami lub przeładowcami) w dużym stopniu zależy, czy ładunek będzie skierowany do danego portu. Ich zdolność zapewnienia sprawnej obsługi powierzonego towaru i umiejętność przeko-

³ Niektórzy armatorzy kontenerowi mają preferencje co do portów, do których zawijają ich statki, i naliczają wyższe frachty do portów mniej z ich punktu widzenia korzystnych. PKP Cargo zasadniczo opiera stawki na taryfie odległościowej, jednak inni przewoźnicy kolejowi muszą brać pod uwagę dostępność ładunków powrotnych, co może wpłynąć na uzależnianie wysokości frachtu od destynacji przesyłki. W przypadku przewozów samochodowych barierą może być brak w danym regionie dostatecznej liczby specjalistycznych naczep, stąd na przykład stawki za przewozy kontenerów na analogiczne odległości ze Szczecina są wyższe niż z Trójmiasta.

nania klienta do skierowania ładunku drogą przez konkretny port ma bardzo duże znaczenie przy pozyskiwaniu masy towarowej dla portu.

Grupą interesariuszy, w których interesie jest zwiększenie przepływu ładunków przez port, jednak pozbawioną znaczącej możliwości ich pozyskania, są lokalne firmy pracujące na rzecz statków i ładunków – agencje statkowe, agencje celne, firmy rzeczoznawczo-kontrolne, przedsiębiorstwa zaopatrujące statki, spółki holownicze itp. Przedsiębiorstwa te, zwykle niewielkie, nie dysponują odpowiednią siłą, by wpływać na rozwój portu, są nim jednakże żywo zainteresowane i chętnie popierają wszelkie inicjatywy mogące przyczynić się do zwiększenia zapotrzebowania na ich usługi.

Niewątpliwie najsilniejszym interesariuszem portu jest właściciel, czyli Skarb Państwa. W przeciwieństwie do innych portów europejskich (zwłaszcza niemieckich, holenderskich czy belgijskich) porty polskie nie mogą liczyć na znaczące wsparcie finansowe przy inwestycjach. Władze lokalne oficjalnie popierają rozwój portów, jednak ich działania nie zawsze nadążają za deklaracjami. Dla przykładu, władze miasta i województwa nie wydały jeszcze decyzji o zmniejszeniu opłat za wykorzystanie terenów portowych z 3% do 0,3% wartości gruntu na podstawie przepisu dotyczącego terenów służących obronności kraju, podpartego opinią prawną Ministerstwa Infrastruktury, mimo precedensu, jakim było przyznanie tej ulgi dla portu w Gdańsku przez tamtejszy urząd⁴. Z drugiej jednak strony Urząd Marszałkowski aktywnie promuje inicjatywę utworzenia przechodzącego przez Szczecin Środkowoeuropejskiego korytarza Transportowego (CETC Route 65), włączył się również w prace nad projektem osi transportowej południe–północ (projekt SoNorA).

Unia Europejska, aktywnie promując rozwój transportu morskiego i śródlądowego, umożliwia dostęp do źródeł finansowania, bez których znaczące inwestycje w porcie nie byłyby możliwe. Dzięki finansowaniu z UE zrealizowano wszystkie większe inwestycje infrastrukturalne, Unia wyłoży również część funduszy na budowę terminalu LNG w Świnoujściu. Nacisk, jaki Unia kładzie na rozwój żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, pozwala mieć nadzieję na dalsze korzyści – chociażby polegające na przekonaniu polskich władz centralnych o roli portów morskich w gospodarce kraju.

⁴ Należy jednak zauważyć, że władze Świnoujścia na podstawie tych samych przepisów wydały decyzję negatywną, podtrzymując zasadność naliczania wyższych opłat. Źródło: materiały wewnętrzne Rady Interestantów Portu.

2. Determinanty rozwoju portu

Rozwój portów morskich rozumiany jako zwiększenie zakresu świadczonych dotychczas usług czy wolumenu przeładowywanych towarów albo powiększenie terytorium uzależniony jest od wielu czynników, wśród których najważniejsze to dostęp do środków finansowych, terenów pod zabudowę oraz adaptacyjna i proinnowacyjna zdolność podmiotów rynku usług portowych.

