

Michał Pluciński

Uwarunkowania i kierunki przekształceń funkcjonalno-przestrzennych rejonów obsługi ładunków masowych portów morskich : na przykładzie Półwyspu Katowickiego w porcie Szczecin

Marketing i Zarządzanie nr 1 (42), 159-172

2016

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.

Michał Pluciński

Uniwersytet Szczeciński
Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług
e-mail: michal.plucinski@wzieu.pl

Uwarunkowania i kierunki przekształceń funkcjonalno-przestrzennych rejonów obsługi ładunków masowych portów morskich (na przykładzie Półwyspu Katowickiego w porcie Szczecin)

Kody JEL: L95, R58, O18

Słowa kluczowe: rozwój portów morskich, port Szczecin

Streszczenie. W artykule zaprezentowano uwarunkowania przekształceń, jakie zachodzą w rejonach masowych współczesnych portów morskich. W odniesieniu do szczegółowo przeanalizowanego portu szczecińskiego celem artykułu było wypracowanie optymalnego rozwiązania dla rozwoju działalności portowej na dotąd niezagospodarowanym obszarze Półwyspu Katowickiego. Chodzi o odpowiedź na pytanie o dalsze kierunki polityki inwestycyjnej dla tego rejonu portu Szczecin i wskazanie na jeden z dwóch wariantów, tj. na budowę nowego głębokowodnego nabrzeża Dąbrowieckiego bądź gruntowną modernizację istniejących nabrzeży Katowickiego i Chorzowskiego, z dostosowaniem ich do nowej głębokości toru wodnego Świnoujście–Szczecin (12,5 m).

Wprowadzenie

Wśród polskich naukowców zajmujących się tematyką portów morskich, popularny przedmiot rozważań w okresie po rozpoczęciu transformacji

systemowej stanowiła tematyka rozwoju terminali obsługi drobnicy zjednostkowanej. Z punktu widzenia złożoności przekształceń (funkcjonalnych, własnościowych, przestrzennych) nie mniej ciekawą (choć zdecydowanie rzadziej podejmowaną) tematykę stanowią przekształcenia następujące w rejonach masowych polskich portów morskich. Jednym z takich rejonów jest rejon Basenu Górniczego portu Szczecin.

Pierwszym celem, jaki postawił sobie autor artykułu, była prezentacja uwarunkowań przekształceń, jakie zachodzą w rejonach masowych współczesnych portów morskich. W odniesieniu do szczegółowo przeanalizowanego portu szczecińskiego celem jest wypracowanie optymalnego rozwiązania dla rozwoju działalności portowej na dotąd niezagospodarowanym obszarze Półwyspu Katowickiego. Chodzi o odpowiedź na pytanie o dalsze kierunki polityki inwestycyjnej dla tego rejonu portu Szczecin i wskazanie na jeden z dwóch wariantów, tj. na budowę nowego głębokowodnego nabrzeża Dąbrowieckiego bądź na gruntowną modernizację istniejących nabrzeży Katowickiego i Chorzowskiego, z dostosowaniem ich do nowej głębokości toru wodnego Świnoujście–Szczecin.

Ogólne uwarunkowania rozwoju działalności gospodarczej w rejonach obsługi ładunków masowych oraz masowo-drobnicowych portów morskich

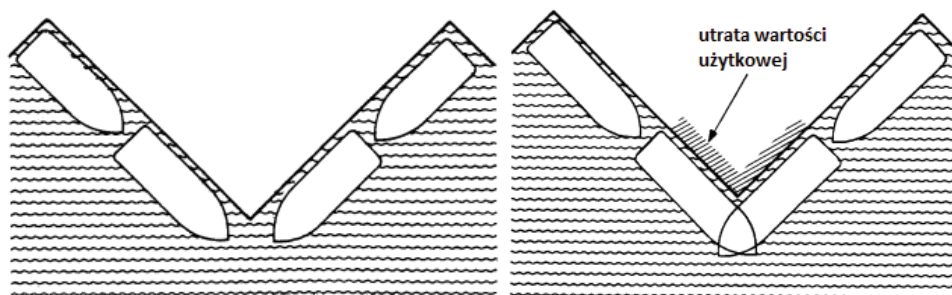
W literaturze portowej już w latach 80. XX wieku przy prezentacji kierunków ekspansji przestrzennej portów morskich, w tym ich rejonów masowych, podkreślano następujące zjawiska:

- zwiększonego zapotrzebowania na powierzchnie akwatoriów o odpowiednich głębokościach,
- zwiększonego zapotrzebowania na powierzchnię bezpośredniego zaplecza lądowego nabrzeży przy jednoczesnym zmniejszeniu zapotrzebowania na długość linii cumowniczej,
- wzrostu zapotrzebowania terenów na przebudowę i rozbudowę wewnątrzportowych, bezkolizyjnych układów komunikacyjnych z zapleczem o dużej przepustowości;
- wzrostu powierzchni składowej oraz jej równoczesnej dostępności dla nowoczesnych środków transportowych (m.in. kolejowych, drogowych, rurociągowych, wodnych śródlądowych),
- wzrostu zapotrzebowania na tereny bezpośredniego zaplecza portów dla potrzeb dynamicznie rozwijającego się przemysłu portowego,
- dążenia do tworzenia kompleksów przemysłowo-portowych, produkujących w oparciu o surowce lub półfabrykaty importowane drogą morską (Misztal, 1985, s. 44 i n.)

