

Dostępność transportowa portów morskich w Polsce

Dostępność transportowa portów morskich w Polsce

Janusz Dąbrowski
Hanna Klimek
Ryszard Rolbiecki

Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego
Gdańsk 2023

Recenzent
dr hab. Marek Grzybowski, prof. BSW

Redaktor Wydawnictwa
Joanna Kaźmierska

Projekt okładki i stron tytułowych
Filip Sendal

Na okładce wykorzystano fotografie z archiwum Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA (fot. Tadeusz Urbaniak), Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA (fot. Tomasz Dresler) oraz Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

Skład i łamanie
Urszula Jędryczka

Publikacja sfinansowana ze środków Katedry Polityki Transportowej i Integracji Gospodarczej Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego, Katedry Transportu i Handlu Morskiego Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego

© Copyright by Uniwersytet Gdański
Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego

ISBN 978-83-8206-540-4

Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot
tel. +48 58 523 11 37, tel. kom. +48 725 991 206
e-mail: wydawnictwo@ug.edu.pl
wydawnictwo.ug.edu.pl

Księgarnia internetowa: wydawnictwo.ug.edu.pl/sklep/

Druk i oprawa
Zakład Poligrafii Uniwersytetu Gdańskiego
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot
tel. +48 58 523 14 49

Spis treści

Wstęp	7
Rozdział 1	
Dostępność transportowa portów morskich	11
1.1. Pojęcie i istota dostępności transportowej portów morskich	11
1.2. Rodzaje dostępności transportowej portów morskich	23
1.3. Czynniki determinujące dostępność transportową portów morskich	29
Rozdział 2	
Wewnętrzna dostępność transportowa polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej	35
2.1. Wprowadzenie do problematyki wewnętrznej dostępności transportowej polskich portów morskich	35
2.2. Port morski w Gdańsku	43
2.3. Port morski w Gdyni	58
2.4. Porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu	69
Rozdział 3	
Zewnętrzna dostępność transportowa polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej	89
3.1. Wprowadzenie do problematyki zewnętrznej morskiej dostępności transportowej polskich portów morskich	89
3.2. Zewnętrzna morska dostępność transportowa polskich portów morskich	98
3.2.1. Port morski w Gdańsku	98
3.2.2. Port morski w Gdyni	102
3.2.3. Porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu	105
3.3. Wprowadzenie do problematyki zewnętrznej lądowej dostępności transportowej polskich portów morskich	107
3.4. Zewnętrzna lądowa dostępność transportowa polskich portów morskich	111
3.4.1. Drogowa dostępność transportowa polskich portów morskich	111
3.4.1.1. Porty morskie w Gdańsku i Gdyni	111
3.4.1.2. Porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu	119
3.4.2. Kolejowa dostępność transportowa polskich portów morskich	124
3.4.2.1. Porty morskie w Gdańsku i Gdyni	124
3.4.2.2. Porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu	134

3.4.3. Wodna śródlądowa dostępność transportowa polskich portów morskich	140
3.4.3.1. Porty morskie w Gdańsku i Gdyni	140
3.4.3.2. Porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu	144
3.5. Terminale lądowe na zapleczu polskich portów morskich	148
Rozdział 4	
Kierunki rozwoju dostępności transportowej polskich portów morskich	153
4.1. Prognozy obrotów ładunkowych polskich portów morskich	153
4.2. Rozwój potencjału usługowego polskich portów morskich jako czynnik poprawy ich wewnętrznej dostępności transportowej	163
4.3. Rozwój infrastruktury transportowej na zapleczu polskich portów morskich jako czynnik poprawy ich zewnętrznej dostępności transportowej	185
Zakończenie	199
Bibliografia	203
Akty normatywne	203
Literatura	205
Raporty, strategie i inne dokumenty	211
Źródła internetowe	213
Spis rysunków	225
Spis tabel	226

Wstęp

Dynamiczny rozwój handlu morskiego, będący wynikiem intensyfikacji międzynarodowej wymiany towarowej, przyczynia się do wzrostu znaczenia portów morskich. Realne szanse na wzmocnienie swojej pozycji w międzynarodowych lądowo-morskich łańcuchach transportowych oraz logistycznych łańcuchach dostaw będą miały jednak te porty, które zachowają odpowiedni poziom konkurencyjności, a on zależy od wielu czynników, wśród których ważne miejsce zajmuje dostępność transportowa portów, zarówno ta wewnętrzna, jak i zewnętrzna – od strony zaplecza oraz przedpola.

Dostępność transportowa portu morskiego oznacza możliwość i dogodność obsługi w nim poszczególnych rodzajów ładunków i środków transportu (oraz pasażerów), a także możliwość dotarcia ładunków i środków transportu (oraz pasażerów) do tego portu dzięki odpowiedniemu systemowi jego połączeń transportowych z zapleczem i przedpołem. Stanowi ona cechę tego portu, uwarunkowaną przede wszystkim jego położeniem geograficznym oraz wyposażeniem w infrastrukturę i suprastrukturę transportową, odpowiednimi połączeniami transportowymi z ośrodkami nadania i odbioru ładunków, ale także oddziaływaniem wielu innych zależnych lub niezależnych od portu czynników. Przedmiotem badań przedstawionych w monografii jest dostępność transportowa 4 największych polskich portów morskich. W Polsce funkcjonują obecnie 4 porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu), które są węzłami transeuropejskiego korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk (w sieci bazowej TEN-T – Transeuropean Network Transport). Ponadto w Polsce funkcjonuje 28 portów o znaczeniu regionalnym i lokalnym oraz 50 różnej wielkości przystani morskich. Największe porty oferują swoim klientom usługi o jakości na poziomie ich największych odpowiedników z Europy Zachodniej. Port w Gdańsku, ze względu na swoje parametry nawigacyjne i potencjał przeładunkowo-składowy, pełni funkcję tzw. hubu kontenerowego,

