

Ilona Urbanyi-Popiołek

Polskie porty w koncepcji autostrad morskich

Ekonomiczne Problemy Usług nr 49, 217-224

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.

ILONA URBANYI-POPIOŁEK

Akademia Morska w Gdyni

Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy

POLSKIE PORTY W KONCEPCJI AUTOSTRAD MORSKICH

Wprowadzenie

Celem polityki zrównoważonego rozwoju transportu Unii Europejskiej jest doprowadzenie do tego, aby system transportowy zaspokajał potrzeby społeczeństwa w sferze ekonomicznej, społecznej i środowiskowej. Mobilność stanowi podstawowy czynnik dobrobytu Europy, a efektywne systemy transportowe mają znaczący wpływ na rozwój gospodarczy, społeczny i środowisko, jednocześnie powoduje ona negatywne skutki związane ze zużyciem energii i pogarszającym się stanem środowiska naturalnego. Szybki rozwój transportu drogowego oraz związane z nim zatory, wypadki i zanieczyszczenie to największe problemy gospodarcze i ekologiczne, które ma rozwiązać polityka transportowa. W tym celu oprócz działań takich jak rozwój połączeń kolejowych i morskich dla transportu towarowego na dalsze odległości, niezbędne jest zastosowanie między innymi działań dotyczących logistyki transportu towarowego, inteligentnych systemów transportowych, rozwoju szlaków żeglugi śródlądowej oraz autostrad morskich i żeglugi bliskiego zasięgu, kładąc nacisk na ich połączenia z lądem. Szczególną uwagę w polityce zrównoważonej mobilności przywiązuje się do komplementarności poszczególnych form transportu w systemie komodalnym, oznaczającym wydajne wykorzystanie gałęzi transportu

działających odrębnie lub zintegrowanych multimodalnie w ramach europejskiego systemu transportowego w celu optymalnego i zrównoważonego wykorzystania zasobów.

Koncepcja autostrad morskich

Idea autostrad morskich ściśle jest związana z polityką zrównoważonej mobilności, w której ważną rolę odgrywa żegluga bliskiego zasięgu i transeuropejskie sieci transportowe TEN-T. *Motorways of the Sea* – MoS – stanowią element zarówno żeglugi bliskiego zasięgu, jak i wspomnianych sieci. Zadaniem autostrady morskiej jest koncentracja potoków ładunkowych na szlakach morskich, w celu zredukowania kongestii w transporcie drogowym oraz poprawa dostępu do regionów peryferyjnych i wysp. Autostrada winna obejmować infrastrukturę i urządzenia znajdujące się przynajmniej w dwóch portach położonych w dwóch różnych państwach członkowskich Unii Europejskiej. Podstawowe znaczenie ma przewóz ładunków, idea nie wyklucza jednak łącznego transportu zarówno towarów, jak i osób. Zgodnie z założeniem projekty autostrad muszą być proponowane przez co najmniej dwa kraje członkowskie wspólnie. Przy zgłaszaniu propozycji państwa członkowskie winny wybrać porty odpowiadające wymogom autostrad i zorganizować publiczne składanie propozycji albo na otwarcie nowych połączeń jako autostrad morskich albo podniesienia do rangi autostrad już istniejących linii. Alternatywne rozwiązanie przewiduje publiczne składanie projektów organizowanych wspólnie przez kraje członkowskie dotyczących powołania konsorcjów składających się co najmniej z przedsiębiorstw armatorskich i portów, które obsługiwałyby nowe połączenia morskie w ramach projektów autostrad.

Autostrady morskie stanowią wiązki regularnych serwisów żeglugowych charakteryzujące się dużą częstotliwością odejść i niezawodnością okazji załadowniczych oraz krótkim *transit time*. Porty będące elementami autostrady winny mieć odpowiednią infrastrukturę i suprastrukturę, która zapewniałaby sprawną i wydajną obsługę statków, ładunków i środków transportu lądowego. Porty te powinny mieć zapewniony łatwy i sprawny dostęp od strony zaplecza lądowego oraz od strony morza oraz być dostępne przez cały rok (odnosi się to głównie do portów zamarzających). Ponadto w koncepcji autostrad morskich specjalny nacisk kładzie się na aspekt organizacyjny i logistyczny – elektroniczny system zarządzania logistycznego, systemy informacyjne, łącznie z systemami kontroli ruchu statków i elektronicznym systemem raportowania, system i środki bezpieczeństwa, a także ułatwienia dotyczące procedur administracyjnych i celnych.

