Marek Grzybowski

Udział portów zachodniopomorskich w koncepcji autostrad morskich

Ekonomiczne Problemy Usług nr 49, 141-155

2010

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.

MUZEUM HISTORII POLSKI

ZESZYTY NAUKOWE UNIWERSYTETU SZCZECIŃSKIEGO

NR 589 EKONOMICZNE PROBLEMY USŁUG NR 49 2010

MAREK GRZYBOWSKI
Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu
im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni

UDZIAŁ PORTÓW ZACHODNIOPOMORSKICH W KONCEPCJI AUTOSTRAD MORSKICH

Rozwój transportu morskiego stanowi od lat jeden z priorytetów polityki transportowej Unii Europejskiej. Na kontynencie europejskim, co prawda, wciąż intensywnie rozwija się transport drogowy, mimo iż linia brzegowa wynosi prawie 70 tys. km, a 22 spośród 27 państw członkowskich Unii Europejskiej to państwa nadmorskie. W regionach nadmorskich wytwarza się około 40% PKB UE. Ponad dwie trzecie długości granic UE są usytuowane na morzu, a akweny morskie objęte jurysdykcją państw członkowskich mają większą powierzchnię niż ich terytoria lądowe. W działaniach podejmowanych przez instytucje unijne w ramach zintegrowanej polityki morskiej chodzi przede wszystkim o rozwój. Przejawem tej polityki powinno być zrównoważone wykorzystanie mórz i oceanów pozwalające na wzrost sektorów morskich i regionów przybrzeżnych[1].

Aktywizacja regionów i portów przez integrowanie ich przez rozwój powiązań morskich jest zadaniem wpisującym się w strategię Unii Europejskiej. Autostrady morskie stanowią więc jedno z najlepszych rozwiązań organizacyjnych służących wymianie ludzi i towarów. Wysoka dynamika wymiany towarowej państw Regionu Morza Bałtyckiego w latach 2000–2007 spowodowała, że postawiono optymistyczne prognozy

[1] Zob. *Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej*, komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, KOM (2007) 574 wersja ostateczna, Bruksela, 10.10.2007.

rynkowe, które w roku 2008 skorygowała rzeczywistość. Dekoniunktura gospodarcza wywołana przez kryzys finansowy w Stanach Zjednoczonych znalazła swoje odbicie również na rynku bałtyckim. Kryzys szczególnie odczuły porty europejskie. Wynika to z faktu, że 90% handlu zewnętrznego Europy i prawie 40% jej handlu wewnętrznego przechodzi przez porty.

Region Morza Bałtyckiego w Unii Europejskiej

Region Morza Bałtyckiego jeszcze w 2008 roku postrzegany był jako obszar o dużym potencjale i tempie wzrostu. Świadczyła o tym wysoka dynamika wzrostu PKB (od 2 do 8%) oraz wysokie tempo rozwoju handlu (od 6 do 15%), co skutkowało wysokim wzrostem przewozów towarowych drogą morską oraz rozwojem portów. Region Morza Bałtyckiego (RMB) obejmuje 46% obszaru Unii Europejskiej, który zamieszkuje 23% mieszkańców UE. Wytwarza się w nim jedynie 16% PKB. W roku 2008 liczący około 103 mln mieszkańców region wytworzył PKB o wartości 1,7 biliona EUR, a uwzględniając produkcję Rosji, wartość PKB wyniosła 2,1 bln EUR[2]. W latach 1995–2008 PKB w RMB wzrósł o 42,4%. Drogą morską eksportuje się z RMB około 600 mln t towarów, a transportem lądowym około 650 mln t ładunków[3].

W roku 2008 eksport krajów Regionu Morza Bałtyckiego przekroczył 1100 mln t, a import 750 mln t. Wymiana dóbr materialnych pomiędzy krajami regionu wyniosła około 650 mln t, handel z pozostałymi krajami Europy zbliżył się do 800 mln t, a z rynkiem światowym osiągnął wielkość około 400 mln t. Dominujący udział miała ropa i produkty ropopochodne, na co wpływ miały eksport Rosji i Norwegii. Drogą morską z tych krajów wyeksportowano około 260 mln t ropy i ropopochodnych[4].

Choć na tle portów Morza Północnego porty bałtyckie nie wypadają korzystnie, to należy zauważyć, że na Morzu Bałtyckim od początku wieku systematycznie wzrasta ilość ładunków masowych i drobnicowych przewożonych statkami towarowymi (tabela 1). Tylko w latach 2000–2008 przewozy kontenerów do St. Petersburga wzrosły

[2] *Baltic Sea Region Interreg Programme 2007–2013*, Bruksela, 19 June 2006, s. 6.

[3] *Antti Saurama: Goods flows and Maritime Infrastructure in the Baltic Sea Region*, Centre for Maritime Studies, Pori 2006, s. 3–5.

[4] *Future of Transport Communication*, MEMO/09/279, Brussels, 17 June 2009; *Baltic Maritime Outlook 2006*, Centre for Maritme Studies, Göteborg 2006, s. 34; M. Matczak, *Baltic Container Outlook – Baltic economy and maritime transport in the crisis time*, Baltic Container Conference 2009, Best practice for container and logistic business on the Baltic Gdańsk, 10–11th March 2009.

sześciokrotnie – z około 290 tys. TEU do prawie 1120 tys. TEU. Do i z Göteborga przetransportowano w 2005 roku prawie 787 tys. TEU, a w 2008 – około 882 tys. TEU, a w odpowiednich latach z i do Gdyni dostarczono statkami ponad 400 tys. TEU (w 2000 roku – 190 tys.) oraz ponad 608 tys. TEU.