obsługując regularne serwisy oceaniczne wiodących na świecie armatorów. Mniejsze porty morskie są bardzo zróżnicowane pod względem infrastruktury, powierzchni, formy zarządzania, wielkości i struktury przeładunków oraz pełnionych funkcji. Największe polskie porty są dużymi ośrodkami produkcji, różnorodnych usług portowych i należą do największych portów w regionie Morza Bałtyckiego (łącznie obsługują ponad 100 mln t ładunków rocznie, co stanowi ponad 98% wolumenu wszystkich przeładunków portowych w Polsce). Są przygotowane do obsługi wszystkich rodzajów ładunków i środków transportu (na razie tylko port w Gdańsku przyjmuje największe statki, które mogą wpłynąć na Bałtyk, ale jeżeli w portach gdyńskim i świnoujskim zostaną zrealizowane zaplanowane inwestycje dotyczące budowy portów zewnętrznych, to również one będą w przyszłości dostępne dla takich jednostek), mają szeroką ofertę usługową związaną z obsługą ładunków zarówno masowych (suchych i płynnych), jak i drobnicowych, a także ładunków zjednostkowanych, w tym kontenerów, ładunków przewożonych promami i jednostkami ro-ro, oraz pasażerów (korzystających z usług żeglugi promowej i wycieczkowej).

Istnieje szansa na wzrost znaczenia omawianych portów morskich w międzynarodowych lądowo-morskich łańcuchach transportowych i logistycznych łańcuchach dostaw. Wiąże się to jednak z koniecznością rozpoczęcia nowych lub dokończenia realizacji inwestycji poprawiających ich dostępność transportową (zarówno tę wewnętrzną, jak i zewnętrzną). Określenie możliwości i kierunków jej poprawy jest jednak uwarunkowane wcześniejszą diagnozą jej aktualnego stanu, wiąże się też z potrzebą przygotowania prognoz przeładunków w portach morskich. Ze względu na specyficzne cechy infrastruktury transportowej (m.in. długi okres realizacji inwestycji i żywotności powstałych w wyniku ich realizacji obiektów, niepodzielność techniczna i ekonomiczna, wysoka majątkochłonność i kapitałochłonność) tylko korzystne perspektywy wzrostu wolumenu przeładunków w portach mogą uzasadniać celowość realizacji inwestycji infrastrukturalnych i innych podnoszących dostępność transportową portów morskich.

W monografii podjęto próbę identyfikacji, na tle teoretycznych podstaw dostępności transportowej, istniejącego potencjału kształtującego wewnętrzną i zewnętrzną dostępność transportową portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w Polsce. Składa się ona z czterech rozdziałów. Na podstawie wyników przeglądu literatury przedmiotu w rozdziale pierwszym, stanowiącym wprowadzenie do zagadnienia dostępności transportowej, omówiono jej istotę oraz rodzaje, kładąc szczególny nacisk na prawidłowe zdefiniowanie tego pojęcia. Omówiono też różnorodne czynniki determinujące dostępność transportową portów morskich. Rozdział drugi poświęcono wewnętrznej dostępności transportowej największych polskich portów. Scharakteryzo-

wano porty jako ośrodki produkcji różnorodnych usług, zasady zarządzania w nich i wskazano podmioty odpowiedzialne za kształtowanie ich wewnętrznej dostępności transportowej. Przedstawiono wewnętrzną dostępność każdego z największych polskich portów. Rozdział trzeci dotyczy zewnętrznej dostępności transportowej największych polskich portów, którą omówiono od strony przedpola oraz zaplecza, ze wskazaniem oddziaływania na nią infrastruktury poszczególnych gałęzi transportu. Uwzględniono też terminale lądowe zlokalizowane na zapleczu z uwagi na ich znaczenie dla zapewnienia dostępności transportowej tych portów. W rozdziale czwartym przedstawiono prognozy obrotów ładunkowych polskich portów morskich do 2030 r., które mogą stanowić uzasadnienie dla decyzji inwestycyjnych w zakresie omówionego rozwoju potencjału usługowego portów oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do nich od strony przedpola i zaplecza.

Identyfikując istniejącą dostępność transportową portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w Polsce oraz określając kierunki rozwoju infrastruktury transportu z punktu widzenia poprawy ich dostępności transportowej, wykorzystano wtórne źródła danych (publikacje naukowe, raporty, sprawozdania, roczniki statystyczne, źródła internetowe, materiały wewnętrzne zarządów portów morskich i przedsiębiorstw sfery eksploatacji) oraz pierwotne źródła danych (niestandardyzowane wywiady pogłębione z pracownikami zarządów tych portów morskich). W badaniach przyszłego popytu na usługi największych polskich portów morskich posłużono się metodą predykcji ekonometrycznej, a uzyskane wyniki skonfrontowano z prognozami zawartymi w oficjalnych dokumentach rządowych.

Monografia, jako źródło wiedzy dotyczącej istoty, znaczenia oraz aktualnego i przyszłego stanu dostępności transportowej największych polskich portów morskich, jest skierowana do osób uczestniczących w tworzeniu polityki rozwoju infrastruktury transportu w Polsce oraz odpowiedzialnych za jej realizację, a także osób zainteresowanych funkcjonowaniem portów morskich, tj. badaczy tej problematyki, praktyków gospodarczych oraz studentów specjalności związanych z transportem morskim.

Serdeczne podziękowania za pomoc w przygotowaniu monografii autorzy kierują do Pani Moniki Woźniak-Lewandowskiej z Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, Pana Michała Stupaka z Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA oraz Pana Grzegorza Bławata z Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA.