



Akademia Morska w Szczecinie
Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu
Instytut Zarządzania Transportem
Zakład Organizacji i Zarządzania

Projekt badawczy własny

finansowany przez

Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego

**BADANIA I MODELOWANIE SYSTEMÓW ZARZĄDZANIA
PROCESAMI EKSPLOATACYJNYMI I USŁUGOWYMI
W POLSKICH PORTACH MORSKICH O PODSTAWOWYM
ZNACZENIU DLA GOSPODARKI NARODOWEJ**

Kierownik projektu

prof. ndzw. dr hab. Czesława Christowa



Akademia Morska w Szczecinie
Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu
Instytut Zarządzania Transportem
Zakład Organizacji i Zarządzania

Stan i prognoza przeładunków w portach morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu

prof. ndzw. dr hab. Czesława Christowa
dr inż. Maria Christowa-Dobrowolska

Szczecin, 29.07.2010 r.

PLAN WYSTĄPIENIA

- 1. STAN PRZEŁADUNKÓW W PORTACH MORSKICH
W SZCZECINIE, ŚWINOUJŚCIU, GDAŃSKU, GDYNI,
POLICACH I KOŁOBRZEGU**
- 2. PROGNOZA PRZEŁADUNKÓW W PORTACH
MORSKICH W SZCZECINIE, ŚWINOUJŚCIU,
POLICACH I KOŁOBRZEGU**
- 3. WNIOSKI**

1

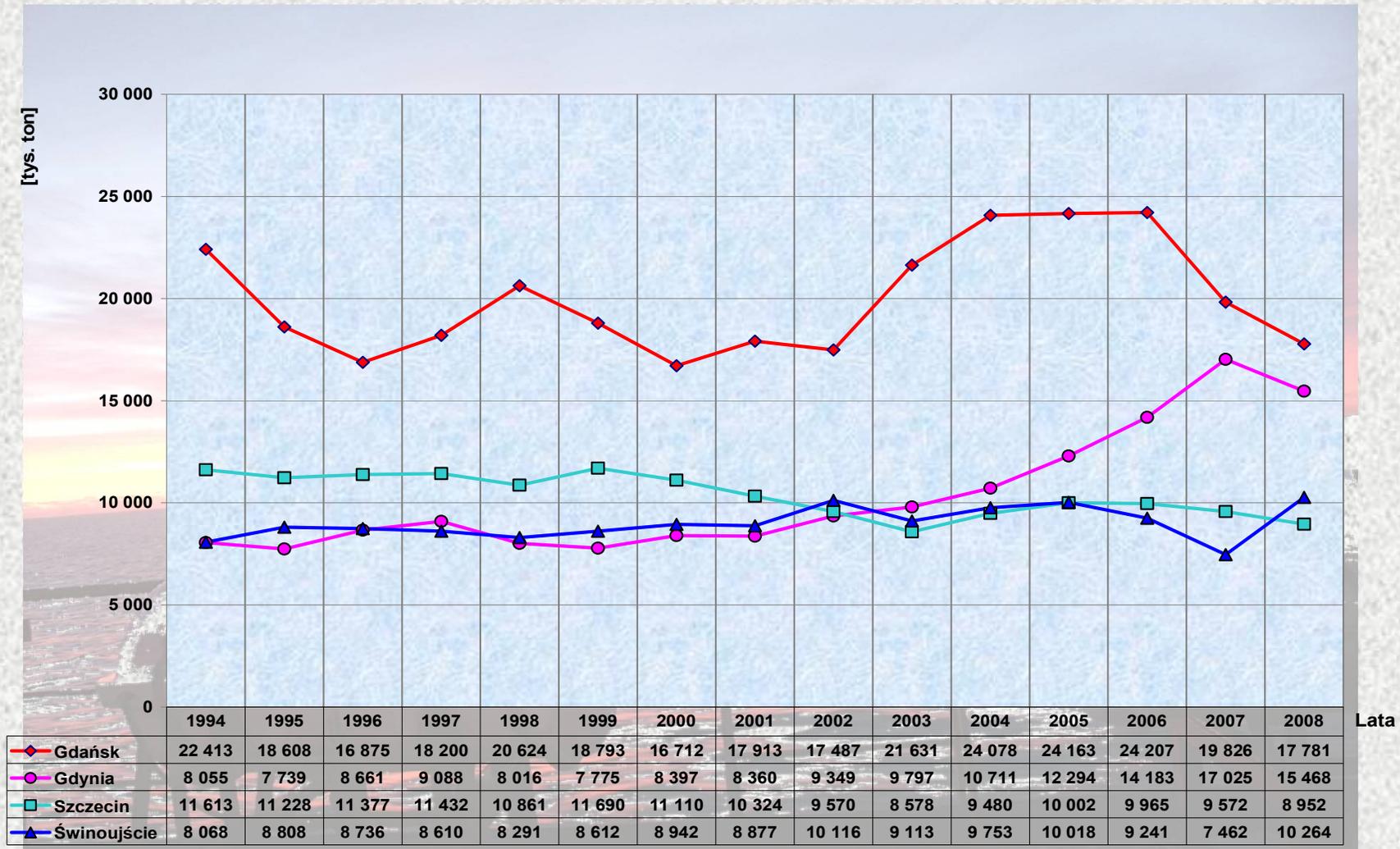
**STAN PRZEŁADUNKÓW
W PORTACH MORSKICH
W SZCZECINIE,
ŚWINOUJŚCIU,
GDAŃSKU,
GDYNI,
POLICACH
I KOŁOBRZEGU**

*Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu*



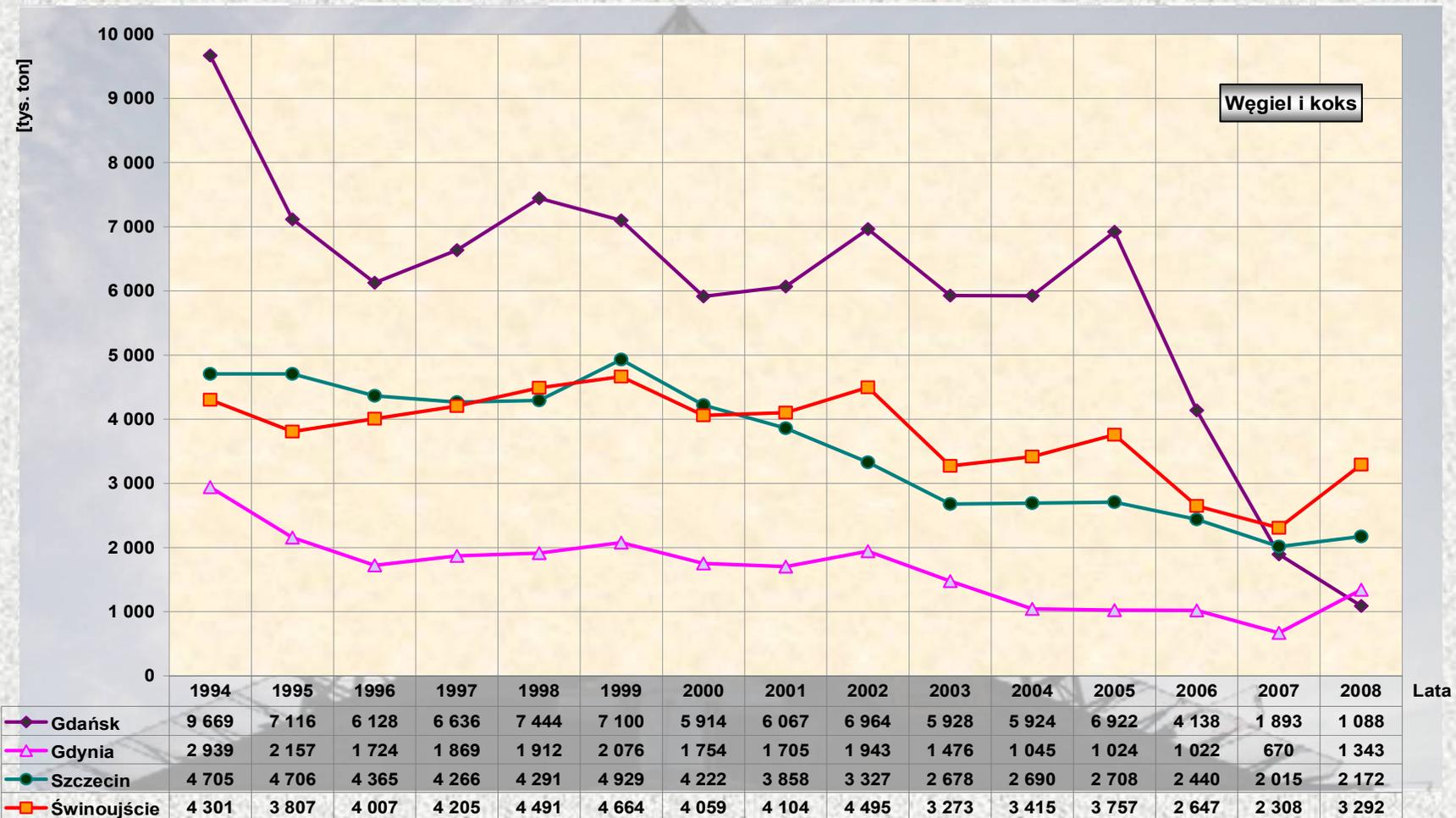
**SZCZECIN,
ŚWINOUJŚCIE,
GDAŃSK,
GDYNIA**

Stan i prognoza przeładunków w portach morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu



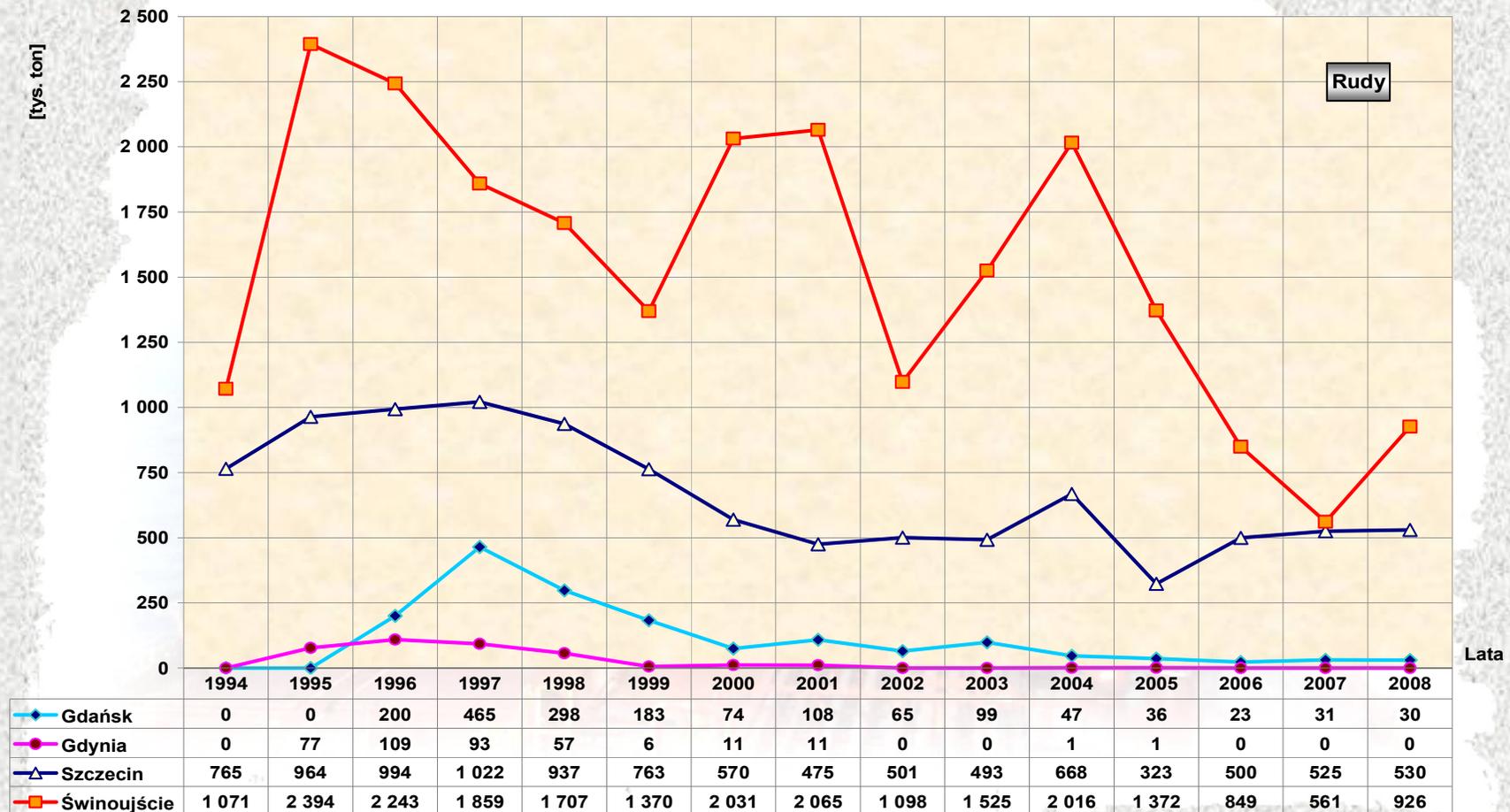
**Rys. 1.1. Obroty ładunkowe ogółem w polskich portach morskich
o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej w latach 1994-2008**

Stan i prognoza przeładunków w portach morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu



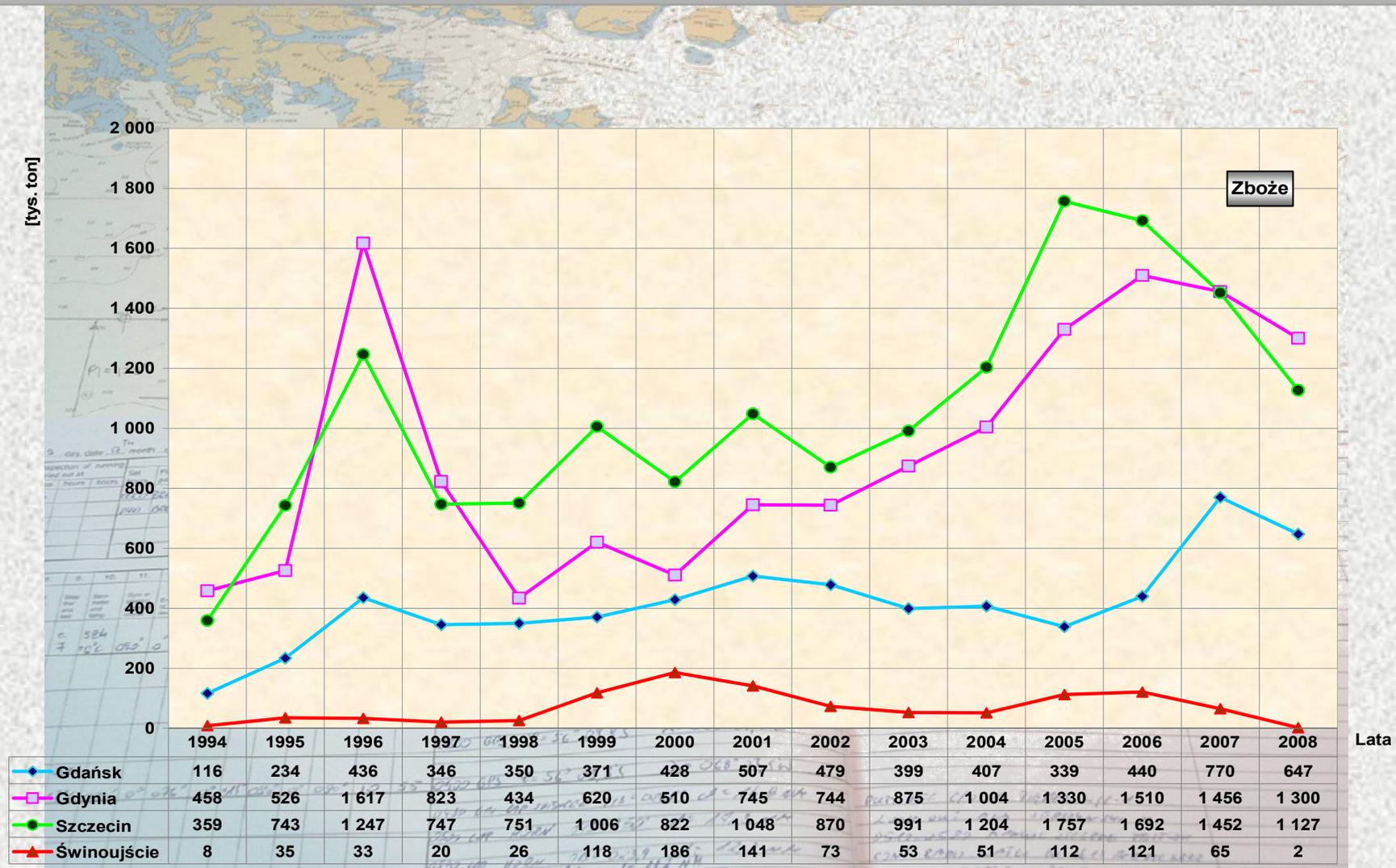
**Rys. 1.2. Przeładunek węgla i koksu w polskich portach morskich
o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w latach 1994-2008**

Stan i prognoza przeładunków w portach morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu



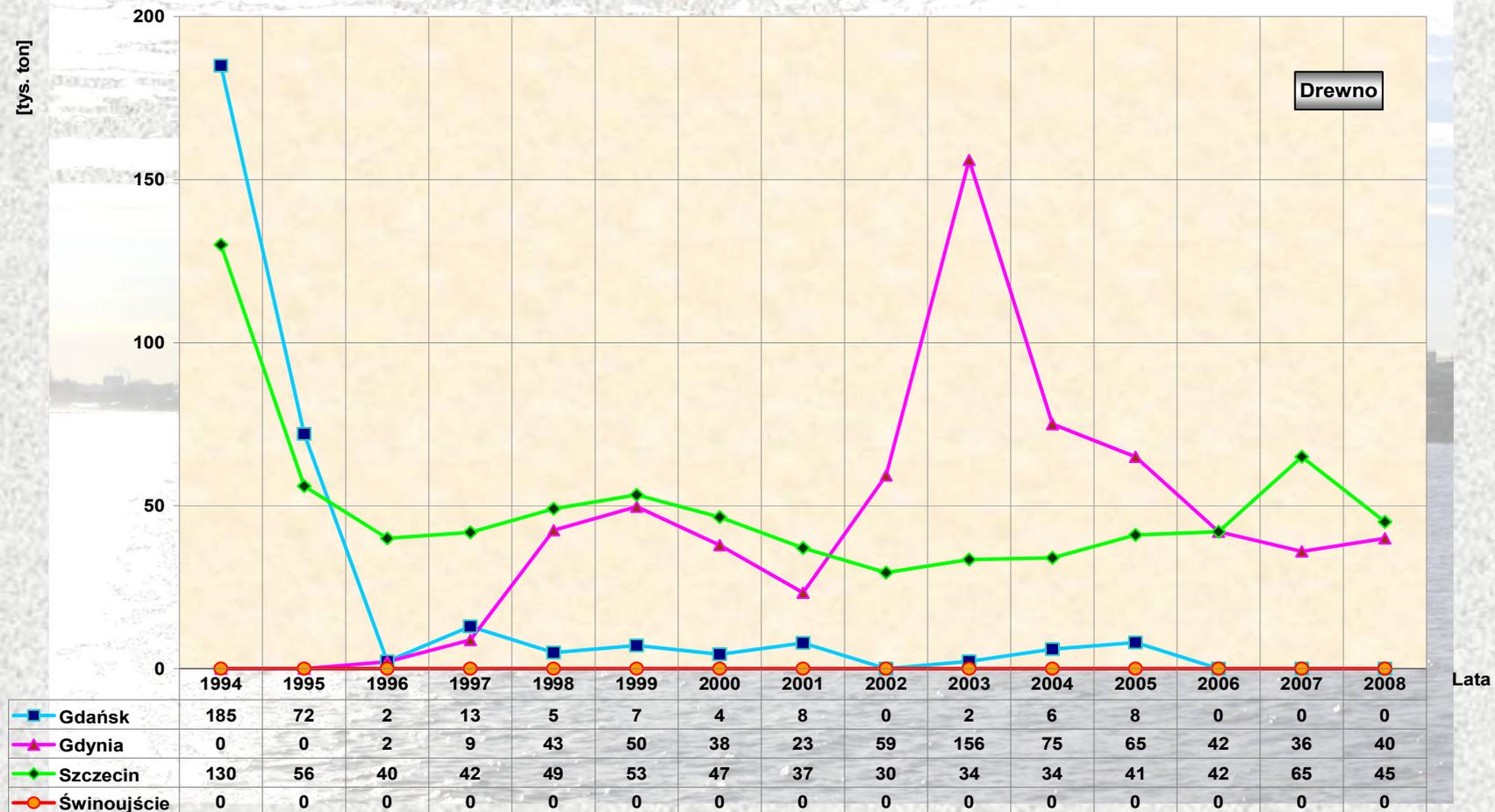
**Rys. 1.3. Przeładunek rudy w polskich portach morskich
o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w latach 1994-2008**

Stan i prognoza przeładunków w portach morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu



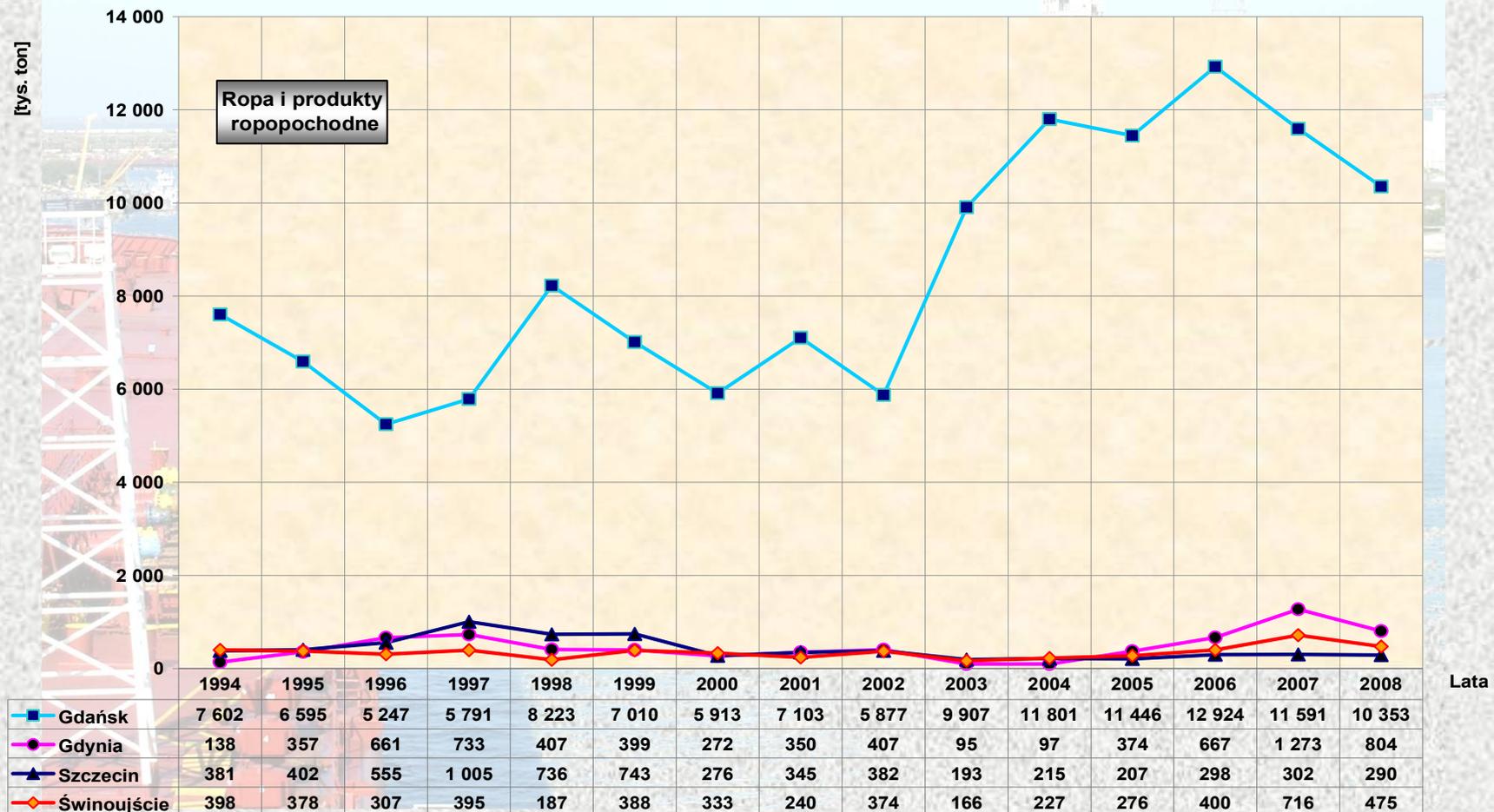
**Rys. 1.4. Przeładunek zboża w polskich portach morskich
o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w latach 1994-2008**

Stan i prognoza przeładunków w portach morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu



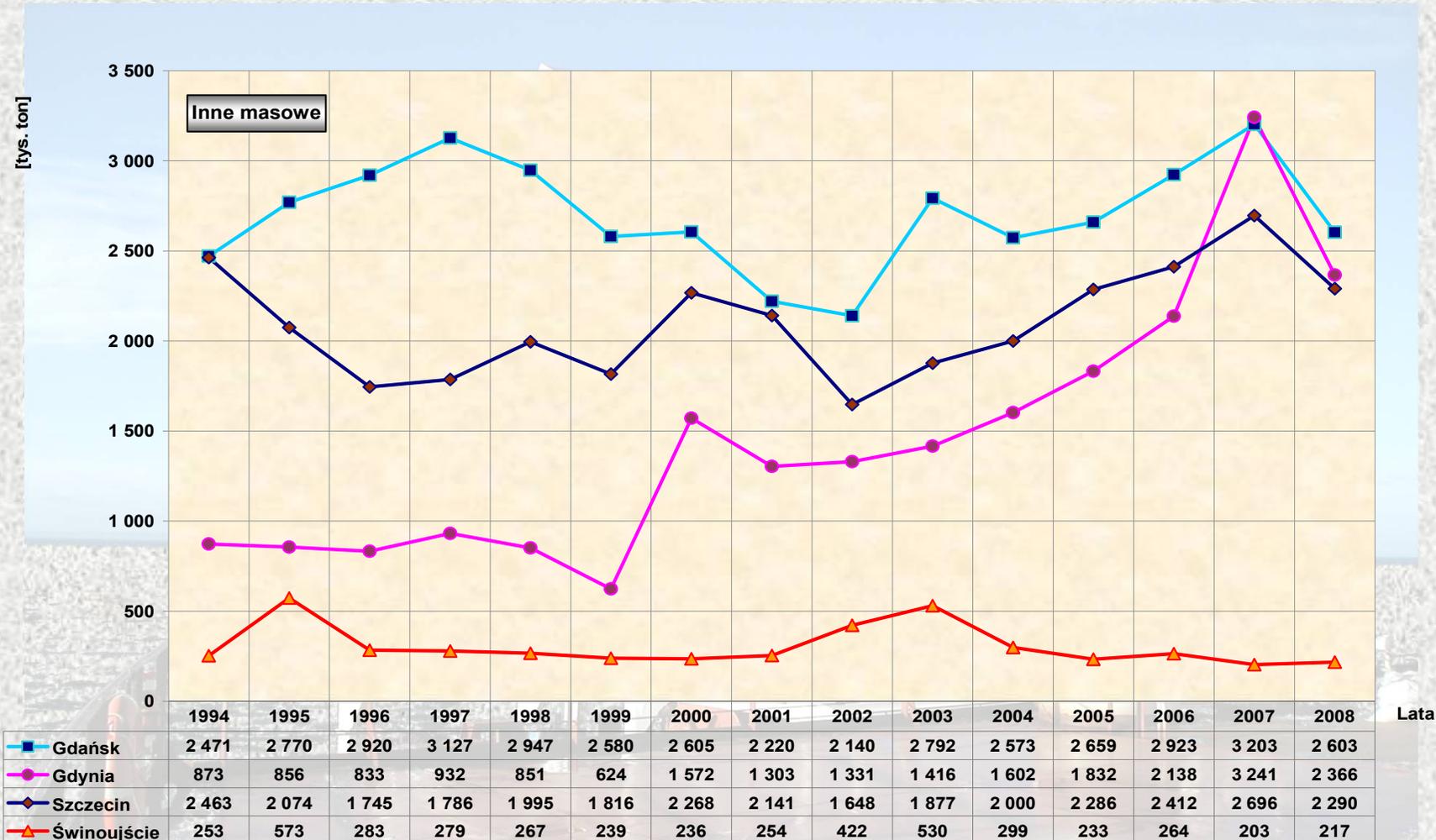
**Rys. 1.5. Przeładunek drewna w polskich portach morskich
o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w latach 1994-2008**

Stan i prognoza przeładunków w portach morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu



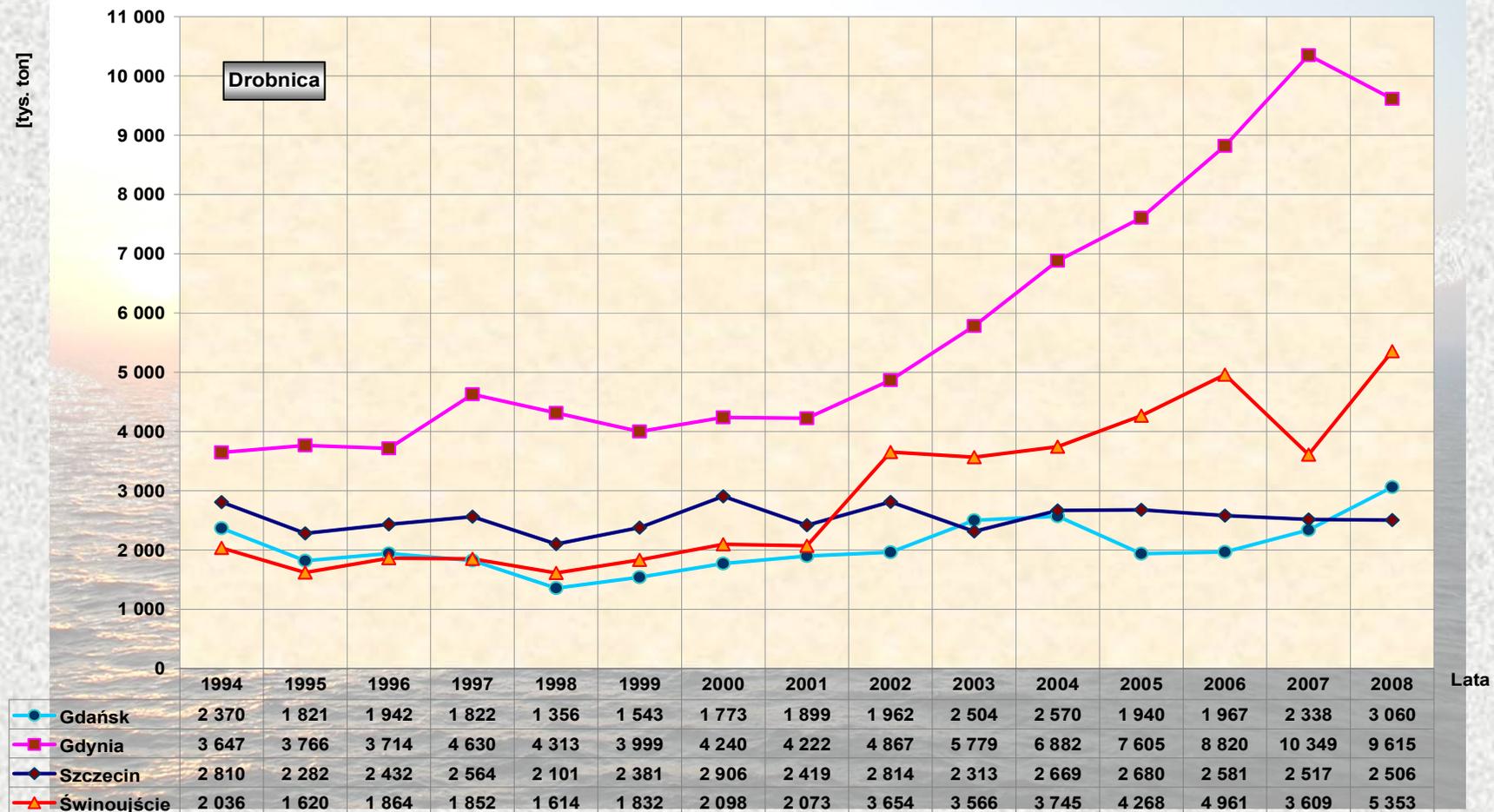
Rys. 1.6. Przeładunek ropy i produktów ropopochodnych w polskich portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w latach 1994-2008

Stan i prognoza przeładunków w portach morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu



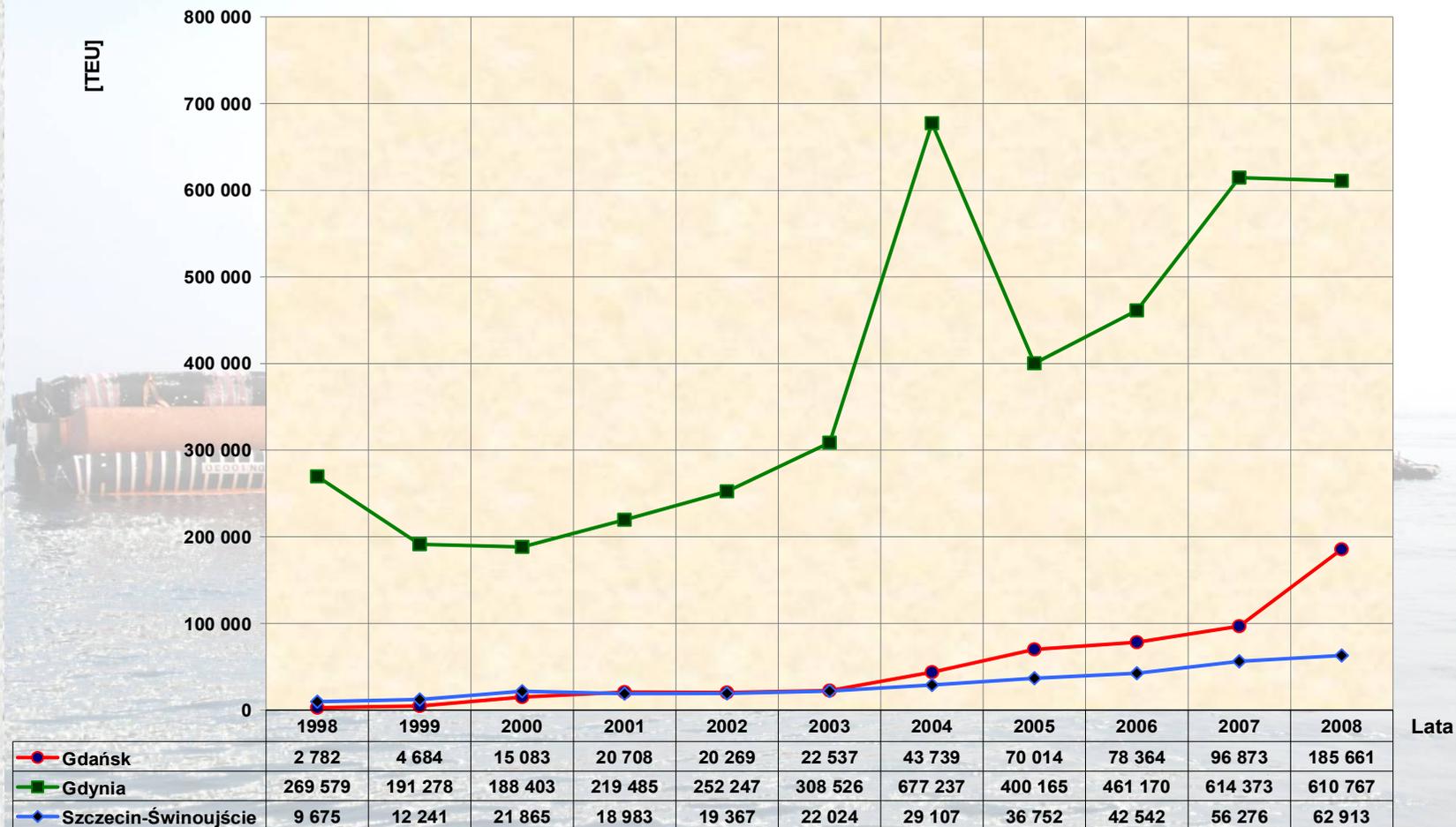
Rys. 1.7. Przeładunek innych ładunków masowych w polskich portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w latach 1994-2008

Stan i prognoza przeładunków w portach morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu



**Rys. 1.8. Przeładunek drobnicy w polskich portach morskich
o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w latach 1994-2008**

Stan i prognoza przeładunków w portach morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu



**Rys. 1.9. Przeładunek kontenerów w polskich portach morskich
o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w latach 1994-2008 [TEU]**

**PRZEŁADUNKI OGÓŁEM W PORTACH
MORSKICH W SZCZECINIE I ŚWINOUJŚCIU,
W PIERWSZYM PÓŁROCZU 2010 R., BYŁY
O OKOŁO 37% WYŻSZE W PORÓWNANIU
Z TYM SAMYM OKRESEM 2009 R.**

**MOŻNA STWIERDZIĆ, ŻE TREND TEN UTRZYMA
SIĘ DO KOŃCA 2010 R.**

**WZROST PRZEŁADUNKÓW W PIERWSZYM
PÓŁROCZU 2010 R. DOTYCZYŁ GŁÓWNIE WĘGLA
(W EKSPORCIE I IMPORCIE).**

**PRZEŁADUNKI WYNIOSŁY OGÓŁEM
3 529 000 TON, TJ. AŻ O 126% WIĘCEJ
W PORÓWNANIU Z PRZEŁADUNKAMI
W PIERWSZYM PÓŁROCZU 2009 R.**

**W IMPORCIE WYSTĄPIŁ WĘGIEL
WYSOKOKALORYCZNY WYKORZYSTYWANY
W HUTNICTWIE.**

**W PIERWSZYM PÓŁROCZU 2010 R.
PRZEŁADUNKI RUDY WYNIOSŁY
204 000 TON, CZYLI O 7,4% WIĘCEJ
W PORÓWNANIU Z PRZEŁADUNKAMI
W PIERWSZYM PÓŁROCZU 2009 R.**

**W PIERWSZYM PÓŁROCZU 2010 R.
PRZEŁADUNKI ZBOŻA SPADŁY O 35%
I WYNIOSŁY 566 000 TON.**

**W TYM SAMYM OKRESIE 2009 R.
PRZEŁADUNKI ZBOŻA WYNIOSŁY
867 000 TON.**

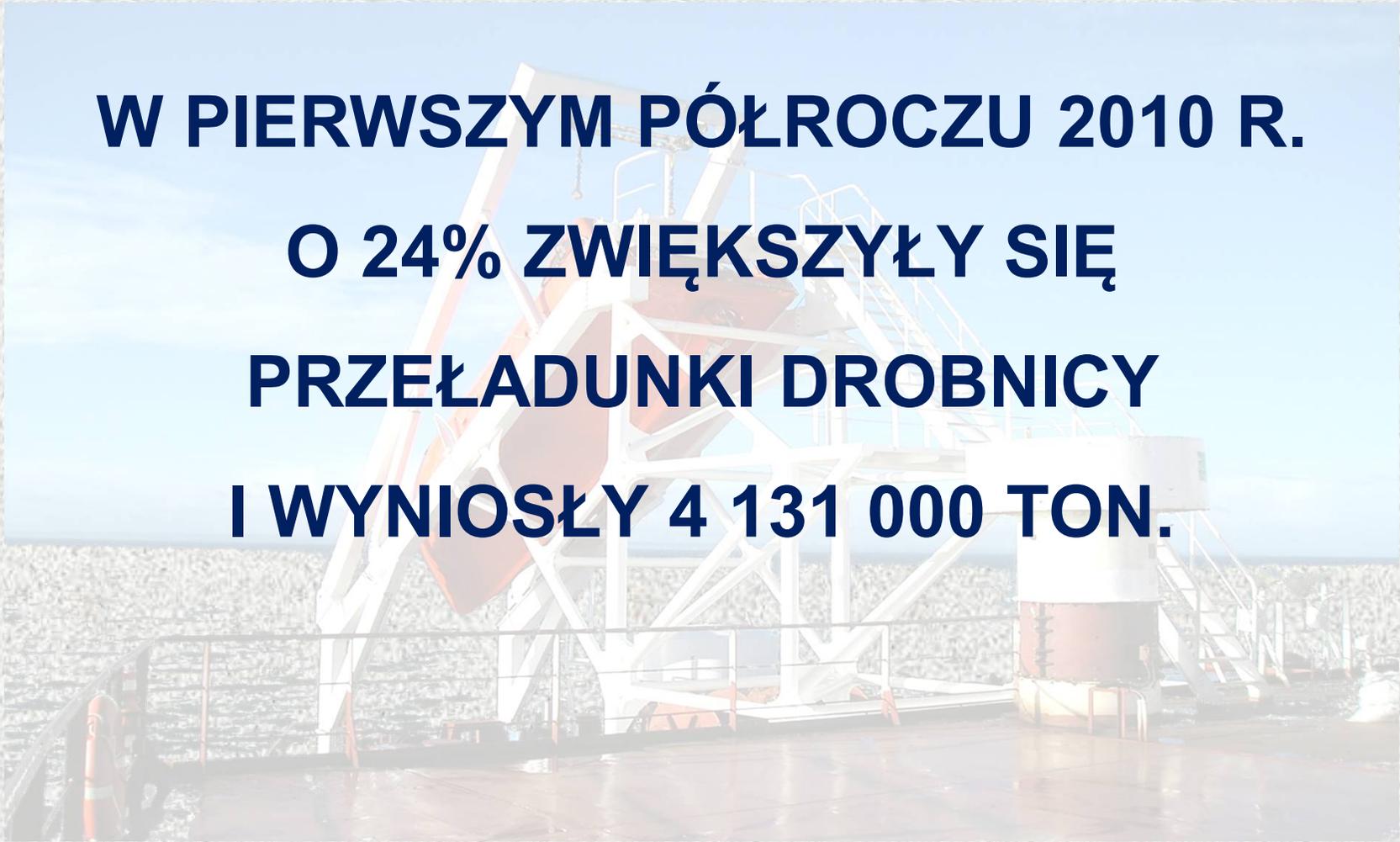
NA POZIOM PRZEŁADUNKÓW ZBOŻA MA WPŁYW:

- **SEZONOWOŚĆ,**
- **CENY NA MIĘDZYNARODOWYCH RYNKACH,**
- **WIELKOŚĆ ZBIORÓW NA ŚWIECIE I W POSZCZEGÓLNYCH REGIONACH,**
- **STAN ZAPASÓW MAGAZYNOWYCH,**
- **KSZTAŁTOWANIE SIĘ KURSÓW WALUT.**

**W PIERWSZYM PÓŁROCZU 2010 R.
PRZEŁADUNKI DREWNA SPADŁY
O 8% W RELACJI EKSPORTOWEJ
I WYNIOSŁY 6 900 TON.**

**W 2009 R. W TYM SAMYM OKRESIE,
PRZEŁADUNKI DREWNA WYNIOSŁY
7 500 TON.**

**W PIERWSZYM PÓŁROCZU 2010 R.
O 9,4% WZROSŁY PRZEŁADUNKI
TOWARÓW ZALICZANYCH DO GRUPY
„INNE MASOWE” I WYNIOSŁY
967 000 TON.**



**W PIERWSZYM PÓŁROCZU 2010 R.
O 24% ZWIĘKSZYŁY SIĘ
PRZEŁADUNKI DROBNICY
I WYNIOSŁY 4 131 000 TON.**

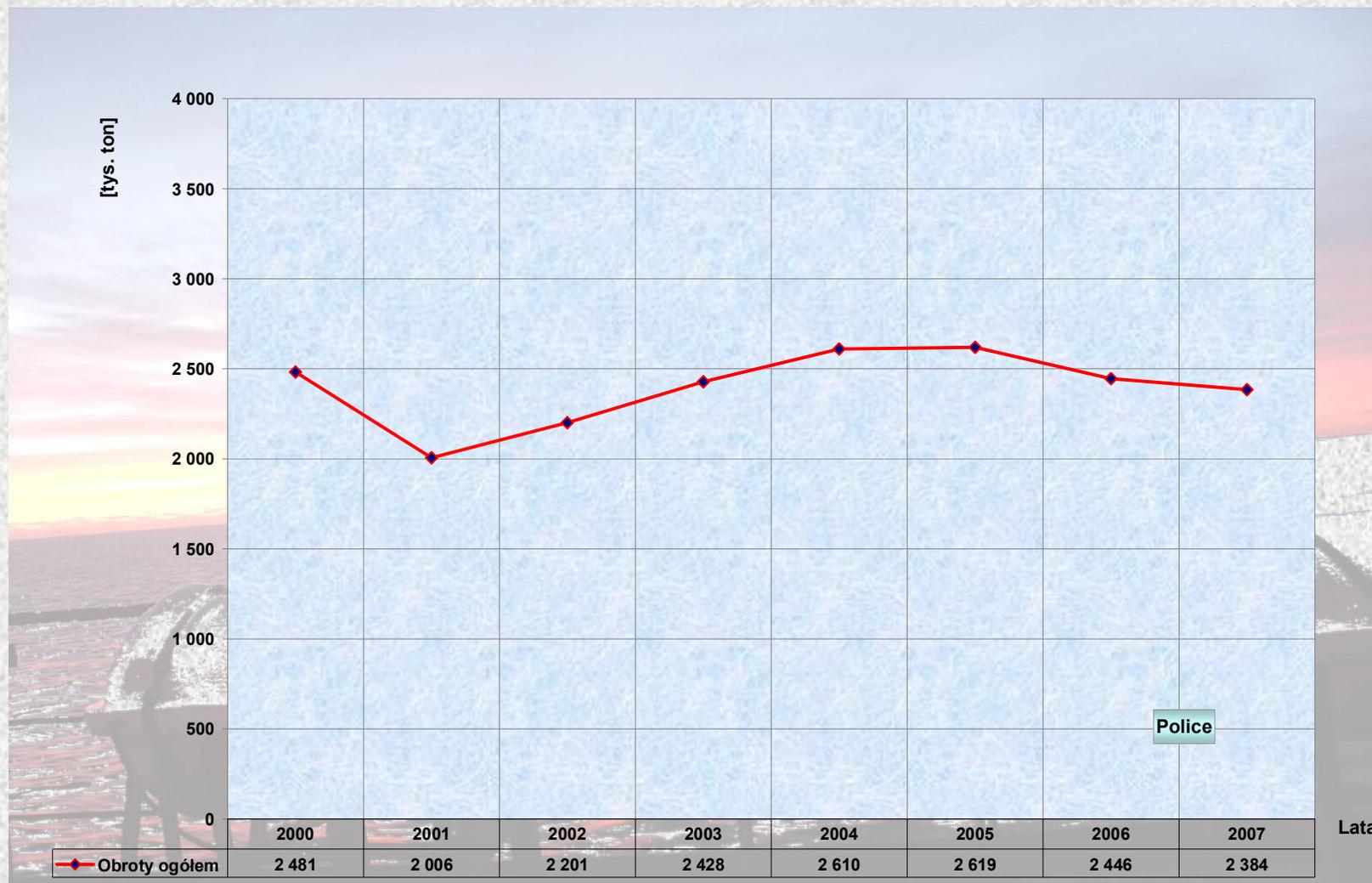
**W PIERWSZYM PÓŁROCZU 2010 R.
PRZEŁADOWANO 28 000
KONTENERÓW
TJ. O 19% WIĘCEJ NIŻ
W TYM SAMYM OKRESIE W 2009 R.**

*Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu*



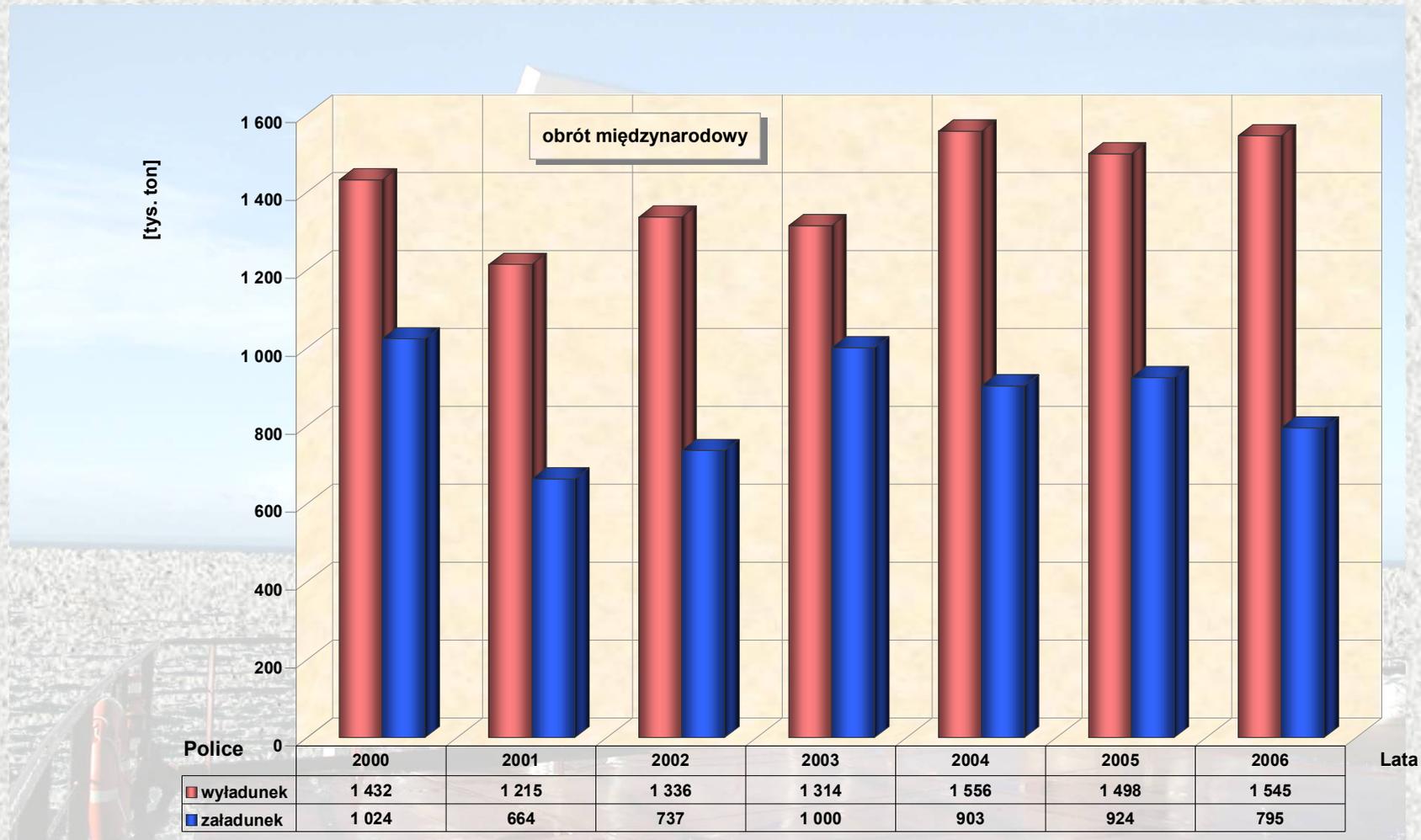
POLICE

Stan i prognoza przeładunków w portach morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu



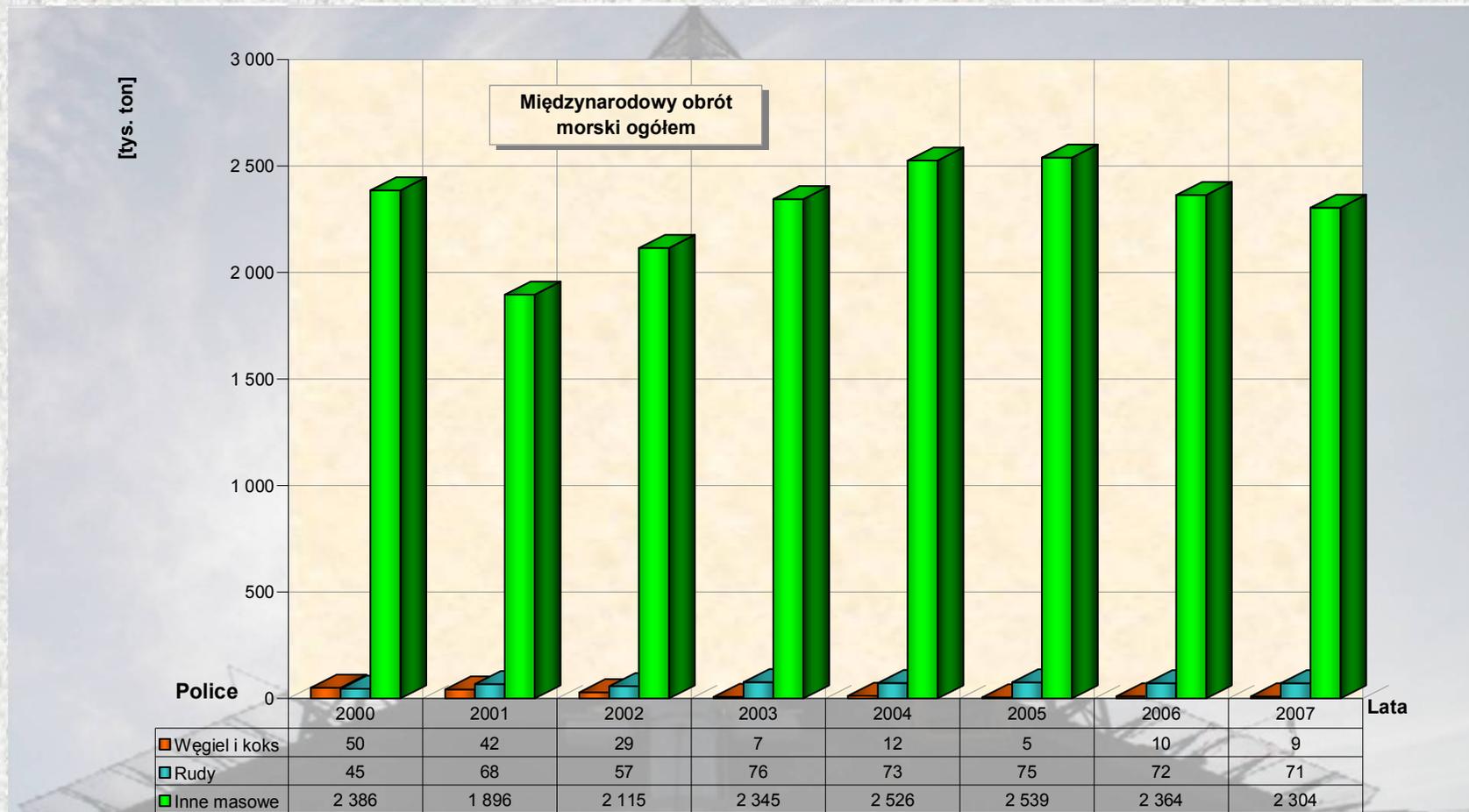
Rys. 1.10. Obroty ładunkowe portu Police w latach 2000-2007