Na wzrost zapotrzebowania na powierzchnię bezpośredniego zaplecza lądowego nabrzeży, w tym na powierzchnię składową, miały wpływ obserwowane już w tym okresie następujące zjawiska:

- rosnące zróżnicowanie partii ładunkowych, wymagających odseparowanych powierzchni składowych,
- wzrost przeładunków ładunków przetworzonych o większym współczynniku sztauerskim,
- wzrost wielkości statków – wymagających większych powierzchni składowych do jednorazowego złożenia,
- wzrastająca wydajność urządzeń przeładunkowych zwiększająca zdolność przeładunkową nabrzeża i skracająca czas obsługi statku przy nabrzeżu,
- rosnące zapotrzebowanie na składowanie długoterminowe (Takel, 1983).

W latach 80. XX wieku zauważono również, że terminal obsługujący statki o nośności do 30 tys. DWT powinien zajmować obszar o szerokości 650–700 m od linii nabrzeża (Takel, 1983). W publikacjach zwracano również uwagę na fakt, że najbardziej uniwersalne i ponadczasowe są nabrzeża o prostej linii z kilkoma stanowiskami statkowymi, ponieważ nabrzeża takie nie tracą swoich właściwości użytkowych wraz ze wzrostem długości obsługiwanych przy nim statków (rys. 1).

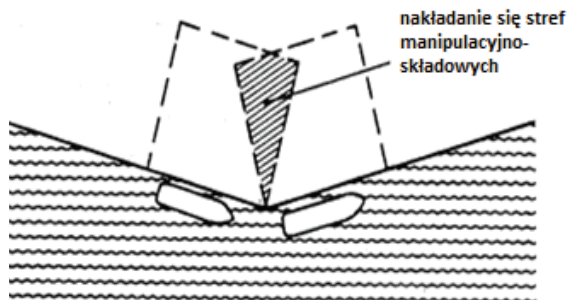


Rysunek 1. Niewykorzystany obszar nabrzeża w wyniku zwiększenia obsługiwanych statków

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Takel (1983).

Dla sprawnego pełnienia funkcji przeładunkowych każde nabrzeże potrzebuje ponadto wyłącznej strefy manipulacyjno-składowej. „Złamanie” linii nabrzeża powoduje, że strefy te się nakładają (rys. 2), co skutkuje utratą jego właściwości użytkowych. Im kąt pomiędzy nabrzeżami jest mniejszy, tym większy obszar zaplecza staje się sporny. Nabrzeże (lub jego część) nieposiadające wyłącznej strefy manipulacyjno-składowej nie może w sposób właściwy pełnić funkcji przeładunkowej. Wyjątkiem są sytuacje, w których każde z nabrzeży

obsługuje inną relację przeładunkową, np. statek-plac i plac-barka/statek feederowy, gdzie obie grupy środków transportu wodnego obsługują ten sam ładunek zlokalizowany na tym samym zapleczu składowym¹.



Rysunek 2. Sporny obszar zaplecza składowego przy nabrzeżach

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Takel (1983).

Kolejne tendencje w przekształceniach mających miejsce w rejonach masowych portów morskich III generacji zaobserwowano w latach 90. XX wieku. Dotyczyły one w szczególności²:

- zwiększenia uniwersalizacji i elastyczności eksploatacyjnej potencjału technicznego dla ładunków masowych – budowy nowych lub przystosowania istniejących terminali do obsługi występujących już wcześniej ładunków, ale w dwóch relacjach przeładunkowych (przy zachowaniu wysokich wydajności przeładunku) lub przystosowania do jednokierunkowego przepływu kilku rodzajów ładunków masowych,
- rozszerzenia zakresu usług wykonywanych w terminalach masowych – obok wcześniej występujących usług przeładunku i składowania, wykonywanie usług zwiększających wartość dodaną, takich jak mieszanie czy uszlachetnianie ładunku w celu przygotowania gotowego produktu dla odbiorcy.

