



Plan rozwoju Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. do roku 2030

Szczecin, 3 września 2019

*Opracowanie przygotowane przez
Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.*

Spis treści

1	WPROWADZENIE	3
2	NAJWAŻNIEJSZE UWARUNKOWANIA FUNKCJONOWANIA ZESPOŁU PORTÓW MORSKICH W SZCZECINIE I ŚWINOUJŚCIU	3
3	ZESPÓŁ PORTOWY SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE JAKO ELEMENT KORYTARZA TRANSPORTOWEGO PÓŁNOC-POŁUDNIE	9
4	DIAGNOZA DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ ZESPOŁU PORTÓW MORSKICH W SZCZECINIE I ŚWINOUJŚCIU	11
4.1	Struktura przestrzenna	11
4.2	Realizowane funkcje gospodarcze	12
4.2.1	Funkcja transportowa	12
4.2.2	Funkcja handlowa	14
4.2.3	Funkcja dystrybucyjno – logistyczna	14
4.2.4	Funkcja przemysłowa	15
4.3	Ocena pozycji konkurencyjnej	15
5	PERSPEKTYWY ROZWOJU FUNKCJI GOSPODARCZYCH PORTÓW MORSKICH W SZCZECINIE I ŚWINOUJŚCIU	17
5.1	Prognozy przeładunków głównych grup ładunkowych do 2030 r.	17
5.2	Rozwój pozostałych funkcji	25
5.3	Cele i zadania	26
6	DZIAŁANIA SŁUŻĄCE REALIZACJI CELÓW PLANU	27
6.1	Działania w obszarze infrastruktury dostępu do portów od strony morza i lądu	27
6.2	Działania w obszarze gospodarki gruntami portowymi	33
6.3	Działania w obszarze infrastruktury portowej	37
6.3.1	Zadania inwestycyjne w okresie realizowane do roku 2023	37
6.3.2	Zadania inwestycyjne w okresie 2024-2030	44
7	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA ZAPLANOWANYCH DZIAŁAŃ	51
7.1	Dotacje bezzwrotne z funduszy UE	51
7.1.1	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	52
7.1.2	Instrument „łącząc Europę” (CEF)	53
7.1.3	Fundusze UE w perspektywie 2021-2027	54
7.2	Instrumenty zwrotne	54
7.2.1	Kredyty z Europejskiego Banku Inwestycyjnego	54
7.2.2	Kredyty komercyjne	55
7.2.3	Kapitał prywatny i instytucjonalny	56
7.2.4	Źródła finansowania inwestycji infrastrukturalnych podmiotów zarządzających portami morskimi	59

1 Wprowadzenie

Plan rozwoju ZMPSiŚ S.A. („Plan”) został opracowany w oparciu o Strategię Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku wykonaną przez VECTUM Analizy Transportowe. Strategia została przyjęta przez Zarząd Spółki Uchwałą nr 9 z dnia 20.05.2014r. i po pozytywnym zaopiniowaniu przez Radę Nadzorczą ZMPSiŚ S.A. zatwierdzona przez Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Uchwałą nr 25/2014 w dniu 26.06.2014r.

Plan, w stosunku do Strategii, uwzględnia zmiany jakie zaszły w otoczeniu gospodarczym portów w ostatnich pięciu latach. Aktualizuje przedsięwzięcia inwestycyjne będące w przygotowywaniu oraz realizacji, jak również przedstawia nowe zamierzenia inwestycyjne do roku 2030.

2 Najważniejsze uwarunkowania funkcjonowania zespołu portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu

Rozwój zespołu portowego Szczecina i Świnoujścia determinowany jest szeregiem uwarunkowań zewnętrznych, w tym w szczególności natury ekonomicznej, prawnej i ochrony środowiska.

Do najważniejszych uwarunkowań rynkowych należą:

1. Rozwój wymiany handlowej obsługiwanej drogą morską, tak w układzie globalnym jak i europejskim.
2. Wzrost zapotrzebowania na obsługę statków o coraz większych parametrach, w szczególności:
 - statków kontenerowych (feederowych - powyżej 2 tys. TEU, oceanicznych -20 tys. TEU)
 - masowców (powyżej 100 tys. dwt),
 - statków poziomego ładowania w tym promów morskich, o długości powyżej 220 m.
3. Wzrost udziału przewozów intermodalnych w lądowo-morskich łańcuchach transportowych.
4. Wzrost znaczenia usług dystrybucyjno-logistycznych realizowanych w portach morskich i na ich zapleczu.
5. Wzrost zapotrzebowania na powierzchnie składowe wynikający ze wzrostu masy towarowej oraz czasu ich składowania w porcie.
6. Digitalizacja wymiany informacji i dokumentów obrotu ładunków w portach.
7. Rozwój nowoczesnego przemysłu okołoportowego.
8. Rozwój turystyki morskiej.

9. Obsługa statków z napędami alternatywnymi (m.in. LNG).
10. Oczekiwaniem ograniczenia negatywnego wpływu transportu w tym statków na środowisko.
11. Dążenie do zrównoważenia europejskiego systemu transportowego poprzez wspieranie przyjaznych dla środowiska technologii i gałęzi transportowych, w tym rozwoju żeglugi śródlądowej i transportu kombinowanego, zakładającego przeniesienie do 2030 roku 30% transportu drogowego towarów przewożonych na odległość większą niż 300 km na inne środki transportu, tj. kolej lub transport wodny.

Wśród najważniejszych uwarunkowań natury prawnej należy wyróżnić:

1. Politykę IMO i UE ukierunkowana na ograniczenie emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych pochodzących od statków morskich (dyrektywa siarkowa, włączenie transportu morskiego do Wspólnotowego Systemu Handlu Emisjami).
2. Liberalizację strony podażowej europejskiego rynku usług portowych (tzw. Ports Package).
3. Działania zmierzające do poprawy jakości obsługi ładunków w portach (single window, w tym PCS).
4. Politykę lokalną w zakresie planowania przestrzennego na lądzie i wodzie.

MPZP i plany akwenów wodnych

Planowanie przestrzenne na lądzie w portach w Szczecinie i Świnoujściu opiera się o miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, natomiast na akwenach wodnych – o plany zagospodarowania przestrzennego dla morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego.

Obecnie obowiązujące na lądzie miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego w porcie w Szczecinie nie wprowadzają ograniczeń w zakresie działalności, za wyjątkiem rejonu WOC na Łasztowni, dla którego przewiduje się stopniowe wycofywanie z funkcji portowych i przekształcanie go na funkcje miejskie. Proces ten będzie długotrwały i zależeć będzie z jednej strony od aktywności przedsiębiorców, a z drugiej strony od potencjału inwestycyjnego związanego z wprowadzaniem funkcji miejskich. Do czasu realizacji restrukturyzacji terenu, dopuszczone jest obecne zagospodarowanie terenu i sposób użytkowania, z możliwością prowadzenia prac remontowych i modernizacyjnych, lecz bez możliwości realizacji inwestycji o zarówno charakterze infrastrukturalnym, jak i suprastrukturalnym.