Tabela 1. Przeładunki kontenerów w wybranych portach Europy Północnej i Bałtyku

Lp.	Port	2003 r.	2004 r.	2005 r.	2006 r.	2007 r.	2008 r.
1.	Rotterdam	7 143 920	8 280 787	9 286 757	9 654 508	10 790 604	11 000 000
2.	Hamburg	6 137 926	7 003 479	8 087 545	8 861 804	9 889 792	1 035 000
3.	Antwerpen	5 445 437	6 063 746	6 488 029	7 018 899	8 175 951	8 600 000
4.	Bremen/b'haven	3 189 853	3 469 253	3 735 574	4 444 389	4 912 177	5 157 600
5.	Felixstowe	2 482 000	2 717 000	2 760 000	3 030 000	3 300 000	3 465 000
6.	Le havre	1 977 000	2 145 000	2 118 000	2 137 828	2 638 000	2 769 900
7.	Zeebruegge	1 012 672	1 196 755	1 407 933	1 653 000	2 020 723	2 121 000
8.	St. Petersburg	639 474	776 576	1 121 111	1 449 958	1 664 539	1 748 250
9.	Göteborg	634 690	713 439	787 705	820 494	840 550	882 000
10.	Kotka	268 592	325 730	366 667	452 401	518 516	544 425
11.	Helsinki	471 778	500 000	459 894	416 667	435 000	456 750
12.	Gdynia	308 619	377 236	400 165	461 170	614 373	608 093
13.	Porty polskie	348 640	448 655	509 539	593 914	755 059	854 391

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych zarządów portów.

W ostatnich trzech latach nastąpiły dynamiczne zmiany na rynku przewozu drobnicy w kontenerach. Dzięki inwestycjom w terminale kontenerowe, porty Göteborg i Aarhus wysunęły się na czołowe pozycje w przeładunkach kontenerów. Równie dynamicznie rosną przewozy statkami ro-ro. Tylko Sztokholm, Rostock i Trelleborg notują dziennie 32 wejścia i wyjścia jednostek z samochodami, lorami i wagonami kolejowymi. Świnoujście ma ich około 15, Gdynia – 14. Szybko wzrasta liczba jednostek pasażerskich kursujących między portami bałtyckimi. Kopenhaga i St. Petersburg odnotowują ponad 300 wejść rocznie, Sztokholm – ponad 200, Gdynia i Gdańsk – łącznie ponad 120.

Integracja Regionu Morza Bałtyckiego z rynkami Unii Europejskiej i światowymi

Rynki Morza Bałtyckiego i Morza Śródziemnego należą do najszybciej rozwijających się rynków transportowych. Trzeba przy tym podkreślić, że według firmy badawczej AT Kearney w pierwszej dwudziestce krajów najlepiej zintegrowanych z gospodarką światową znajdują się aż cztery kraje nadbałtyckie: Finlandia, Dania, Szwecja i Niemcy. Region Morza Bałtyckiego jest liderem pod względem konkurencyjności biznesowej w indeksie Światowego Forum Ekonomicznego (BCI), a także zajmuje także pierwsze miejsca w indeksie konkurencyjności wzrostu (GCI) oraz indeksie konkurencyjności globalnej (GlobalCI). Należy jednak dostrzec znaczne zróżnicowanie poziomów rozwoju społeczno-gospodarczego i trzeba mieć świadomość, że wysoką pozycję RMB zawdzięcza kilku państwom, których gospodarki mają charakter innowacyjny. W pierwszej dziesiątce rankingu GlobalCI znalazły się: Dania (3), Szwecja (4), Finlandia (6) i Niemcy (7). Państwa bałtyckie i Polska zajmują wciąż dalsze pozycje: Estonia (32), Litwa (44), Polska (53) i Łotwa (54)[5]. Takie zróżnicowanie stwarza podstawę do rozwoju współpracy między państwami Regionu Morza Bałtyckiego w różnych wymiarach.

Współpraca gospodarcza sprzyjać powinna rozwojowi wymiany towarowej. Stan recesji wyeksponował, niestety, wszystkie słabości zarówno krajów rozwiniętych gospodarczo, jak i tych znajdujących się na drodze tworzenia gospodarki rynkowej. Szczególnie mocno pierwszą fazę recesji odczuły Litwa, Łotwa i Estonia.

Europa coraz intensywniej rozwija kontakty ze światem. Szczególnie dynamicznie rośnie wymiana towarowa z Chinami, co w naturalny sposób dynamizuje obroty w portach. Według danych urzędu celnego ChRL obroty handlu zagranicznego tego państwa w 2007 roku osiągnęły 2,173 bln USD (+ 23,5%), w tym eksport: 1,218 bln (+25,7%), import: 955,818 mld (+20,8%). Obroty z Unią Europejską osiągnęły natomiast wartość: 356,151 mld USD (+27%), w tym eksport do UE: 245,191 mld (+29,2%), import z UE: 110,959 mln (22,4%). Od kilku lat utrzymuje się ujemne saldo UE w handlu z Chinami; w 2007 roku przekroczyło ono 144 mld USD. Podobna sytuacja jak w UE ma miejsce w handlu większości państw Regionu Morza Bałtyckiego. W roku 2007 wszystkie kraje regionu miały ujemne saldo w handlu z Chinami. W ostatnich latach daje się zauważyć wzrost zarówno eksportu, jak i importu[6].

[5] *Spójność i konkurencyjność regionu Morza Bałtyckiego – od wizji do działań*, Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, Warszawa 2008, s. 9.

[6] Z. Burska, *Chiny a region Morza Bałtyckiego – transport i wymiana handlowa*, „Biuletyn Analiz UKIE" nr 19, Warszawa 2008, s. 3–11.