Ze względu na bardzo wysokie koszty inwestycji portowych, zarówno przysposobienia akwenów, przygotowania gruntów (palowanie terenów podmokłych lub wymagających wzmocnienia z innych przyczyn), oraz bardzo dużą kapitałochłonność suprastruktury czy nowoczesnych rozwiązań informatycznych i teleinformatycznych na znaczący rozwój terminali portowych szansę mają tylko przedsiębiorstwa dysponujące dużym kapitałem. Dla przykładu, przygotowanie jednego metra nabrzeża pociąga za sobą wydatek rzędu 15 tys. zł zależnie od zakresu niezbędnych prac, zaś wdrożenie komputerowego systemu zarządzania przeładunkami, magazynami oraz kontroli kosztów i fakturowania wiąże się z nakładami finansowymi w wysokości około 700 tys. euro. Oczywiście nie wszystkie prorozwojowe innowacje łączą się z kosztami – bardzo często znakomite rezultaty osiągnąć można na przykład poprzez zmiany organizacyjne lub zastosowanie relatywnie tanich rozwiązań. Przykładem może być Tymczasowa Baza Kontenerowa w Szczecinie, której pierwotnie zakładaną maksymalną przepustowość 50 tys. TEU rocznie dzięki poprawie organizacji pracy udało się nieznacznie przekroczyć już w 2007 roku, zaś w 2009, po wprowadzeniu suwnic nabrzeżowych i dalszej reorganizacji, osiągnięto wielkość 52 721 TEU⁵.

Terytorialny rozwój portu wymaga pozyskania nowych terenów – w Szczecinie najłatwiej dostępny jest Ostrów Grabowski o powierzchni 175 ha, już częściowo zagospodarowany przez wybudowanie nabrzeża Fińskiego. Budowa nowych nabrzeży i terminali leży w gestii właściciela terenu. Ze względu między innymi na wysoką kapitałochłonność inwestycji nie podejmuje się wielu tego typu działań – w ostatnim dziesięcioleciu w Zespole Portów Szczecin–Świnoujście podjęto tylko trzy nowe budowy, są to:

- infrastruktura Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego (ZCL), o powierzchni 30 ha, wybudowana kosztem 28,8 mln zł (z czego 21,6 mln zł dofinansowano ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju

⁵ Źródło: materiały PCC Port Szczecin/DB Port Szczecin.

- Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna), inwestycję oficjalnie zakończono w 2007 roku;
- infrastruktura nabrzeża Fińskiego na Ostrowie Grabowskim wraz z rampą ro-ro na nabrzeżu Spółdzielców, których budowę formalnie ukończono w styczniu 2008 roku. Koszty kwalifikowane wyniosły 71,2 mln zł, z czego, podobnie jak w przypadku ZCL, około 75% (53,4 mln zł) dofinansowano ze środków EFRR;
 - rozpoczęto przygotowania do budowy terminalu LPG w Świnoujściu, który ma powstać do czerwca 2014 roku.

Pomimo oficjalnego ogłoszenia zakończenia budowy zarówno ZCL, jak i nabrzeża Fińskiego oba te obszary wymagają dalszych, bardzo poważnych inwestycji, zanim będą mogły być uruchomione. W przypadku ZCL można właściwie mówić tylko o przygotowaniu (umocnieniu i uzbrojeniu) terenu oraz stworzeniu dróg dojazdowych pod ewentualną przyszłą budowę centrum logistycznego, a w przypadku nabrzeża Fińskiego dzierżawca terenu był zmuszony z własnych środków doprowadzić drogi dojazdowe, by skomunikować nabrzeże z zapleczem, gdyż w momencie zakończenia inwestycji przez Zarząd Portu było ono dostępne tylko od strony wody. W rezultacie nabrzeże Fińskie zostanie uruchomione pod koniec 2010 roku, a ZCL – po znalezieniu inwestora skłonnego wybudować tam infrastrukturę i suprastrukturę. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście nie może świadczyć na swoich terenach usług przeładunkowych, jest tylko administratorem państwowych terenów, zobowiązany do dbałości o rozwój powierzonych portów. Zdarza się, że inwestycje łatwiej jest przeprowadzić firmie prywatnej, dysponującej środkami finansowymi i bardziej energiczną organizacją niż spółce Skarbu Państwa, takiej jak Zarząd Portu. Stąd na przykład budowa drogi do nabrzeża przez dzierżawcę PCC/DB Port Szczecin⁶. W przypadku braku odpowiedniego inwestora Zarząd Portu może tylko podejmować wysiłki zmierzające do jego znalezienia. W związku z tym rola interesariuszy portu, nie tylko spółek przeładunkowych, w rozwoju portu jest bardzo duża.