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**



**Rys. 1.11. Międzynarodowe obroty ładunkowe portu Police
wg relacji przeładunkowych w latach 2000-2006**

Stan i prognoza przeładunków w portach morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu



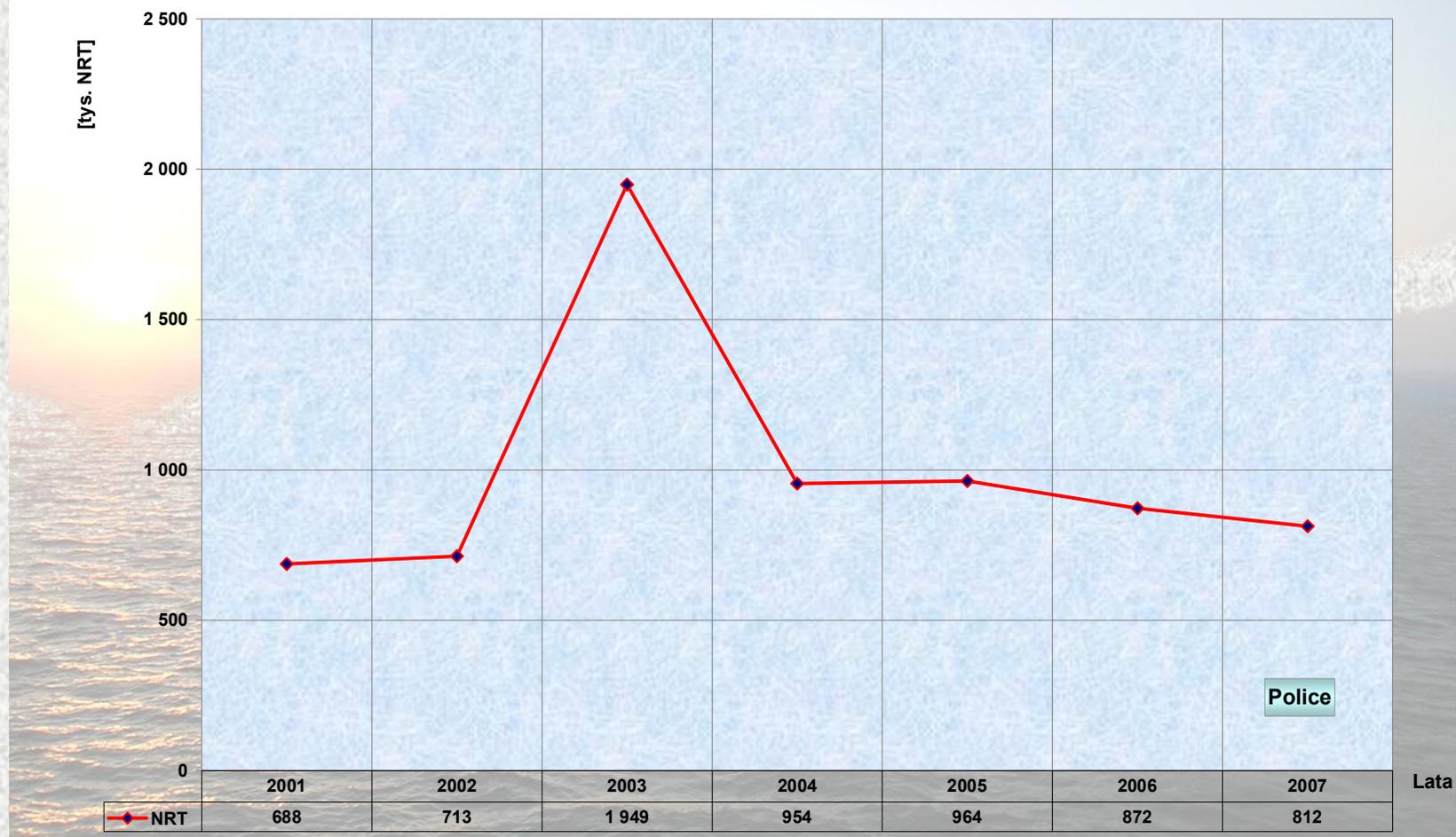
Rys. 1.12. Obroty ładunkowe ogółem w porcie Police wg grup ładunkowych w międzynarodowym obrocie morskim w latach 2000-2007

Stan i prognoza przeładunków w portach morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu



Rys. 1.13. Ruch statków w porcie Police w latach 2001-2007

Stan i prognoza przeładunków w portach morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu



Rys. 1.14. Ruch statków w porcie Police w latach 2001-2007 w tys. NRT

*Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu*

KOŁOBRZEG

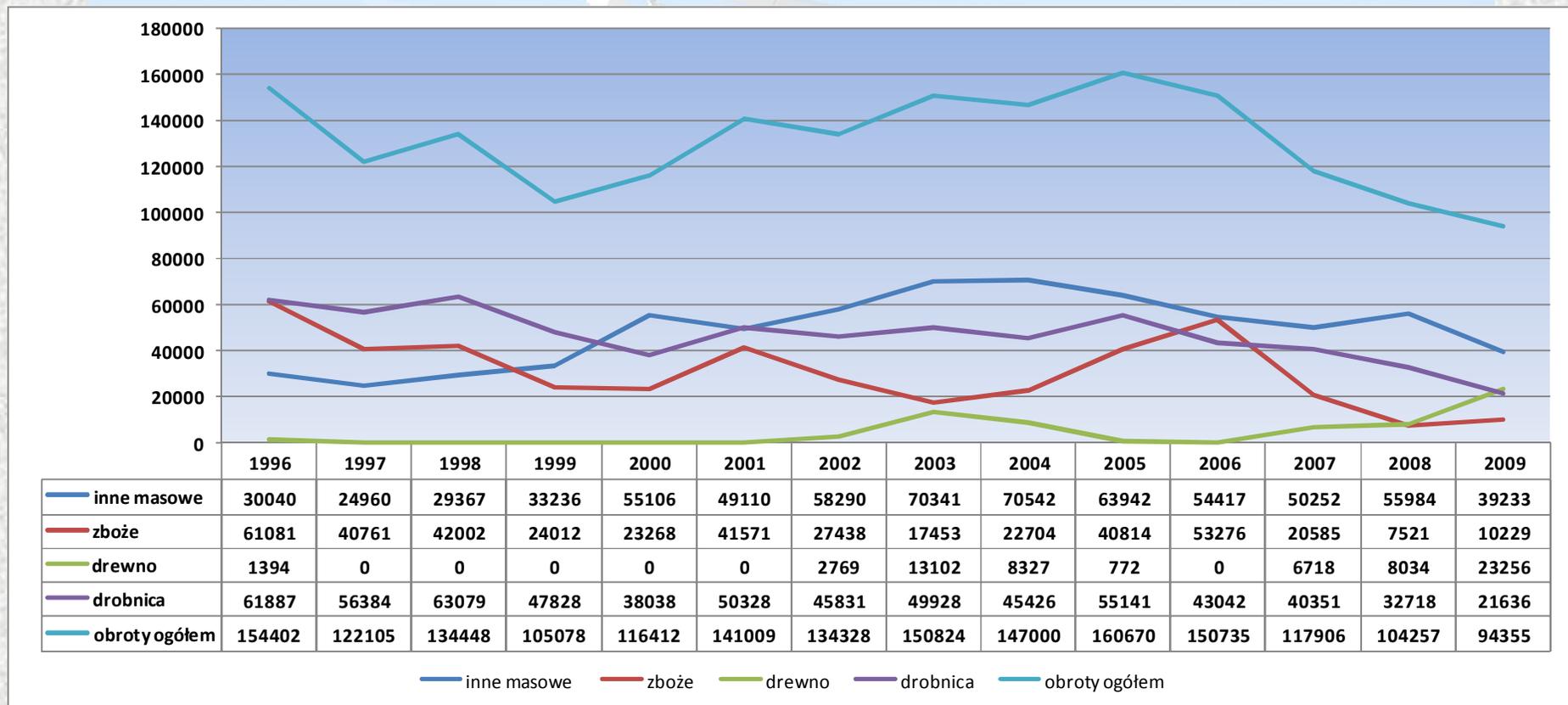


**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**

Tabela 1.1
Przeładunki w porcie morskim w Kołobrzegu w latach 1996 – 2009 (w tonach)

LATA	INNE MASOWE	ZBOŻE	DREWNO	DROBNICA	OGÓŁEM
1996	30040	61081	1394	61887	154402
1997	24960	40761	0	56384	122105
1998	29367	42002	0	63079	134448
1999	33236	24012	0	47829	105078
2000	55106	23268	0	38038	116412
2001	49110	41571	0	50328	141009
2002	58290	27438	2769	45831	134328
2003	70341	17453	13102	49928	150824
2004	70542	22704	8327	45426	147000
2005	63942	40815	772	55141	160670
2006	54417	53276	0	43042	150735
2007	50252	20585	6718	40351	117906
2008	55984	7522	8034	32718	104257
2009	39233	10229	23256	21636	94355

Stan i prognoza przeładunków w portach morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu



Rys. 1.15. Przeładunki w porcie morskim w Kołobrzegu w latach 1996 – 2009 (w tonach)

**POLSKIE PORTY MORSKIE SĄ WAŻNYM
PODSYSTEMEM SYSTEMU LOGISTYCZNEGO
UNII EUROPEJSKIEJ.**

**PRZEZ POLSKIE PORTY MORSKIE
PRZEMIESZCZA SIĘ OKOŁO 33% TOWARÓW
POLSKIEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO ORAZ
KILKA MILIONÓW TON ROCZNIE TOWARÓW
HANDLU ZAGRANICZNEGO CZECH,
SŁOWACJI, NIEMIEC I ROSJI.**

**ŁĄCZNE OBROTY POLSKICH PORTÓW W 2009 R.
OSIĄGNEŁY POZIOM 45,1 MLN,
TJ. O 7,7% MNIEJ NIŻ W POPRZEDNIM ROKU.**

**NAJWIĘKSZY UDZIAŁ W OBROTACH
ŁADUNKOWYCH MIAŁY 4 PORTY: GDAŃSK
(41,6%), GDYNIA (25,2%), SZCZECIN (15,5%)
ORAZ ŚWINOUJŚCIE (18,6%).**

UDZIAŁ POZOSTAŁYCH PORTÓW WYNIÓŚŁ 4,7%.

**NAJWIĘKSZY UDZIAŁ W STRUKTURZE OBROTÓW
ŁADUNKOWYCH MIAŁY ŁADUNKI MASOWE
SUCHE (42,6%), ŁADUNKI MASOWE CIEKŁE
(28,4%) ORAZ KONTENERY (11,3%).**

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**

**W 2009 R. W MIĘDZYNARODOWYM
OBROTCIE MORSKIM W POLSKICH
PORTACH PRZEŁADOWANO ŁĄCZNIE
44,2 MLN TON ŁADUNKÓW,
TJ. O 7,4% MNIEJ
NIŻ PRZED ROKIEM.**

**W 2009 R. W RUCHU MIĘDZYNARODOWYM
UDZIAŁ W ŁĄCZNYCH OBROTACH
ŁADUNKOWYCH POLSKICH PORTÓW
PRZEDSTAWIAŁ SIĘ NASTĘPUJĄCO:**

- **Z KRAJAMI EUROPY 78,4%**
(W TYM Z KRAJAMI UNII EUROPEJSKIEJ 67%),
- **Z AMERYKĄ PÓŁNOCNĄ I POŁUDNIOWĄ 10,4%**
(Z AMERYKĄ PÓŁNOCNĄ 5%),
- **AZJĄ 5,6%,**
- **AFRYKĄ 5,4%.**

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**

Tabela 1.2

Obroty ładunkowe w portach morskich według grup ładunków i województw w 2009 r.

PORT	Ogółem	Masowe ciekłe (niezjednostko- wane)	Masowe suche (niezjednostko- wane)	Konte- nery	Toczne samo- bieżne	Toczne niesamo- bieżne	Pozostałe ładunki drobniczo- we
OGÓŁEM	45078,1	12797,1	19207,6	5092,8	3883,3	927,0	3170,3
<i>woj. pomorskie</i>	30121,7	11182,9	11248,1	4599,8	1187,8	496,5	1406,6
Gdańsk	18757,7	9992,7	5852,6	1873,1	322,7	13,2	703,4
Gdynia	11359,3	1186,6	5395,5	2726,7	865,1	483,2	702,2
Ustka	1,0	-	-	-	-	-	1,0
Władysławowo	3,6	3,6	-	-	-	-	-
<i>woj. zachodnio- pomorskie</i>	14954,3	1614,2	7959,5	493,0	2695,5	430,5	1761,6
Szczecin	6991,6	736,5	4488,9	492,0	1,3	0,5	1272,3
Świnoujście	7038,2	856,7	2633,2	1,0	2694,2	430,0	423,0
Police	802,0	17,0	768,5	-	-	-	16,5
Darłowo	25,7	-	22,9	-	-	-	2,8
Kołobrzeg	96,9	4,0	45,9	-	-	-	47,0
<i>woj. warmińsko- mazurskie</i>	2,1	-	-	-	-	-	2,1
Elbląg	2,1	-	-	-	-	-	2,1

**W 2009 R. DO POLSKICH PORTÓW
PRZYPLYNĘŁO W RUCHU MIĘDZYNARODOWYM
711,3 TYS. PASAŻERÓW, TJ. O 6,7% MNIEJ NIŻ
W ANALOGICZNYM OKRESIE UBIEGŁEGO ROKU;
WYPLYNĘŁO 722,9 TYS. PASAŻERÓW,
TJ. O 5,5% MNIEJ NIŻ PRZED ROKIEM.
NAJWIĘCEJ PASAŻERÓW PRZEWIEZIONO
W RELACJI Z PORTAMI SZWEDZKIMI (79,1%),
NIEMIECKIMI (10,8%) I DUŃSKIMI (9%).[\[1\]](#)**

[\[1\]](#) *Żegluga morska i porty morskie w 2009 roku, Urząd
Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2010 (www.stat.gov.pl)*

2

**PROGNOZA
PRZEŁADUNKÓW
W PORTACH MORSKICH
W SZCZECINIE,
ŚWINOUJŚCIU,
POLICACH
I KOŁOBRZEGU**

*Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu*

SZCZECIN



**W TABELI 2.1 PRZEDSTAWIONO
PROGNOZOWANE OBROTY OGÓŁEM
W PORCIE SZCZECIN.**

**SZACUJE SIĘ, ŻE WZROSNAŃ ONE
Z 8 952 000 TON W 2008 ROKU
DO 11 019 380 TON W 2015 ROKU.**

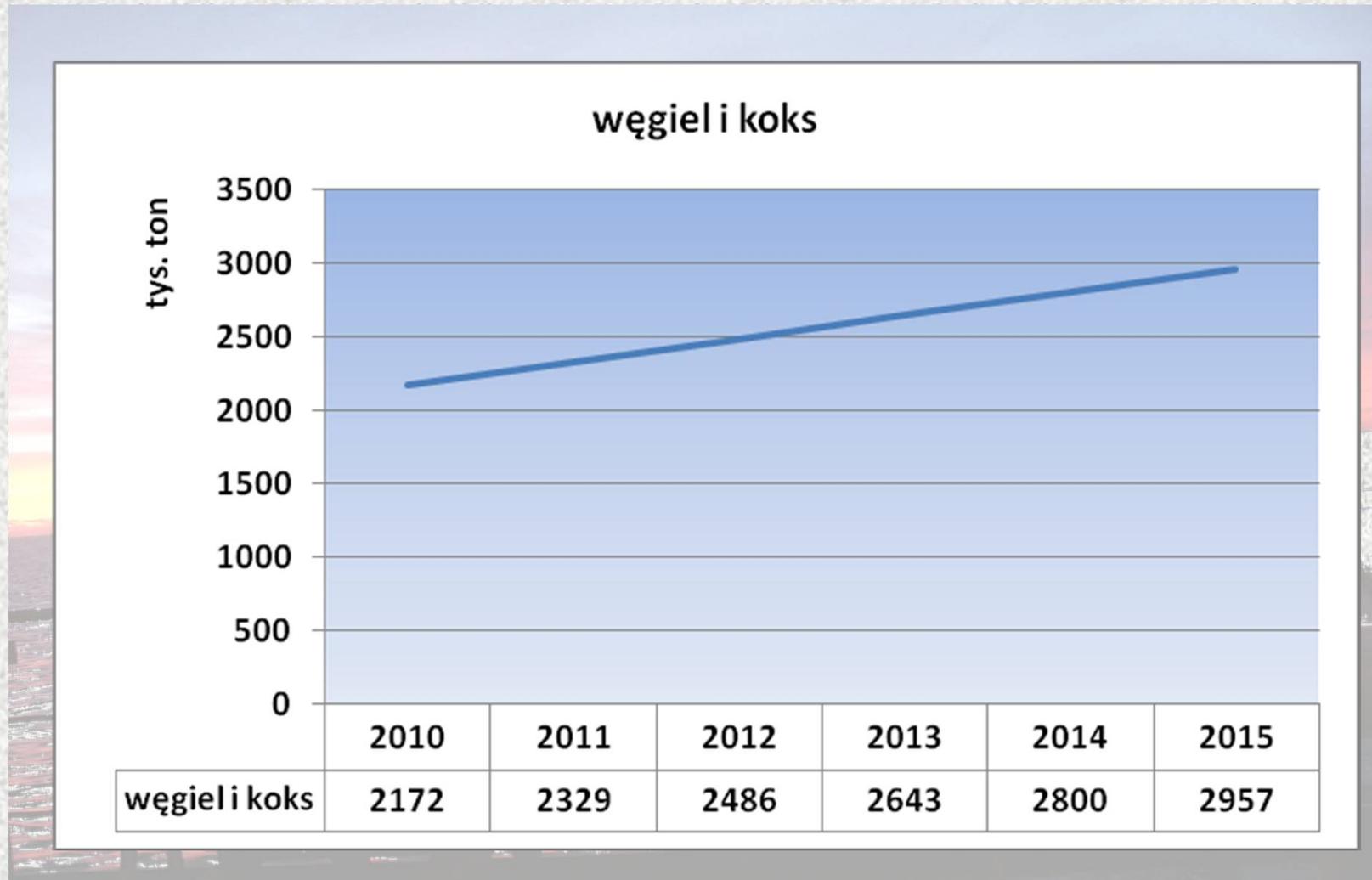
**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**

Tabela 2.1

**Prognoza wielkości obrotów w porcie Szczecin wg grup ładunkowych
w latach 2010 – 2015 (w tonach)**

LATA	WĘGIEL I KOKS	RUDA ŻELAZA	ZBOŻA	DREWNO	ROPA I PRODUKTY ROPO- POCHODNE	INNE MASOWE	DROBNICA	OBROTY OGÓŁEM
2010	2 172 000	491 240	1 702 300	52 360	351 060	2 548 500	2 385 260	9 702 720
2011	2 329 000	488 200	1 783 000	54 150	373 680	2 610 000	2 330 590	9 968 620
2012	2 486 000	485 170	1 863 700	55 930	396 300	2 671 500	2 274 640	10 233 240
2013	2 643 000	482 140	1 944 400	57 710	418 920	2 733 000	2 217 400	10 496 570
2014	2 800 000	479 110	2 025 100	59 500	441 540	2 794 500	2 158 880	10 758 630
2015	2 957 000	476 070	2 105 800	61 280	464 160	2 856 000	2 099 070	11 019 380

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**



Rys. 2.1. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich w porcie Szczecin do 2015 roku. Węgiel i koks

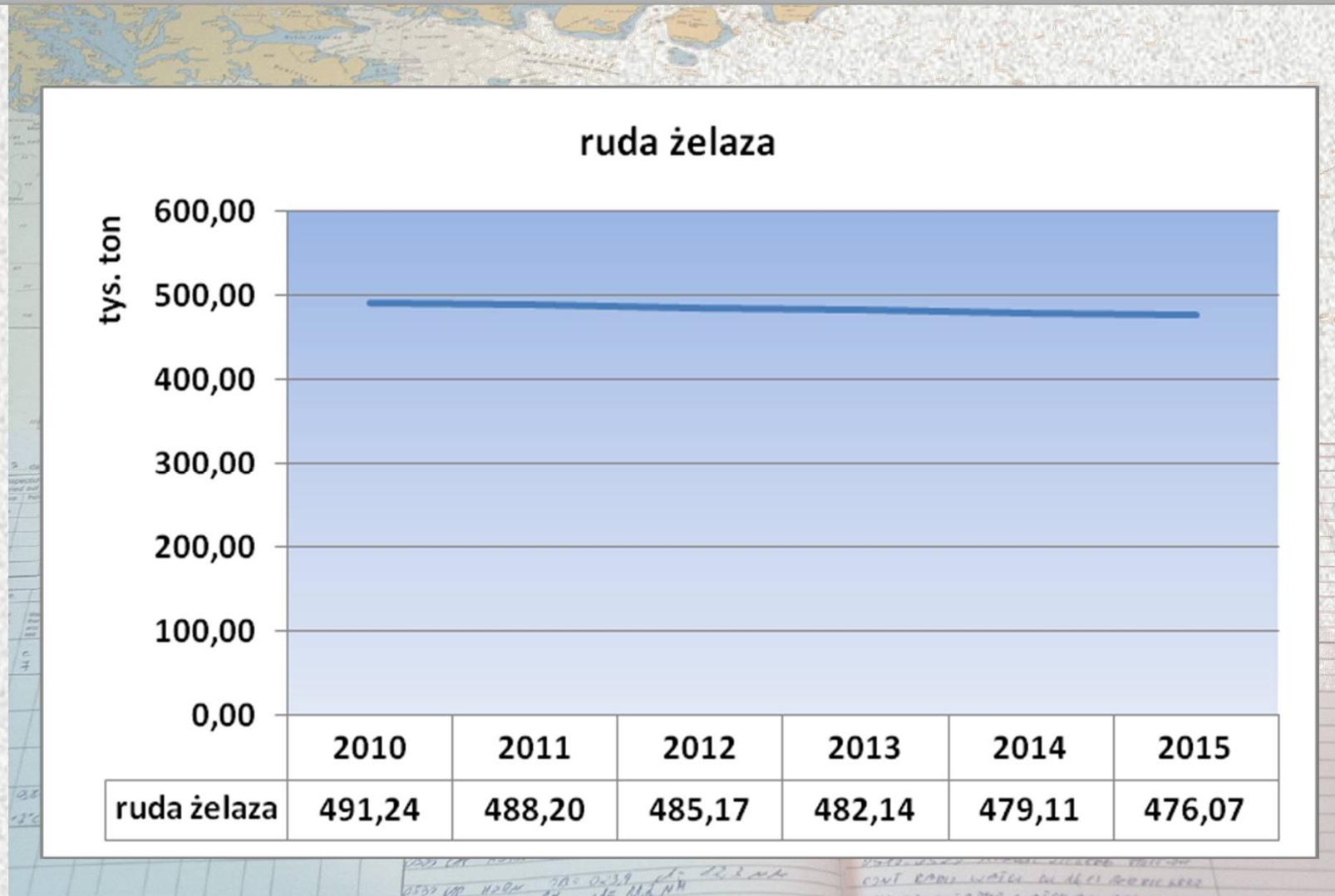
**W PROGNOZOWANYM OKRESIE PRZEŁADUNKI WĘGLA
I KOKSU UTRZYMAJĄ SIĘ NA PEWNO NA POZIOMIE
2 000 000 TON, W TYM OKOŁO 1 000 000 TON WYNIOSĄ
PRZEŁADUNKI POLSKIEGO WĘGLA I 400 000 TON
KOKSU W RELACJI EKSPORTOWEJ.**

**EKSPORT KOKSU Z CZECH WYNIESIE
OKOŁO 100 000 TON.**

**IMPORT WĘGLA OSIĄGNIĘ WIELKOŚĆ OKOŁO
500 000 TON ZACHOWUJĄC TENDENCJĘ WZROSTOWĄ.**

**MOŻNA ZAŁOŻYĆ, ŻE W OBECNEJ SYTUACJI
WZROSTU EKSPORTU POLSKIEGO WĘGLA I TRANZYTU
PRZEŁADUNKI W 2015 R. OSIĄGNĄ
PROGNOZOWANY POZIOM.**