Po upadku gospodarki nakazowej polscy przewoźnicy praktycznie wypadli z dalekowschodniego rynku transportu morskiego (za wyjątkiem Chipolbroku) i obecnie handel polsko-chiński jest obsługiwany głównie przez porty w Amsterdamie, Rotterdamie, Felixtowe i Hamburgu, skąd kontenery są dowożone feederami głównie do Gdańska i Gdyni. Szczecin i Świnoujście zaopatrywane są w produkty chińskie głównie drogą lądową z portów Europy Zachodniej.

W roku 2008 w portach 27 krajów Unii Europejskiej (EU-27) przeładowano około 3800 mln t towarów, z czego ponad 65% stanowiły towary dostarczone w imporcie. W 50 portach Regionu Morza Bałtyckiego przeładowano około 1700 mln t ładunków[7].

Początek 2009 roku, podobnie jak druga połowa poprzedniego, okazał się kryzysowy dla portów europejskich. Na przykład, w Antwerpii o prawie 46% spadł import samochodów (w pierwszym kwartale 2009 roku przeładowano ich prawie 161 tys.). W każdej grupie ładunkowej odczuto skutki kryzysu. O ponad 30% spadły przeładunki drobnicy konwencjonalnej (stali, drzewa, granitu itd.). O 31,4% zmniejszyła się ilość ładunków ro-ro (do niespełna 800 tys. t). W roku 2009 przeładowano około 4 mln t ładunków masowych suchych (spadek o 41,2%), podczas gdy w pierwszym kwartale 2008 roku było to ponad 6,7 mln t[8].

Również Rosja nie obroniła się przed kryzysem i po latach dynamicznego wzrostu przeładunków i korzystnych zmian w ich strukturze, wyraźnie odczuto (szczególnie w drobnicy) dekoniunkturę gospodarczą. Rosja dysponuje obecnie 62 portami morskimi, z których 34 określa się jako międzynarodowe. Od kilkunastu lat w portach rosyjskich realizowane są intensywne programy inwestycyjne. Dzięki temu odnotowano nie tylko wzrost przeładunków z ponad 421 mln t w 2006 roku do 455 mln t w 2008, lecz również istotnie zwiększono udział tych portów w transporcie przeładunków drogą morską. Udział portów obcych w przeładunkach towarów transportowanych morzem z i do Rosji zmniejszył się z około 50% w 1992 roku do niewiele ponad 20% w 2006[9]. Kryzys gospodarczy odbił się bardzo wyraźnie w transporcie Rosji. Według Rosyjskiego Biura Statystycznego Rosstat, firmy transportowe Rosji w pierwszym kwartale 2009 roku wykonały pracę przewozową na 1039 mld tkm, a mimo to przewozy zmniejszyły się o 17,6% w porównaniu z pierwszym kwartałem 2008 roku O 25,8%

[7] Dane European Sea Ports Organization, Baltic Port Organization i zarządów portów.

[8] *Port figures for first quarter of 2009 down on last year*, Antwerp Port Authority, The Port Authority Press Release, Antwerp 2009.

[9] M. Grzybowski, *Porty rosyjskie obok kryzysu,* dodatek „TRANSRUSSIA", „Polska Gazeta Transportowa" 2009, nr 9, s. III.

spadły przewozy kolejowe (410 mld tkm). Transport samochodowy zanotował spadek o 17,3% (39,5 mld tkm), transport śródlądowy zmalał o 15,1% (1,3 mld tkm), a lotniczy zmniejszył się o 27,4% (0,7 mld tkm). Transportem rurociągowym wykonano pracę 565,4 mld tkm (mniej o 11,9%). Jedynie przewozy transportem morskim wzrosły (o 32%) i to znacznie jak na kryzys gospodarczy. Statki armatorów rosyjskich wykonały pracę 22,7 mld tkm[10].

W portach rosyjskich w pierwszych dwóch miesiącach zanotowano całkiem inny trend niż w większości portów świata. W rosyjskich terminalach przeładowano w styczniu i lutym 2009 roku około 71,6 mln t ładunków, rejestrując 5,2-procentowy wzrost obrotów. Ten wynik osiągnięto dzięki znacznym przeładunkom (46 mln t) ładunków masowych (wzrost o 13,6%), przeładunki drobnicy zmalały bowiem o 7,1% do 25,6 mln t[11].

W roku 2008 na nabrzeżach portu gdyńskiego przeładowano niespełna 15,5 mln t ładunków (ponad 17 mln w 2007 roku), ponad 610,5 tys. TEU (około 614,4 tys. kontenerów w 2007 roku), ponad 86,8 tys. jednostek frachtowych (prawie 94 tys. w 2007) i 375 tys. pasażerów (430 tys. w 2007). To skutki zmniejszonej aktywności gospodarki światowej w porównaniu z 2007 rokiem – tłumaczył Janusz Jarosiński, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA (ZMPG) na spotkaniu podsumowującym 2008 rok. Wyraźnie zmalały przeładunki innych masowych (o 27%) oraz ropy i przetworów naftowych (o 36,9%). Najbardziej jednak odczuwalny był spadek przeładunków drobnicy (o 7,1%), której w 2007 roku przeładowano 10 349 tys. t, co odnotowano jako rekord w powojennej historii portu. Przychody z opłat portowych, usług najmu i innych usług portu osiągnęły wartość ponad 146,7 mln zł. Zmniejszona liczba wejść statków oraz silny kurs złotego sprawiły jednak, że przychody z działalności gospodarczej ZMPG były mniejsze o 6%[12].