W porcie w Świnoujściu - miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego na większości obszaru portu dopuszcza działalność portową, za wyjątkiem obszaru przeznaczonego na zaplecze i dostęp drogowo-kolejowy przyszłego terminala kontenerowego.

Na terenie tym, planowa budowa terminala kontenerowego wymaga zmiany planu, który dopuszcza jedynie: plaże i wydmy, tereny leśne do ochrony, tereny użytków zielonych oraz tereny

zieleni nieurządzonej. W związku z tym, konieczne będzie złożenie wniosku do Prezydenta Miasta Świnoujście o zmianę zapisów planu.

Plany dotyczące zagospodarowania akwenów wodnych są obecnie w fazie opracowywania przez właściwe kompetencyjnie Urzędy Morskie, a następnie przyjmowane będą w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz ministra właściwego do spraw budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa. Termin ich wejścia w życie szacuje się na III kwartał 2019 roku.

Urząd Morski w Gdyni opracowuje plan dotyczący polskich obszarów morskich, natomiast Urząd Morski w Szczecinie - plan dotyczący morskich wód wewnętrznych w Szczecinie i Świnoujściu oraz części morza terytorialnego.

„Plan zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali 1:200 000” obejmuje obszary morskie, o których mowa w ustawie o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej”, tj.:

- a) wyłączną strefę ekonomiczną wraz ze strefą przyległą,
- b) morze terytorialne,
- c) morskie wody wewnętrzne przylegające do morza terytorialnego położone pomiędzy linią podstawową morza terytorialnego i linią brzegu morskiego,
- d) morskie wody wewnętrzne Zatoki Gdańskiej z wyłączeniem wód portów, określonych w art.4 pkt 4 ustawy o obszarach morskich.

Plan zagospodarowania morskich wód wewnętrznych w Szczecinie i Świnoujściu oraz części morza terytorialnego dotyczy akwenów zawartych w granicach administracyjnych obu portów morskich.

Obydwa te plany mają na celu wsparcie zrównoważonego rozwoju w obszarach morskich m.in. przez określenie sposobów współistnienia różnych sposobów zagospodarowania przestrzennego, tak aby kształtować w nich ład przestrzenny oraz zapewnić bezpieczeństwo użytkowania poszczególnych akwenów.

Granica portu w Świnoujściu

Jednym z podstawowych celów działalności spółki Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. jest, zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich i statutem spółki, pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. jako organ administrujący portem morskim złożył do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej wnioski o zmianę granicy od strony lądu i wody w porcie morskim w Świnoujściu. Zmiana granicy podyktowana była zapewnieniem terenów pod przyszłe inwestycje portu, tzn. rozbudowę terminala promowego oraz budowę głębokowodnego terminala kontenerowego. Dodatkowo, w związku z wejściem w życie przepisów o morskich portach wojennych, a także decyzjami Urzędu Morskiego o ustaleniu ostatecznej linii brzegowej oraz

dostosowaniem granicy portu do aktualnej granicy pasa drogowego, uporządkowano te kwestie zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.

Do najważniejszych dokumentów strategicznych rangi europejskiej, krajowej i lokalnej zaliczyć należy:

- ***Strategia Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego***

Celem głównym Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego jest aktywizacja i wykorzystanie potencjału regionu Morza Bałtyckiego powstałego w wyniku rozszerzenia Unii Europejskiej w 2004 roku, poprzez: stworzenia zrównoważonego ekologicznie regionu, rozwoju dobrobytu, wzrostu dostępności i atrakcyjności, zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony w regionie Morza Bałtyckiego.

- ***Biała Księga - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu***

Dokument ten przedstawia wizję Komisji dotyczącą przyszłości systemu transportowego UE i określa strategię na najbliższe dziesięciolecie. Zdefiniowany w nim program jest elementem strategii „Europa 2020” i jej inicjatywy przewodniej dotyczącej efektywnego wykorzystania zasobów. Biała Księga wyznacza dziesięć celów na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.

- ***Umowa partnerstwa***

Umowa Partnerstwa to dokument określający kierunki interwencji w latach 2014-2020 trzech polityk: Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rybołówstwa oraz Wspólnej Polityki Rolnej. Przedstawia ona m.in.: cele i priorytety interwencji w ujęciu tematycznym i terytorialnym wraz z podstawowymi wskaźnikami, opis stopnia uzupełniania się działań finansowych powyższych polityk, układ programów operacyjnych oraz zarys systemu finansowania i wdrażania. W obrębie celów Umowy partnerstwa wyróżniono cztery priorytety finansowania ze środków UE: otoczenie sprzyjające przedsiębiorczości i innowacjom; spójność społeczną i aktywność zawodową; infrastrukturę sieciową na rzecz wzrostu i zatrudnienia; środowisko i efektywne gospodarowanie zasobami.

- ***Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030 Trzecia fala nowoczesności***

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju jest dokumentem określającym główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno – gospodarczego kraju oraz jego kierunki przestrzennego zagospodarowania, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju, który powinien obejmować okres co najmniej 15 lat.

Celem głównym dokumentu jest poprawa jakości życia Polaków, strategia podzielona jest na trzy obszary strategiczne (obszar konkurencyjności i innowacyjności gospodarki, obszar równoważenia potencjału rozwojowego regionów, obszar efektywności i sprawności państwa), dla których zostały określone strategiczne cele rozwojowe.

- ***Program rozwoju portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)***

Program z lipca 2013 roku stanowi uzupełnienie i rozwinięcie branżowe „Strategii Rozwoju Kraju 2020”. Zgodnie z jej zapisami, realizacja strategii ma przyczynić się do realizacji celów związanych z trzema obszarami strategicznymi: sprawne i efektywne państwo; konkurencyjna gospodarka; spójność społeczna i terytorialna.

Głównym celem programu jest: Poprawa konkurencyjności polskich portów morskich oraz wzrost ich udziału w rozwoju społeczno – gospodarczym kraju i podniesienie rangi portów morskich w międzynarodowej sieci transportowej.

- ***Projekt programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)***

Projekt programu został opracowany w roku 2017 i docelowo ma zastąpić Program z lipca 2013 r., ale nie został jeszcze przyjęty przez Radę Ministrów. Dokument ma charakter operacyjno-wdrożeniowy i swoim zakresem przestrzenno-przedmiotowym obejmuje cztery porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz pozostałe porty i przystanie morskie, stanowiące ważne bieguny wzrostu dla ich regionalnego i lokalnego otoczenia. Zakres terytorialny Programu obejmuje województwo pomorskie, zachodniopomorskie oraz warmińsko-mazurskie.

Głównym celem programu jest ustanowienie polskich portów morskich liderami wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, poprzez wzmocnienie konkurencyjności polskich portów morskich czemu towarzyszyć będzie zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju i podniesienie ich rangi w międzynarodowej sieci transportowej.

- ***Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)***

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 roku) wyznacza najważniejsze kierunki działań oraz ich koordynację w obszarze swojego funkcjonowania. Podstawowym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności terytorialnej, poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym.