W tym samym okresie w literaturze portowej dotyczącej rozwoju portów morskich III generacji pojawiły się również nowe spojrzenia na ekonomiczne i funkcjonalne aspekty działalności portowej. Do najważniejszych zmian w tym zakresie należy zaliczyć:

¹ Wyjątkiem są terminale, które pełnią funkcję transportową w relacjach statek oceaniczny–statek feederowy/ coaster lub statek-barka, gdzie obie grupy środków transportu wodnego obsługują ten sam ładunek zlokalizowany na tym samym zapleczu składowym (np. terminal EMO w Rotterdamie) (Kotowska, Mańkowska, Pluciński, 2013).

² Pisał o tym m.in. Szwanowski (2000), s. 55–56.

- nowe spojrzenie na określenie sprawności obsługi statku i wyboru portu zawinięcia przez załadowcę/operatora – powiązanie technologicznego kryterium szybkości obsługi statku z kosztami usług i produktywnością potencjału portowego (nacisk nie tylko na wydajność urzędzeń przeładunkowo-składowych czy zdolność przeładunkową terminalu, ale także na możliwość osiągnięcia wysokiego – optymalnego ze względu na minimalizację jednostkowych kosztów obsługi portowej – stopnia wykorzystania potencjału),
- dywersyfikację działalności gospodarczej przedsiębiorstw portowych (nowe ładunki, nowe relacje przeładunkowe, nowe usługi – np. obsługa fizycznego obrotu ładunkowego na zlecenie innych podmiotów zlokalizowanych na terenach portowych, nowe funkcje gospodarcze, a nawet angażowanie się w działalność pozaportową),
- coraz szersze występowanie w działalności portów morskich zjawiska integracji jako odpowiedzi na negatywne konsekwencje konkurencji, doprowadzającej do nadmiernej produkcji potencjału portowego,
- rozwój funkcji dystrybucyjnej jako nowej portowej funkcji gospodarczej portów morskich, rozwój centrów dystrybucyjnych, terminali przemysłowo-przeładunkowo-dystrybucyjnych, czy dedykowanych wybranym ładunkom terminali dystrybucyjnych (niewymagających bezpośredniego dostępu do kei).

Ważnym uwarunkowaniem oddziałującym na przekształcenia zachodzące na terenach współczesnych portów morskich jest wzrost parametrów światowej floty handlowej, który wymusił na portach morskich podjęcie działań nakierowanych na dostosowanie infrastruktury do portów od strony morza oraz infrastruktury portowej do wspomnianych zmian. Stworzenie możliwości obsługi większych statków nie pozostaje bez wpływu na terytorium portowe potrzebne dla obsługi obrotu ładunkowego realizowanego w relacjach lądowo-morskich i morsko-lądowych (tab. 1).

Tabela 1

Współzależność między wielkością statku, wysokością normy przeładunkowej i powierzchnią lądową bazy przeładunkowo-składowej węgla

Nośność statku (tys. t)	Wydajność raty przeładunkowej (tys. t/dobę)	Pojemność placu składowego (tys. t)	Powierzchnia lądowa bazy (ha)
35	20	350	6,0
50	30	600	9,0
65	35	650	11,5
80	45	800	14,8
100	60	1000	18,0

Źródło: Misztal (1985), s. 39.

Wzrost wielkości statków powoduje zapotrzebowanie nie tylko na głębokowodne, ale i wysokowydajne nabrzeża przeładunkowe dysponujące dużym zapleczem lądowym. Im większy statek, tym większa musi być jego baza przeładunkowo-składowa oraz tym większy jest obszar przez nią zajęty i tym większą zdolność przeładunkową musi ta baza zapewniać. Jest to niezbędny warunek dla sprawniej obsługi przeładunkowej dużego statku. Duży statek, obok wysokiego tempa obsługi przeładunkowej, wymaga również zapewnienia odpowiedniej koncentracji masy ładunkowej przeznaczonej do załadunku, jak i możliwości jednorazowego przyjęcia większych partii ładunków, co mają zapewnić rozległe i o dużej pojemności powierzchnie składowe (Misztal, 1985, s. 38–39).

Zmiany w rejonach masowych największych polskich portów morskich po rozpoczęciu transformacji gospodarczej

W przypadku rejonów obsługi ładunków masowych w polskich portach morskich do wspomnianych uwarunkowań ogólnoswiatowych dochodzą uwarunkowania będące konsekwencją procesu transformacji polskiej gospodarki. Przede wszystkim należy podkreślić znacznie większą złożoność obrotu ładunkowego realizowanego w rejonach masowych największych polskich portów morskich, objawiającą się:

- większą ilością ładunków,
- nowymi, obok już wcześniej występujących, relacjami przeładunkowymi,
- atomizacją zleceniodawców usług przeładunkowo-składowych,
- większym zapotrzebowaniem na usługi zwiększające wartość dodaną obsługiwanych ładunków.