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**



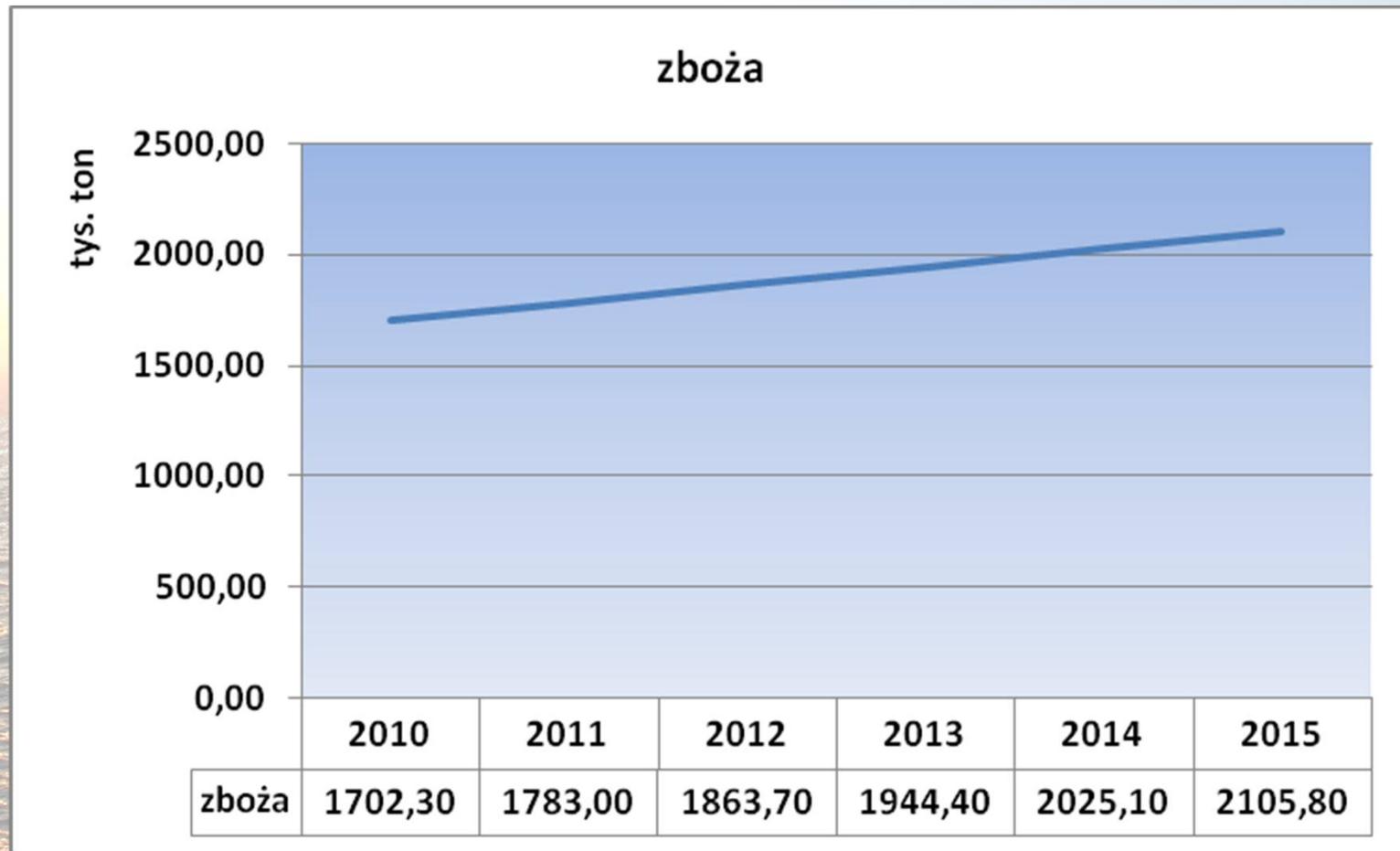
**Rys. 2.2. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowym obrocie morskim ogółem
w porcie Szczecin do 2015 roku. Ruda żelaza**

**NA PODSTAWIE UZYSKANYCH WYNIKÓW MOŻNA
ZARYZYKOWAĆ TWIERDZENIE, ŻE WIELKOŚĆ
PRZEŁADUNKÓW RUDY ŻELAZA W PORCIE
W SZCZECINIE SPADNIE Z **530 000 TON** W 2008 ROKU
DO **476 070 TON** W 2015 ROKU STABILIZUJĄC SIĘ
W NASTĘPNYCH LATACH NA POZIOMIE **500 000 TON**.**

**PRAWDOPODOBNIENIE NASTĄPI WZROST IMPORTU RUDY
MANGANOWEJ W TRANZYCIE DO CZECH.**

**CZĘŚĆ RUDY (NP. RUDA OŁOWIU) BĘDZIE
TRANSPORTOWANA W KONTENERACH.**

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**



Rys. 2.3. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich w porcie Szczecin do 2015 roku. Zboże

**NA PODSTAWIE PRZEPROWADZONYCH
OBLICZEŃ MOŻNA PRZEWIDYWAĆ, ŻE
WIELKOŚĆ PRZEŁADUNKÓW ZBOŻA W PORCIE
W SZCZECINIE WZROŚNIE Z **1 127 000 TON**
W 2008 ROKU DO **2 105 800 TON** W 2015 ROKU.**

**WZROST PRZEŁADUNKÓW NASTĄPI DZIĘKI
NOWYM INWESTYCJOM, KTÓRE REALIZUJE
GŁÓWNIIE ELEWATOR EWA SP. Z O.O.**

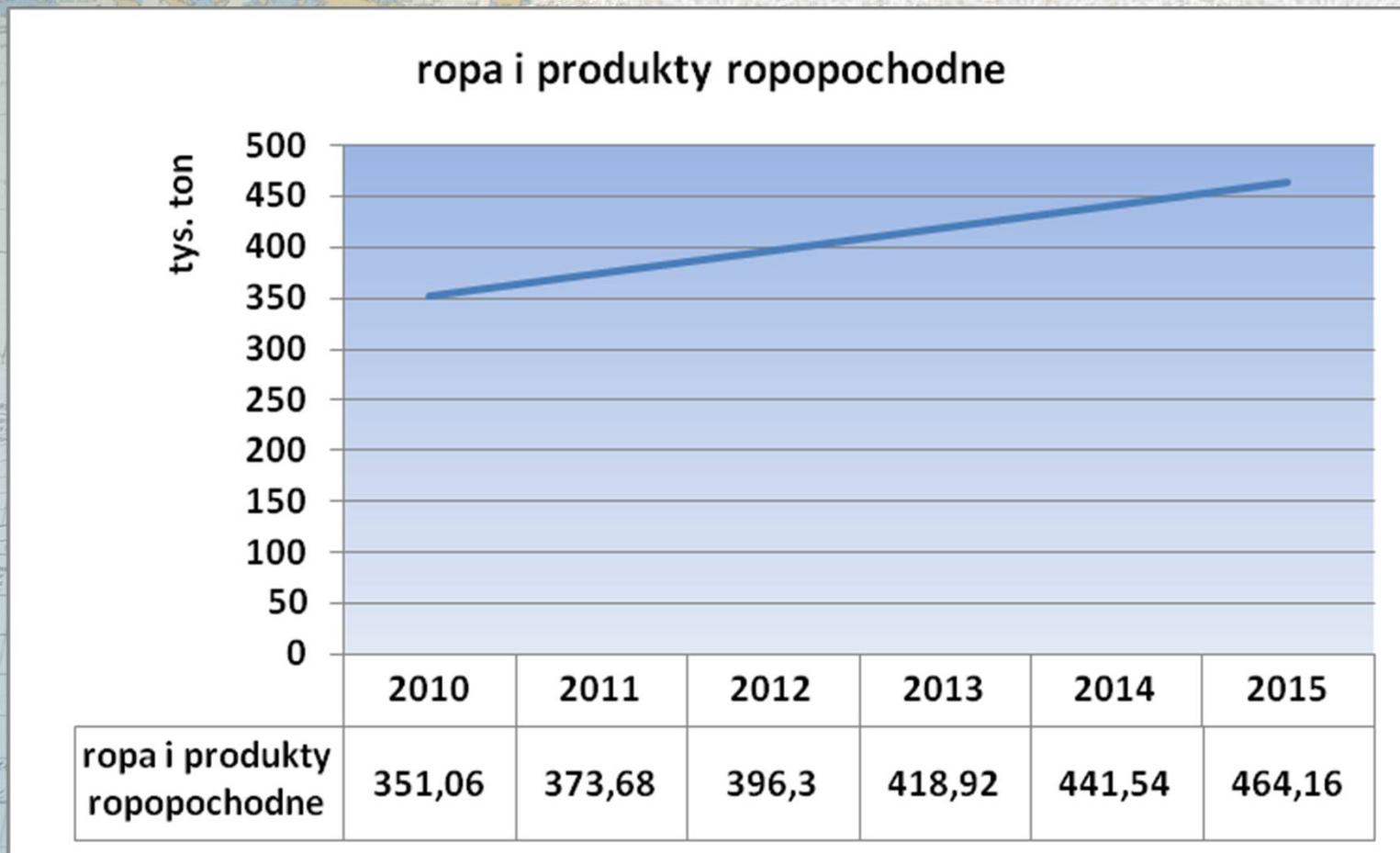
**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**



Rys. 2.4. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich w porcie Szczecin do 2015 roku. Drewno

**NA PODSTAWIE EKSTRAPOLACJI TRENDU
MOŻNA PRZEWIDYWAĆ,
ŻE W NAJBLIŻSZYCH LATACH WIELKOŚĆ
PRZEŁADUNKÓW DREWNA W PORCIE
SZCZECIN WZROŚNIE Z 45 000 TON
W 2008 ROKU DO 61 280 TON W 2015 ROKU.**

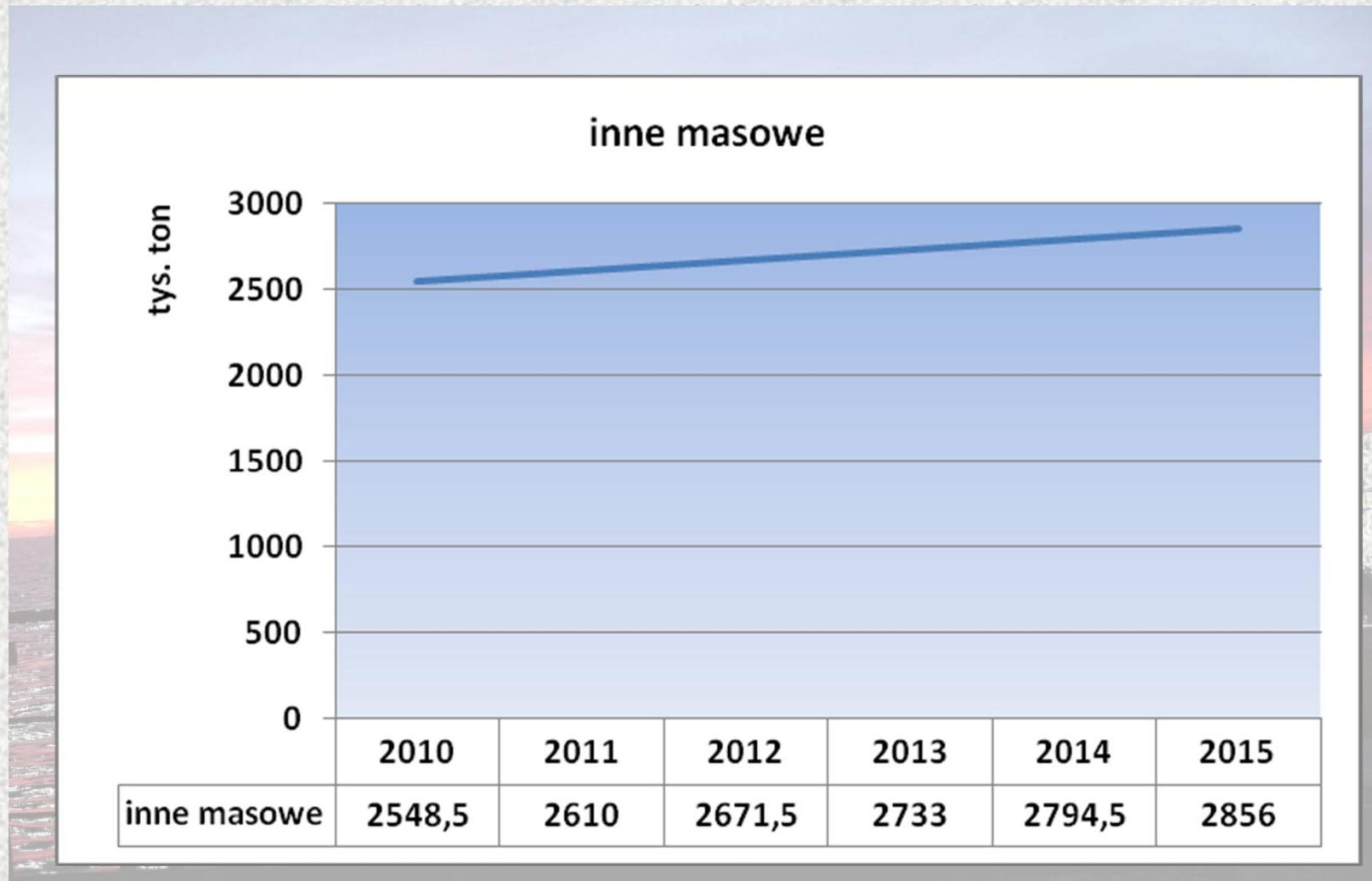
**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**



Rys. 2.5. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich w porcie Szczecin do 2015 roku. Ropa i produkty ropopochodne

**Z PRZEPROWADZONYCH OBLICZEŃ
WYNIKA, ŻE WIELKOŚĆ PRZEŁADUNKÓW
ROPY I PRODUKTÓW NAFTOWYCH
WZROŚNIE W PRZYSZŁOŚCI
Z 281 000 TON W 2008 ROKU
DO 464 160 TON W 2015 ROKU.**

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**

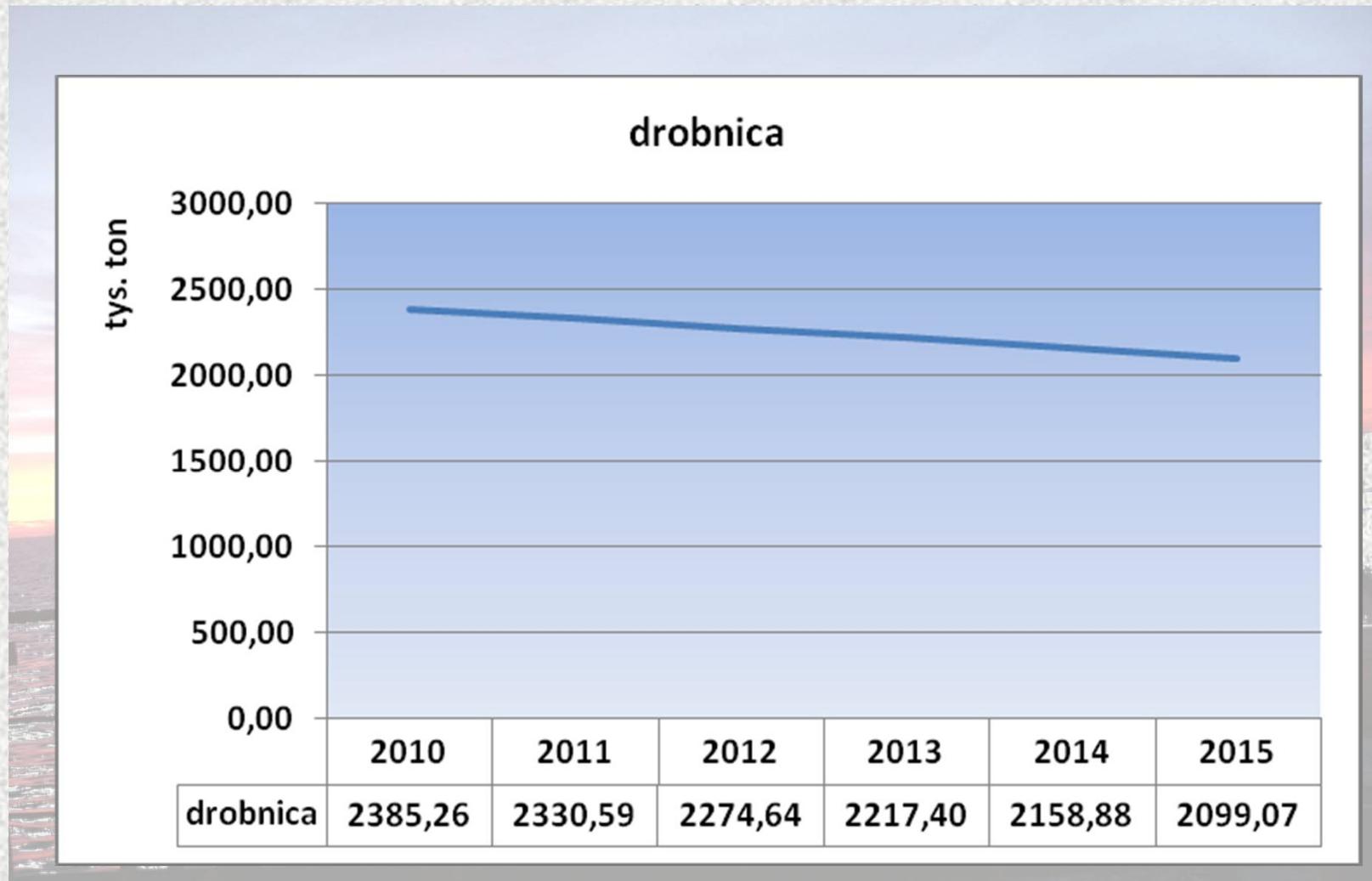


Rys. 2.6. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich w porcie Szczecin do 2015 roku. Inne masowe

**NA PODSTAWIE EKSTRAPOLACJI TRENDU
MOŻNA PRZYPUSZCZAĆ, ŻE PRZEŁADUNKI
INNYCH ŁADUNKÓW MASOWYCH W PORCIE
SZCZECIN W NAJBLIŻSZYCH LATACH WZROSNA
Z 2 290 000 TON W 2008 ROKU DO 2 856 000 TON
W 2015 ROKU.**

**DO INNYCH MASOWYCH WEJDĄ TAKIE RODZAJE
ŁADUNKÓW JAK AMONIAK I CEMENT
(OKOŁO 60 000 TON ROCZNIE).**

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**



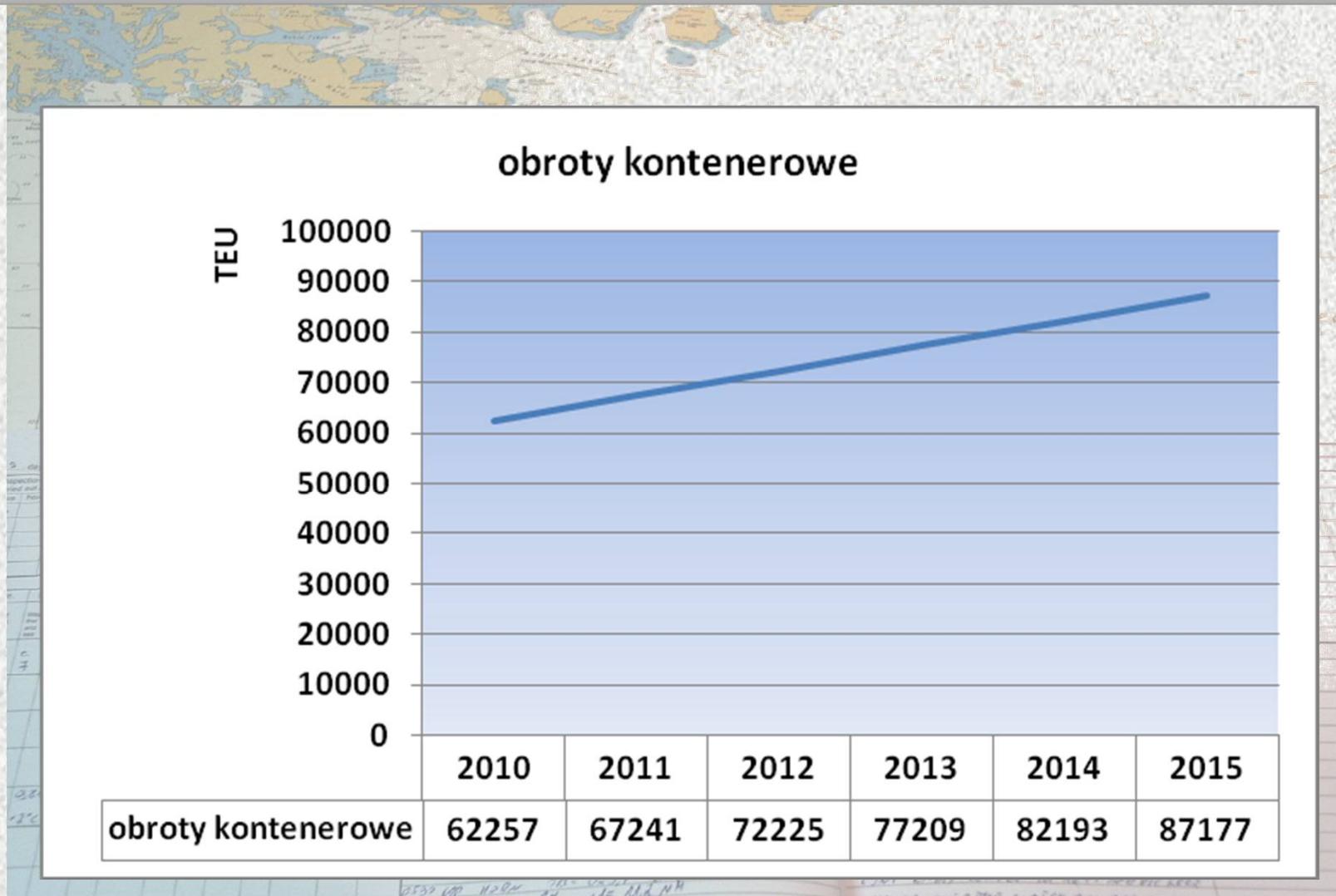
Rys. 2.7. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich w porcie Szczecin do 2015 roku. Drobnica

**NA PODSTAWIE EKSTRAPOLACJI TRENDU
MOŻNA PRZYPUSZCZAĆ, ŻE PRZEŁADUNKI
DROBNICY W PORCIE W SZCZECINIE BĘDĄ
W NAJBLIŻSZYCH LATACH MAŁAŁY I SPADNĄ
Z 2 506 000 TON W 2008 ROKU
DO 2 099 072 TON W 2015 ROKU.**

**TREND TEN POTWIERDZA OBSERWOWANA STRATEGIA
DB PORT SZCZECIN SP. Z O.O., KTÓRA PRIORYTETOWO
TRAKTUJE PRZEŁADUNKI KONTENERÓW W BAZIE
KONTENEROWEJ.**

**OCZEKIWANY JEST TAKŻE WZROST DROBNICOWYCH
ŁADUNKÓW W TRANZYCIE ŁADUNKÓW.**

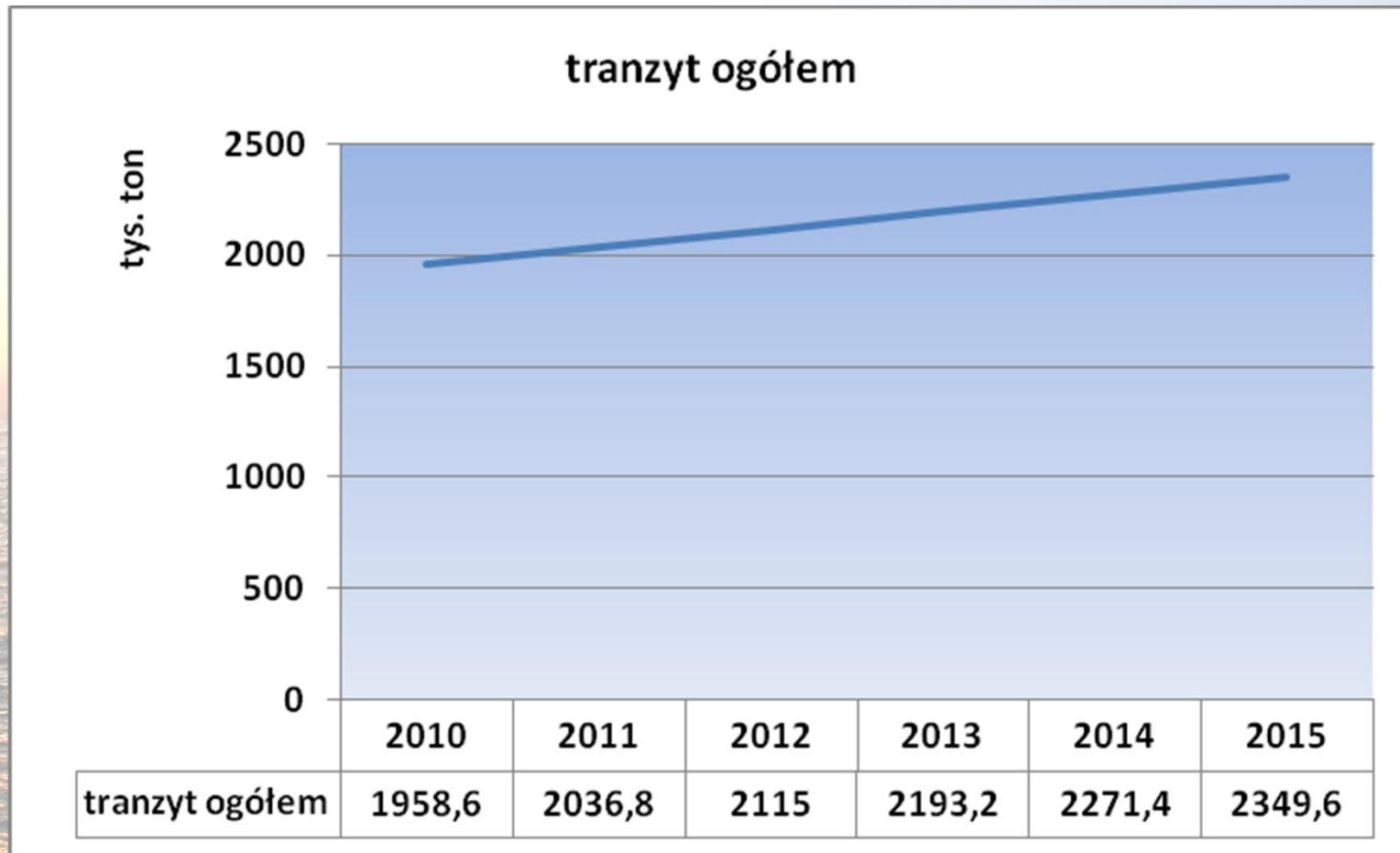
**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**



**Rys. 2.8. Prognoza obrotów kontenerowych w międzynarodowych obrotach morskich
w porcie Szczecin do 2015 roku. Kontenery**

**NA PODSTAWIE PRZEPROWADZONYCH
OBLICZEŃ MOŻNA PRZYPUSZCZAĆ,
ŻE WIELKOŚĆ OBROTÓW KONTENEROWYCH
OGÓŁEM W PORCIE W SZCZECINIE WZROŚNIE
Z **61 194 TEU** W 2008 ROKU
DO **87 177 TEU** W 2015 ROKU.
OCZEKIWANY JEST WZROST OBROTÓW
KONTENEROWYCH W TRANZYCIE.**

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**



**Rys. 2.9. Prognoza obrotów tranzytowych ogółem w międzynarodowych obrotach morskich
w porcie Szczecin do 2015 roku**

**NA PODSTAWIE EKSTRAPOLACJI TRENDU
MOŻNA SIĘ SPODZIEWAĆ,
ŻE TRANZYT OGÓŁEM
W PORCIE SZCZECIN WZROŚNIE
Z 1 663 000 TON W 2007 ROKU
DO 2 349 600 TON W 2015 ROKU.**

*Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu*

ŚWINOUJŚCIE



**W TABELI 2.2 PRZEDSTAWIONO
PROGNOZOWANE OBROTY ŁADUNKOWE
OGÓŁEM W PORCIE ŚWINOUJŚCIE
(BEZ GAZOPORTU).**

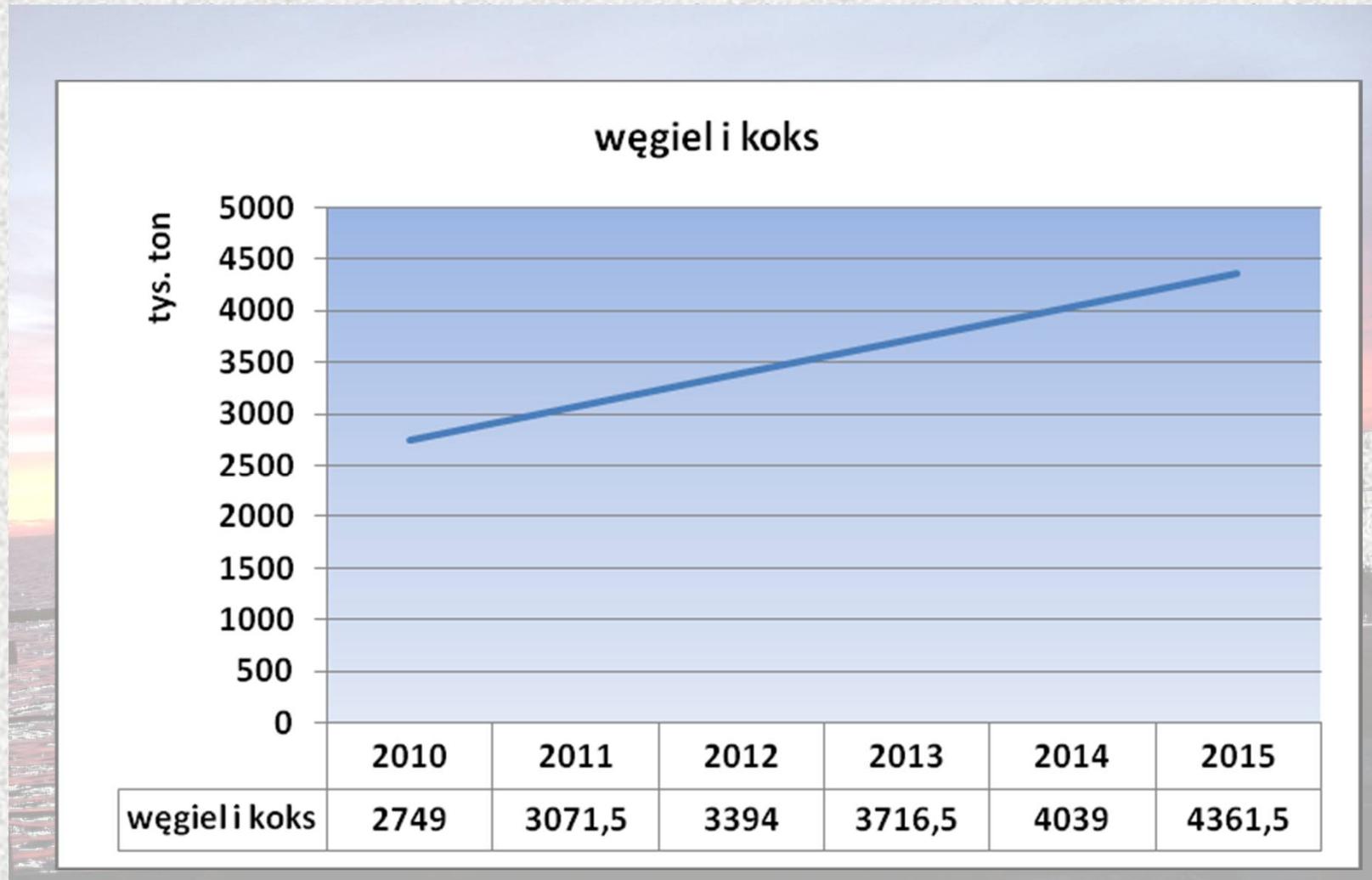
**SZACUJE SIĘ, ŻE WZROSNAŃ ONE
Z 10 264 000 TON W 2008 ROKU
DO 12 786 500 TON W 2015 ROKU.**

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**

Tabela 2.2
**Prognoza wielkości obrotów ładunkowych w porcie Świnoujście wg grup ładunkowych
do 2015 roku (w tonach)**

Lata	Węgiel i koks	Ruda żelaza	Zboża	Ropa i produkty ropopochodne	Inne masowe	Drobnica	Obroty ogółem
2010	2 749 000	894 100	35 856	572 060	191 100	5 307 500	9 749 616
2011	3 071 500	932 600	25 952	608 020	180 200	5 536 000	10 354 272
2012	3 394 000	971 100	16 048	643 980	169 300	5 764 500	10 958 928
2013	3 716 500	1 009 600	6 144	679 940	158 400	5 993 000	11 563 584
2014	4 039 000	1 048 100	0	715 900	147 500	6 221 500	12 172 000
2015	4 361 500	1 086 600	0	751 860	136 600	6 450 000	12 786 560

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**



**Rys. 2.10. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich
w porcie Świnoujście do 2015 roku. Węgiel i koks**

**Z PRZEPROWADZONYCH OBLICZEŃ WYNIKA,
ŻE WIELKOŚĆ PRZEŁADUNKÓW WĘGLA I KOKSU
W PORCIE W ŚWINOUJŚCIU WZROŚNIE
Z 3 292 000 TON W 2008 ROKU
DO 4 361 500 TON W 2015 ROKU.
TEN OPTYMISTYCZNY WARIANT MOŻE OKAZAĆ
SIĘ NIEREALNY, MIMO OCZEKIWANEGO
WZROSTU IMPORTU WĘGLA.**

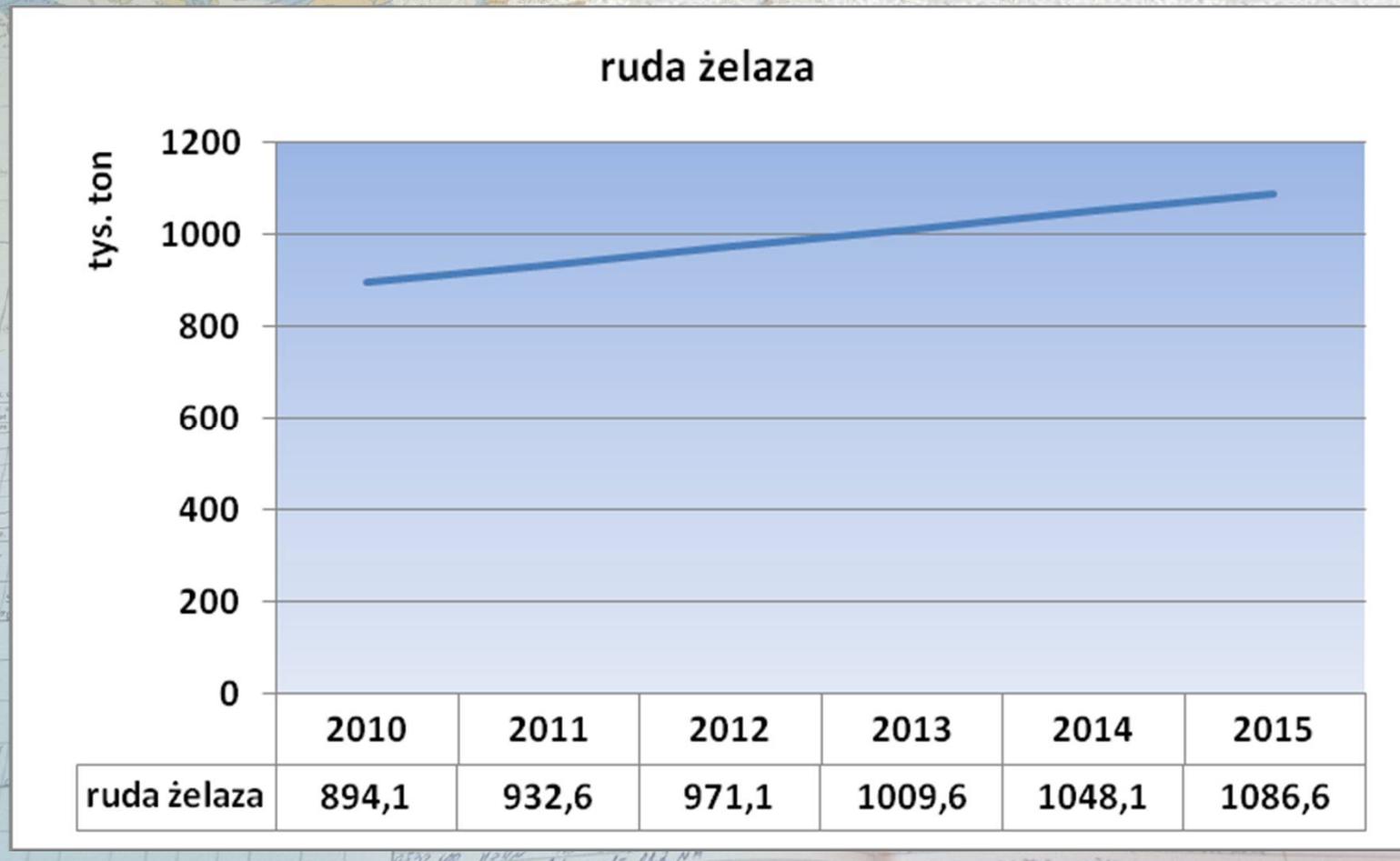
**W PORCIE MORSKIM W ŚWINOUJŚCIU
WYSTĘPUJE DYSPROPORCJA MIĘDZY
POTENCJAŁEM PRZEŁADUNKOWYM
WĘGLA I KOKSU
A MOŻLIWOŚCIĄ OBSŁUGI TRANSPORTOWEJ
PORTU PRZEZ TRANSPORT KOLEJOWY.**

**BRAK DRUGIEGO TORU KOLEJOWEGO
ZMNIEJSZA DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWĄ
DO PORTU I POWODUJE
OGRANICZENIE MOŻLIWOŚCI
DOWOZOWO-WYWOZOWYCH ŁADUNKÓW.**

**PONADTO PO 2013 R. WĘGIEL I KOKS
W WIĘKSZYM STOPNIU NIŻ DOTYCHCZAS
BĘDZIE PRZECHWYTYWANY
PRZEZ ROZBUDOWUJĄCY SIĘ
I MODERNIZOWANY PORT PÓŁNOCNY
W GDAŃSKU.**

**ANALIZUJĄC UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE
MOŻNA PRZYPUSZCZAĆ, ŻE PRZEŁADUNKI
WĘGLA I KOKSU UTRZYMAJĄ SIĘ NA STABILNYM
POZIOMIE 2 500 000 TON ROCZNIE.**

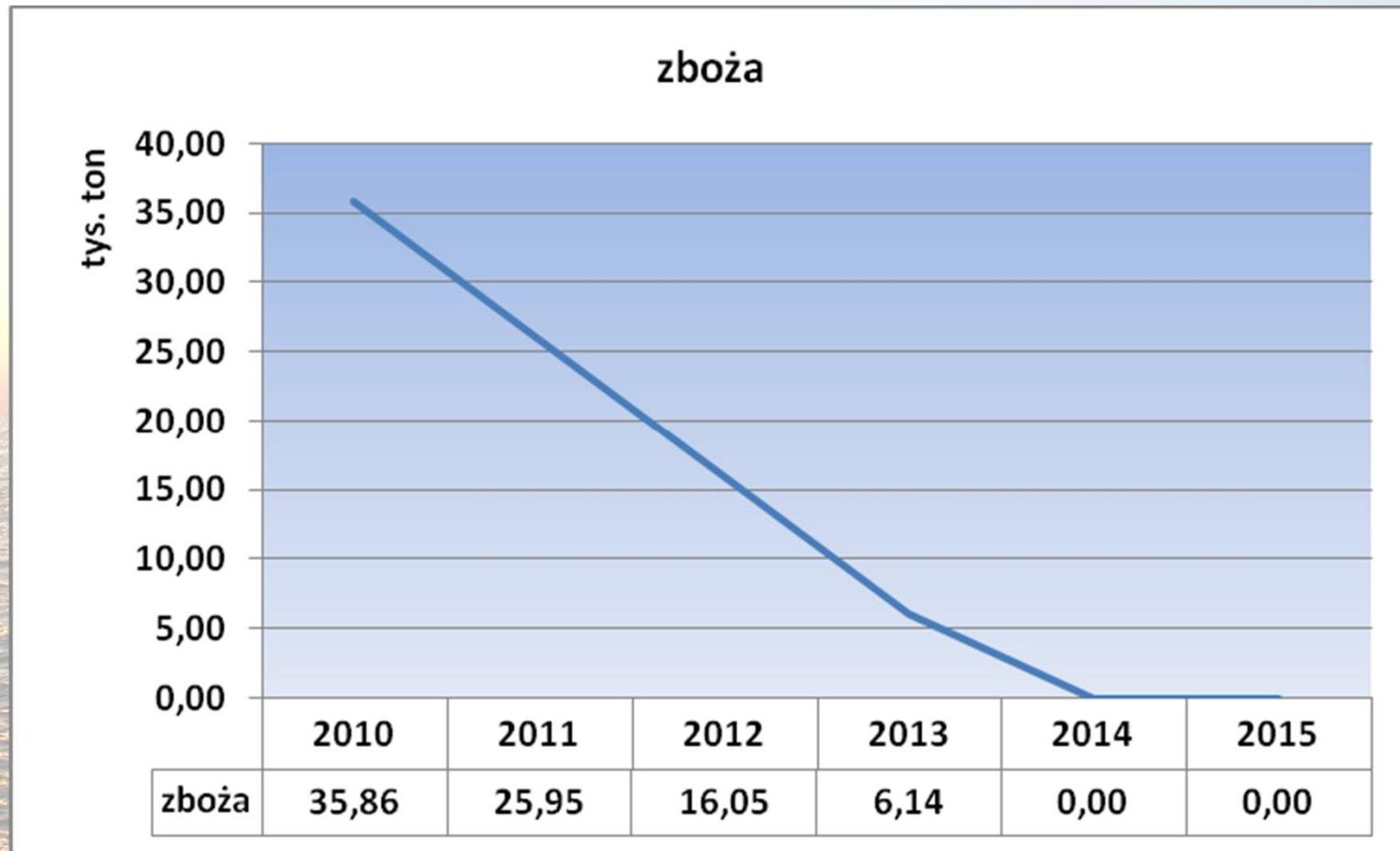
**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**



Rys. 2.11. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich w porcie Świnoujście do 2015 roku. Ruda żelaza

**NA PODSTAWIE UZYSKANYCH WYNIKÓW,
MOŻNA PRZYPUSZCZAĆ, ŻE WIELKOŚĆ
PRZEŁADUNKÓW RUDY ŻELAZA W PORCIE
W ŚWINOUJŚCIU WZROŚNIE
Z 926 000 TON W 2008 ROKU
DO 1 086 600 TON W 2015 ROKU.**

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**



**Rys. 2.12. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich
w porcie Świnoujście do 2015 roku. Zboże**

**JEŻELI OSZACOWANA TENDENCJA UTRZYMAŁABY
SIĘ W NASTĘPNYCH LATACH, TO OKOŁO
2014 ROKU W PORCIE ŚWINOUJŚCIE PRZEŁADUNEK
ZBÓŻ SPADŁBY
DO POZIOMU ZEROWEGO.**

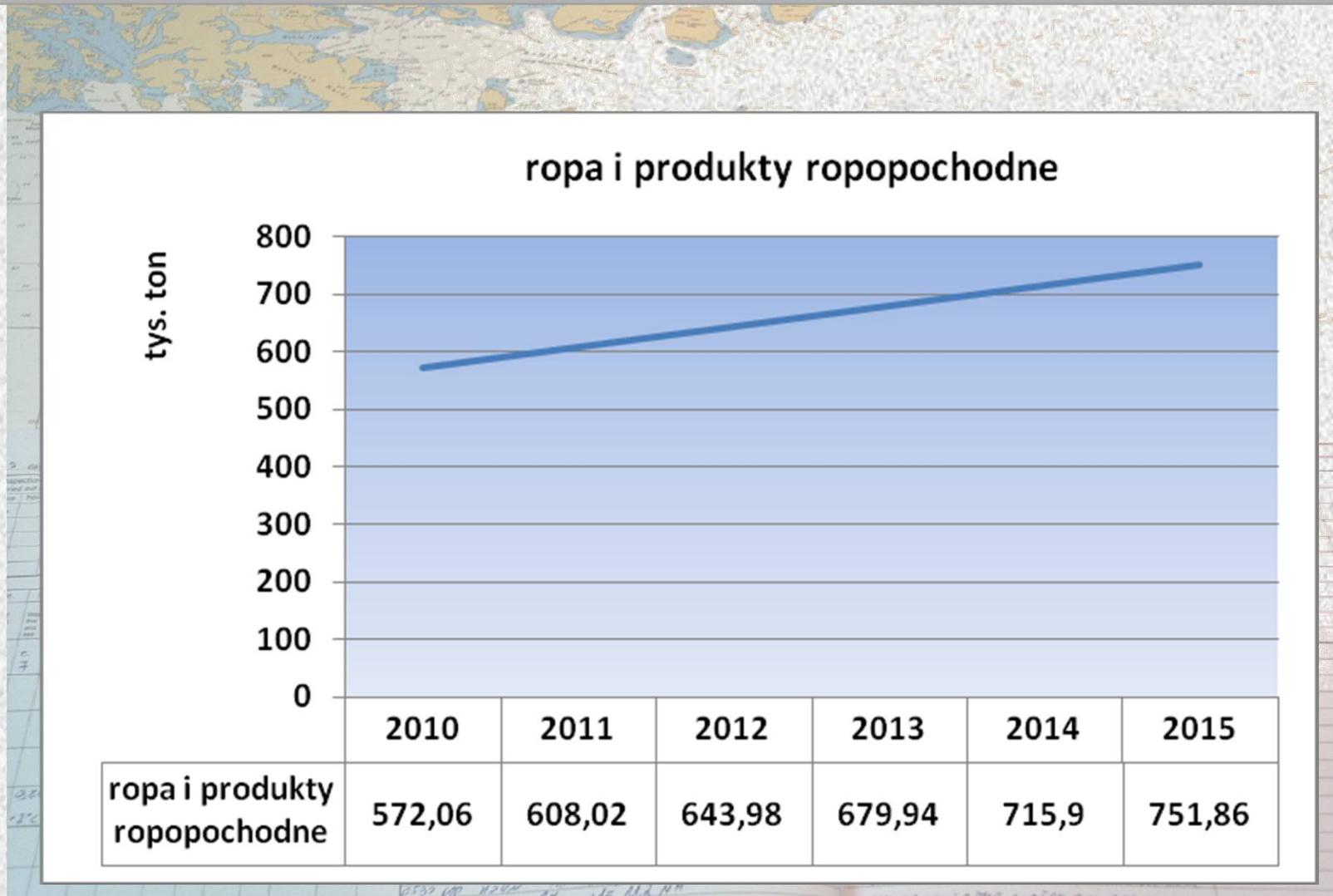
**TAKIE WNIOSKI NASUWAJĄ SIĘ NA PODSTAWIE
WYNIKÓW PRZEPROWADZONEJ EKSTRAPOLACJI.**

**NIEMNIEJ PO PODDANIU JEJ WERYFIKACJI
MERYTORYCZNEJ MOŻNA ZARYZYKOWAĆ
TWIERDZENIE, ŻE WIELKOŚĆ PRZEŁADUNKÓW ZBÓŻ
I PASZ, W TYM ŚRUTY NIE ZANIKNIE LECZ BĘDZIE SIĘ
WAHAŁA W GRANICACH**

60 000 – 120 000 TON.

**W OPTYMISTYCZNYM WARIANCIE,
W PROGNOZOWANYM OKRESIE MOŻE UZYSKAĆ
WIELKOŚĆ 700 000 TON ROCZNIE,
CO WYNIKA Z REALIZACJI NOWEJ INWESTYCJI
W PORCIE MORSKIM W ŚWINOUJŚCIU,
O POTENCJALE PRZEŁADUNKOWYM
NA POZIOMIE 700 000 TON.**

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**

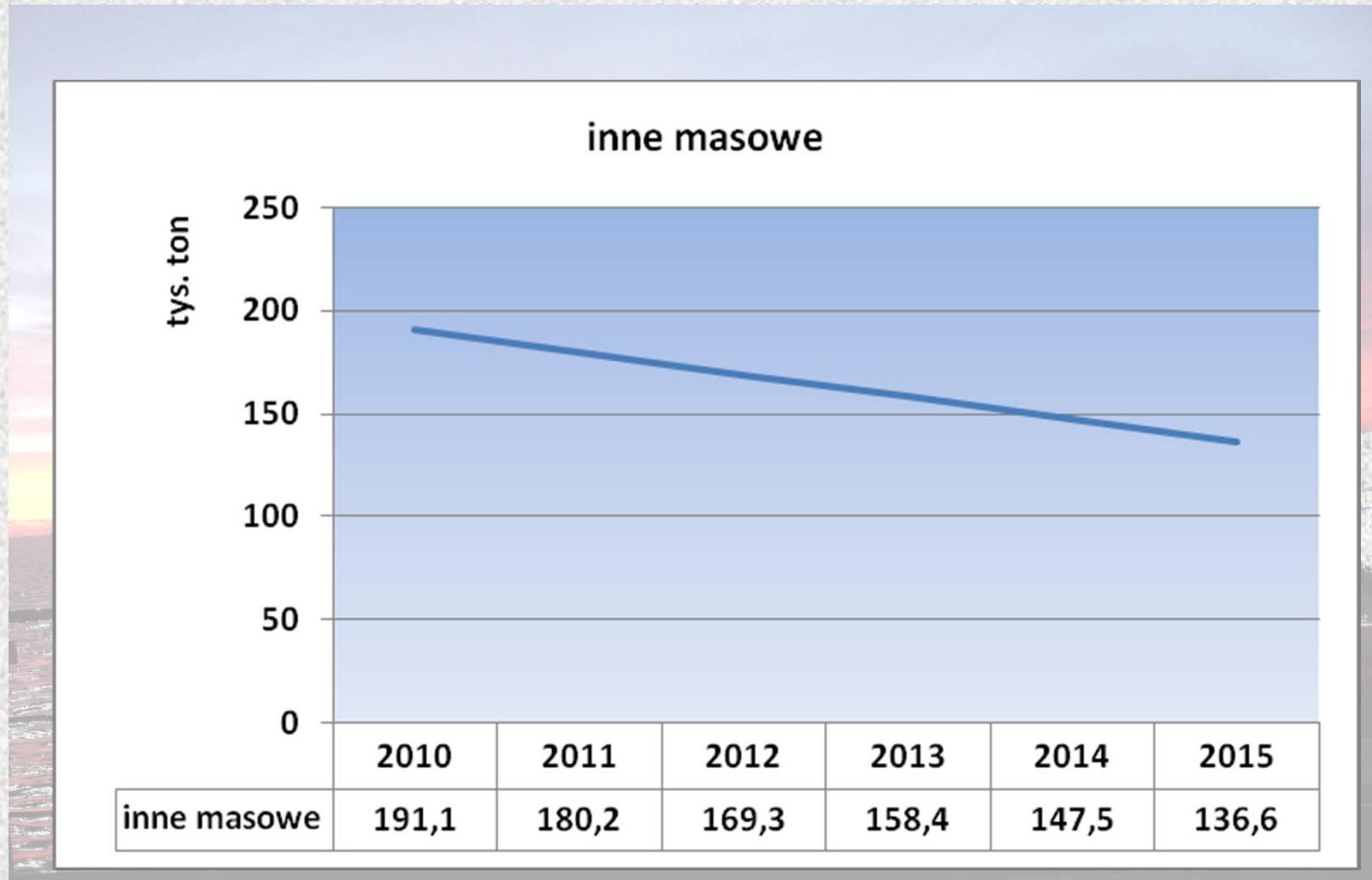


Rys. 2.13. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich w porcie Świnoujściu do 2015 roku. Ropa i produkty ropopochodne

**JEŻELI OSZACOWANA TENDENCJA
UTRZYMA SIĘ W NAJBLIŻSZYCH LATACH,
TO MOŻNA SIĘ SPODZIEWAĆ, ŻE WIELKOŚĆ
TYCH PRZEŁADUNKÓW W PORCIE
W ŚWINOUJŚCIU WZROŚNIE
Z 475 000 TON W 2008 ROKU
DO 751 860 TON W 2015 ROKU.**

**PO POWSTANIU TERMINALU LNG W PORCIE
MORSKIM W ŚWINOUJŚCIU NASTĄPI
STABILIZACJA PRZEŁADUNKÓW
NA POZIOMIE OKOŁO 700 000 TON.**