- ***Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)***

Dokument jest uszczegółowieniem Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) i określa cele operacyjne do realizacji w perspektywie 2014-2020 w obszarze transportu drogowego, kolejowego, morskiego i wodnego śródlądowego przy wykorzystaniu środków funduszy UE. W ślad za celami operacyjnymi zidentyfikowano oraz oszacowano wartości planowanych rezultatów podejmowanych działań.

Cele operacyjne zakładane do osiągnięcia w sektorze transportu morskiego obejmują, m.in. poprawę dostępu do portów morskich od strony morza oraz poprawę infrastruktury portowej umożliwiające obsługę większych niż dotychczas statków handlowych, tzn. o większej pojemności i nośności. Z kolei strategicznym celem definiowanym dla transportu morskiego jest poprawa konkurencyjności polskich portów morskich poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej (dostosowanie jej do zmieniającej się struktury przeładunków oraz zwiększającej się wielkości obsługiwanych statków) oraz infrastruktury dostępu do portu od strony morza.

- ***Strategia rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku***

Cele i priorytety rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu postawione w Strategii rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku są spójne z zamierzeniami określonymi w Programie rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku). Porty morskie jako istotne składniki potencjału regionalnego rozwoju, są także przedmiotem polityki prowadzonej przez samorządy szczebla regionalnego. Kierunki ich rozwoju ujmowane są w strategiach przygotowywanych na poziomie regionalnym, przede wszystkim strategiach rozwoju regionalnego sektora transportowego.

- ***Europejskie porozumienie o głównych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN)***

Porozumienie AGN zostało ratyfikowane przez Polskę w 2017 roku i weszło w życie 15 czerwca 2017 r. (Dz.U.2017.1137). Porozumienie stanowi skoordynowany plan rozwijania i budowy sieci śródlądowych dróg wodnych, zwanej dalej "siecią śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym" lub "siecią dróg wodnych o oznaczeniu E", którego realizację zamierzają podjąć w ramach swoich stosownych programów. Sieć dróg wodnych o oznaczeniu E składa się ze śródlądowych dróg wodnych i portów o znaczeniu międzynarodowym, odpowiadającej co najmniej IV klasie żeglowności.

- ***UCHWAŁA Nr 79 RADY MINISTRÓW z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030”***

Uchwała określa założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych i określa priorytetowość ich modernizacji i budowy. Głównym celem rozwoju śródlądowych dróg wodnych istotnych z punktu widzenia transportowego jest ich budowa lub zmodernizowanie do parametrów co najmniej IV klasy żeglowności oraz spełnienie wymogów infrastruktury transportu wodnego śródlądowego dla sieci TEN-T.

3 Zespół portowy Szczecin–Świnoujście jako element korytarza transportowego Północ-Południe

Zespół portowy Szczecin–Świnoujście stanowią dwa porty:

- Port w Szczecinie usytuowany w głębi lądu, odległy od wybrzeża o 68 km torem wodnym Świnoujście-Szczecin i o około 100 km drogą lądową
- Port w Świnoujściu usytuowany w ujściu rzeki Świny do Morza Bałtyckiego.

Obszar lądu zajmowany przez te porty wynosi 14 394 856 m², z czego 9 007 134 m² w Szczecinie i 5 387 722 m² w Świnoujściu. Ich baseny portowe mają powierzchnię 16 197 995 m², z czego 7 046 935 m² w Szczecinie i 9 151 060 m² w Świnoujściu. Głębokości w basenach portowych to odpowiednio 10,5 m w Szczecinie oraz 14,5 m w Świnoujściu.

Najważniejszy element infrastruktury portowej stanowią nabrzeża (23 km nabrzeży nadających się do eksploatacji, w tym 15 km w Szczecinie i 8 km w Świnoujściu). Większość nabrzeży zlokalizowanych jest na obszarze znajdującym się w gestii ZMPSiŚ (17,4 km, z czego 12,2 km to nabrzeża przeładunkowe).

Z uwagi na parametry techniczne nabrzeży oraz basenów portowych, w Świnoujściu mogą być obsługiwane statki o zanurzeniu od 13,2 do 13,5 m (przy nabrzeżu Górników) i długości 270 m, natomiast w Szczecinie statki o maksymalnym zanurzeniu wynoszącym 9,15 m i długości całkowitej 215m, przy czym przy maksymalnym zanurzeniu statki nie mogą przekroczyć długości 160m, a przy maksymalnej długości zanurzenia wynoszącego 8,1 m.

Potencjał przeładunkowy zespołu portowego to 38,5mln ton.

Oba porty mają status portów klasy A i są portami bazowymi europejskiej sieci transportowej TEN-T. Jednocześnie, stanowią one integralne ogniwa jednego z bazowych korytarzy transportowych sieci TEN-T, korytarza Bałtyk-Adriatyk. Ponadto, dzięki połączeniu „autostradą morską” pomiędzy terminalem promowym w Świnoujściu a szwedzkimi portami Trelleborg i Ystad, sięgają one do północnego odcinka korytarza TEN-T Skandynawia – Morze Śródziemne.



Legenda:
 Korytarz Skandynawia - Morze Śródziemne
 Korytarz Bałtyk - Adriatyk

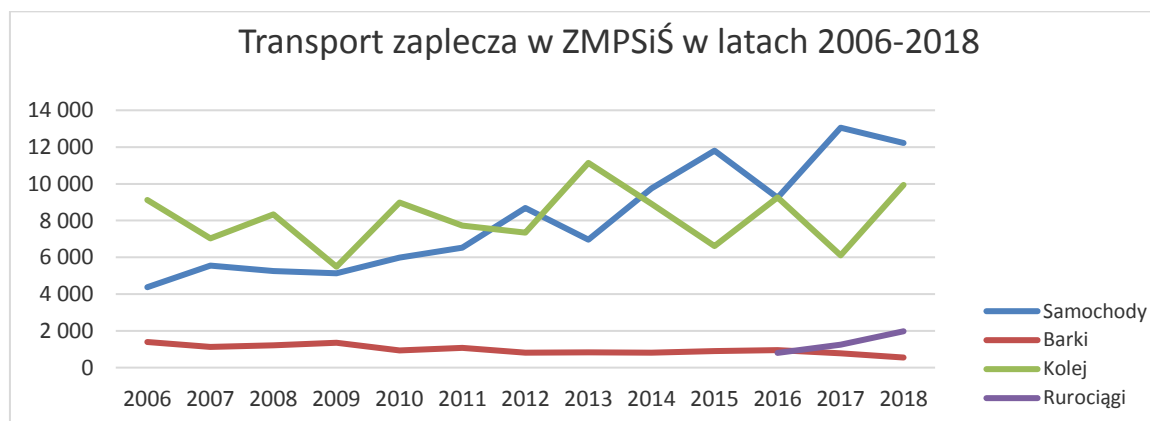
W układzie przepływów ładunków w kierunkach północ-południe, od strony lądu porty w Szczecinie i Świnoujściu skomunikowane są infrastrukturą transportu drogowego (DK 3/S3, A6), kolejowego (CE 59, E59) oraz wodnego – śródlądowego (E30). Od strony morza do Świnoujścia prowadzi tor wodny o głębokości 14,5 m. Ze Świnoujścia do Szczecina prowadzi tor wodny, który, ze względu na jego głębokość i konfigurację, w chwili obecnej umożliwia nawigację jednostkom o zanurzeniu maksymalnym do 9,15 m.