⁶ Dawna Drobnica Port Szczecin w ciągu dwóch ostatnich lat dwukrotnie zmieniła właściciela i nazwę – najpierw na PCC Port Szczecin, a potem DB Port Szczecin. Obaj nowi właściciele kontynuowali politykę inwestowania w port. Deutsche Bahn, obecny właściciel DB Port Szczecin, zainwestował 55 mln zł w budowę nowego terminalu kontenerowego na nabrzeżu Fińskim.

3. Wyzwania na przyszłość

Mimo podjęcia inwestycji terytorium portu (zwłaszcza w Szczecinie) ostatnio zmniejszyło się. Jak wspomniano, Centrum Logistyczne i nabrzeże Fińskie nie są jeszcze wykorzystywane, zaś w grudniu 2008 roku miasto przejęło pod budowę obiektów kulturalnych i rekreacyjnych terminal Starówka, na którym do tego czasu była prowadzona działalność portowa. Dalszy rozwój portu uzależniony jest więc również od planów rozbudowy Szczecina, które zakładają przeznaczenie na działalność nieprzemysłową terenów obecnego Portu Rybackiego „Gryf”, a także przewidują możliwość wyłączenia z działalności portowej części terminalu DB Port Szczecin. Zarząd PR Gryf prowadzi działania mające na celu utrzymanie funkcji portowej swoich terenów, wspierają go w tym inne spółki funkcjonujące na tych gruntach. Firmy te łącznie dają zatrudnienie blisko 2 tys. osób, więc wobec upadku Stoczni Szczecińskiej Nowa władza miasta nie zdecydowała się zaryzykować kolejnymi miejscami pracy, choć z drugiej strony PR Gryf nie uzyskał jeszcze zezwolenia na konieczną rozbudowę chłodni.

Kolejnym wyzwaniem jest stworzenie jednolitego systemu teleinformatycznego, który łączyłby poszczególne służby kontrolne – w przypadku Polski przede wszystkim Izbę Celną oraz Inspekcję Weterynaryjną, WIJHARS, sanepid i Inspektorat Ochrony Roślin i Nasiennictwa. Celem projektu jest wprowadzenie rozwiązań, które umożliwiłyby:

- dokonywanie odpraw w jednym miejscu i czasie (*One-Stop Shop*) oraz przesyłanie przez przedsiębiorców wszystkich danych niezbędnych do dokonania całości odprawy tylko raz (*Single Window*) zamiast, jak dotychczas, wysyłania wniosków do wszystkich służb oddzielnie;
- wprowadzenie zasady składania zgłoszeń celnych i innych niezbędnych dokumentów w formie elektronicznej;
- wprowadzenie odprawy scentralizowanej, czyli możliwości przedstawienia zgłoszenia celnego w innym urzędzie niż ten, w którym towary zostały przedstawione do kontroli;
- zniesienie obowiązku dokonywania zgłoszenia tylko przez agencje celne zarejestrowane na terenie danego państwa⁷.

⁷ Za: http://www.mf.gov.pl/_files_/sluzba_celna/akty_prawne/przepisy_celne/wspolnotowe/.

Projekt ten realizowany jest w ramach Zmodernizowanego Kodeksu Celnego Unii Europejskiej, mającego na celu wprowadzenie w życie postanowień Strategii Lizbońskiej, której głównym celem jest stworzenie na terenie Unii najbardziej konkurencyjnej gospodarki na świecie.