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**



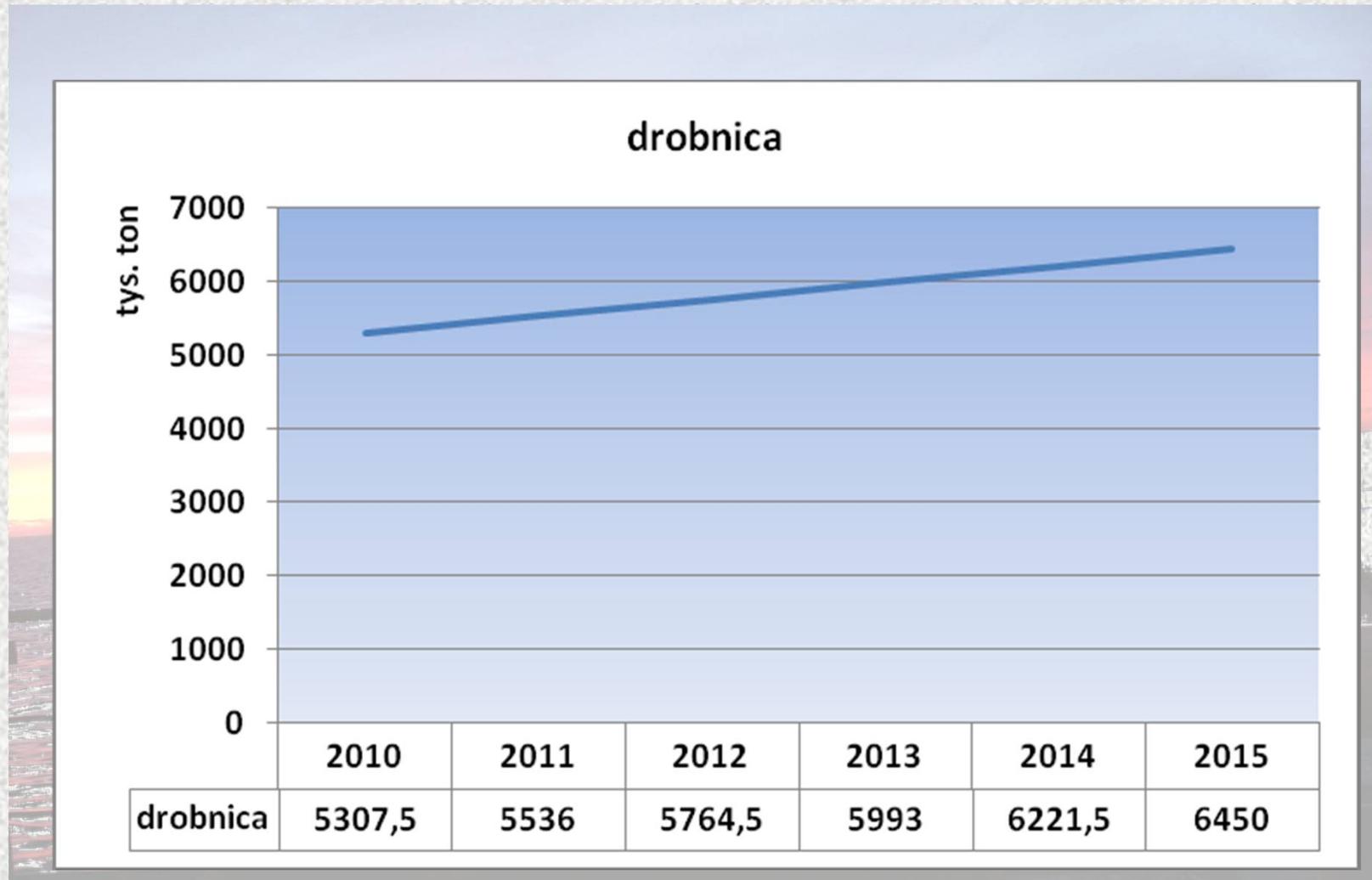
Rys. 2.14. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich w porcie Świnoujście do 2015 roku. Inne masowe

**NA PODSTAWIE EKSTRAPOLACJI TRENDU
MOŻNA PRZYPUSZCZAĆ, ŻE PRZEŁADUNKI ŁADUNKÓW
INNYCH MASOWYCH W PORCIE ŚWINOUJŚCIE SPADNĄ
Z **217 000 TON** W 2008 ROKU
DO **136 600 TON** W 2015 ROKU.**

**ANALIZUJĄC ZAPOTRZEBOWANIE RYNKU LOKALNEGO
MOŻNA PRZYJAĆ, ŻE W RZECZYWISTOŚCI NIE NASTĄPI
SPADEK PRZEŁADUNKÓW INNYCH MASOWYCH
DO POZIOMU WYNIKAJĄCEGO Z OBLICZEŃ
STATYSTYCZNYCH.**

**PRAWDOPODOBNIIE UTRZYMAJĄ SIĘ NA POZIOMIE
200 000 TON ROCZNIE.**

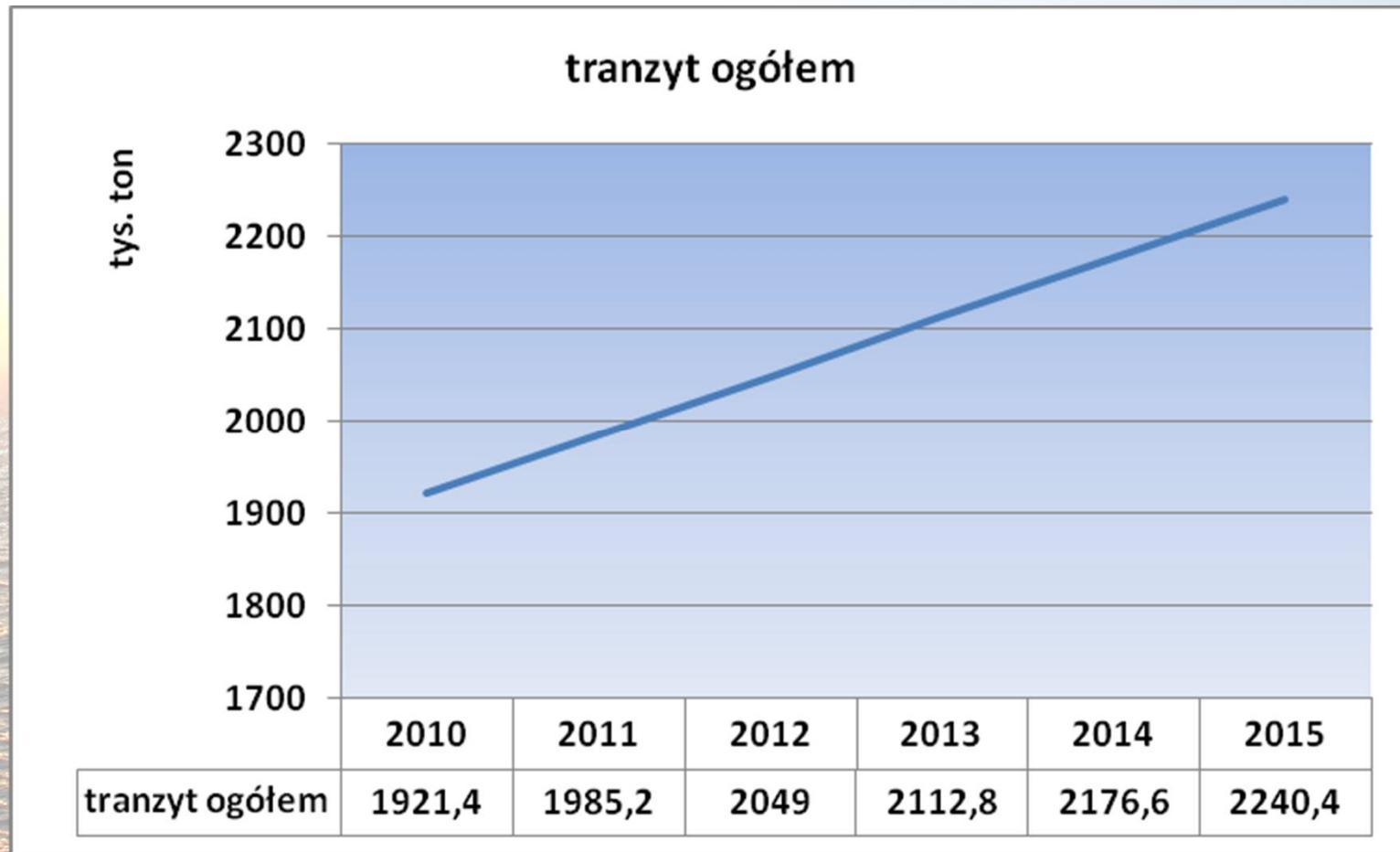
**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**



**Rys. 2.15. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich
w porcie Świnoujście do 2015 roku. Drobnica**

**NA PODSTAWIE EKSTRAPOLACJI TRENDU
MOŻNA PRZEWIDYWAĆ, ŻE JEŚLI ISTNIEJĄCA
TENDENCJA UTRZYMA SIĘ W PRZYSZŁOŚCI,
TO PRZEŁADUNKI DROBNICY
W PORCIE W ŚWINOUJŚCIU
(ŁĄCZNIE Z PRZEŁADUNKAMI W BAZIE PROMÓW
MORSKICH I EUROPORTEM),
W NAJBLIŻSZYCH LATACH MOGŁYBY
WZROSNAĆ Z **5 353 000 TON** W 2008 ROKU
DO **6 450 000 TON** W 2015 ROKU.**

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**



Rys. 2.16. Prognoza obrotów tranzytowych ogółem w międzynarodowych obrotach morskich w porcie Świnoujście do 2015 roku

**NA PODSTAWIE EKSTRAPOLACJI TRENDU,
JEŚLI OSZACOWANA TENDENCJA
UTRZYMA SIĘ W PRZYSZŁOŚCI,
TO MOŻNA SIĘ SPODZIEWAĆ,
ŻE TRANZYT OGÓŁEM WZROŚNIE
Z **1 868 000 TON** W 2007 ROKU
DO **2 240 400 TON** W 2015 ROKU.**

**PRZEWIDUJE SIĘ 36% WZROST PRZEŁADUNKÓW
W 2010 R., W PORÓWNANIU Z 2009 R.**

NA NABRZEŻACH **ZMPSIŚ SA PRZEŁADUNKI
WYNIOSĄ OGÓŁEM OKOŁO 15 000 000 TON.**

**NA WSZYSTKICH NABRZEŻACH
ZESPOŁU PORTÓW SZCZECIN – ŚWINOUJŚCIE
PRZEŁADUNKI WYNIOSĄ OKOŁO 19 000 000 TON.
TEN POZIOM PRZEŁADUNKÓW
OSIĄGNIĘTO W 2008 R.**

GŁÓWNYMI WARUNKAMI SPEŁNIENIA SIĘ ZAŁOŻONYCH PROGNOZ ORAZ ROZWOJU SPÓŁEK PORTOWYCH JEST:

- **POZOSTAWIENIE „0” STAWKI PODATKU VAT
NA USŁUGI PORTOWE,**
- **POGŁĘBIENIE TORU WODNEGO
SZCZECIN – ŚWINOUJŚCIE DO GŁĘBOKOŚCI 12,5 M,**
- **REALIZACJA ZAŁOŻONYCH INWESTYCJI
INFRASTRUKTURALNYCH**
- **ORAZ OBNIŻENIE OPŁATY ZA WIECZYSTE
UŻYTKOWANIE GRUNTÓW PORTOWYCH
NA WZÓR PORTÓW WYBRZEŻA WSCHODNIEGO.**

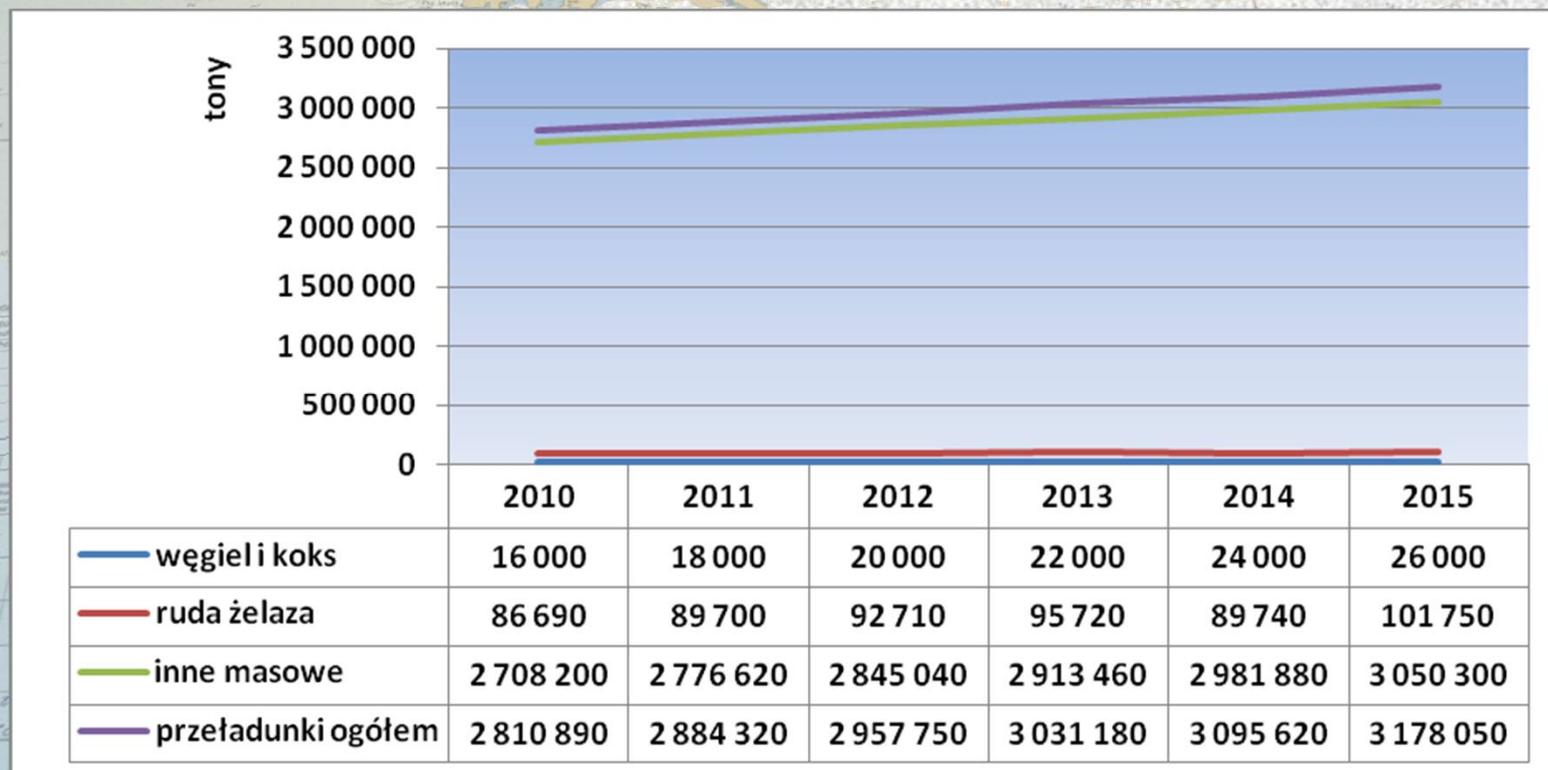
*Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu*



POLICE

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**

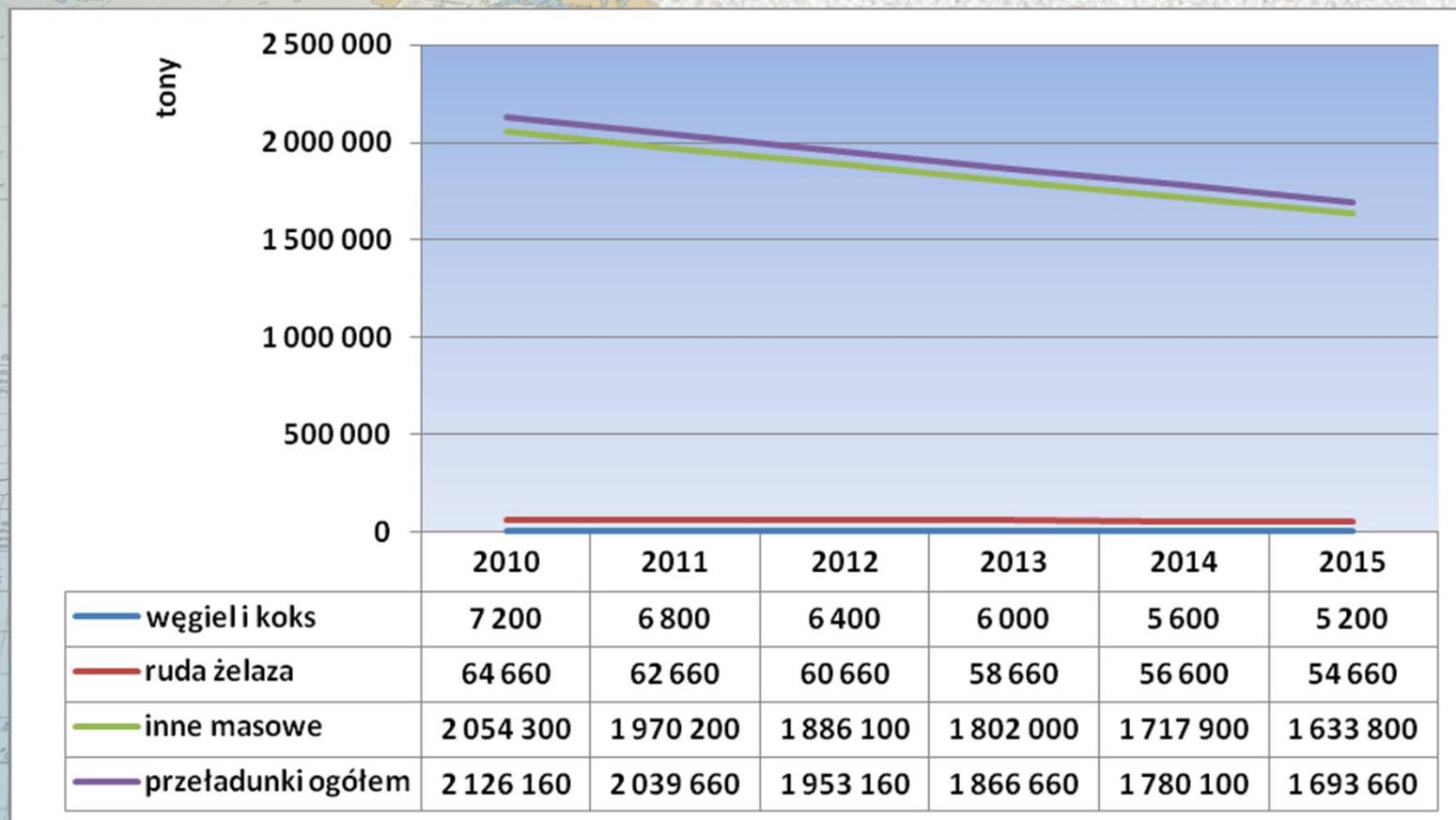
WARIANT OPTYMISTYCZNY



Rys. 2.17. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich ogółem w porcie Police do 2015 roku. Wariant optymistyczny

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**

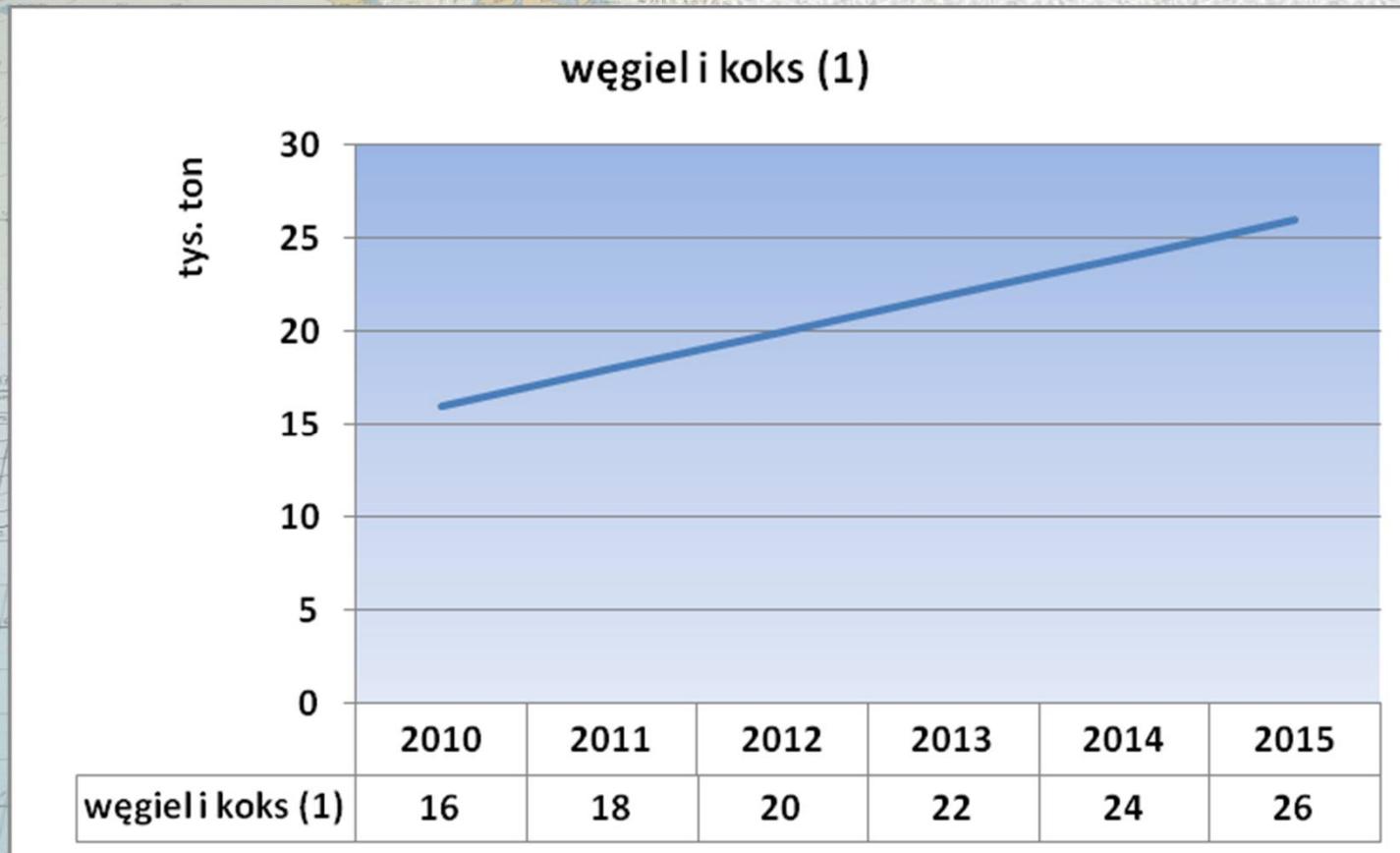
WARIANT PESYMISTYCZNY



Rys. 2.18. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich ogółem w porcie Police do 2015 roku. Wariant pesymistyczny

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**

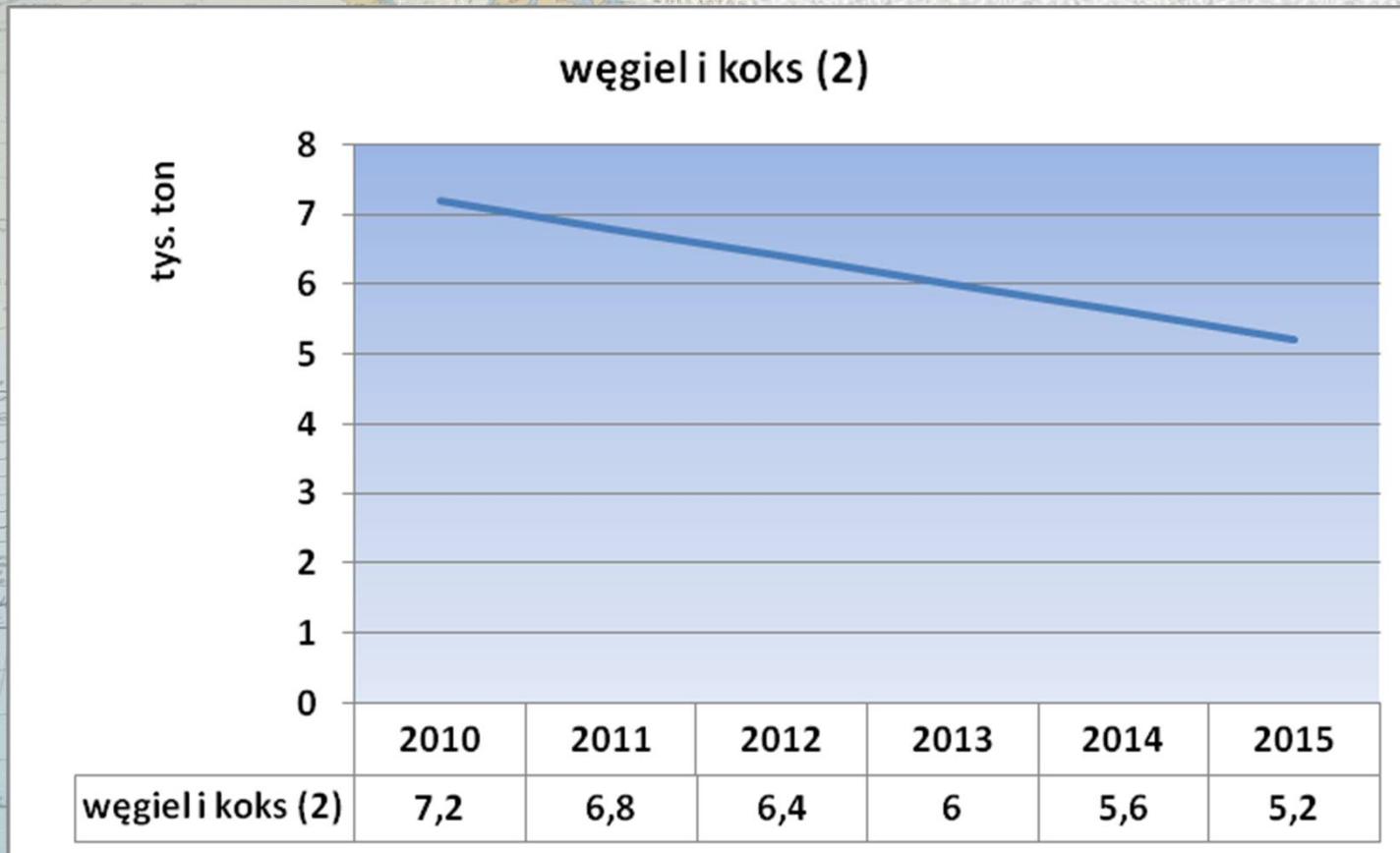
WARIANT OPTYMISTYCZNY



Rys. 2.19. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich ogółem w porcie Police do 2015 roku. Węgiel i koks. Wariant optymistyczny