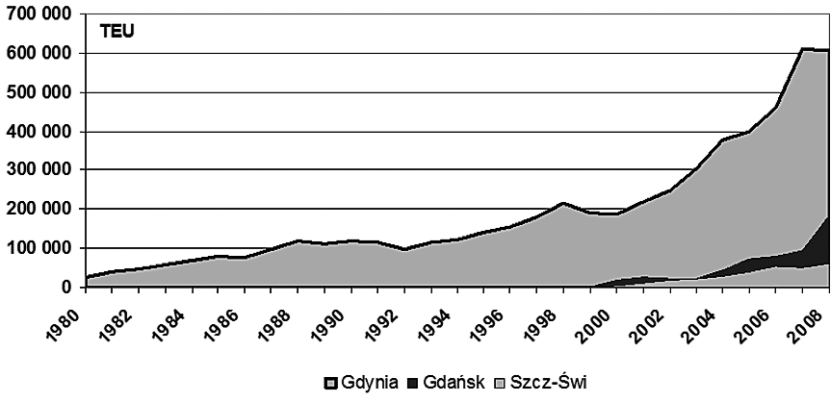
Terminale w Gdańsku przeładowały w 2008 roku około 17,8 mln t (19,8 mln t w 2007). Istotne zmniejszenie podaży ładunków miało miejsce przede wszystkim w przeładunkach węgla (zaledwie 1 mln t) oraz paliw płynnych (ponad 10,3 mln t). Dzięki dużej aktywności marketingowej terminalu kontenerowego DCT, usytuowanego w pobliżu Portu Północnego, w 2008 roku przeładunki drobnicy przekroczyły 3 mln t (w 2007 – ponad 2,3 mln t). 185 tys. TEU przeładowanych w DCT i Gdańskim

[10] Russia, *Cargo turnover falls 17.6% in Q12 009*, http://www.logisticsturku.fi, 22.04.2009.

[11] *The Turnover of Goods in Russian Ports Increases by 5,2% over January and February*, http://www.rzd-partner.com, 17.03.2009.

[12] M. Grzybowski, *Seaport Figures Sink*, „Weekly Newsmagazine", "The Warsaw Voice" z 18 lutego 2009, s. 12.

Terminalu Kontenerowym daje przyzwoity wynik, biorąc pod uwagę, że w wielu portach bałtyckich i oceanicznych (także w Hamburgu) odnotowano spadki przeładunku kontenerów. Wartym odnotowania rekordem jest 204 tys. samochodów w przeładunkach burtowych, kierowanych głównie na rynki rosyjski, ukraiński i fiński[13]. W pierwszej połowie 2009 roku przeładowano 1,6 mln t drobnicy (w pierwszej połowie 2008 roku – 1,57 mln t) i ponad 4,6 mln t paliw (odpowiednio w 2008 roku – 5,07 mln t)[14].



Rys. 1. Przeładunki kontenerów w portach polskich w latach 1980–2008
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z zarządów portów i terminali kontenerowych.

Zespół Portów Szczecin-Świnoujście rejestrował w 2008 roku ponad 0,5 mln większe obroty ładunków niż w 2007. W sumie przeładowano 19,2 mln t towarów (w tym węgla i koksu 5,5 mln t, gdy w 2007 – 4,3 mln). Import węgla i koksu stanowił 3,4 mln t, a tylko 2,1 mln eksport. Przeładunki drobnicy (7,8 mln t) utrzymały się na tym samym poziomie, co w 2007 roku. Systematycznie rosną w zachodniopomorskich portach obroty kontenerów. W roku 2007 było 56,3 tys. TEU, a w 2008 – prawie 63 tys. TEU. Dobre wyniki odnotował Terminal Promowy w Świnoujściu. W sumie obsłużył prawie 743 tys. pasażerów, 20,3 tys. zestawów kołowych, prawie 166,6 tys. samochodów osobowych oraz około 22 tys. wagonów. W czasie pięciu miesięcy 2009 roku w portach Szczecina i Świnoujścia przeładowano 2750 tys. t drobnicy (w analogicznym okresie roku 2008 – 3504 tys. t), w tym drobnicy promowej 1834 tys. t (2115 tys. t)[15].

[13] M. Grzybowski, *Gdańsk. Port otwarty*, „Nadmorski Przegląd Gospodarczy" 2009, nr 1 (91), s. 14.

[14] Dane Zarządu Morskiego Portu Gdańsk.

[15] Dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.

Rozwój żeglugi w Regionie Morza Bałtyckiego

Rocznie w portach Morza Bałtyckiego obsługiwanych jest 135 tys. statków, z czego 24% to wejścia jednostek podróżujących regularnie, kontenerowców i jednostek ro-ro, 76% to zbiornikowce, masowce, chłodniowce i inne[16]. O rosnącym ruchu na Bałtyku świadczyć może choćby fakt, że na przykład do St. Petersburga wchodzi rocznie 27 tys. statków[17], a Helsinek 14 tys.[18] Przy nabrzeżach Gdańska i Gdyni cumuje rocznie około 7 tys. jednostek, nie licząc statków wchodzących do stoczni remontowych, okrętów, statków białej floty i licznych jachtów odwiedzających oprócz Gdyni i Gdańska inne porty Zatoki Gdańskiej[19]. Szybko wzrasta na Bałtyku ruch jednostek z produktami ropopochodnymi, chemikaliami i innymi ładunkami niebezpiecznymi. W roku 2008 w Gdańsku przeładunki paliw płynnych osiągnęły pułap 14,7 mln t, w Kłajpedzie około 20,7 mln t, podczas gdy w St. Petersburgu wyniosły 25,4 mln t[20]. Rekord odnotował port Primorsk, przez który wyeksportowano 75,6 mln t w 2008 roku (w 2005 roku około 57 mln t)[21]. Zbiornikowce do portów zachodnich płyną więc przez cały Bałtyk. W końcu 2008 roku Primorsk odnotował kolejny rekord, przeładowując w eksporcie dziennie 1432 mln baryłek (Mb), czyli około 5,861 mln t ropy naftowej. Wielkość ładunków ropy naftowej przez Primorsk ma się zwiększyć w związku z planowanymi instalacjami kolejnych pomp na rurociągach Baltic Pipeline System (BPS) i prognozowanym ograniczeniem dostaw ropy do rafinerii Możejki[22]. W roku 2008 przez Primorsk wyeksportowano 75,6 mln t ropy naftowej, przez Venspils – prawie 26,5 mln t, a przez Vysock – około 16 mln t. Tak więc, równie dynamicznie jak przewozy ro-ro i promowe, rozwija się transport ładunków masowych, przy czym dają się zauważyć zmiany kierunków połączeń żeglugowych, ze szczególnie wyraźnie zauważalnym rozwojem żeglugi z portami rosyjskimi, kosztem państw nadbałtyckich.