Z wykorzystaniem funduszy unijnych, sukcesywnie postępuje modernizacja magistrali kolejowych oraz drogi ekspresowej S3. Rozpoczęto realizację projektu pogłębienia do 12,5m toru wodnego ze Świnoujścia do Szczecina. Uruchamiany jest program mający doprowadzić do rewitalizacji żeglugi towarowej na rzece Odrze. Wszystkie te działania wzmacniają integrację zespołu portowego z jego zapleczem umożliwiając optymalne wykorzystanie jego obecnego potencjału oraz jego sukcesywne dostosowywanie do wzrastającego zapotrzebowania na usługi transportowe..

Wąskimi gardłami pozostają pierwsze/ostatnie odcinki (tzw. „ostatnia mila”) dostępu drogowego i kolejowego do portów. Jednak i tutaj podejmowane są działania i są realizowane inwestycje, w tym z udziałem ZMPSiŚ S.A., mające poprawić tą sytuację.

Niezależnie od występujących wąskich gardeł, których eliminacja stopniowo postępuje, system transportowy polskiego zaplecza zespołu portowego, z wyjątkiem transportu wodnego śródlądowego, umożliwia dobry dostęp do już rozwiniętej europejskiej sieci transportowej TEN-T, której modernizacja i rozbudowa jest nadal dokonywana na poziomach krajowych przy jednoczesnej koordynacji na poziomie europejskim w ramach działania korytarzy transportowych TEN-T. W przypadku zespołu portowego Szczecin-Świnoujście takim forum jest Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk.

W ciągu ostatnich 20 lat nastąpiły znaczne zmiany w obsłudze transportu zaplecza portów w Szczecinie i Świnoujściu. Zmienił się udział poszczególnych rodzajów transportu w obsłudze portu z przewagą transportu samochodowego, a zmniejszeniem udziału transportu kolejowego i barkowego, oraz doszedł transport rurociągowy gazu w Świnoujściu.



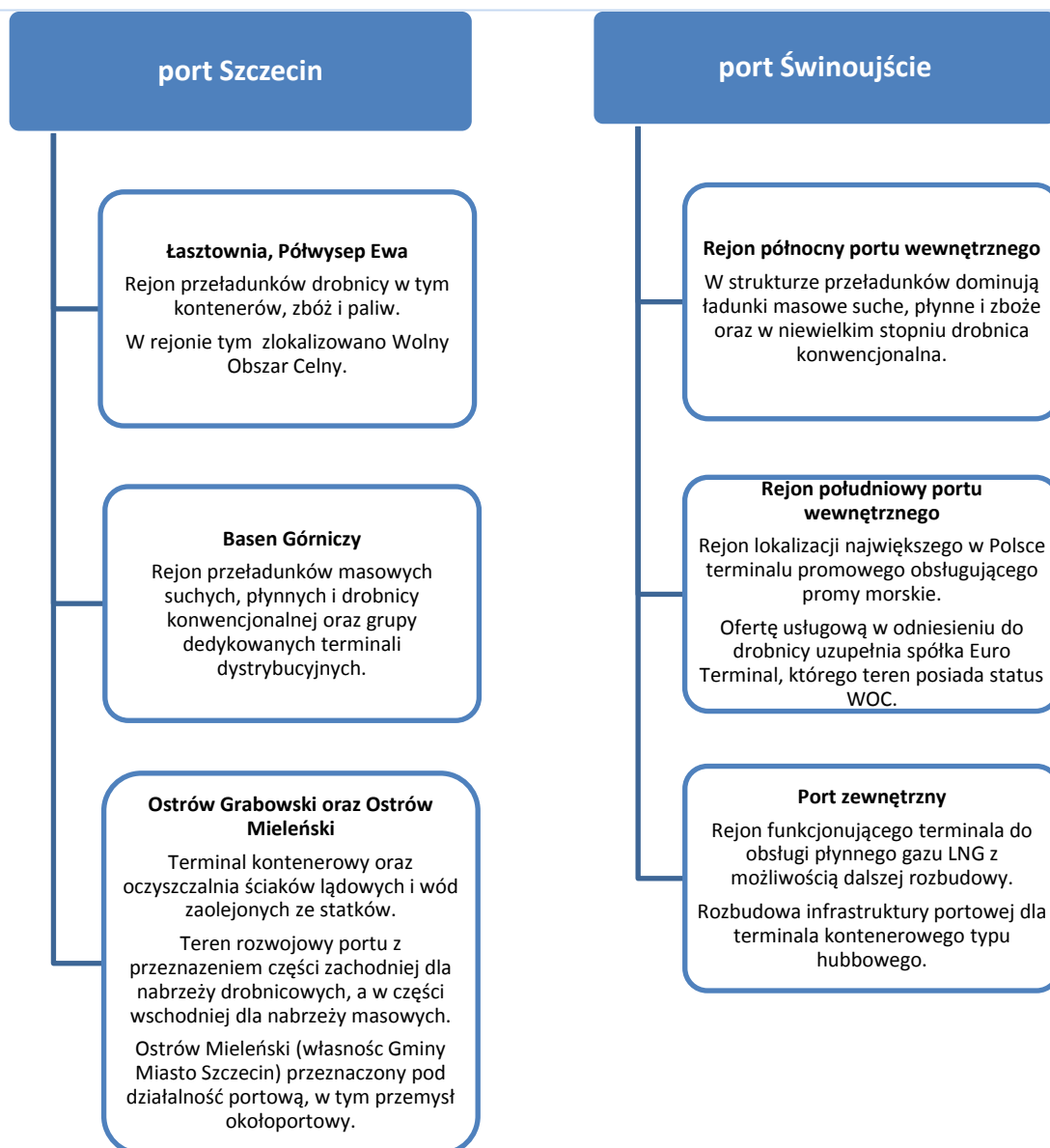
Udział poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze zaplecza portów w Szczecinie i Świnoujściu w latach 2006 - 2018

4 Diagnoza działalności gospodarczej zespołu portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu

4.1 Struktura przestrzenna

Działalność przeładunkowo-składowa prowadzona jest w obu portach: w Szczecinie i w Świnoujściu, które będąc pod wspólnym zarządem, są portami komplementarnymi. Występująca konkurencyjność pomiędzy operatorami portowymi jest zjawiskiem pozytywnym, gdyż powoduje wzrost przeładunków i podnoszenie jakości świadczonych usług.