Złożoności tej nie oddaje statystyka przeładunków w podstawowych portowych grupach ładunkowych. Dopiero bardziej szczegółowa analiza, uwzględniająca: liczbę ładunków w ramach głównych grup ładunkowych, relacje, w ramach których obsługiwane są poszczególne ładunki, zleceniodawców usług przeładunku, składowania oraz dodatkowych, ukazuje złożoność działalności usługowej realizowanej współcześnie w rejonach obsługi ładunków masowych największych polskich portów morskich. Jako przykład może posłużyć struktura ładunków obsługiwanych przez szczecińską spółkę Bulk-Cargo Port Szczecin, funkcjonującą w rejonie Basenu Górniczego, identyfikowaną przed rozpoczęciem transformacji ustrojowej przede wszystkim z obsługą eksportowanego z Polski węgla.

Dane zaprezentowane w tabeli 2 dowodzą, że nawet najważniejszy ładunek masowy występujący w polskich portach morskich do okresu rozpoczęcia transformacji ustrojowej, czyli węgiel kamienny, nie jest ładunkiem jednorodnym. Ładunek ten przed rozpoczęciem transformacji występował w obrocie lądowo-morskim polskich portów w bardzo dużych ilościach (drogą morską z Polski

eksportowano ponad 20 mln t węgla), w jednej relacji eksportowej. Jego przeładunek zlecany był przez ówczesnego monopolistę w międzynarodowej spedycji węgla – Węglokoks.

Tabela 2
Struktura obrotu ładunkowego realizowanego przez Bulk-Cargo Port Szczecin w 2013 roku

Grupa ładunkowa	Węgiel i koks	Ruda	Inne masowe	Zboże	Drobnica	Ropa i przetwory
Udział w całości obrotów (%)	33,75	7,73	42,12	1,64	14,42	0,34
Liczba obsłużonych ładunków w ramach danej grupy	5	9	38	2	20	1

Źródło: opracowanie na podstawie danych Bulk-Cargo Port Szczecin.

Przykład przywoływanej spółki portowej Bulk-Cargo Port Szczecin pokazuje, iż ładunek ten nie posiada już takiej dominacji w strukturze obsługiwanych przez to przedsiębiorstwo ładunków, jaka miała miejsce w przeszłości, występując w różnych formach o różnym poziomie kaloryczności, zarówno w eksporcie, imporcie, jak i tranzycie. Na terenach portowych węgiel poddawany jest różnym usługom manipulacyjnym zwiększającym jego wartość dodaną.

Założenia przyjęte do realizacji inwestycji na Półwyspie Katowickim w porcie w Szczecinie

Półwysyp Katowicki zlokalizowany jest w rejonie masowym (masowo-drobnicowym) portu Szczecin. Do niedawna jego północno-wschodnia część uważana była za znaczący obszar rezerwowy, możliwy do wykorzystania na rozwój działalności portowej w przyszłości.

W Strategii rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu z 2000 roku (Żyndul, 2000) przyjęto, iż w rejonie Półwyspu Katowickiego powstaną 4 nabrzeża przeładunkowe: Zabrzezańskie, Dąbrowieckie, Kujawskie I i Kujawskie II o łącznej zdolności przeładunkowej ok. 4 mln ton. Bezpośrednie zaplecze dla wspomnianych nabrzeży miał stanowić niezagospodarowany obszar 16 ha. Główną przesłanką podjęcia ww. inwestycji miało być stworzenie warunków dla obsługi różnych grup ładunkowych, głównie ładunków dotąd niewystępujących w obrocie portowym portu szczecińskiego (płynnych i suchych ładunków masowych).

Ze względu na wysokie koszty realizacji projektu, w 2000 roku podjęto decyzję o etapowej realizacji inwestycji. Pierwszy etap obejmujący budowę ul. Cłowej i nasypu przeciążającego „A” o powierzchni 6,2 ha planowano zrealizować do 2007 roku (ostatecznie wykonano nasypy przeciążające na polu „A” i „B”). Drugi

etap inwestycji miał być przedmiotem analiz w programie inwestycyjnym na lata 2007–2013³.

W Wieloletnim Programie Inwestycyjnym (WPI) Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA z 2005 roku przyjęto podobne założenia, jak w Strategii 2000. Skorygowano w nim jednak przewidywaną zdolność przeładunkową nowych nabrzeży do poziomu 2,2–2,5 mln ton rocznie. W Programie założono budowę w rejonie Półwyspu Katowickiego następujących nabrzeży:

- Dąbrowieckie – nabrzeże przeładunkowe o długości 250 m i głębokości 10,5 m,
- Dąbrowieckie Zachodnie – nabrzeże barkowe o długości 80 m i głębokości 4,5 m,
- Zabrzezańskie – nabrzeże dalbowe o długości 105 m i głębokości 10,5 m,
- Kujawskie I i II – nabrzeża przeładunkowe o łącznej długości 320 m i głębokości 8 m,
- Kujawskie III – nabrzeże barkowe o długości 150 m i głębokości 4,5 m oraz uzdatnienie terenu i budowę ul. Cłowej.