---

[16] M. Sundstrom, *Motorways of the Balic Sea*, Malmo 2006, s. 4.

[17] *Грузооборот Большого морского порта Санкт-Петербурга и порта Приморск за 12 месяцев 2008 года*, Zarząd Portu St. Petersburg 2008.

[18] *Helsinkfors Hamns Arsberattelse 2008.*

[19] Dane zarządów portów w Gdyni i Gdańsku w 2008 r.

[20] *Годовой отчет ОАО "Морской порт Санкт-Петербург" за 2008 год*, Морской порт Санкт-Петербург 2008 oraz dane zarządów portów.

[21] M. Grzybowski, *Kryzys w przewozach międzykontynentalnych. Transport morski w dołku,* „Polska Gazeta Transportowa" 2009, nr 21, s. 2.

[22] *Weekly information*, „Petroleum Intelligence Weekly" 07.02.2009, s. 2.

Strategie rynkowe portów rosyjskich

Po rozpadzie Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich wraz z rozszerzeniem Unii Europejskiej zmienił się też system powiązań handlowych Rosji. Handel zagraniczny obciążony został dodatkowymi opłatami tranzytowymi. W portach rosyjskich działających w Zatoce Fińskiej daje się wyraźnie zaobserwować wzrost ładunków. W latach 2004–2008 przeładunki wzrosły z 103 mln t do 146 mln t. Decydujący udział miały porty St. Petersburg i Primorsk, w których tylko ładunków masowych przeładowano prawie 101 mln t towarów[23].

Globalna zdolność przeładunkowa wszystkich portów rosyjskich jeszcze niedawno utrzymywała się na poziomie około 150 mln t, podczas gdy potrzeby rosyjskiego handlu zagranicznego szacowano na ponad 200 mln t. Handel Rosji korzysta więc z usług zagranicznych podmiotów obsługujących morskie i lądowe terminale przeładunkowe. Intensywne inwestycje własne i firm zagranicznych zmniejszają jednak zależność od portów zagranicznych i zwiększają potencjał przeładunkowy portów rosyjskich. Roczne koszty korzystania z usług zagranicznych firm logistycznych rosyjskie służby handlowe szacują więc wciąż na poziomie 1 mld USD. Dla polskich portów ważną informacją jest to, że jednym z podstawowych celów strategicznych jest zbudowanie połączeń alternatywnych dla rosyjskiego transportu lądowego, morskiego i rurociągowego z Unią Europejską przez rozwój rosyjskich korytarzy transportowych na Morzu Bałtyckim. Jednym z istotnych składników tych działań są inwestycje w rozwój portów rosyjskich w regionie bałtyckim.

St. Petersburg (w 2008 roku – 59,9 mln t, w tym 18,8 mln t w kontenerach) to dynamicznie rozwijający się port wielozadaniowy, odwiedzany licznie również przez statki pasażerskie, które cumują nawet przez trzy dni. Do roku 2009 między innymi zbudowany zostanie terminal dla ładunków wymagających niskich temperatur, zmodernizowane będzie nabrzeże nr 21 w Rejonie 2, rozpocznie się budowa terminalu kontenerowego, zostanie nowy plac składowy dla złomu. Do roku 2010 zakończony będzie drugi etap budowy terminalu kontenerowego oraz zostanie zbudowany terminal dla ładunków płynnych. W wyniku tych inwestycji terminale zarządzane przez spółkę będą przeładowywać rocznie ponad 19 mln t, a podjęte inwestycje pozwolą na stworzenie nowych 800 stanowisk pracy. Na wyspie Kronsztad, z kolei, obok portu wojennego rozwija się również port cywilny. W terminalu „Moby Dick" Containerships Ltd. rozbudowuje terminal kontenerowy[24].

[23] O. Loskutova, *Russian Baltic ports gain capacities,* „Morskaja Birża" 2006, nr 9.

[24] *Планы развития терминала »Моби Дик« (Кронштадт). Интервью с генеральным директором компании Containerships Ltd. Киммо Нордстремом*, SeaNews 02.06.2004.

Sergey Semenom, dyrektor Lenorniiprojekt prognozuje, że w 2015 roku terminale w St. Petersburgu będą przeładowywać od 80 do 90 mln t ładunków[25]. Do roku 2012 zbudowany zostanie za 1042 mln USD nowy terminal pasażerski. Około 4,5 mld USD przeznaczono na rozbudowę infrastruktury drogowej (obwodnica, tunele i mosty)[26].