Główne rejony działalności portowej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście



4.2 Realizowane funkcje gospodarcze

4.2.1 Funkcja transportowa

W latach 2008-2018 przeładunki w zespole portowym Szczecin-Świnoujście kształtowały się na poziomie od 16,5 mln ton w kryzysowym 2009 r. do 28,6 mln ton w roku 2018. Większość przeładunków realizowanych było przez przedsiębiorstwa zlokalizowane na terenach będących w gestii Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Przedsiębiorstwa zlokalizowane poza terenami ZMPSiŚ obsługiwały rocznie około 3 - 4 mln ton, co stanowiło od 13% do 20% udziału w przeładunkach zespołu portowego Szczecin-Świnoujście

Struktura przedmiotowa obrotu portowego Szczecinie i Świnoujściu (w tys. ton)

Porty/grupy ładunkowe		2013	2014	2015	2016	2017	2018
Szczecin	Węgiel i koks	1907,8	1 859,5	1 531,7	1 388,5	1 082,0	1 159,4
	Rudy metali	311,4	328,4	393,1	486,4	399,4	476,8
	Inne masowe	2 687,3	2 997,6	3 273,8	2 842,6	2 964,0	3 215,3
	Zboże	1 121,5	1 089,0	1 098,2	1 271,0	932,4	675,6
	Drewno	16,8	17,4	14,3	7,2	15,8	75,5
	Drobnica	2 427,4	2 462,2	2 553,0	3 098,0	3 046,3	3 419,0
	Paliwa	242,5	254,4	361,3	170,4	276,0	234,3
	Ogółem	8 714,7	9 008,5	9 225,4	9 264,1	8 715,9	9 255,9
Świnoujście	Węgiel i koks	2 622	2 742,3	1 588,1	1 542,4	1 057,0	2 280,6
	Rudy metali	2 343	1 552,0	1 458,8	1 070,7	2 083,1	2 749,2
	Inne masowe	200	252,4	177,2	76,9	112,8	158,0
	Zboże	527	555,3	645,7	775,8	529,3	419,6
	Drewno	-	-	-	-	-	-
	Drobnica	6 965	7 875,0	8 701,6	9 251,3	9 823,8	10 012,3
	Paliwa	1 378	1 415,9	1 377,6	2 131,8	3 101,7	3 738,6
	Ogółem	14 035	14 392,9	13 949,0	14 849,9	16 707,7	19 358,3
Razem porty		22 750	23 401,4	23 174,4	24 113	25 423,6	28 614,2

Port w Szczecinie jest portem uniwersalnym. W przeładunkach stopniowo rośnie udział ładunków drobnicowych stanowiących blisko 50 % całości. W Szczecinie przeładowuje się również znaczne ilości ładunków zaliczanych do grupy innych masowych. Trzecią grupą ładunkową o największych udziałach w przeładunkach portu szczecińskiego jest węgiel, choć udział tej grupy ładunkowej w ostatnich latach uległ obniżeniu. Podobnie sytuacja wygląda z przeładunkami w grupie zboża. Kolejne klęski nieurodzaju w rolnictwie spowodowały spadek przeładunków z 1-1,5 mln ton rocznie do zaledwie nieco ponad 675 tys. ton w roku 2018.

Obserwowany od 2013 r. ponad 40% wzrost obrotów ładunkowych w porcie w Świnoujściu był przede wszystkim wynikiem stopniowego wzrostu przeładunków drobnicy promowej. W Świnoujściu konsekwentnie rosną również przeładunki paliw, głównie za sprawą terminalu LNG. Oddany do użytkowania w 2016 roku terminal, obecnie obsługuje nie tylko kontraktowe gazowce z Kataru ale również z USA i Norwegii. Rośnie również obrót olejem napędowym. Przeładunki zbóż i pasz w porcie Świnoujście w zależności od plonów w rolnictwie wahały się od 420 do 775 tys. ton. W porcie Świnoujście istotne znacznie mają także przeładunki rudy.

W zespole portowym Szczecin-Świnoujście obsługiwani są również pasażerowie. W Świnoujściu w terminalu promowym w 2012 r. obsłużono blisko 900 tys. osób, z czego 380 tys. stanowili kierowcy pojazdów ciężarowych. W roku 2018 było to już 1072,7 tys. osób, w tym 487,5 tys. kierowców. Pasażerowie obsługiwani w Szczecinie to przede wszystkim turyści statków wycieczkowych (pełnomorskich i śródlądowych).

Zaplecze portów w Szczecinie i Świnoujściu jest zróżnicowane w zależności od obsługiwanej grupy ładunkowej. Dla większości ładunków zaplecze obejmuje obszar Polski, jak również Czechy, Słowację, w mniejszym stopniu Niemcy, Węgry, Austrię i Rumunię. W przypadku kontenerów

dominujące znaczenie ma zaplecze bliższe: województwa zachodniopomorskie, lubuskie i wielkopolskie. Zdecydowanie głębsze zaplecze posiada port w Świnoujściu w zakresie obsługi drobnicy promowej, gdzie ponad 30% ładunków pochodzi z dwóch województw: zachodniopomorskiego i wielkopolskiego, kolejne 30% obsługiwanych pojazdów pochodzi spoza Polski.

4.2.2 Funkcja handlowa

Z realizacją funkcji handlowej portów morskich wiąże się m.in. funkcjonowanie na terenach portowych wolnych obszarów celnych. W granicach administracyjnych portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu zlokalizowane są dwa wolne obszary celne, po jednym w każdym z portów. Wśród przyczyn utrudniających rozwój wolnych obszarów celnych w Szczecinie i Świnoujściu można wymienić¹:

- postępującą liberalizację przepływu towarowego w skali międzynarodowej
- członkostwo Polski w UE, w ramach której funkcjonuje obrót towarowy bez barier
- odchodzenie UE od powoływania obszarów, na których stwarzane są warunki wyjątkowo korzystne dla prowadzenia działalności gospodarczej (SSE, WOC)
- brak zainteresowania lokalizacją na terenach WOC-ów działalności związanej z realizacją aktywności przetwórczo – uszlachetniającej
- spadek znaczenia głównego atutu WOC-ów jaki stanowiło odroczenie należności celnych do momentu przekroczenia przez towar lądowej granicy wolnego obszaru celnego.

Z funkcją handlową portów morskich wiąże się również realizacja usług handlowo-manipulacyjnych w ramach poszczególnych terminali portowych, jako usług komplementarnych w stosunku do podstawowych usług przeładunkowo – składowych. Usługi te dotyczą zarówno ładunków drobnicowych (do najpopularniejszych należy konsolidacja i dekonsolidacja ładunków), jak i masowych.

4.2.3 Funkcja dystrybucyjno – logistyczna

W porcie szczecińskim usługom dystrybucyjno – logistycznym dedykowano wyodrębniony obszar portu (teren Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego). Podstawowa infrastruktura ZCL została zbudowana na obszarze ok. 20 ha, z możliwością podziału na 7 pól inwestycyjnych. Ponadto, zarówno w porcie w Szczecinie jak i w Świnoujściu tego typu usługi realizowane są również w ramach poszczególnych terminali przeładunkowo – składowych. Niewielki potencjał związany z rozwojem funkcji dystrybucyjno – logistycznej największych portów Pomorza Zachodniego powstał dotychczas w ramach centrów przyportowych.

¹ M. Pluciński, Polskie porty morskie w zmieniającym się otoczeniu zewnętrznym. CeDeWu, Warszawa 2013, s. 149.

Realizacja funkcji dystrybucyjno – logistycznej wiąże się również z funkcjonowaniem dystrybucyjnych terminali dedykowanych obsłudze określonych ładunków masowych i drobnicowych, nieposiadających bezpośredniego dostępu do nabrzeży portowych i korzystających z obsługi przeładunkowej ze strony jednego z przeładowców portowych.

4.2.4 Funkcja przemysłowa

Zakłady przemysłowe wybierają lokalizację portową albo ze względów kosztowych albo z uwagi na konieczność posiadania technologicznego dostępu do akwenów wodnych. Dobrze rozwinięty przemysł portowy jest współcześnie postrzegany jako gwarant stabilizacji przeładunków portowych.

Zespół portowy Szczecin – Świnoujście, obok portu gdańskiego, stanowi miejsce funkcjonowania najliczniejszej na polskim wybrzeżu grupy zakładów przemysłowych, dla których główną przesłanką lokalizacyjną jest minimalizacja kosztów transportu. Największe znaczenie dla obrotu ładunkowego odgrywają dawne bazy lądowe przedsiębiorstw połowów dalekomorskich oraz zakłady przemysłu chemicznego. Stosunkowo nową w polskich portach grupą przemysłu, zdeteminowaną lokalizacją portową głównie ze względów technologicznych, są zakłady produkujące wieże wiatrowe i konstrukcje wielkogabarytowe.

4.3 Ocena pozycji konkurencyjnej

Porty w Szczecinie i Świnoujściu z uwagi na lokalizację konkurują o wpływy na zapleczu przede wszystkim z pozostałymi dwoma portami o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki Gdynią i Gdańskiem oraz portami wschodniej części Niemiec: Lubeką i Rostockiem.

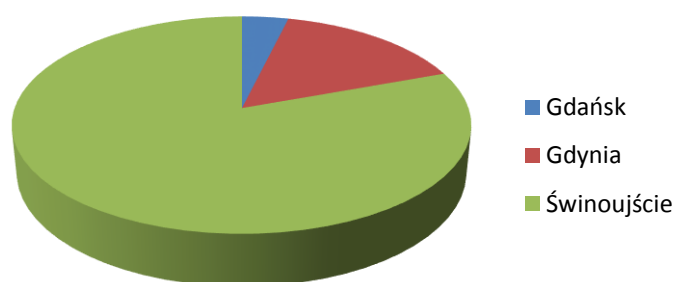
W odniesieniu do niektórych grup ładunkowych konkurencją dla portów w Szczecinie i Świnoujściu stanowią także inne porty i łańcuchy transportowe. Z portem świnoujskim w obsłudze ładunków promowych i ro-ro konkuruje port w Sassnitz. Natomiast z portem szczecińskim, jako elementem lądowo-morskiego łańcucha transportowego, konkuruje bezpośredni transport drogowy i kolejowy z portów Morza Północnego: Hamburga, Bremerhaven i Rotterdamu. W przyszłości, po otwarciu terminali dla przeładowców zewnętrznych, konkurencją dla zespołu portowego Szczecin-Świnoujście w zakresie obsługi ładunków masowych, może stanowić również port w Policach.

Konkurencyjność portów w Szczecinie i Świnoujściu zdecydowanie różni się od siebie. Port w Szczecinie ma najmniej korzystną z omawianych portów dostępność transportową od strony przedpoła, przez co może obsługiwać statki o małych dopuszczalnych parametrach, i dodatkowo długi czas wejścia do portu. Z drugiej strony zlokalizowanie portu z dala od otwartego morza skutkuje tym, że port w Szczecinie jest położony bliżej, niż pozostałe analizowane porty, od wielu ośrodków gospodarczych z Polsce i Niemczech. Oba porty w Szczecinie i Świnoujściu mają coraz

lepszą dostępność drogową związaną z realizacją inwestycji S3. Przewagę natomiast stanowi możliwość obsługi statków żeglugi śródlądowej.

Mimo gorszych od pozostałych portów uwarunkowań geograficznych i technicznych, port w Szczecinie osiąga wysoką pozycję konkurencyjną w zakresie obsługi drobnicy konwencjonalnej oraz stosunkowo wysoką w zakresie obsługi ładunków innych masowych.

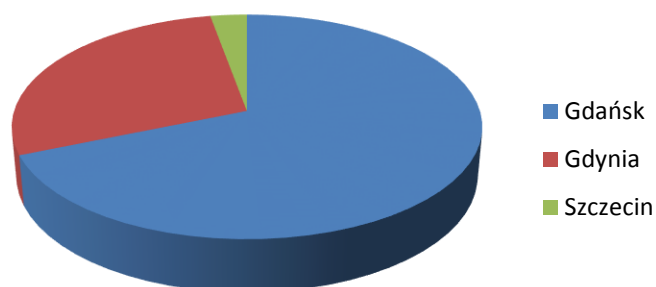
Port w Świnoujściu ma podobne parametry dostępowe co porty w Rostocku i Gdyni. Ze względu na lepsze położenie (krótsza odległość do portów szwedzkich) i uwarunkowania techniczne ma najlepszą pozycję konkurencyjną w obsłudze ładunków promowych (tocznych) i mimo braku stanowisk do obsługi statków ro-ro – pierwszą wśród polskich portów pozycję pod względem obsługi jednostek wtaczanych.



Udział (wg masy ładunku) portów w obsłudze ładunków ro-ro (tocznych i wtaczanych) -2018

Port w Świnoujściu ma także wysoką pozycję konkurencyjną pod względem obsługi suchych ładunków masowych, szczególnie rudy żelaza.

Zespół portowy Szczecin-Świnoujście ma najslabszą pozycję konkurencyjną (poza Rostockiem, gdzie kontenerów nie obsługuje się) pod względem obsługi kontenerów. Wpływają na to niezależne od portu uwarunkowania geograficzne – długi czas wejścia do portu i bliskość portu w Hamburgu, a także polityka taryfowa linii żeglugowych (wyższe koszty frachtu do Szczecina niż do portów Trójmiasta), jak również uwarunkowania wewnętrzne: niewystarczające parametry techniczne terminalu szczecińskiego i brak połączeń intermodalnych. Pozycja konkurencyjna zespołu portowego powinna zmienić się diametralnie po wybudowaniu Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu.



Udział portów w obsłudze kontenerów

Pod względem liczby obsłużonych pasażerów wiodącą pozycję wśród portów południowego Bałtyku zajmuje port w Rostocku. W 2018 roku obsłużono w nim około 2,6 mln pasażerów w ruchu promowym. Port Świnoujście zajmuje drugą pozycję w tym rankingu z ilością ponad 1 mln pasażerów rocznie z tendencją rosnącą do około 1,6 mln w 2027 roku. Pozostałe porty, Gdynia, Gdańsk i Lubeka mają słabszą pozycję konkurencyjną pod względem obsługi pasażerów.

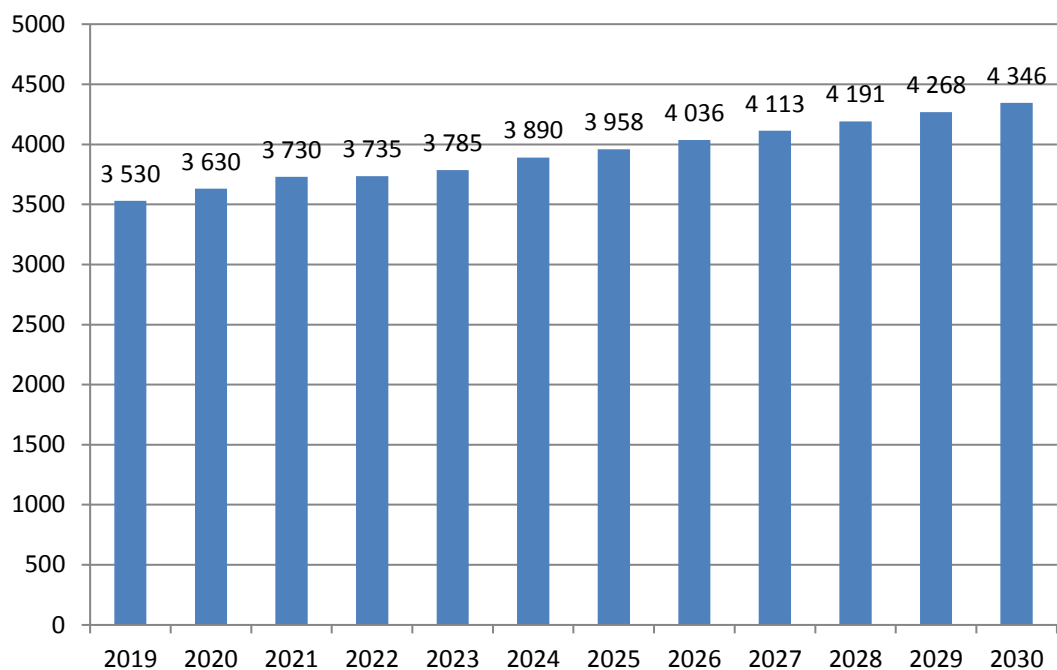
5 Perspektywy rozwoju funkcji gospodarczych portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu

5.1 Prognozy przeładunków głównych grup ładunkowych do 2030 r.

Prognozy przeładunku węgla

Popyt na węgiel będzie rósł ze względu na przewidywany dalszy wzrost popytu na energię elektryczną w Polsce. Energetyka zawodowa zgłasza coraz większe zapotrzebowanie na surowiec ze źródeł zamorskich, stąd w strukturze przeładunków dominował będzie import. W eksporcie należy się spodziewać wzrostu przeładunków koksu. Na zapotrzebowanie na węgiel ostatecznie wpływać będą takie czynniki jak: faktyczna skala rozwoju w Polsce energetyki jądrowej, tempo budowy pieców gazowych, skala nowych inwestycji w odnawialne źródła energii, kształtowanie się cen uprawnień do emisji dwutlenku węgla czy dostępność technologii wychwytywania i magazynowania CO₂. Zakłada się jednak, że do roku 2030 zużycie węgla kamiennego w elektrowniach i elektrociepłowniach w ujęciu rocznym będzie jeszcze wysokie na poziomie 33-37 mln ton. Na wolumen i strukturę kierunkową przeładunków węgla w zespole portowym Szczecin-Świnoujście będą wpływać w krótkich okresach wahania kursów walut, polityka energetyczna Niemiec (stopniowe zamykanie do 2022r. elektrowni atomowych i węglowych, przy wykorzystaniu węgla kamiennego z importu), polityka hut stali na Słowacji oraz rosnąca konkurencja ze strony

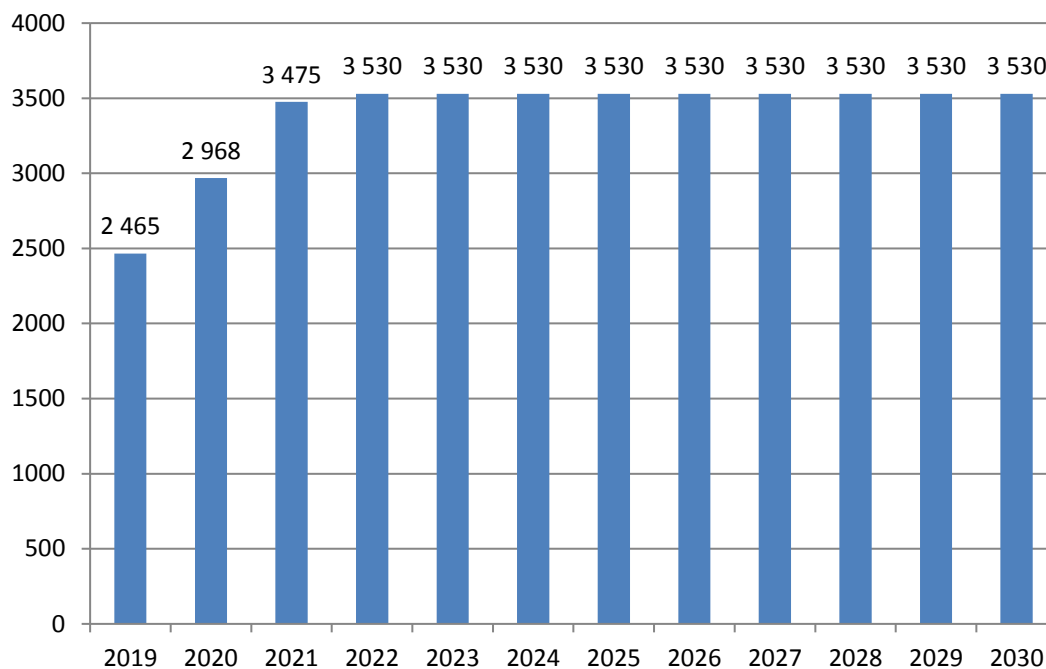
uruchomionego pod koniec 2013 r. największego, wśród portów południowego Bałtyku, Terminalu Suchych Ładunków Masowych w Gdańsku.



Prognoza przeładunków węgla w portach Szczecin i Świnoujście do roku 2030 (w tys. ton)

Prognozy przeładunku rud metali

Przeładunki rudy żelaza w polskich portach morskich będą determinowane dwoma czynnikami: poziomem produkcji wyrobów stalowych w środkowowschodniej części Europy i kierunkami dostaw do Polski. W odniesieniu do pierwszego czynnika należy spodziewać się wyhamowania popytu na rudę żelaza ze względu na stopniowe zmniejszanie się produkcji wyrobów hutniczych w Polsce, co jest odzwierciedleniem tendencji zachodzących w Europie. Drugim czynnikiem są kierunki dostaw tego surowca do Polski, które są uzależnione od polityki zaopatrzenia głównego producenta stali w Polsce AccelorMittal, a ten zapowiada wygaszanie niektórych pieców hutniczych jeszcze w 2019 roku (Kraków). Koncern ograniczenie produkcji tłumaczy m.in. wysokimi cenami energii. Dobrym sygnałem jest natomiast nieprzerwanie rosnąca od 2011 roku produkcja metali w hutach słowackich.