Wdrożenie Zmodernizowanego Kodeksu Celnego dotyczy wszystkich punktów kontroli celnej, nie tylko portów morskich. Wiąże się on z koniecznością pełnej koordynacji wszystkich służb – w przypadku Polski również tych, które nie mają odpowiednika w innych krajach Unii, np. WIJHARS. Nowy kodeks ma zacząć obowiązywać po wejściu w życie odpowiednich przepisów wykonawczych, jednak nie później niż od 24 czerwca 2013 roku. W Polsce, ze względu na liczbę zaangażowanych podmiotów oraz pewne zapóźnienia w procesie informatyzacji służb publicznych, jak dotąd wdrożenie nowego prawa napotyka trudności. Niewątpliwie jednak zastosowanie nowych rozwiązań ostatecznie przyczyni się do usprawnienia wymiany towarowej, w tym obrotu portowego.

Szczecińska Izba Celna postuluje włączenie projektów *One-Stop Shop* i *Single Window* w szerszy system, który obejmowałby również Urząd Morski nadzorujący ruch statków, terminale przeładunkowe, Straż Graniczną i inne instytucje. Nie jest jasne, czy wobec wielości zaangażowanych podmiotów i wąskich ram czasowych przedsięwzięcie to się powiedzie, niemniej jednak koordynacja istniejących, wdrażanych i projektowanych systemów komputerowych wydaje się konieczna.

Konieczność odejścia od przestarzałego systemu ewidencji papierowej dostrzegły też terminale przeładunkowe i ich klienci. Österströms, szwedzki armator i operator logistyczny, wprowadza do portu część swojego nowoczesnego systemu identyfikacji i pozycjonowania ładunku, który ma obejmować cały łańcuch logistyczny: od załadunku towaru na statek, poprzez przeładunek w porcie aż do załadunku na środek transportu wiozący towar do finalnego odbiorcy. Na terenie portu zainstalowano odbiorniki radiowe odczytujące sygnały z przenośnych czytników kodów kreskowych oraz dodatkowo wprowadzone przez operatora uwagi (np. o stanie towaru). System ten jest w ostatniej fazie uruchamiania i niedługo zacznie działać. Podobne rozwiązania teleinformatyczne, choć dotyczące przeładunku, składowania, kontroli kosztów i fakturowania, wprowadza obecnie terminal drobnicowy DB Port Szczecin. Rozwiązania te oparte są na wykorzystywanym na przykład

przez koncern Coca-Cola programie Autostore (przeładunki, składowanie, kontrola kosztów) oraz programie do rozliczeń SAP. Ten system również wykorzystuje przenośne czytniki i ma docelowo umożliwić operacyjną kontrolę ładunków i kosztów w czasie rzeczywistym. Wdrożenie go będzie kosztowało przeładowcę około 700 tys. euro i niewątpliwie będzie wiązało się z dużym wysiłkiem organizacyjnym. Wprowadzenie pierwszej części programu, CMS (*Container Management System*) do obsługi kontenerów przewidziane jest na jesień 2010 roku.

W związku z tym przeładowcy, operatorzy logistyczni i urzędy państwowe stoją wobec wyzwania takiej koordynacji swoich systemów komputerowych, by możliwe było łatwe pozyskanie informacji potrzebnych wszystkim zainteresowanym podmiotom. Należy podkreślić, że wdrożenie tego systemu będzie również uzależnione od chęci współpracy ze strony pracowników, którzy będą go na co dzień użytkować.

Najpoważniejszym wyzwaniem stojącym przed portem w Szczecinie jest pogłębienie toru podejściowego ze Świnoujścia do głębokości 12,5 m, co pozwoli wpływać do portu statkom o zanurzeniu 11–11,3 m. Dotychczasowe parametry toru, dopuszczające statki o zanurzeniu maksymalnie 9,15 m, były wystarczające w latach 70. ubiegłego wieku, gdy większość floty stanowiły statki typu handysize (maksymalnie do 30 tys. DWT), jednak obecnie stanowią one około 21% wykorzystywanego tonażu, zaś ponad 55% istniejącej floty to statki większe, typu panamax, handymax i in., które nie są w stanie wpłynąć do Szczecina ze względu na zbyt duże zanurzenie⁸. Obecnie ze wszystkich dużych portów regionu Szczecin ma najmniejsze zanurzenie: Świnoujście przyjmuje statki do 13,2 m, Rostock – 13 m (planowane jest dalsze pogłębienie), Gdynia 13,5 m, Gdańsk 15 m. W tej sytuacji położony w głębi lądu na końcu płytkiego toru wodnego Szczecin jest skazany na marginalizację. Przekierowanie masy ładunkowej ze Szczecina do Świnoujścia, mimo że odbywałoby się w ramach jednego zespołu portowego, byłoby niepraktyczne ze względu na przedłużenie przewozu lądowego o 100 km, a także ze względu na fakt, że rozbudowa terminalu w Świnoujściu jest utrudniona z powodu sąsiedztwa parku narodowego. Zresztą samo położenie w głębi lądu w żaden sposób nie dyskryminuje portu,