Kaliningrad wraz z sąsiednim Bałtijskiem są już praktycznie portami otwartymi i postrzegane są przez armatorów i inwestorów jako miejsca warte zwiększenia aktywności. Kaliningrad (w 2008 roku – 15,4 mln t) wraz z Bałtijskiem szybko włączają się w system transportowy Bałtyku. W Kaliningradzie działają trzy przedsiębiorstwa przeładunkowe: ЗАО Морской торговый порт Калининград, ГП Калининградский морской рыбный порт, Kaliningrad Oil Terminal. Ponadto w Obwodzie Kalinigradzkim działa ООО Лукойл-Калининградморнефть (Ижевск), a w Bałtijsku: ЗАО Балтийская нефтеперевалочная компания oraz Baltiysk Ferry Terminal. Ponadto w porcie handlowym działają inne przedsiębiorstwa, jak ОАО Портовый элеватор oraz ЗАО Терминал ГМБ. Większość podmiotów dysponuje urządzeniami przeładunkowymi i powierzchniami składowymi oraz odpowiednio do potrzeb: magazynami i zbiornikami. Kaliningrad i Bałtijsk obsługują między innymi takie serwisy, jak TransMarine Line (do Kilonii w Niemczech i Kolding w Danii), North-Western Shipping Lines (do Rotterdamu i Antwerpii), Kursiu Linija (połączenie feederowe do Kłaipedy, Rotterdamu, Bremerhaven, Hamburga, Felixtowe, Antwerpii) oraz serwis promowy Transrussia/Finnlines (z Bałtijska do Lubeki i St. Petersburga). W pierwszym kwartale 2009 roku obroty portu w Kalinigradzie spadły aż o jedną trzecią w porównaniu z analogicznym okresem 2008 roku. W pierwszym kwartale przeładowano ogółem niewiele ponad 3 mln t (o 31% mniej niż w pierwszym kwartale 2008 roku), w tym o 35% mniej ropy naftowej (1,3 mln t), a kontenerów o 76,5% mniej (14,3 tys. TEU)[27].

Autostrada morska Rosja–Niemcy

Primorsk, St. Petersburg i Kaliningrad to nie jedyne dynamicznie rozwijające się porty w tym regionie. W czasie niedawnej wizyty w położnej niedaleko St. Petersburga Ust-Łudze prezydent Władimir Putin wyraził osobiste zainteresowanie postępami prac

[25] O. Loskutova, *Russian Baltic ports gain capacities*, „Morskaja Birża" 2006, nr 9.

[26] *Investment Opportunities in Automobile Industry in Saint-Petersburg. Committee for Investments and Strategic Projects. The Government of Saint-Petersburg*, SAINT-PETERSBURG, 06.02.2009.

[27] Cargo turnover at Kaliningrad sea port shrank by a third, Kalinigrad Regional Development Agency, Kalinigrad, http://kaliningrad-rda.org/en/news/9871.php, 15.04.2009.

nad rozbudową portu, podkreślając, że jest to dla Rosji szczególnie ważna inwestycja, na którą przeznaczono 1500 mln USD[28]. Do dyspozycji budowniczowie portu dostali 840 ha (dla porównania – port w Gdańsku dysponuje 653 ha).

Zadaniem portu będzie integracja gospodarcza Obwodu Leningradzkiego z Obwodem Kaliningradzkim i Niemcami. W tym celu podpisano porozumienie z władzami Meklenburg-Vorpommern (Meklemburgii-Pomorza Przedniego). Infrastruktura portowa służyć będzie do obsługi ruchu kontenerowego i promowego. Autostrada morska o nazwie „The Baltic Ferry" będzie obsługiwana przez promy samochodowo-kolejowe na trasie Ust-Ługa–Bałtijsk–porty niemieckie. Prezydent Putin postawił przed portem zadanie, by już w 2009 roku przeładowywano w nim 10 mln t, a do 2010 roku jego zdolności przeładunkowe wzrosły od 32 do 35 mln t[29]. Niektóre terminale pełną zdolność przeładunkową osiągnęły już w 2007 roku. Obecnie Baltic Line Company zapewnia stałe połączenie St. Petersburga i Kaliningradu z Sassnitz i Lubeką, zbudowanym w Stoczni Gdańskiej w 1990 roku, statkiem typu ro-pax umożliwiającym przewóz 220 samochodów ciężarowych[30].

Ten tylko pobieżny przegląd niektórych działań i planów w obszarze rosyjskiej polityki portowej w Regionie Bałtyckim wyraźnie nakreśla kierunki rozwoju rosyjskiego transportu morskiego na Bałtyku. Jednoznacznie pokazuje też, że morska polityka transportowa Rosji na Bałtyku jest długofalowa, konsekwentna i spójna ze strategią handlu zagranicznego Federacji Rosyjskiej. W jej wyniku na bałtyckich szlakach transportowych w ciągu ostatnich pięciu lat znacznie wzrosła zarówno ilość ładunków masowych (głównie ropy naftowej), jak i drobnicy w kontenerach i ro-ro. Mimo że istotną wadą rozwijanych połączeń jest tworzenie portów w Zatoce Fińskiej, a więc w regionie o długim okresie zamazania, to jednak faktem jest, że w niedługim czasie powstały nowe autostrady morskie, które znakomicie wpasowały się w system morskich sieci komunikacyjnych Unii Europejskiej. Za wyjątkiem Kaliningradu, w pozostałych portach, jeszcze w połowie kwietnia 2008 roku służby portowe informowały o utrzymywaniu się stałego zalodzenia. Oznacza to, że 90% przewozów ładunków drogą morską uzależnionych jest od cyklu sezonowego. W okresach zimowych ruch zostaje zwolniony i wymaga wsparcia lodołamaczy.

---

[28] *Ust-Luga Will Become a Special Economic Area*, „Brief of the Maritime Market", Issue 13, 2005.

[29] *Ust-Luga, Leningrad Oblast (SPT)*, „The St. Petersburg News" Issue 1140 (6), January 27, 2006.

[30] *Informacja handlowa*, Baltic Line Company, październik 2006.

Autostrady morskie w Unii Europejskiej

Autostrady morskie wpisują się w rozwój infrastruktury komunikacyjnej Unii Europejskiej zakładającej rozwój transportu ekologicznego. Wpisują się one w program rozwoju europejskich korytarzy transportowych, a szczególnie – w promocję żeglugi bliskiego zasięgu, która odgrywa istotną rolę w przewozach morskich między członkami Unii Europejskiej. Podkreśla się, że 40% ładunków transportowanych między krajami unijnymi przewożonych jest drogą morską w relacjach żeglugi bliskiego zasięgu. Inicjatywa tworzenia tak zwanych autostrad morskich ma na celu rozwój transportu towarów nie tylko w lądowych i śródlądowych wodnych korytarzach transportowych, ale również na podstawie regularnych połączeń morskich. Rozwój autostrad morskich w Europie uznano w 2004 roku za jeden z 30 priorytetowych projektów w zakresie rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Artykuł 12a decyzji nr 884/2004/WE w sprawie wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej zawiera podstawowe informacje dotyczące autostrad morskich. Ich transeuropejska sieć ma na celu kierowanie przewozów towarowych na morze. Chodzi również o stworzenie takich powiązań lądowych, które wzbogacą istniejące połączenia morskie. Priorytetowy charakter mają jednak nowe połączenia, których zadaniem jest przeniesienie ładunków z połączeń lądowych na morskie oraz poprawa obsługi państw i regionów peryferyjnych i wyspiarskich. Autostrady morskie powinny przede wszystkim sprzyjać przewozom towarów, choć nie wyklucza się rozwoju transportu kombinowanego (przewozów osób i towarów)[31].

Podstawowe założenia tworzenia autostrad morskich zostały zawarte w decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 884/2004/EC z 29 kwietnia 2004 roku w sprawie zmiany wytycznych TEN-T zawartych w decyzji nr 1692/96/EC, a dokładniej w art. 12a oraz w vademecum Komisji Europejskiej z 2005 roku dotyczącym wdrożenia koncepcji autostrad morskich przez art. 12a TEN-T[32]. Polska uczestniczyła w pracach nad projektem autostrad morskich jeszcze w okresie przedakcesyjnym i nasi przedstawiciele uczestniczyli w pracach grupy wysokiego szczebla. Zadaniem grupy było ustalenie priorytetowych szlaków transportowych w UE, także połączeń morskich, którym nadano status autostrad morskich. Grupa wysokiego szczebla zarekomendowała ich utworzenie na czterech akwenach: Morzu Bałtyckim, morzach otaczających Europę Zachodnią

[31] Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie autostrad morskich w łańcuchu logistycznym (opinia rozpoznawcza), 2008/C 151/07, C 151/20, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z 17.06.2008, s. 1.

[32] *Motorways of the Sea, Art. 12a of the TEN-T Guidelines, A Vademecum issued in conjunction with the call for proposals TEN-T 2005*, Brussels, 28 February 2005, s. 1.

(od Portugalii i Hiszpanii aż do Morza Północnego i Morza Irlandzkiego), Europy Południowo-Wschodniej (Adriatyk, Morze Jońskie i wschodnie akweny Morza Śródziemnego) oraz zachodnią część Morza Śródziemnego (sąsiadujące z Hiszpanią, Francją, Włochami i Maltą)[33].

Komisja Europejska uznała, że tworzenie autostrad morskich ma szczególne znacznie dla dużych portów morskich kategorii A (obsługa rocznie min. 200 tys. pasażerów lub przeładunek min. 1,5 mln t towarów). To na nich spoczywa ciężar rozwoju morsko-lądowych połączeń multimodalnych w Europie, uwzględniając fakt, że większe porty mogą też rozwijać funkcję typu hub.

Po pierwszych wdrożeniach związanych z rozwojem żeglugi bliskiego zasięgu Komisja Europejska uściśliła kryteria oceny projektów autostrad morskich, które stanowią jednocześnie wytyczną ich rozwoju. Tworzone autostrady powinny spowodować realne przesunięcie ładunków z lądowych korytarzy transportowych na połączenia morskie. Dodatkowym warunkiem jest, by przesunięcie to przyczyniło się do poprawy spójności społecznej i gospodarczej danego państwa. Wskazuje się również na aspekty jakościowe nowo tworzonej autostrady morskiej. Nowe projekty powinny poprawić standardy jakości w pięciu dziedzinach: usługach portowych, połączeniach z lądem, systemach informacji i monitoringu ładunków i statków, usługach transportu morskiego oraz integracji z siecią TEN-T. Projekt powinien być nie tylko wykonalny, ale również wiarygodny. Projektodawcy powinni jasno określić własny wkład kapitału oraz ryzyka i udział pomocy publicznej (krajowej, regionalnej, unijnej). Nowe połączenie krótkiego zasięgu nie powinno zakłócać rynku i prowadzić do ograniczania konkurencji przez pomoc publiczną[34].

Autostrady morskie w Polsce

Rozwój autostrad morskich wiąże się więc zarówno z uruchamianiem nowych połączeń żeglugowych, jak i modernizacją portów łącznie z budową nowych terminali i rozbudową zaplecza. Porty uczestniczące w rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu powinny zostać wyposażone w nowoczesne terminale, sprawny dostęp od strony lądu i morza oraz zaawansowane technologie ICT. W Polsce program autostrad morskich dotyczy praktycznie portów w Gdyni, Gdańsku oraz Szczecinie i Świnoujściu, spełniają one bowiem unijne kryterium dla portów kategorii A. W Polsce powstały dwa konsorcja, dzięki którym mogą zaistnieć dwie nowe autostrady morskie.