W projektach przewiduje się cztery rejony tworzenia autostrad. Jednym z nich jest obszar Bałtyku. Autostrada Morza Bałtyckiego łączy kraje członkowskie tego regionu z państwami w centralnej i zachodniej Europie oraz obejmuje szlaki wychodzące z tego akwenu na Morze Północne. W roku 2003 została utworzona grupa interwencyjna dla bałtyckiej autostrady. Dwa lata później rozpoczęła ona badania nad przebiegiem ciągów ładunkowych w regionie, infrastrukturą morską oraz możliwością bezpiecznego uprawiania żeglugi w okresie zimowym.

Równoległe z inicjatywą zgłoszenia wspólnego projektu autostrady wystąpiły Finlandia i Niemcy, chodziło o utworzenie czterech serwisów linowych między portami tych państw, między innymi połączenia między Rostokiem i Hanko. Komisja uznała tę propozycję za projekt pilotażowy, jednak ze względu na zmiany w partnerstwie i główne założenia została ona odrzucona.

Ponowne wezwanie do składania propozycji autostrad morskich miało miejsce w okresie od sierpnia 2006 do stycznia 2007 roku. Zostało zgłoszonych dziewięć aplikacji, z których pięć zostało przyjętych do dalszych negocjacji. Polska i Szwecja wniosły wspólnie dwa projekty odnoszące się do podniesienia do rangi autostrad linii promowych Gdynia–Karlskrona i Świnoujście–Ystad.

Infrastruktura polskich portów morskich a założenia autostrad morskich

Infrastruktura portowa mogąca stanowić element autostrady morskiej obejmuje terminale kontenerowe, ro-ro i promowe. W polskich portach funkcjonuje sześć terminali kontenerowych, jeden terminal ro-ro oraz cztery bazy promowe. W Gdyni znajdują się dwie bazy kontenerowe: Bałtycki Terminal Kontenerowy – BTC (*Baltic Container Terminal*) i Gdyński Terminal Kontenerowy – GCT (*Gdynia Container Terminal*) oraz dedykowany terminal promowy, na którym operuje Stena Line. Ładunki toczne są obsługiwane przez Bałtycki Terminal Drobnicowy – terminalu ro-ro. W porcie gdańskim funkcjonują dwie bazy kontenerowe: Gdański Terminal Kontenerowy – GTK (*Gdańsk Container Terminal*) i Głębokowodny Terminal Kontenerowy – DCT (*Deepsea Container Terminal*) oraz dwie bazy promowe: Terminal Promowy PŻB i Terminal Promowy Westerplatte. W portach zachodniego wybrzeża istnieją natomiast dwa terminale kontenerowe: Szczeciński Terminal Kontenerowy – PCC Port Szczecin i terminal VGN Polska w Świnoujściu oraz terminal promów morskich w Świnoujściu. Bazy mają nabrzeża wraz ze stanowiskami dla statków kontenerowych przeładowywanych w systemie lo-lo oraz rampy dla jednostek ro-ro i promów, a także place składowe dla kontenerów i parkingi dla

pojazdów. Podstawowe wyposażenie techniczne (suprastruktura portowa) obejmuje suwnice kontenerowe nabrzeżne, suwnice placowe, samojezdne suwnice placowe, kontenerowe wozy podsiębierne, reachstackery oraz ciągniki i naczepy terminalowe. Operatorzy terminalowi, wychodząc naprzeciw potrzebom użytkowników, dokonują stosownych inwestycji w wyposażenie zapewniające efektywną ich obsługę.