W Strategii rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu na lata 2007–2020 inwestycje etapu II na Półwyspie Katowickim ograniczono do budowy nabrzeża Dąbrowieckiego o długości 240 m dla statków o zanurzeniu 9,15 m oraz nabrzeża barkowego o długości 80 m. Jak zauważyli autorzy tego dokumentu, zagospodarowanie północno-wschodniej części Półwyspu Katowickiego o powierzchni 16 ha stworzyłoby możliwości obsługi nowych ładunków masowych i półmasowych do tej pory nieobsługiwanych w Szczecinie, tj. cementu, kruszywa, chemikaliów płynnych czy nawozów sztucznych (Perenc, Zarzecki, 2007).

W Wieloletnim Programie Inwestycyjnym Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA na lata 2014–2020 ujęto już tylko nabrzeże Dąbrowieckie o długości ok. 360 m i głębokości technicznej 10,5 m (głębokość docelowa 12,5 m). W dokumencie tym zauważono konieczność zwiększenia zaplecza dla istniejących w tym rejonie portu szczecińskiego nabrzeży w następstwie zmiany struktury przechodzących przez nie ładunków. Wolny teren do zagospodarowania w przyszłości, jako zaplecze dla nabrzeża Dąbrowieckiego, określono na 4 ha podkreślając równocześnie, iż prawidłowa wielkość zaplecza dla nabrzeża o takich parametrach powinna wynieść 7,2 ha.

Po analizie założeń przyjmowanych w przytoczonych dokumentach nasuwają się następujące uwagi:

1. Należy zauważyć, iż Strategia 2000 powstawała w okresie, kiedy w największych polskich portach morskich pojawiały się liczne zapytania ze strony

³ W 2010 r. powstał odcinek dalbowy bezpośrednio na przedłużeniu nabrzeża Katowickiego – nabrzeże Zabrzezańskie.

- gestorów takich ładunków, jak np. pak, smoła, kruszywa czy metanol o możliwość ulokowania w bezpośrednim dostępie do nabrzeży portowych terminali dedykowanych obsłudze wspomnianych ładunków. W odpowiedzi na sygnały odbierane od wspomnianych podmiotów planowano stworzyć takie warunki na Półwyspie Katowickim.
2. Patrząc na doświadczenia w funkcjonowaniu tego typu terminali w innych rejonach portu szczecińskiego (dedykowane terminale dystrybucyjne smoły, paku czy terminale chemii płynnej i paliw) oraz w innych portach, wielkość niezbędnej zdolności przeładunkowej, jaka byłaby adekwatna do wygenerowanego przez nie obrotu ładunkowego, została znacząco przeszacowana⁴.
 3. W WPI z 2005 roku nadal przyjmowano jako wolną przestrzeń pod zainwestowanie na Półwyspie Katowickim 16 ha, co stało w sprzeczności z zawartymi w tym samym opracowaniu informacjami wskazującymi, iż istniejące w tym rejonie nabrzeża (głównie Katowickie i Chorzowskie) były projektowane pod przeładunki bezpośrednio głównie jednorodnych ładunków masowych. Zauważona postępująca zmiana struktury ładunkowej (oraz towarzysząca jej atomizacja klientów), przy dominacji pośredniej relacji przeładunkowej, musiała wywołać zapotrzebowanie na nowe place składowe i powierzchnie magazynowe.
 4. Należy również dostrzec, iż na przełomie pierwszej i drugiej dekady XXI wieku w granicach administracyjnych portu w Szczecinie sytuacja w zakresie oferty dla ładunków wymienianych w opracowaniach z 2000 i 2005 roku znacząco się zmieniła. Za zmianą tą stoi zarówno potencjał terminali dedykowanych ulokowanych w różnych rejonach część masowej portu szczecińskiego, jak i potencjał terminali powstałych poza terenami znajdującymi się w gestii ZMPSiŚ SA⁵. Obecnie nie odnotowuje się również tak wielu zapytań ze strony gestorów ładunków zainteresowanych lokowaniem tego typu terminali na terenach portowych, jak miało to miejsce na przełomie XX i XXI wieku.
 5. W Strategii rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu z 2007 r. i WPI z roku 2013 pozostawiono już tylko zapisy dotyczące budowy w tym rejonie portu szczecińskiego nabrzeża Dąbrowieckiego. W drugim z wymienionych dokumentów zauważono jednak wyraźnie, iż wolny teren (4 ha) jest zbyt mały na zaplecze dla nowego nabrzeża.