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**

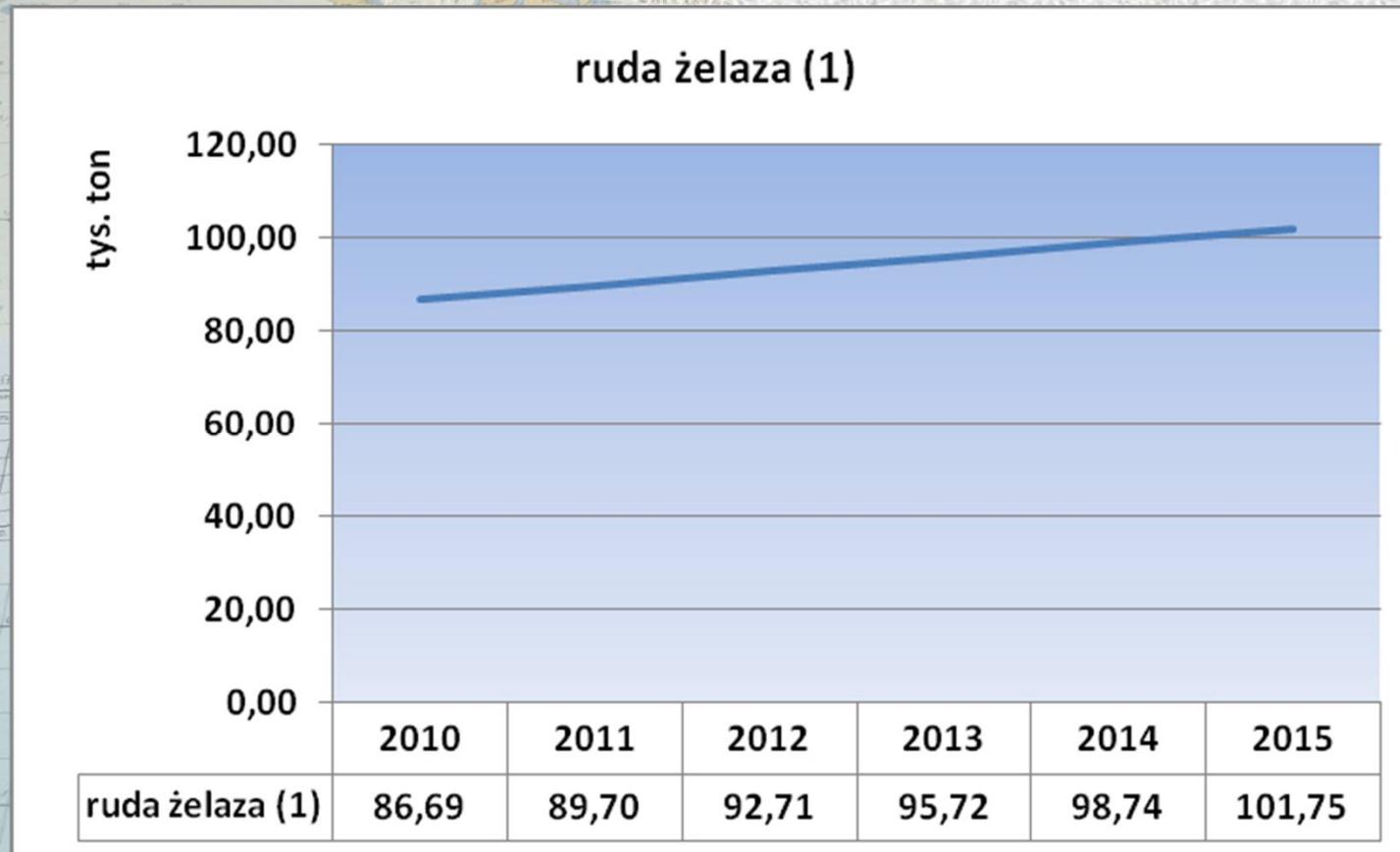
WARIANT PESYMISTYCZNY



Rys. 2.20. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich ogółem w porcie Police do 2015 roku. Węgiel i koks. Wariant pesymistyczny

Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu

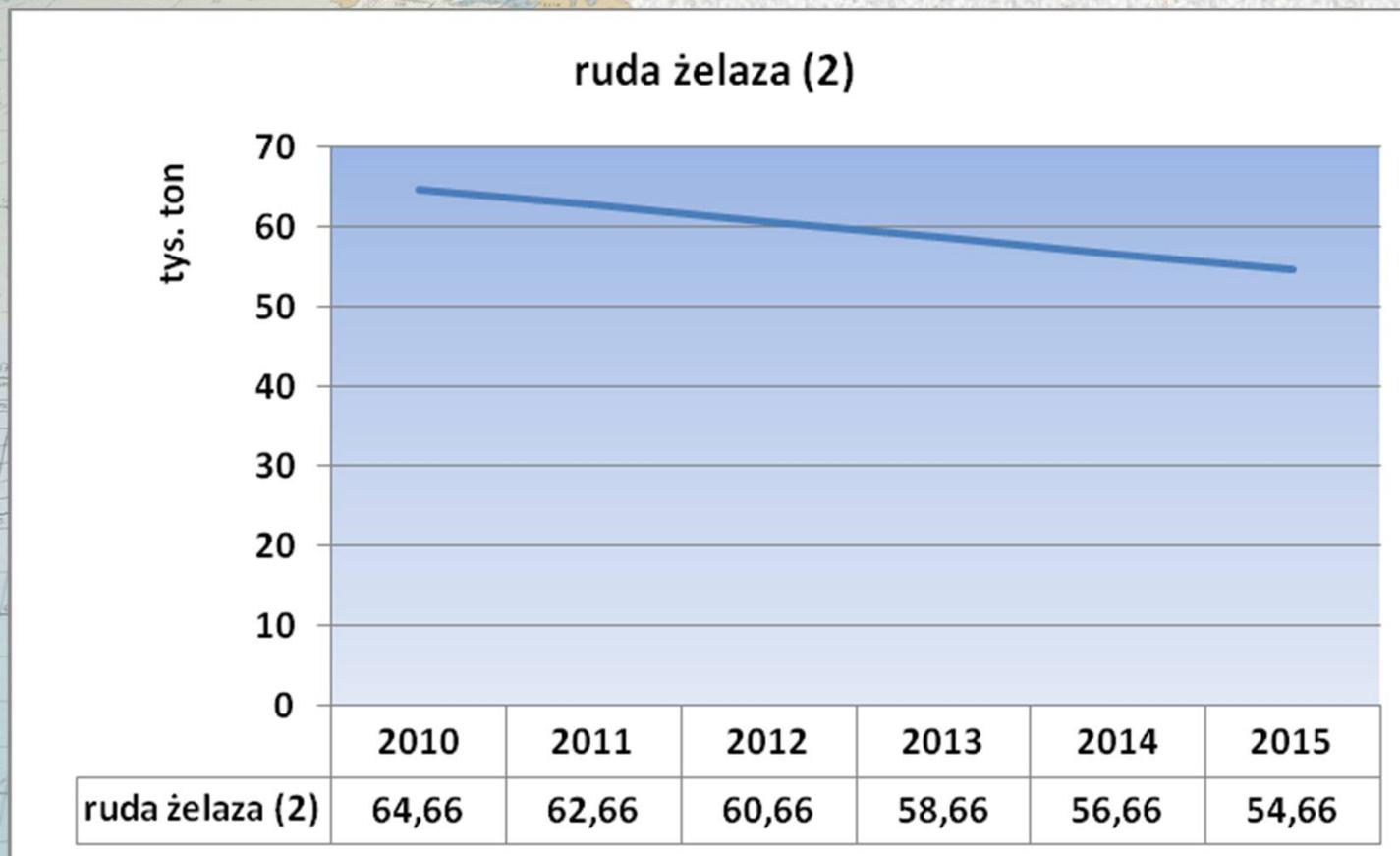
WARIANT OPTYMISTYCZNY



Rys. 2.21. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich ogółem w porcie Police do 2015 roku. Ruda żelaza. Wariant optymistyczny

Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu

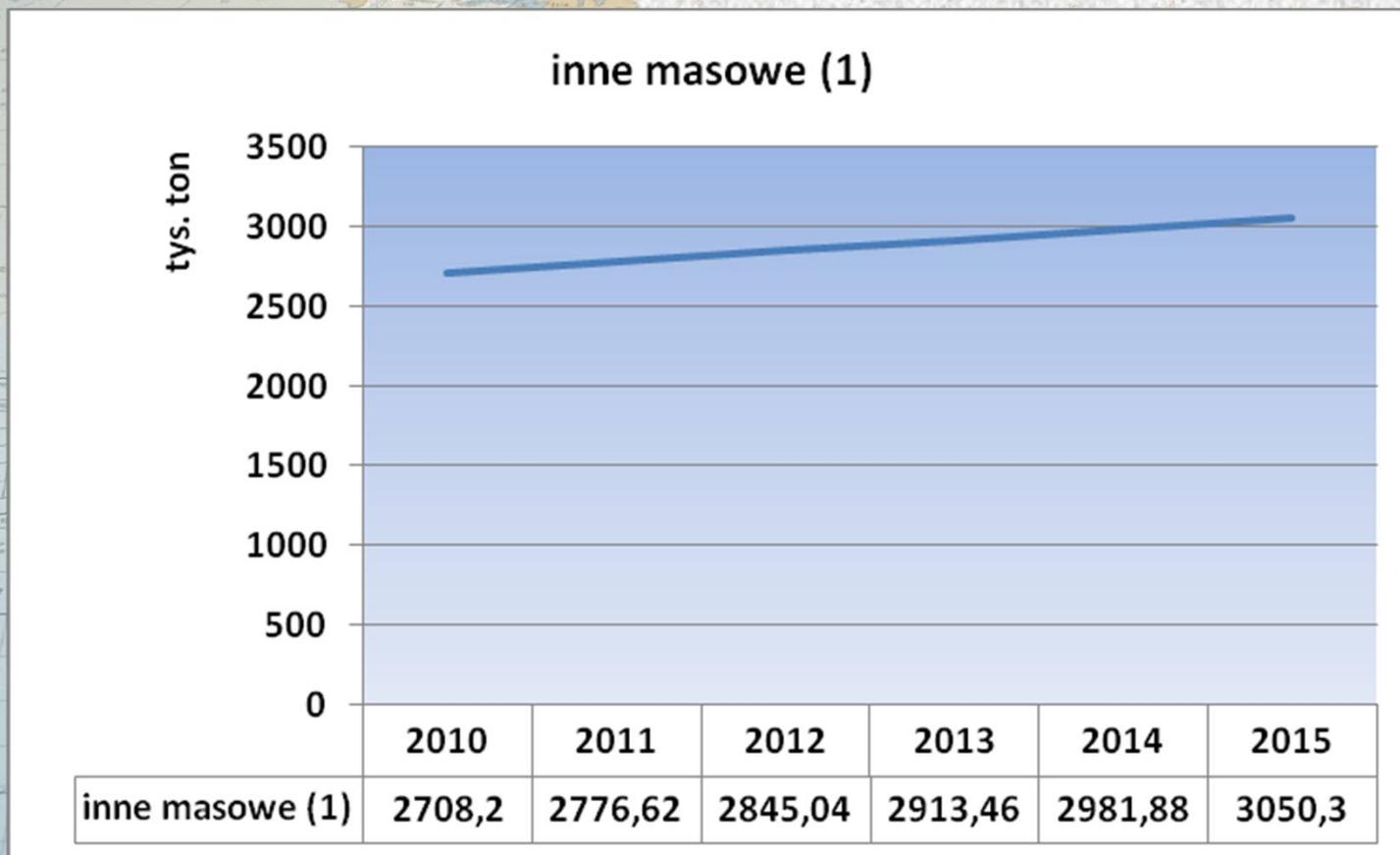
WARIANT PESYMISTYCZNY



Rys. 2.22. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich ogółem w porcie Police do 2015 roku. Ruda żelaza. Wariant pesymistyczny

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**

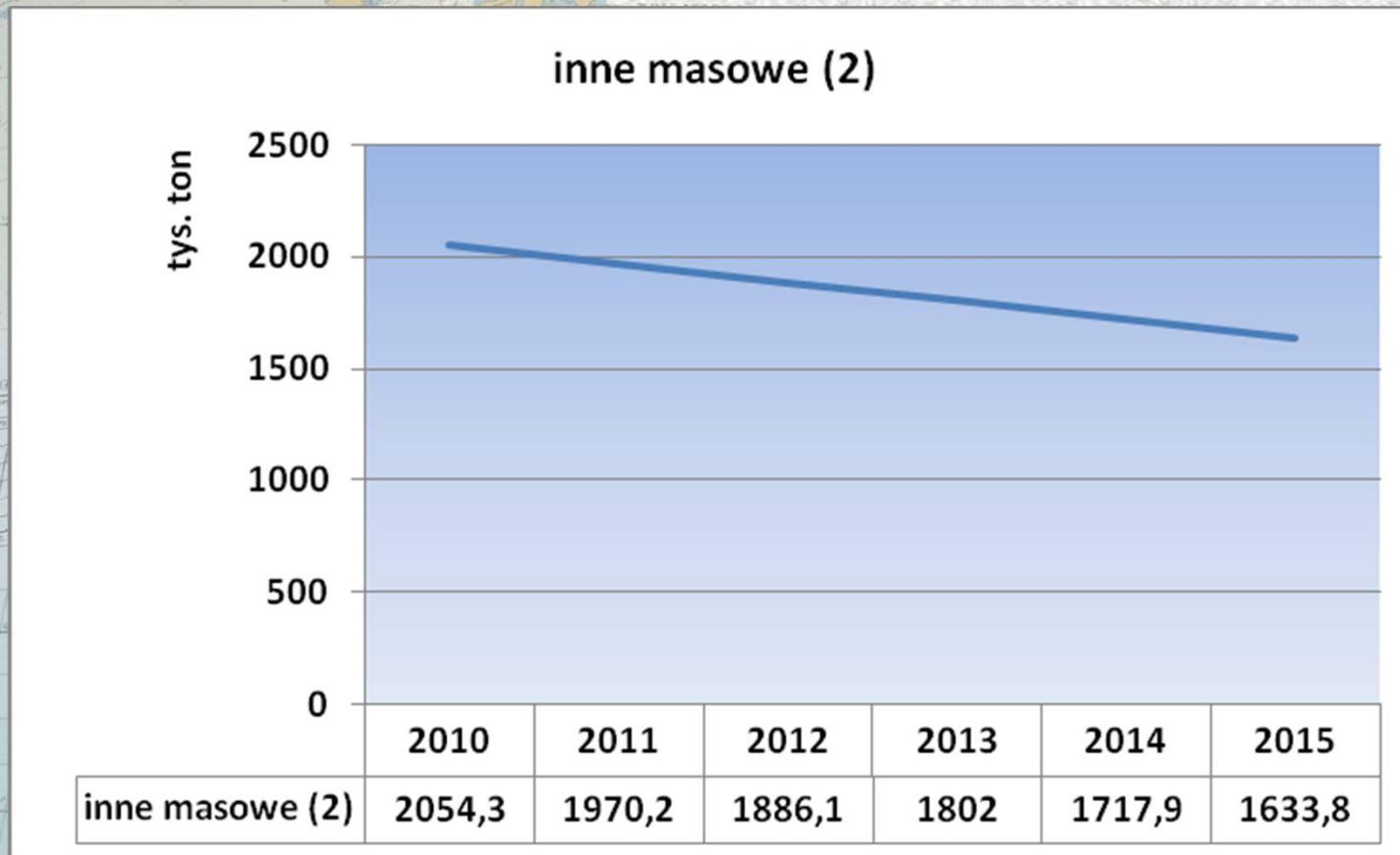
WARIANT OPTYMISTYCZNY



Rys. 2.23. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich ogółem w porcie Police do 2015 roku. Inne masowe. Wariant optymistyczny

Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu

WARIANT PESYMISTYCZNY



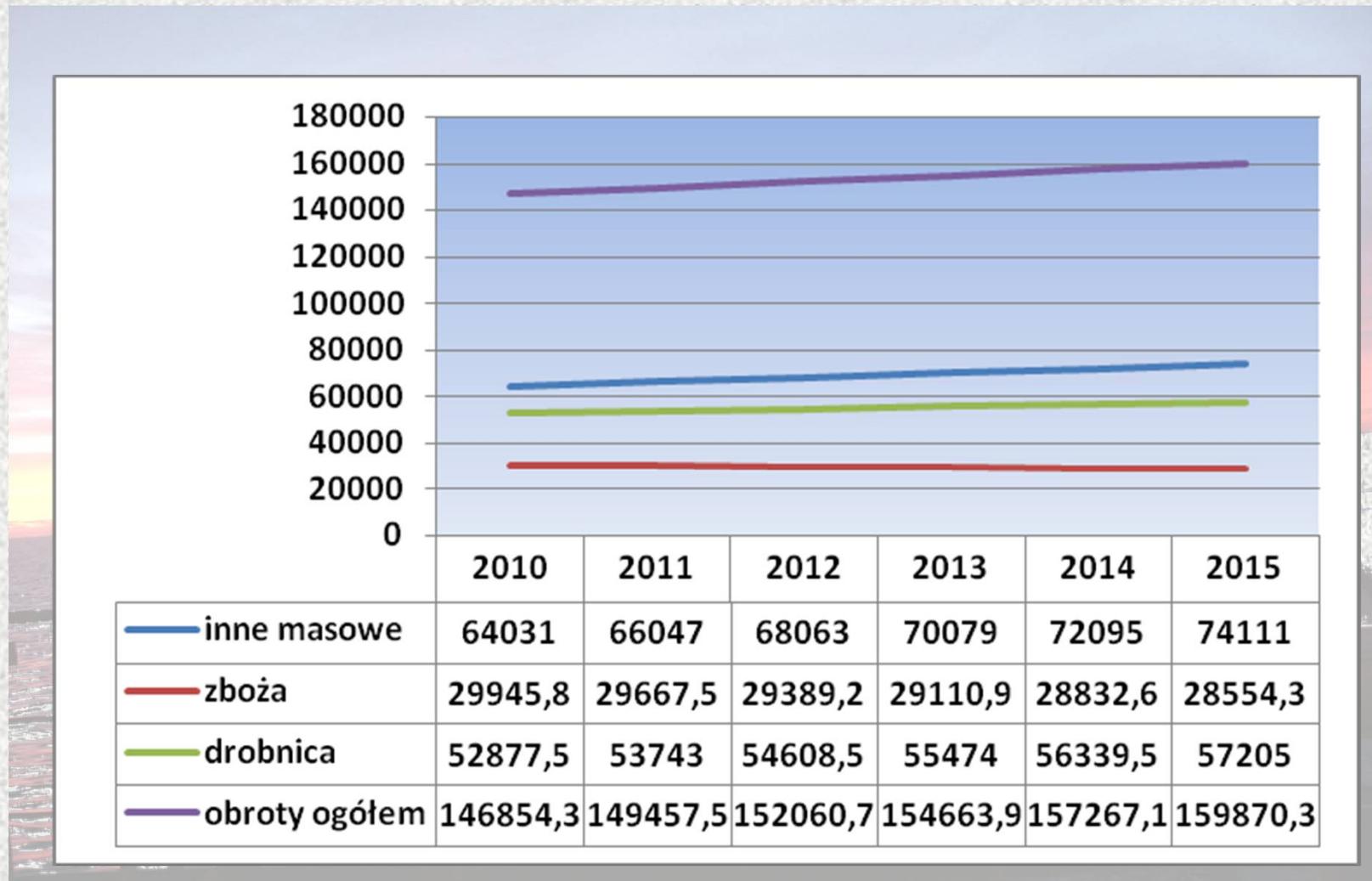
Rys. 2.24. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich ogółem w porcie Police do 2015 roku. Inne masowe. Wariant pesymistyczny

*Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu*

KOŁOBRZEG

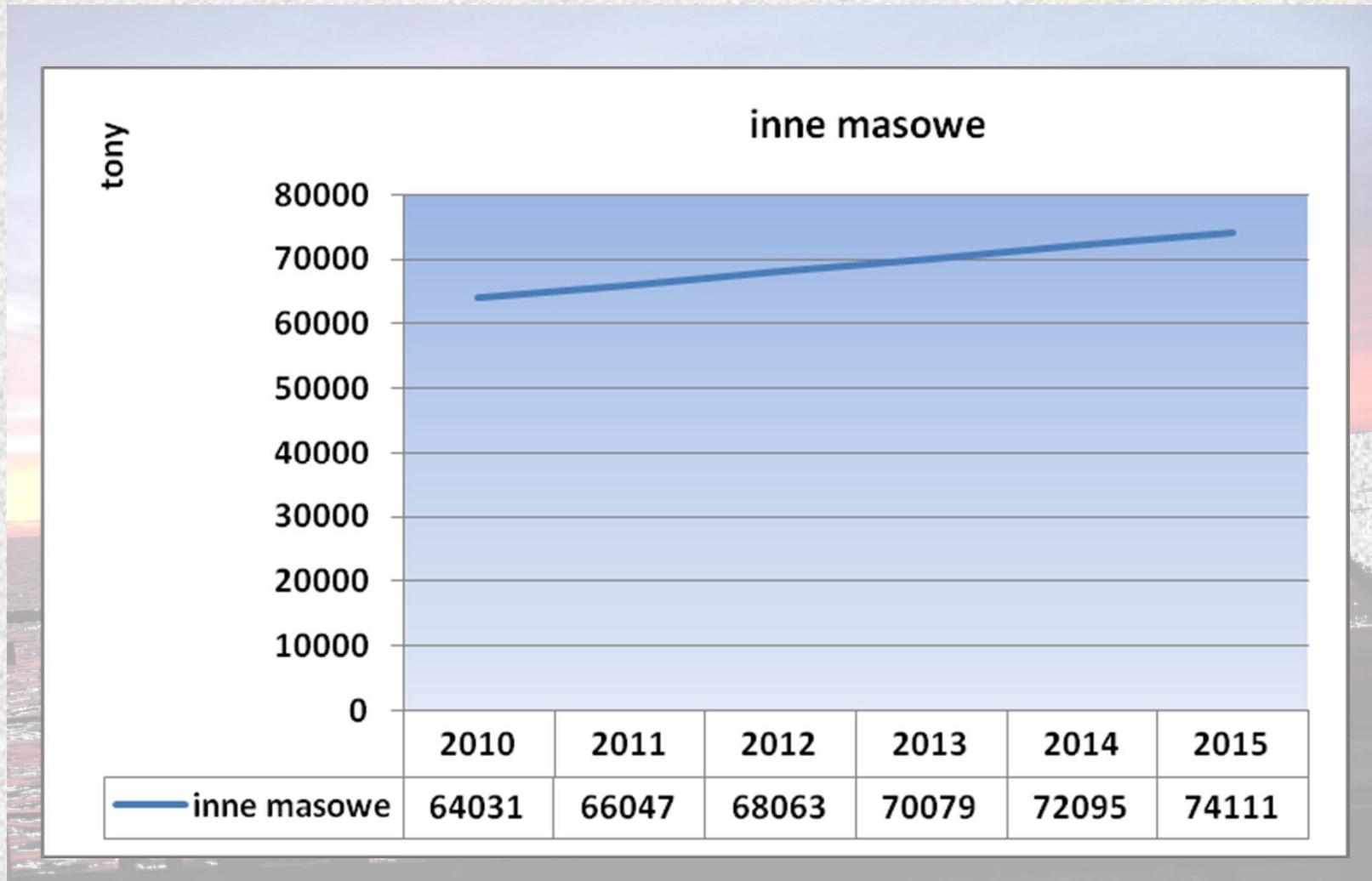


**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**



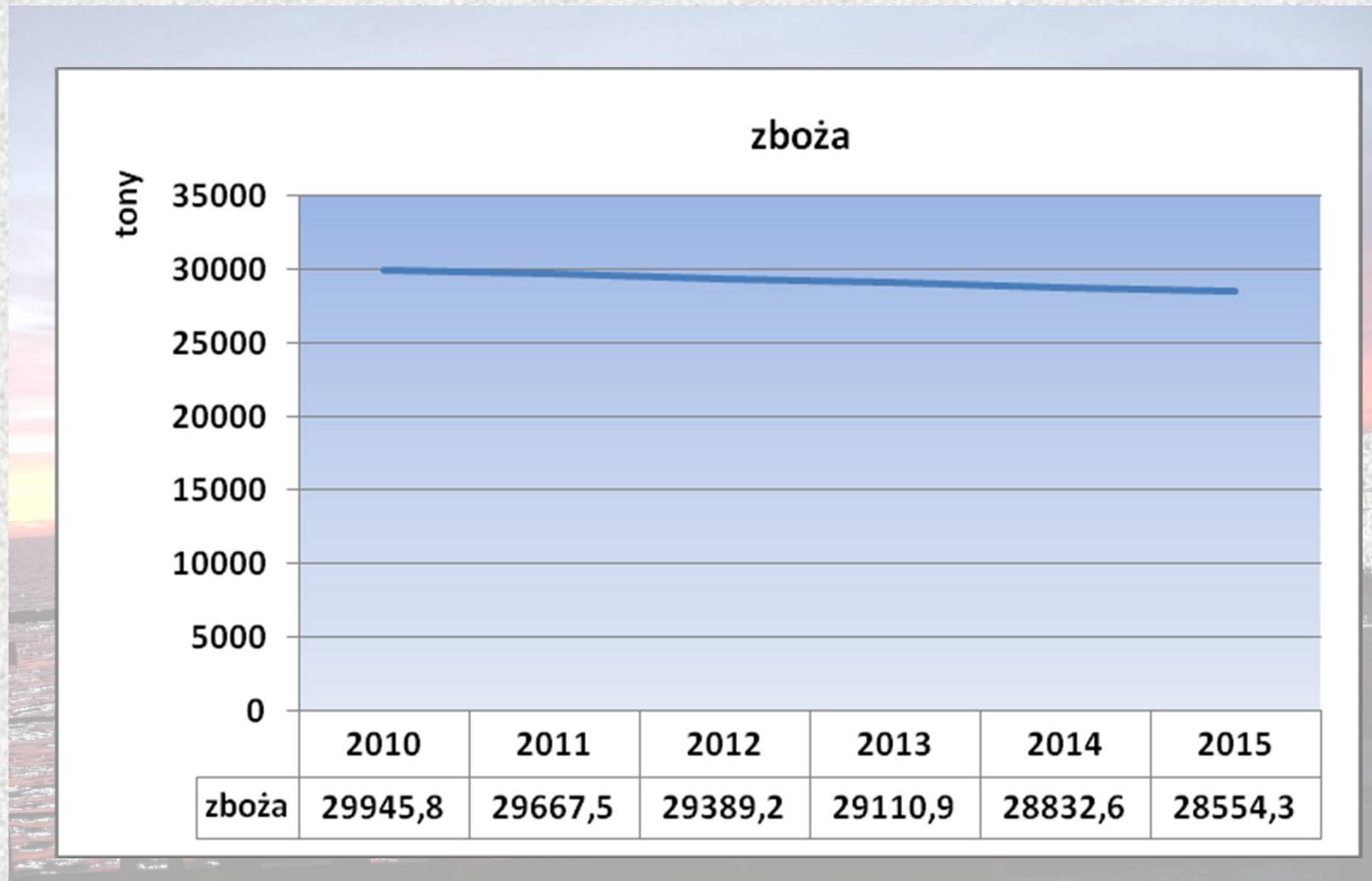
Rys. 2.25. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich ogółem w porcie Kołobrzeg do 2015 roku. obroty ogółem