Dla funkcjonowania autostrad morskich z wykorzystaniem polskich terminali podstawowe znaczenie ma ich dostępność od strony zaplecza lądowego. Obecnie jest ona ograniczona przede wszystkim ze względu na niewystarczający stan infrastruktury drogowej i kolejowej. Połączenia drogowe stanowią jedno z najważniejszych wąskich gardeł w odniesieniu do komunikacji portów z zapleczem. Istniejące autostrady i drogi ekspresowe funkcjonują przede wszystkim w relacjach równoleżnikowych, co z punktu widzenia terminali w polskich portach powoduje, iż są to drogi mało przydatne, a można nawet stwierdzić, iż zapewniające konkurencję transportu drogowego dla serwisów liniowych łączących porty polskie z zachodnioeuropejskimi. Z kolei infrastruktura kolejowa jest pod względem gęstości sieci dobrze rozwinięta, jednakże znacznie zdegradowana.

Dla portów w Gdańsku i Gdyni priorytetowe znaczenie ma budowana autostrada A1 (Gdańsk–Toruń–Łódź–Katowice–południowa granica Polski–Ostrawa). Pierwszy jej odcinek, liczący 90 km do Nowych Marzów, został oddany do użytku pod koniec 2008 roku. Cała autostrada ma być gotowa do 2013 roku. Z punktu widzenia dostępności terminali równie ważne są następujące drogi ekspresowe: S5 (Świecie–Bydgoszcz–Poznań–Wrocław) oraz S7 (/Gdańsk/–Elbląg–Warszawa–Kielce–Kraków). Ponadto konieczne jest zapewnienie bezkolizyjnego skomunikowania tych dróg z siecią dróg prowadzących bezpośrednio do portów.

W przypadku portu w Gdyni głównymi inwestycjami poprawiającymi bezpośrednio dostęp do portu jest Trasa Kwiatkowskiego, która przez Obwodnicę Trójmiejską łączy port z siecią dróg krajowych, w tym z autostradą A1. Kolejną inwestycją jest przebudowana ulica Janka Wiśniewskiego, pozwalająca na skomunikowanie Portu Wschodniego i wyprowadzenie ruchu ro-ro na Trasę Kwiatkowskiego, oraz budowa ulicy Polskiej II. Terminale zlokalizowane w porcie gdyńskim, w porównaniu z innymi portami polskimi, mają najlepsze połączenia drogowe z zapleczem lądowym.

Dla terminali zlokalizowanych w porcie gdańskim dostęp do portu ma zapewnić budowa Trasy Sucharskiego wraz z planowanym tunelem pod Martwą Wisłą, co zapewni połączenie lewobrzeżnej części Portu Wewnętrzny z siecią dróg prowadzących do Portu Północnego i dalej przez Most Wantowy i Obwodnicę Południową Gdańska z autostradą A1 i drogą ekspresową S7.

Infrastruktura dostępu do portów Trójmiasta obejmuje również modernizację linii kolejowej z Pruszcza Gdańskiego do Portu Północnego w Gdańsku oraz budowę nowego mostu kolejowego nad Martwą Wisłą. Ponadto modernizowana jest linia kolejowa E-65 łącząca Gdańsk, przez Warszawę i Katowice, z Zebrzydowicami oraz dalej z Bratysławą i Wiedniem. Dla polepszenia obsługi portów Trójmiasta przez transport kolejowy winno się również pilnie zmodernizować linię kolejową z Gdańska przez Bydgoszcz do Katowic, która jest wysoce zdekapitalizowana.

Porty w Szczecinie i Świnoujściu tworzą jeden z największych w Regionie Morza Bałtyckiego zespół portowy. Z punktu widzenia terminali zlokalizowanych w tych portach kluczowe znaczenie ma zmodernizowana autostrada A6 ze Szczecina do granicy w Kołbaskowie oraz budowa drogi ekspresowej S3 (Świnoujście–Szczecin–Gorzów Wielkopolski–Zielona Góra–Legnica–Lubawka–granica państwa). Bez tej ostatniej inwestycji terminale kontenerowe i promowy nie mają szans na szybki rozwój. Podobnie jak decyzja o pilnej modernizacji szlaku kolejowego CE-59 Szczecin–Rzepin–Zielona Góra–Wrocław. Kluczową inwestycją poprawiającą dostęp do portu szczecińskiego jest modernizacja drogi krajowej w rejonie ulicy Struga, natomiast dla portu w Świnoujściu – dokończenie modernizacji drogi nr 3.