⁴ Terminale tego typu generują zazwyczaj przeładunki na poziomie od kilkudziesięciu do 200–300 tys. ton rocznie.

⁵ M.in. terminal płynnej chemii i produktów naftowych firmy Baltchem, terminal płynnej chemii „Port nad Odrą”, terminal LPG Orlenu, terminal metanolu i suchych ładunków masowych Alfa Terminal.

Wpływ uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych oraz aktualnego zagospodarowania Półwyspu Katowickiego na decyzję dotyczącą budowy nabrzeża Dąbrowieckiego

Rozpatrując argumenty za lub przeciw budowie nabrzeża Dąbrowieckiego w północnej części Półwyspu Katowickiego portu Szczecin, podkreślić należy zdecydowaną przewagę argumentów przemawiających przeciwko realizacji tej inwestycji.

Potencjał przeładunkowy, jaki można uzyskać drogą budowy nabrzeża Dąbrowieckiego, może również zostać osiągnięty przy wyższym niż dotychczas poziomie wykorzystania zdolności przeładunkowych istniejących w rejonie Półwyspu Katowickiego nabrzeży oraz zwiększeniu tej zdolności na drodze modernizacji istniejącej infra- i suprastruktury, a także wprowadzeniu nowych elementów suprastruktury.

Przy scenariuszu rezygnacji z budowy nowego nabrzeża gruntownej modernizacji ulegną nabrzeża Katowickie i Chorzowskie celem przystosowania ich do obsługi statków o zanurzeniu ok. 11 m⁶. Inwestycjami komplementarnymi do modernizacji wspomnianych nabrzeży będą inwestycje w suprastrukturę (modernizacja lub wymiana na urządzenia o większej wydajności). Potencjalna zdolność przeładunkowa nowych i zmodernizowanych urządzeń zlokalizowanych na Półwyspie Katowickim wyniesie, w zależności od budżetu czasu pracy nabrzeży, od 5,1 mln ton (250 dni/2 zmiany) do ponad 10 mln ton (365 dni/3 zmiany). Na tak duży wzrost zdolności przeładunkowej wpłynie nie tylko doposażenie nabrzeży w urządzenia przeładunkowe, ale również potencjalne skrócenie „czasu martwego” nabrzeża w związku z obsługą większych statków⁷.

Przy założeniu, iż nabrzeże Dąbrowieckie miałoby parametry pozwalające na obsługę największych statków wchodzących do portu szczecińskiego, przy przywołanych tendencjach światowych w budowie nowych nabrzeży w rejonach masowych i wielkości obszaru bezpośrednio zaangażowanego w obsługę obrotu ładunkowego, istniejące zaplecze wielkości 3,5–4 ha należy uznać za niewystarczające do właściwego realizowania działalności gospodarczej. Alternatywne ulokowanie w tym rejonie portu przeładowcy obsługującego ładunki masowe płynne wymagać będzie innego typu nabrzeża (nabrzeże dalbowe) i innych (mniejszych) głębokości.

W przypadku realizacji budowy nabrzeża Dąbrowieckiego będzie występować zjawisko nakładania się placów manipulacyjno-składowych przynależnych poszczególnym nabrzeżom (około 200 m nabrzeża Dąbrowieckiego nie ma

⁶ Głębokość wynikająca z planowanej realizacji Projektu „12,5 m dla Szczecina”.

⁷ Szczegółowe wyliczenia potencjalnej zdolności przeładunkowej nabrzeży przeładunkowych Półwyspu Katowickiego przedstawiono w opracowaniu I. Kotowskiej, M. Mańkowskiej, M. Plucińskiego (2013).

własnego bezspornego zaplecza manipulacyjno-składowego, a 250 m ma niepełną głębokość zaplecza, ze względu na ukształtowanie linii brzegowej Półwyspu, co znacznie ogranicza atrakcyjność nabrzeża dla potencjalnych inwestorów).

Realizowane w rejonie obsługi ładunków masowych portu szczecińskiego usługi, takie jak konfekcjonowanie ładunków masowych sypkich w worki czy big-bagi, mieszanie różnych rodzajów danego ładunku, jednostkowanie – paletyzowanie, formowanie i rozformowanie kontenerów, w tym ładunkami, które w przeszłości uważane były za niepodatne na konteneryzację, przeformowywanie wiązek, unosów, sortowanie na różne frakcje, kruszenie towarów masowych, znakowanie, foliowanie towarów, naprawa opakowań transportowych itp. składają się na większe niż miało to miejsce w przeszłości potrzeby w zakresie powierzchni i czasu składowania.