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**



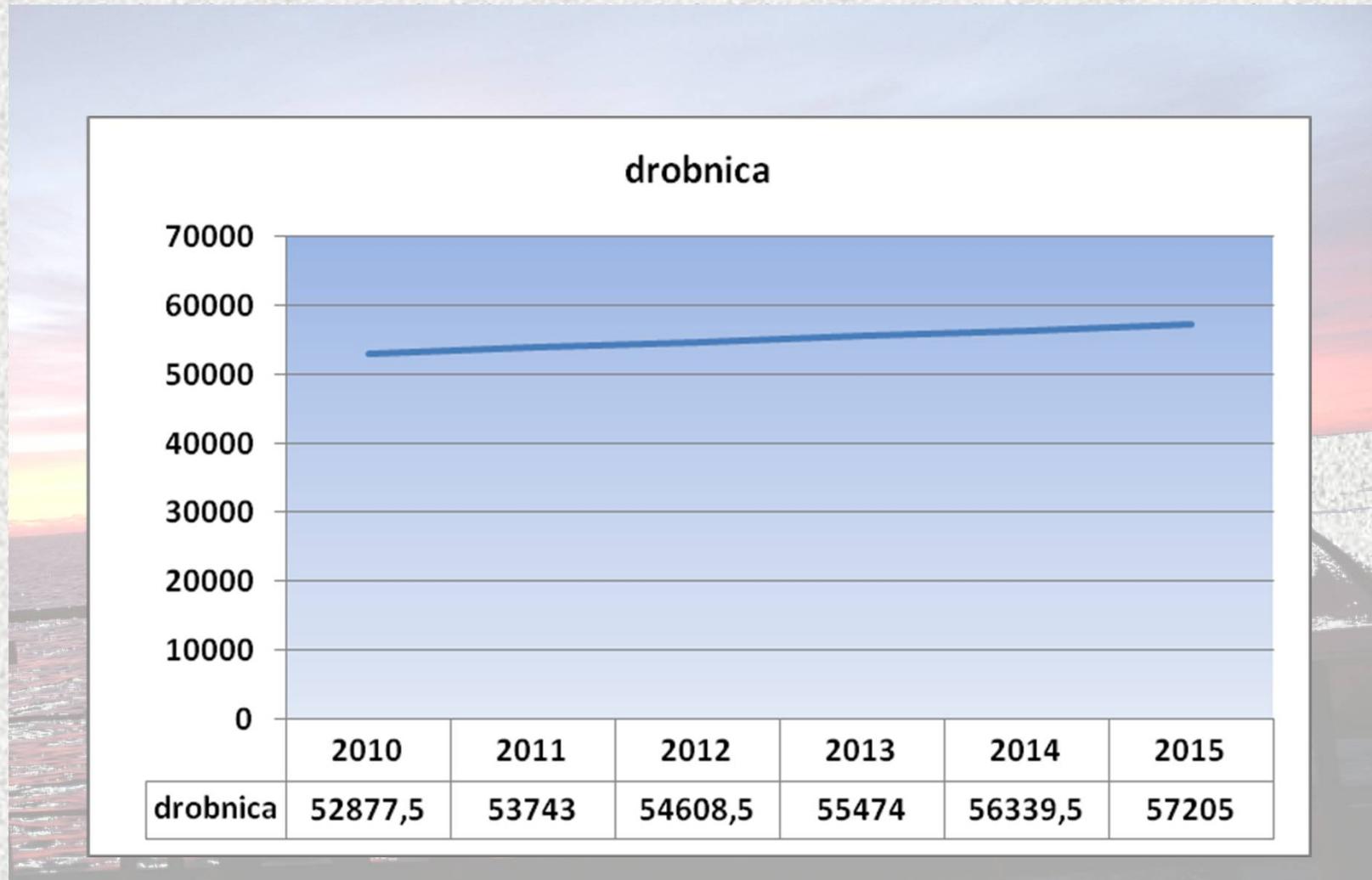
Rys. 2.26. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich ogółem w porcie Kołobrzeg do 2015 roku. Inne masowe

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**



**Rys. 2.27. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich ogółem
w porcie Kołobrzeg do 2015 roku. Zboże**

**Stan i prognoza przeładunków w portach morskich
w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Kołobrzegu**



Rys. 2.28. Prognoza obrotów ładunkowych w międzynarodowych obrotach morskich ogółem w porcie Kołobrzeg do 2015 roku. Drobnica

3

WNIOSKI

WNIOSKI

1/19

- 1) ROZWÓJ BAŁTYCKIEGO TONAŻU DROBNICOWEGO STYMULOWANY BĘDZIE PRZEZ TONAŻ SPECJALISTYCZNY, GŁÓWNIIE DOWOZOWY, RO-RO I PROMOWY,**
- 2) W POLSKICH PORTACH MORSKICH, W OGÓLNYCH PRZEŁADUNKACH DROBNICY, WZROŚNIE UDZIAŁ OBROTÓW KONTENEROWYCH, RO-RO I PROMOWYCH,**
- 3) W OBROTACH PHZ ZWIĘKSZY SIĘ UDZIAŁ PRODUKTÓW PRZETWORZONYCH PODATNYCH NA TECHNOLOGIE TRANSPORTU INTERMODALNEGO,**
- 4) W PORTACH MORSKICH POJAWI SIĘ ZAPOTRZEBOWANIE NA USŁUGI PRZEŁADUNKOWO-SKŁADOWE I DYSTRYBUCYJNE NA RZECZ ŁADUNKÓW WYMAGAJĄCYCH NISKICH TEMPERATUR,**
- 5) Z POWODU WYSOKICH KOSZTÓW WYDOBYCIA I TRANSPORTU KOLEJĄ, A TYM SAMYM NIEKONKURENCYJNEJ CENY RYNKOWEJ WĘGLA, NADAL BĘDĄ MALAŁY PRZEŁADUNKI WĘGLA W RELACJI EKSPORTOWEJ,**

WNIOSKI

2/19

- 6) Z POWODU KONKURENCYJNEJ, W STOSUNKU DO POLSKIEJ, CENY WĘGLA Z INNYCH REJONÓW ŚWIATA (AUSTRALII, USA, REPUBLIKI POŁUDNIOWEJ AFRYKI, CHIN, ROSJI), W POLSKICH PORTACH MORSKICH BĘDĄ ROSŁY PRZEŁADUNKI WĘGLA W RELACJI IMPORTOWEJ,**
- 7) NASTĄPI SPADEK EKSPORTU ZBÓŻ KRAJOWYCH W ZWIĄZKU Z OBNIŻENIEM SIĘ CEN ŚWIATOWYCH,**
- 8) ZWIĘKSZY SIĘ IMPORT TAŃSZYCH ZBÓŻ Z UKRAINY I WĘGIER,**
- 9) WRAZ ZE ZMNIEJSZANIEM SIĘ W POLSCE POGŁOWIA TRZODY CHLEWNEJ I DROBIU UTRZYMA SIĘ MALEJĄCA TENDENCJA IMPORTU ŚRUTY Z AMERYKI POŁUDNIOWEJ I STANÓW ZJEDNOCZONYCH,**
- 10) ZGODNIE Z TENDENCJĄ ŚWIATOWĄ WYSTĄPI SPADEK PRZEŁADUNKÓW DROBNICY KONWENCJONALNEJ,**

WNIOSKI

3/19

- 11) POLSKIE PORTY POLSKIE SĄ MIEJSCEM BUDOWY I MODERNIZACJI INWESTYCJI INFRASTRUKTURALNYCH, SIĘGAJĄCYCH W LATACH 2004-2013 SETEK MILIONÓW EURO,**
- 12) INWESTYCJE FINANSOWANE PRZEZ FUNDUSZE UNIJNE NIE BĘDĄ ZAGROŻONE,**
- 13) ZAGROŻENIE STANOWIĆ BĘDĄ ZAOSTRZONE WYMAGANIA PROCEDURALNE I BARIERY STAWIANE PRZEDSIĘBIORCOM PRZEZ BANKI, A TAKŻE WYSOKIE OPROCENTOWANIE KREDYTÓW OGRANICZAJĄCE DOSTĘP DO KREDYTÓW INWESTYCYJNYCH,**
- 14) TRUDNY PIENIĄDZ BANKOWY MOŻE WPŁYNAĆ NEGATYWNIE NA MOŻLIWOŚCI ZARZĄDÓW MORSKICH PORTÓW W ZAKRESIE USTAWOWYCH OBOWIĄZKÓW DOTYCZĄCYCH BUDOWY, ROZBUDOWY I MODERNIZACJI INFRASTRUKTURY PORTOWEJ,**
- 15) Z POWODU ZWIĘKSZAJĄCEGO SIĘ RYZYKA INWESTYCYJNEGO CORAZ TRUDNIEJSZE BĘDZIE POZYSKIWANIE INWESTORÓW DLA NOWYCH INWESTYCJI PORTOWYCH,**

WNIOSKI

4/19

- 16) POPYT NA TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY, WZMOŻONY ZE WZGLĘDU NA NISKIE KOSZTY, ROŚNIE SZYBCIEJ NIŻ ROZWÓJ GOSPODARCZY,**
- 17) INWESTORÓW, NIEZALEŻNIE OD ICH SIEDZIBY I MIEJSCA POCHODZENIA, PRZYCIĄGA OBIECUJĄCA PRZYSZŁOŚĆ PORTÓW,**
- 18) KONIECZNA JEST SZYBSZA, BEZPIECZNIEJSZA I CZYSTSZA EKSPLOATACJA PORTÓW, CO WYMAGA ZNACZĄCYCH DZIAŁAŃ DOSTOSOWAWCZYCH W ZAKRESIE NABYWANIA GRUNTÓW I GOSPODAROWANIA NIMI,**
- 19) NIEZBĘDNE JEST STOSOWANIE TECHNOLOGII INFORMATYCZNYCH, NAWIGACYJNYCH I TELEKOMUNIKACYJNYCH ORAZ PRZEPROWADZANIE SZKOLEŃ UMOŻLIWIAJĄCYCH DALSZY WZROST PRODUKTYWNOŚCI I POWSTAWANIA NOWYCH MIEJSC PRACY,**

WNIOSKI

5/19

20) DAŻENIE DO ZMNIEJSZENIA EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH I BIEŻĄCE PROBLEMY Z JAKOŚCIĄ POWIETRZA WYMAGAJĄ OGRANICZENIA SZKODLIWYCH EMISJI I SKUTKÓW ZATŁOCZENIA DRÓG DLA KAŻDEGO ZREALIZOWANEGO TONOKILOMETRA ŁADUNKU, A TAKŻE DYWERSYFIKACJI ŚRODKÓW TRANSPORTU W KIERUNKU TRANSPORTU KOLEJOWEGO, ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ I TRANSPORTU MORSKIEGO CO DOPROWADZI DO POPRAWY STRUKTURY GEOGRAFICZNEJ TRANSPORTU LĄDOWEGO ORAZ WIĘKSZEGO WYKORZYSTANIA OBECNYCH MOŻLIWOŚCI PORTÓW,

21) KONIECZNE JEST PROWADZENIA CIĄGŁEGO DIALOGU W SPRAWACH EFEKTYWNOŚCI I ROZWOJU PORTÓW POMIĘDZY ZAINTERESOWANYMI STRONAMI, POSZCZEGÓLNYMI MIASTAMI, REGIONAMI, A W MIARĘ KONIECZNOŚCI RÓWNIEŻ NA WYŻSZYM POZIOMIE,

22) NALEŻY ZAPEWNIĆ LEPSZĄ ORGANIZACJĘ PRZESTRZENNĄ FUNKCJI MIEJSKICH, REKREACYJNYCH I TURYSTYCZNYCH,

WNIOSKI

6/19

- 23) OD 2000 R. NASTĘPUJE DYNAMICZNY WZROST RUCHU KONTENERÓW, KTÓRE DO 2020 R. MOGĄ ULEC POTROJENIU. PORTY MORSKIE POWINNY PRZYGETOWAĆ POTENCJAŁ DO ICH SPRAWNEJ OBSŁUGI,**
- 24) ISTNIEJE POTRZEBA DOSTOSOWANIA ROZWOJU PORTÓW I ZARZĄDZANIA NIMI DO WYMOGÓW PRZEJRZYSTOŚCI, KONKURENCYJNOŚCI ORAZ OGÓLNIE DO PRZEPISÓW WSPÓLOTOWYCH,**
- 25) GLOBALIZACJA POWODUJE WZROST HANDLU MIĘDZYNARODOWEGO, A BIORĄC POD UWAGĘ, ŻE 90% HANDLU ZEWNĘTRZNEGO I PRAWIE 40% HANDLU WEWNĘTRZNEGO PAŃSTW UNII EUROPEJSKIEJ PRZECHODZI PRZEZ PORTY MORSKIE, NALEŻY ROZWIJAĆ FUNKCJE PORTOWE, W SZCZEGÓLNOŚCI FUNKCJĘ LOGISTYCZNO-DYSTRYBUCYJNĄ,**

WNIOSKI

7/19

26) BUDOWA, ROZBUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY PORTOWEJ I KOMPLEMENTARNEJ INFRASTRUKTURY LĄDOWEJ, W TYM ZAPEWNIENIE SPRAWNEGO DOSTĘPU DO PORTÓW MORSKICH OD STRONY LĄDU I MORZA.

27) ZAPEWNIENIE ODPOWIEDNICH PARAMETRÓW TECHNICZNYCH MORSKIEJ DROGI WODNEJ Z ZATOKI POMORSKIEJ DO PORTU W SZCZECINIE.

28) PRZEKSZTAŁCENIE PORTÓW MORSKICH UJŚCIA ODRY (SZCZECIN, POLICE, ŚWINOUJŚCIE) W LĄDOWO-MORSKIE CENTRA LOGISTYCZNO-DYSTRYBUCYJNE.

29) TWORZENIE WARUNKÓW ROZWOJU I KONKURENCYJNOŚCI PRZEDSIĘBIORSTWOM PORTOWYM, TRANSPORTOWYM, SPEDYCYJNYM I LOGISTYCZNYM.

WNIOSKI

8/19

**W CELU SPEŁNIENIA ROSNĄCYCH WYMOGÓW
W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI PORTÓW NALEŻY
ROZWAŻYĆ W PIERWSZEJ KOLEJNOŚCI
NASTĘPUJĄCE OPCJE:**

- 1. ZWIĘKSZENIE EFEKTYWNOŚCI I PRODUKTYWNOŚCI PORTÓW
POD WZGLĘDEM WYDAJNOŚCI LUB RUCHU ŁADUNKÓW NA
HEKTAR POWIERZCHNI ISTNIEJĄCYCH TERMINALI ORAZ
WZDŁUŻ SZLAKÓW KOMUNIKACYJNYCH UMOŻLIWIAJĄCYCH
DOSTĘP DO PORTU.**
- 2. ZBADANIE MOŻLIWOŚCI WYKORZYSTANIA
ALTERNATYWNYCH TRAS PRZEWOZÓW W CELU
INTENSYWIEJSZEGO WYKORZYSTANIA WSZYSTKICH
ISTNIEJĄCYCH PORTÓW I PRZYBLIŻENIA PORTÓW DO
UŻYTKOWNIKÓW. SZYBKE POŁĄCZENIA WEWNĄTRZ
WSPÓLNOTOWE POPRZEC ŻEGLUGĘ MORSKĄ BLISKIEGO
ZASIĘGU LUB USŁUGI DOWOZOWE STANOWIĄ PRAKTYCZNE
ROZWIĄZANIE DLA WIELU PORTÓW.**

**CZYNNIKI SUKCESYWNIE OBNIŻAJĄCE KONKURENCYJNOŚĆ
PORTÓW W SZCZECINIE I ŚWINOUJŚCIU**

**CZYNNIKI ZEWNĘTRZNE – NIEZALEŻNE OD ZMPSIŚ SA
I PRZEDSIĘBIORSTW PORTOWYCH (1/5)**

- 1. ZŁY STAN INFRASTRUKTURY DOSTĘPU DO OBU
PORTÓW OD STRONY LĄDU I MAŁA SPRAWNOŚĆ ICH
POŁĄCZENIA Z ZAPLECZEM,**
- 2. NISKA JAKOŚĆ DRÓG KOŁOWYCH I OPÓŹNIAJĄCA SIĘ
REALIZACJA BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S3
ŚWINOUJŚCIE – LUBAWKA O DŁUGOŚCI OKOŁO 470 KM,**
- 3. ZŁY STAN MAGISTRALI KOLEJOWEJ E 59 ŚWINOUJŚCIE
– SZCZECIN – POZNAŃ – WROCŁAW – CHAŁUPKI,**

WNIOSKI

10/19

**CZYNNIKI SUKCESYWNIE OBNIŻAJĄCE KONKURENCYJNOŚĆ
PORTÓW W SZCZECINIE I ŚWINOUJŚCIU**

**CZYNNIKI ZEWNĘTRZNE – NIEZALEŻNE OD ZMPSIŚ SA
I PRZEDSIĘBIORSTW PORTOWYCH (2/5)**

**4. ZŁY STAN LINII OLEJOWEJ C-E 59 PAŃSTWOWEGO
ZNACZENIA DOLNA ODRA – SZCZECIN – KOSTRZYN –
WROCŁAW – GŁOGÓW ORAZ NIEPEWNOŚĆ TERMINÓW
ICH MODERNIZACJI,**

**5. MAŁA DOSTĘPNOŚĆ PORTU W SZCZECINIE DLA TABORU
WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO W ZWIĄZKU
Z NISKĄ KLASĄ ŻEGLOWNOŚCI I OGRANICZENIAM
W CAŁOROCZNEJ ŻEGLUDZE NA ODRZE,**

WNIOSKI

11/19

**CZYNNIKI SUKCESYWNIE OBNIŻAJĄCE KONKURENCYJNOŚĆ
PORTÓW W SZCZECINIE I ŚWINOUJŚCIU**

**CZYNNIKI ZEWNĘTRZNE – NIEZALEŻNE OD ZMPSIŚ SA
I PRZEDSIĘBIORSTW PORTOWYCH (3/5)**

**6. NIESPRAWNA INFRASTRUKTURA DOSTĘPU DO PORTU
W SZCZECINIE OD STRONY MORZA – ZA MAŁĄ
GŁĘBOKOŚĆ TORU WODNEGO ŚWINOUJŚCIE – SZCZECIN
W STOSUNKU DO POTRZEB JAKO JEDYNEGO
BEZALTERNATYWNEGO POŁĄCZENIA PORTU
Z PRZEDPOLEM.
Z SZACUNKÓW WYNIKA, ŻE PRZY OBECNEJ
GŁĘBOKOŚCI TORU WODNEGO DO PORTU
W SZCZECINIE MOŻE WCHODZIĆ TYLKO 20 – 30%
STATKÓW,**

WNIOSKI

12/19

**CZYNNIKI SUKCESYWNIE OBNIŻAJĄCE KONKURENCYJNOŚĆ
PORTÓW W SZCZECINIE I ŚWINOUJŚCIU**

**CZYNNIKI ZEWNĘTRZNE – NIEZALEŻNE OD ZMPSIŚ SA
I PRZEDSIĘBIORSTW PORTOWYCH: (4/5)**

- 7. AKTUALNE DOPUSZCZALNE PARAMETRY
PRZYJMOWANYCH STATKÓW (O ZANURZENIU 13,2 M)
W PORCIE W ŚWINOUJŚCIU NIE POZWALAJĄ
NA WEJŚCIE DO TEGO PORTU, BEZ ODLICHTUNKU
NA REDZIE, W PEŁNI ZAŁADOWANEGO STATKU
O NOŚNOŚCI 100 TYS. DWT,**
- 8. BRAK KONSEKWENCJI W REALIZACJI RZĄDOWEJ
STRATEGII ROZWOJU PORTÓW MORSKICH DO 2015 R.
ORAZ MAŁA SKUTECZNOŚĆ WDRAŻANIA JEJ ZADAŃ
W ODNIESIENIU DO PORTÓW W SZCZECINIE
I W ŚWINOUJŚCIU,**

WNIOSKI

13/19

**CZYNNIKI SUKCESYWNIE OBNIŻAJĄCE KONKURENCYJNOŚĆ
PORTÓW W SZCZECINIE I ŚWINOUJŚCIU**

**CZYNNIKI ZEWNĘTRZNE – NIEZALEŻNE OD ZMPSIŚ SA
I PRZEDSIĘBIORSTW PORTOWYCH: (5/5)**

- 9. POGŁĘBIENIE TORU WODNEGO ŚWINOUJŚCIE
– SZCZECIN NA 12,5 M POWINNO BYĆ WYEKSPONOWANE
JAKO SAMODZIELNE ZADANIE KORYTARZA ORAZ
KLUCZOWY I STRATEGICZNY ELEMENT WARUNKUJĄCY
SENS I SZANSE JEGO POWODZENIA,**
- 10. ROSNĄCA KONKURENCJA PORTÓW KRAJOWYCH
I ZAGRANICZNYCH POSIADAJĄCYCH SPRAWNIEJSZĄ
INFRASTRUKTURĘ DOSTĘPU ZARÓWNO OD STRONY
ZAPLECZA JAK I PRZEDPOLA I NOWOCZEŚNIEJSZY
POTENCJAŁ ORAZ OFERUJĄCYCH NOWOCZESNE
TECHNOLOGIE PRZEŁADUNKU I USŁUGI LOGISTYCZNO-
DYSTRYBUCYJNE (DYSPONUJĄCYCH WIĘKSZYM
ZAPLECZEM SKŁADOWYM).**

WNIOSKI

14/19

CZYNNIKI SUKCESYWNIE OBNIŻAJĄCE KONKURENCYJNOŚĆ PORTÓW W SZCZECINIE I ŚWINOUJŚCIU

**CZYNNIKI WEWNĘTRZNE – ZALEŻNE OD ZMPSIŚ SA
I OPERATORÓW PORTOWYCH: (1/3)**

- 1. MAŁA ZDOLNOŚĆ PRZEŁADUNKOWA ISTNIEJĄCEGO
POTENCJAŁU DO OBSŁUGI KONTENERÓW ORAZ
NIEDUŻA CZĘSTOTLIWOŚĆ POŁĄCZEŃ REGULARNYCH
A NOWO WYBUDOWANY TERMINAL KONTENEROWY
NA NAB. FIŃSKIM NA OSTROWIE GRABOWSKIM MA
ZA KRÓTKIE NABRZEŻE I ZA MAŁE ZAPLECZE PLACOWE,**
- 2. BRAK MOŻLIWOŚCI OBSŁUGI PROMÓW O DŁUGOŚCI
POWYŻEJ 200 M I OBSŁUGI ŁADUNKÓW
INTERMODALNYCH, OGRANICZONE MOŻLIWOŚCI
SKŁADOWANIA ORAZ MAŁA ILOŚĆ POŁĄCZEŃ STAŁYCH
W BAZIE PROMOWEJ,**

WNIOSKI

15/19

**CZYNNIKI SUKCESYWNIE OBNIŻAJĄCE KONKURENCYJNOŚĆ
PORTÓW W SZCZECINIE I ŚWINOUJŚCIU**

**CZYNNIKI WEWNĘTRZNE – ZALEŻNE OD ZMPSIŚ SA
I OPERATORÓW PORTOWYCH: (2/3)**

3. OPÓŹNIENIA WE WDRAŻANIU TECHNOLOGII OBSŁUGI ŁADUNKÓW INTERMODALNYCH, WĄSKI ZAKRES OFEROWANYCH USŁUG LOGISTYCZNO – DYSTRYBUCYJNYCH Z POWODU M.IN. MAŁEGO ZAPLECZA SKŁADOWEGO (OGRANICZONE WYKORZYSTANIE ZACHODNIOPOMORSKIEGO CENTRUM LOGISTYCZNEGO),
4. WYSOKI STOPIEŃ DEKAPITALIZACJI INFRASTRUKTURY PORTOWEJ (NABRZEŻY) I POTENCJAŁU PRZEŁADUNKOWO-SKŁADOWEGO(W SZCZEGÓLNOŚCI ŻURAWII) ORAZ OGRANICZONE MOŻLIWOŚCI FINANSOWE ICH ODTWORZENIA,

**CZYNNIKI SUKCESYWNIE OBNIŻAJĄCE KONKURENCYJNOŚĆ
PORTÓW W SZCZECINIE I ŚWINOUJŚCIU**

**CZYNNIKI WEWNĘTRZNE – ZALEŻNE OD ZMPSIŚ SA
I OPERATORÓW PORTOWYCH: (3/3)**

- 5. MAŁA ZDOLNOŚĆ PRZEŁADUNKOWO-SKŁADOWA
W PORCIE SZCZECIN DLA WĘGLA KAMIENNEGO
ENERGETYCZNEGO W RELACJI IMPORTOWEJ
WYNIKAJĄCA Z BRAKU MOŻLIWOŚCI FINANSOWYCH
SZYBKIEGO PRZESTAWIENIA POTENCJAŁU DO JEGO
OBSŁUGI A W PORCIE W ŚWINOUJŚCIU
NIEWYSTARCZAJĄCA PRZEPUSTOWOŚĆ PORTOWEJ LINII
KOLEJOWEJ DO ODWOZU WĘGLA IMPORTOWANEGO.**

WNIOSKI

17/19

**WEDŁUG POLSKICH I NIEMIECKICH
OŚRODKÓW NAUKOWYCH
W LATACH 2020 – 2025 PRZEŁADUNKI
W POLSKICH PORTACH MORSKICH
WZROSĄ PONAD DWUKROTNIE,
JAKO EFEKT NIE TYLKO POLITYKI UE,
ALE TAKŻE ZWIĘKSZENIA WIELKOŚCI
I ZMIANY STRUKTURY MIĘDZYNARODOWEJ
WYMIANY HANDLOWEJ.**

WNIOSKI

18/19

**W DNIU 28 CZERWCA 2010 R. W SZCZECINIE,
POD PATRONATEM JERZEGO BUZKA,
PRZEWODNICZĄCEGO PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO, ODBYŁA SIĘ KONFERENCJA
MINISTRÓW POD NAZWĄ "GREENER AND SMARTER
TRANSPORT MINISTERS CONFERENCE CETC-
ROUTE65 – WSPIERANIE EUROPEJSKIEGO ROZWOJU
REGIONALNEGO", KTÓRA ZOSTAŁA POŚWIĘCONA
ZRÓWNOWAŻONEJ PRZYSZŁOŚCI TRANSPORTU W
EUROPIE I PODPISANIU DEKLARACJI WYRAŻAJĄCEJ
WOLĘ POLITYCZNĄ REALIZACJI
ŚRODKOWOEUROPEJSKIEGO KORYTARZA
TRANSPORTOWEGO PÓŁNOC POŁUDNIE ROUTE65.**

WNIOSKI

19/19

**W DEKLARACJI SZCZECIŃSKIEJ
PODPISANEJ PRZEZ MINISTRÓW:
KRÓLESTWA SZWECJI, RZECZYPOSPOLITEJ
POLSKIEJ, REPUBLIKI CZESKIEJ,
REPUBLIKI SŁOWACKIEJ, REPUBLIKI
CHORWACKIEJ WYRAŻONO
POLITYCZNĄ WOLĘ UTWORZENIA CETC
ROUTE65,
NAJKRÓTSZEGO W ŚRODKOWEJ EUROPIE
POŁĄCZENIA TRANSPORTOWEGO NA OSI
PÓŁNOC-POŁUDNIE UMOŻLIWIAJĄCEGO
NIEPRZERWANY TRANZYT OSÓB RZECZY
MIĘDZY EUROPĄ PÓŁNOCNĄ A POŁUDNIOWĄ.**



Akademia Morska w Szczecinie
Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu
Instytut Zarządzania Transportem
Zakład Organizacji i Zarządzania

Projekt badawczy własny

finansowany przez

Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego

**BADANIA I MODELOWANIE SYSTEMÓW ZARZĄDZANIA
PROCESAMI EKSPLOATACYJNYMI I USŁUGOWYMI
W POLSKICH PORTACH MORSKICH O PODSTAWOWYM
ZNACZENIU DLA GOSPODARKI NARODOWEJ**

Kierownik projektu

prof. ndzw. dr hab. Czesława Christowa