Rozwiązania organizacyjne a koncepcja autostrad morskich

W żegludze międzynarodowej statki muszą być poddane procedurom odprawy wejściowej i wyjściowej z portu. Na wejściu jednostka podlega odprawie granicznej, celnej, sanitarnej oraz bezpieczeństwa. Na każdą z odpraw przygotowane muszą być odpowiednie dokumenty. Na obszarze Unii Europejskiej zostały one ujednoczone w wyniku wydania dyrektywy o stosowaniu konwencji FAL opracowanej przez IMO. Wprowadzenie jednolitej dokumentacji, zgodnej ze standardami IMO-FAL, oznacza zastąpienie licznych i zróżnicowanych formularzy przez jeden komplet dokumentów, dostępny w Internecie, co umożliwi ich natychmiastowe wypełnienie i wysłanie. W polskich portach morskich kwestie te zostały uregulowane.

Przepisy portowe stanowią, iż przy wejściu/wyjściu statku do portu winien on korzystać z usług pilotowych i holowniczych, które są w polskich portach obligatoryjne. W przypadku pilotażu kapitan może się ubiegać o zwolnienie z pilotażu obowiązkowego zgodnie z procedurami urzędów morskich, które są skomplikowane, a zezwolenia, na przykład dla portów Trójmiasta, wydawane są na 12 miesięcy. W przypadku obowiązkowego holowania statek może się również ubiegać o zwolnienia, które wydaje kapitan portu na określony czas lub akwen portu. Odnosząc

polskie przepisy portowe do obowiązujących w portach Europy Zachodniej, należy stwierdzić, że polskie są bardziej restrykcyjne. Przykładowo, w Hamburgu kapitan statku linii regularnej po szóstym z kolei wypłynięciu w ciągu trzech miesięcy otrzymuje automatycznie prawo do zwolnienia z pilotażu (pod warunkiem, iż jest w stanie komunikować się ze służbami w języku niemieckim). Podobne warunki stawiane są przez porty brytyjskie. Obowiązujące przepisy i procedury powodują wydłużenie czasu obsługi statku na wejściu i wyjściu oraz wzrost kosztów eksploatacyjnych statku, co stanowi niedogodność z punktu widzenia standardów stawianych autostradom morskimi.

Istotnym aspektem są procedury i uregulowania odnoszące się do obszaru celnego. W żegludze morskiej bliskiego zasięgu dla serwisów łączących porty krajów należących do UE wydany został *Przewodnik po procedurach celnych dla żeglugi bliskiego zasięgu (Guide to Customs Procedures for Short Sea Shipping)*. Zastosowanie przyjętych w nim rozwiązań, przykładowo potwierdzanie wspólnotowego statusu towarów na manifeście ładunkowym, znacznie upraszcza procedury. Innym korzystnym rozwiązaniem jest przyznanie przez władze celne przewoźnikom statusu „zatwierdzonych linii regularnych” (*Authorised Regular Shipping Service*), co jest kolejnym ułatwieniem, towary wspólnotowe bowiem transportowane między portami UE w takich serwisach nie tracą wspólnotowego charakteru. Większość przewoźników obsługujących serwisy liniowe z polskich portów ma taki przywilej. Ważne jest natomiast obligatoryjne wprowadzenie uproszczeń w procedurach celnych określonych w „wytycznych”, które spowodowałyby skrócenie czasu obsługi celnej na terminalach.