Na Półwyspie Katowickim składowanych jest kilkadziesiąt rodzajów ładunków wymagających separowania. Jednocześnie rośnie zapotrzebowanie na składowanie długoterminowe. Po pogłębieniu toru wodnego do 12,5 m wzrośnie nośność obsługiwanych statków, jednocześnie pojawi się konieczność kompletowania większych partii ładunkowych, przez co zwiększy się zapotrzebowanie na powierzchnię składową.

Na terenie portu szczecińskiego z powodzeniem funkcjonują terminale dystrybucyjne, które nie potrzebują bezpośredniego dostępu do nabrzeży. Dzierżawiąc fragment terenów portowych II czy III linii, terminale te obsługiwane są od strony przeładunkowej przez funkcjonującego na danym terenie przeładowcę. Ich ogromnym atutem jest stabilizowanie przeładunków portowych bez konieczności budowy nowej infrastruktury nabrzeżowej lub przy stosunkowo niedużych inwestycjach w infrastrukturę typu dalbowego. Wzorcowym rejonem portu szczecińskiego, gdzie ma miejsce taka współpraca, jest rejon Basenu Górniczego⁸. Wykorzystując dotychczasowe doświadczenia we współpracy z terminalami dedykowanymi należy rozważyć scenariusz ulokowania kolejnego, obok Metraco, terminalu dystrybucyjnego na Półwyspie Katowickim przyjmując zasadę, że 1 ha wydzierżawionych terenów portowych powinien wygenerować min. 100–200 tys. ton przeładunków rocznie.

Przy ograniczonych środkach finansowych, które mogą zostać przeznaczone przez ZMPSiŚ na rozwój infrastruktury portowej, naturalnym podejściem gospodarza terenów portowych jest hierarchizacja planów inwestycyjnych pod względem ich wpływu na dalsze funkcjonowanie zespołu portowego i jego konkurencyjność na rynku usług portowych. Najważniejszą inwestycją, która będzie determinowała proces inwestycyjny w porcie szczecińskim w kolejnych latach będzie pogłębienie toru wodnego Świnoujście–Szczecin do głębokości 12,5 m.

⁸ Wykaz tych terminali wraz z średnioroczną wielkością wygenerowanych przez nie przeładunków przedstawił M. Pluciński (2013), s. 155.

Naturalną konsekwencją tego pogłębienia będzie „przeniesienie” nowych parametrów na najbardziej wykorzystywane dla obrotu portowego nabrzeża rejonu masowego i rejonu drobnicowego portu szczecińskiego.

Na decyzję o realizacji lub zaniechaniu budowy nowego nabrzeża Dąbrowieckiego wraz z dostępem (od strony wody i lądu) należy też spojrzeć z punktu widzenia rezerw terenowych pod nowe inwestycje nabrzeżowe w porcie szczecińskim. W odróżnieniu np. od portu w Gdyni, port szczeciński posiada znaczące rezerwy terenowe – niezagospodarowana pozostaje nadal większość półwyspu Ostrów Grabowski oraz całość terenów wyspy Ostrów Mieleński. Tereny te wymagają jednak kosztownych działań adaptacyjnych.

W przypadku realizacji budowy nabrzeża Dąbrowieckiego i ulokowania w północnej części Półwyspu Katowickiego nowego przeładowcy, należy liczyć się z koniecznością częściowego wypowiedzenia umowy spółce Bulk-Cargo Port Szczecin oraz z potencjalnym konfliktem między nowym a dotychczasowym dzierżawcą i jedynym przeładowcą w tym rejonie portu szczecińskiego (m.in. problemy ze wspólnym wykorzystywaniem infrastruktury kolejowej).

Podsumowanie

Za budową w części w rejonie masowym (masowo-drobnicowym) portu Szczecin nabrzeża Dąbrowieckiego przemawia konsekwentne umieszczanie tej inwestycji w dokumentach strategicznych (kraju, regionu, czy zespołu portowego) prezentujących główne inwestycje infrastrukturalne planowane do realizacji w porcie szczecińskim w perspektywie finansowej 2014–2020.

Przeciwko realizacji wspomnianej inwestycji przemawia natomiast grupa argumentów omówionych w niniejszym artykule. W syntetyczny sposób można je ująć następująco:

1. Najbardziej racjonalnym rozwiązaniem zapewniającym wzrost zdolności przeładunkowo-składowej rejonu Półwyspu Katowickiego jest osiągnięcie wyższego niż dotychczas poziomu wykorzystania zdolności przeładunkowej istniejących w tym rejonie portu nabrzeży oraz zwiększenie tej zdolności poprzez przebudowę nabrzeży Katowickiego i Chorzowskiego oraz modernizację istniejących i zakup nowych nabrzeżowych urządzeń przeładunkowych.
2. Uzasadnieniem dla zaniechania realizacji inwestycji budowy nowego nabrzeża są również następujące przesłanki:
 - zbyt małe wolne zaplecze lądowe dla realizacji usług składowania, manipulacji oraz powstania układu komunikacyjnego obsługującego nowe nabrzeże;
 - nakładanie się zaplecza nowego nabrzeża z zapleczem istniejącego nabrzeża Katowickiego;