[33] *Ibidem*, s. 4.

[34] Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego..., s. 2.

Jednym z inicjatorów morskiej autostrady jest Zarząd Morskiego Portu Gdynia, a współautorem drugiego projektu jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA. Wspólnie z partnerami ze Szwecji oba zarządy zamierzają przy wsparciu środków z Unii Europejskiej zaktywizować równoleżnikowe korytarze transportowe w Europie Środkowej[35]. Aplikację do projektu *Autostrada morska Karlskrona–Gdynia* w imieniu konsorcjum partnerów złożył Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA 8 stycznia 2007 roku ministrowi gospodarki morskiej RP. W skład konsorcjum wchodzą: Gmina Miasta Gdynia, Instytut Morski w Gdańsku, Marszałek Województwa Pomorskiego, PKP Cargo SA – Zakład w Gdyni, Urząd Morski w Gdyni, „Spedcont" Spedycja Polska Sp. z o.o. oraz Stowarzyszenie Miast Autostrady Bursztynowej. Konsorcjum partnerów szwedzkich reprezentuje stowarzyszenie Baltic Link Association. Konsorcjum szwedzkie, w którym znajduje się miasto i port Karlskrona, złożyło identyczną aplikację ministrowi transportu Szwecji.

W styczniu również utworzono konsorcjum składające się z Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, miasta i portu Ystad oraz polskich armatorów promowych – Polskiej Żeglugi Bałtyckiej i Unity Line, które złożyło w Ministerstwie Gospodarki Morskiej aplikację w ramach projektu autostrady morskie. Jak informuje Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, celem złożonej aplikacji jest wpisanie morskiego połączenia promowego Szczecin/Świnoujście–Ystad do unijnego programu autostrad morskich. Obie koncepcje autostrad morskich praktycznie wpisują się w dotychczasowe połączenia i nie spełniają faktycznie wszystkich kryteriów oceny takich projektów według zaleceń Komisji Europejskiej zawartych w opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie autostrad morskich w łańcuchu logistycznym (2008/C 151/07, C 151/20). Należy zauważyć, że w obu przypadkach propozycje koncentrują się na połączeniach południkowych. Grimaldi z kolei niedawno wystąpił z inicjatywą modernizacji połączenia w układzie równoleżnikowym. 1 czerwca 2009 roku Finnlines wprowadził na linię Gdynia–Helsinki pięć nowoczesnych jednostek towarowo-pasażerskich typu ro-pax, które będą obsługiwać połączenie między Gdynią, Helsinkami a Travemünde. Jednostki przeznaczone są do przewozu pojazdów oraz pasażerów. Połączenie otworzył MS „Finnmaid". Statki będą obsługiwane przez Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia.

Wydaje się, że jest to kierunek, w którym powinny podążać zarówno porty w Szczecinie i Świnoujściu, jak i operatorzy, którzy zamierzają współpracować z tymi portami. W szczególności inicjatywę powinny wykazać w tym zakresie władze

[35] M. Grzybowski, *Polska–Skandynawia. Gdynia i Świnoujście na autostradach morskich, „Polska Gazeta Transportowa" 2007, nr 6, s. 3.*

samorządowe szczebla wojewódzkiego i miejskiego, bo w ich interesie jest aktywizacja regionów i miast przez kreowanie powiązań gospodarczych z krajami leżącymi nad Bałtykiem. Nadmorskie położenie powinno więc być wykorzystane do rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu w układzie równoleżnikowym. Wydaje się, że warte rozważenia jest opracowanie projektów autostrad na czterech kierunkach:

- Szczeciń–Świnoujście–Hanko–St. Petersburg–Bałtijsk,
- Szczeciń–Świnoujście–Sztokholm,
- Szczeciń–Świnoujście–Aarhus,
- Szczeciń–Świnoujście–Wilhelmshafen.

Propozycje te wynikają z ogólnych analiz rynkowych i mogą podlegać korektom. Zaproponowane kierunki biorą pod uwagę to, że połączenia te mogą zarówno wzbogacić powiązania gospodarcze województwa zachodniopomorskiego, jak i wykorzystać jego tranzytowe połączenie na styku gospodarki Niemiec, Polski, państw skandynawskich, a nawet Rosji. Inicjatywom w portach powinno towarzyszyć myślenie strategiczne w samorządzie wojewódzkim i urzędzie marszałkowskim, które powinny uwzględniać w swoich strategiach rozwój funkcji logistycznych regionu jako bazy integracji z gospodarką światową i Regionem Morza Bałtyckiego. Szansą jest utworzenie regionalnych klastrów logistycznych wykorzystujących nadmorskie położenie Pomorza Zachodniego. Tworzone w regionach nadmorskich klastry logistyczne powinny mieć charakter regionalno-branżowy, z dominującą rolą funkcji regionalnych powiązanych z funkcjami przemysłowymi i działaniami integrującymi regiony z gospodarką światową właśnie przez autostrady morskie.

WEST POMERANIAN SEA PORTS IN SEA MOTORWAYS IDEA

Summary

Author presents conception of creation sea motorways from West Pomeranian sea ports Szczecin and Świnoujście with ports in West and East Baltic sea ports. It is a main condition of activity of West Pomeranian Region in crisis economy environment in point of author view. West Pomeranian Region can play important part in Baltic Sea Region creating maritime connections with the East and West economy areas.

Translated by Marek Grzybowski