⁸ Dokładniej, nie są w stanie pokonać toru wodnego, gdy są załadowane do pełna. Konieczność częściowego za-/doładunku w innym porcie (np. w Świnoujściu) pociąga za sobą dodatkowe koszty i może skłonić gestora towaru do skierowania go w całości do głębszego portu, np. do Rostoku. Za: materiały wewnętrzne ZMPS-Ś.

o ile ma on dostatecznie głęboki tor podejściowy: Szczecin leży 68 km w głębi ładu, zaś o wiele większe porty w Hamburgu i Antwerpii, przyjmujące statki oceaniczne, są położone odpowiednio 110 i 124 km od morza. Interesariusze portu szczecińskiego podejmują działania na rzecz przekonania władz centralnych o zasadności sfinansowania inwestycji pogłębienia toru wodnego, co jest tym bardziej zasadne, że koszt 300 tys. zł został już poniesiony na pogłębienie kanałów Mieleńskiego i Piastowskiego. Jak na razie działania te nie przynoszą większych skutków, choć istnieje szansa na umieszczenie tego projektu w budżecie państwa na 2011 rok.

Podsumowanie – porozumienia między interesariuszami

Dalsze zacieśnienie współpracy między poszczególnymi interesariuszami portu będzie niewątpliwie korzystne dla całego organizmu portowego, a szerzej – dla gospodarki miasta i regionu. Inwestycje będą wymagały współpracy wszystkich zainteresowanych stron, a w przypadku pogłębienia toru wodnego ze Świnoujścia – również skoordynowanego lobbingu mającego na celu umieszczenie tego przedsięwzięcia w planach budżetowych państwa. Jak dotąd inwestycję tę popierają między innymi: Zarząd Portu, Rada Interesantów Portu oraz Związek Miast i Gmin Morskich. Ścisła współpraca interesariuszy – tym razem wszystkich portów – konieczna jest również przy negocjowaniu korzystnej dla terminali interpretacji przepisów dotyczących podatku VAT (utrzymanie dotychczasowej stawki 0%) oraz zniesienia konieczności opłaty podatku VAT w imporcie w czasie wielokrotnie krótszym, niż ma to miejsce w innych krajach Unii Europejskiej, co powoduje, że ładunki polskiego handlu zagranicznego odprawiane są w portach niemieckich. O wprowadzenie bardziej korzystnej interpretacji walczy też zrzeszające polskie terminale przeładunkowe Porozumienie Polskie Wrota – Polskie Porty.

W sprawach doraźnych i dotyczących polityki konkretnych terminali lub portów związki zawodowe popierają tego z graczy (władze terminalu lub Zarząd Portu), który lepiej, w ich rozumieniu, reprezentuje interesy pracowników. Terminale i zarządy, mimo nieporozumień, które są nie do uniknięcia między tak blisko współpracującymi podmiotami, razem występują w imieniu portu jako całości do władz miasta i województwa. Rosnąca aktywność Rad Interesantów Portu, zarówno w Szczecinie, jak i w Trójmieście, dobrze rokuje rozwojowi dalszej, korzystnej dla wszystkich stron współpracy.

**FUTURE CHALLENGE FOR PORT'S STAKEHOLDERS
– THE EXAMPLE OF THE PORT OF SZCZECIN**

Summary

Further development of the port requires cooperation of various groups of stakeholders, including those whose goals are commonly divergent. The cooperation is most important in complicated cases: implementation of complex tele-IT solutions, big investments and lobbying for more favourable legal interpretations, so as to make polish ports competitive.

Translated by Monika Żaboklicka