Sprawną obsługą wszystkich użytkowników transportu na terminalach претенdujących do włączenia w system autostrad morskich niemożliwa jest bez wysoko zaawansowanych systemów informatycznych, pozwalających wszystkim uczestnikom na bezpośrednie komunikowanie się. W terminalach w polskich portach stosowane są zróżnicowane systemy informatyczne o różnym stopniu zaawansowania. Przykładowo, BCT stosuje wdrożony przez amerykańską firmę Tideworks Technology Inc. system TOS, natomiast GCT wykorzystuje system nGen stworzony przez Hongkong International Terminals; pozwalają one na zarządzanie operacjami terminalowymi. Poszczególne moduły odpowiedzialne są za pracę terminalu i przeładunki w różnych relacjach, planowanie załadunku na statek, rozliczenia finansowe między terminalem a jego klientami oraz komunikację między terminalem a klientami w otoczeniu portowym. Systemy te umożliwiają sprawną obsługę terminalową, a także bezpośrednio włączenie klientów w proces wytwarzania i wymiany danych oraz eliminację papierowych dokumentów.

Podsumowanie

Polskie terminale dostosowane są pod względem infrastruktury i zabezpieczenia logistycznego do włączenia w systemem autostrad morskich. Problemem jest dostępność portów od strony zaplecza lądowego. Inwestycje infrastrukturalne, które są obecnie prowadzone, dają szansę na poprawę obsługi terminali przez transport drogowy i kolejowy. W system autostrad morskich mógłby być włączony serwis liniowy między Gdynią a portami fińskimi oraz linie żeglugowe z terminali polskich do portów niemieckich. W obu przypadkach już obecnie oferowana jest wysoka częstotliwość odejść. Układ połączeń daje duże szanse na przejęcie ładunków przewożonych obecnie transportem drogowym. Podniesienie tychże serwisów do rangi autostrad morskich znacząco poprawiłoby obsługę towarów i pozytywnie wpłynęłoby na decyzje gestorów odnośnie do korzystania z drogi morskiej. W projekty należałoby włączyć również połączenia promowe między Polską a Skandynawią, po zniwelowaniu wcześniejszych zastrzeżeń.

Literatura

- Authorised Regular Shipping Service, Commission Staff Working Paper, Simplified Customs Procedures in Short Sea Shipping, Brussels, 17.3.2004, SEC (2004) 333.
- Communication from the Commission, „Programme for the Promotion of Short Sea Shipping”, COM (2003) 155 final, Brussels, 07.04.2003.
- Guide to Customs Procedures for Short Sea Shipping, Commission Staff Working Paper, Revised Working Version 3, Updated on 14 January 2004, Brussels, 29.5.2002, SEC (2002) 632.
- High Level Group, *On the Trans-European Transport Network*, report, 27.6.2003.
- Motorways of the Sea*, art.12a of the TEN-T Guidelines, *A Vademecum issued in conjunction with the call of proposals TEN-T 2005*, Brussels, 28 February 2005.
- Śródkresowy przegląd programu promocji żeglugi bliskiego zasięgu*, COM (2006)380, 13.07.2006.
- Zielona księga TEN-T: Przegląd polityki, w kierunku lepiej zintegrowanej transeuropejskiej sieci transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej*, (COM 2009), Bruksela, 4.02.2009

POLISH PORTS IN MOTORWAYS OF THE SEAS CONCEPT

Summary

Motorways of the Sea concept is connected with transport policy and the strategy of sustainable development of transport in European Union. The development of short sea shipping and Trans-European Transport Network are very important in this strategy. Motorways of the Sea are one of the main parts both of short sea shipping and TEN-T. Motorways of the Sea projects must be proposed by at least two Member States, concern the smallest possible number of ports and alleviate road traffic congestion on the main axes. Such motorway consists of shipping services of high frequency and short transit time. Port should be equipped with efficient infrastructure and logistics system. They should have sufficient connections with hinterland providing proper access to the terminals. Ports should offer high quality services to the customers, especially in connection with time and variety of service. They must be equipped with suitable infrastructure and port facilities for efficient handling of ships, land vehicles and cargo units. The administrative and customs procedures must be facilitated to cut down the ships operation. The other requirements for MoS are the telematics connections between the ports, advanced IT systems, electronic logistics managements systems, electronic reporting system and ship's communication system. Polish ports fulfil requirements of MoS'es. They have efficient infrastructure and high quality of services. The main obstacle is access from the hinterland. But the new investments in roads and railways will improve the connections.

Translated by Ilona Urbanyi-Popiolek