- znacznie większa, niż miało to miejsce w przeszłości, różnorodność obsługiwanych w tym rejonie portu ładunków, relacji przeładunkowych oraz liczna grupa klientów zlecających usługi (konieczność separacji ładunków);
 - szeroka paleta realizowanych usług manipulacyjno-handlowych zwiększających wartość dodaną obsługiwanych ładunków, co przekłada się na większe zapotrzebowanie na powierzchnie składowe;
 - konieczność kompletowania większych partii ładunkowych po pogłębieniu toru wodnego oraz zmodernizowaniu nabrzeży Katowickiego i Chorzowskiego, przez co zwiększy się zapotrzebowanie na powierzchnię składową.
3. Port szczeciński posiada najlepsze spośród polskich portów morskich doświadczenia w lokalizacji na terenach portowych terminali dedykowanych, podobnie jak zakładów przemysłowych stabilizujących obroty przeładunkowe portu, a niewymagających bezpośredniego dostępu do nabrzeża. Wolny teren mógłby stać się miejscem lokalizacji kolejnego terminalu dystrybucyjnego.
 4. Przy licznych i bardzo kapitałochłonnych planach inwestycyjnych ZMPSiŚ konieczne jest podejście selektywne objawiające się m.in. rezygnacją z realizacji inwestycji niemających jednoznacznego uzasadnienia ekonomicznego.
 5. Pozostałe argumenty przemawiające przeciwko realizacji nowego nabrzeża w tym rejonie portowym to m.in. istniejące w porcie szczecińskim (choć wymagające znaczących nakładów inwestycyjnych) rezerwy terenowe, które pozwolą w przyszłości ulokować się na nich nowym inwestorom czy też możliwość zaistnienia konfliktów między obecnym dzierżawcą terenu Półwyspu Katowickiego a ewentualnym przyszłym dzierżawcą terenu przylegającego do planowanego nabrzeża.

Bibliografia

- Kotowska, I., Mańkowska, M., Pluciński, M. (2013). *Analiza zasadności realizacji budowy infrastruktury na Półwyspie Katowickim – etap II (nabrzeże Dąbrowieckie)*. Szczecin (niepubl.).
- Misztal, K. (1985). *Współczesny rozwój portów morskich*. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie.
- Perenc, J., Zarzecki, D. (red.) (2007). *Strategia rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu na lata 2007–2020*. Szczecin.
- Pluciński, M. (2013). *Porty morskie w zmieniającym się otoczeniu zewnętrznym*. Warszawa: CeDeWu.
- Szwankowski, S. (2000). *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Takel, R.E. (1983). *Planning land use in port areas: getting the most out of port infrastructure*. UNCTAD. Pobrano z: http://unctad.org/en/Docs/ship4942_en.pdf (10.01.2013).
- Wieloletni Program Inwestycyjny Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA (2005). Szczecin: Biuro ds. Rozwoju Portów.

Wieloletni Program Inwestycyjny Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście na lata 2014–2020 (2013). Projekt. Szczecin.

Żyndul, K. (red.) (2000). *Strategia rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu*. Szczecin.

DETERMINANTS AND DIRECTIONS OF THE FUNCTIONAL AND SPATIAL TRANSFORMATIONS IN THE AREAS OF SEAPORT BULK CARGO HANDLING (ILLUSTRATED WITH AN EXAMPLE OF KATOWICKI PENINSULA IN THE PORT OF SZCZECIN)

Keywords: development of seaports, port of Szczecin

Summary. The article presents the determinants of transformations occurring in the bulk cargo handling areas in the modern seaports. With regard to the port of Szczecin, which has been analyzed in detail, the article aims at developing an optimal solution for the development of port activities in the area of Katowicki Peninsula which, up until now, has been undeveloped. It's question of taking future directions in relation to the investment policy for this area in the port of Szczecin and indicating one of the two alternatives, i.e. either development of a new, deep-water Dąbrowieckie quay or thorough modernization of the existing Katowicki quay and Chorzowskie quay along with adjusting them to the new depth of Świnoujście–Szczecin waterway (12.5 m).

Translated by Michał Pluciński

Cytowanie

Pluciński, M. (2016). Uwarunkowania i kierunki przekształceń funkcjonalno-przestrzennych rejonów obsługi ładunków masowych portów morskich (na przykładzie Półwyspu Katowickiego w porcie Szczecin). *Marketing i Zarządzanie*, 1 (42), 159–172.