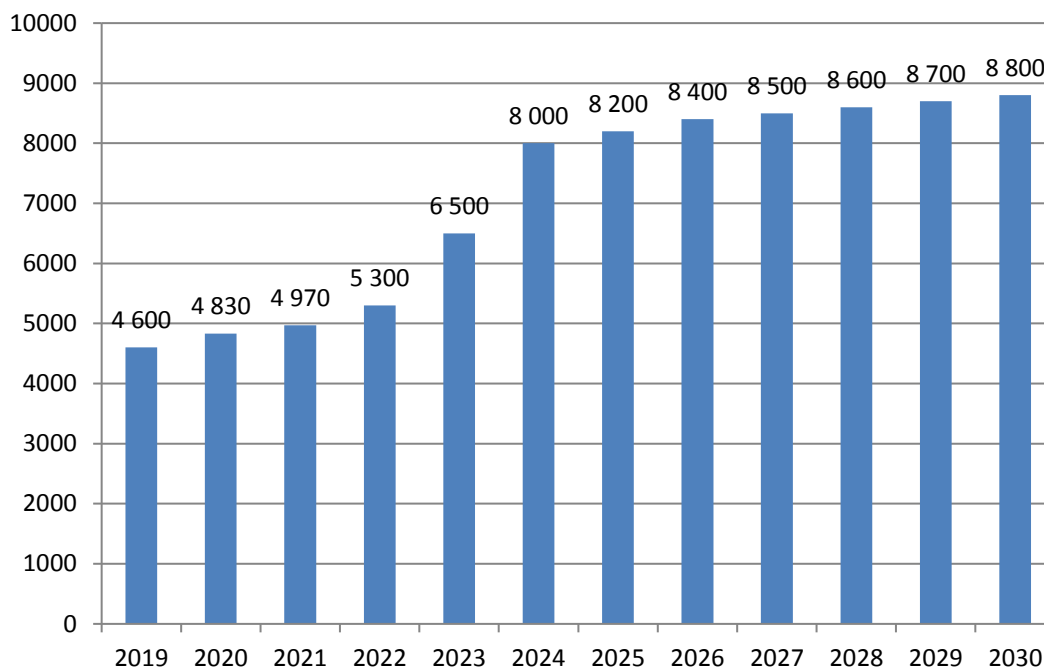
Prognoza przeładunków rud metali w portach Szczecin i Świnoujście do roku 2030 w tys.

Prognozy przeładunków ropy naftowej i produktów ropy naftowej

Perspektywy rozwoju przeładunków produktów ropy naftowej są głównie związane z polityką największego przeładowcy w zespole portowym Szczecin-Świnoujście, który sprzedaje swoje produkty m.in. do Holandii, Szwecji, Danii (przede wszystkim olej ciężki opałowy). W odniesieniu do produktów ropopochodnych można spodziewać się wzrostu przeładunków, wynikającego z planów inwestycyjnych przedsiębiorstw posiadających swoje bazy w zespole portowym Szczecin-Świnoujście. Stale rośnie import oleju napędowego w Świnoujściu. Ponadto przy nabrzeżach portu Szczecin znacząco zwiększają się przeładunki wykorzystujące źródła zamorskie.

Prognozy przeładunku gazu ciekłego

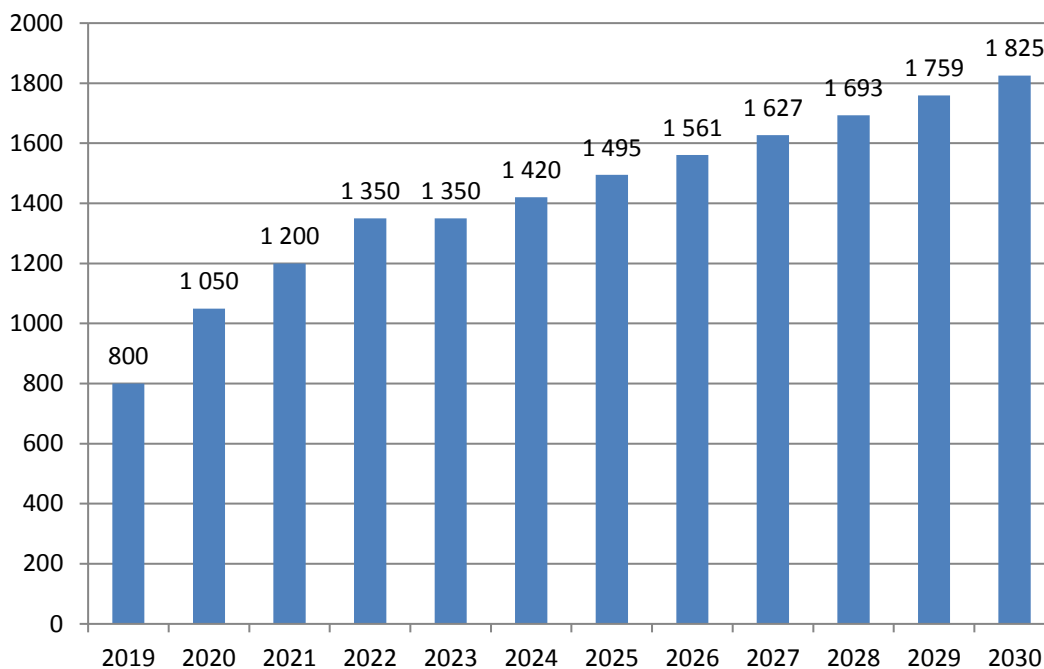
Wolumen przeładunków gazu płynnego w terminalu LNG w Świnoujściu w 2030 r. z jednej strony będzie ograniczony kontraktem katarskim, z drugiej dynamizowany dostawami USA oraz Norwegii. Amerykanie dostarczą Polsce 700 milionów metrów sześciennych gazu do 2023 roku, a od 2023 roku dostawy mają wynieść prawie dwa miliardy metrów sześciennych rocznie. W perspektywie kilku lat zapotrzebowanie na przeładunki w terminalu LNG może wzrosnąć w wyniku pojawienia się nowych możliwości reeksportu tego surowca do państw ościennych i nowych możliwości zbytu. Innym czynnikiem stymulującym popyt może być wprowadzenie dyrektywy siarkowej. Wielu armatorów, w celu sprostania wymogom w zakresie emisji siarki w spalonym paliwie, decyduje się na budowę nowych statków zasilanych LNG.



Prognoza przeładunków paliw w portach Szczecin i Świnoujście do roku 2030 (w tys. ton)

Prognozy przeładunków zboża i produktów rolnych

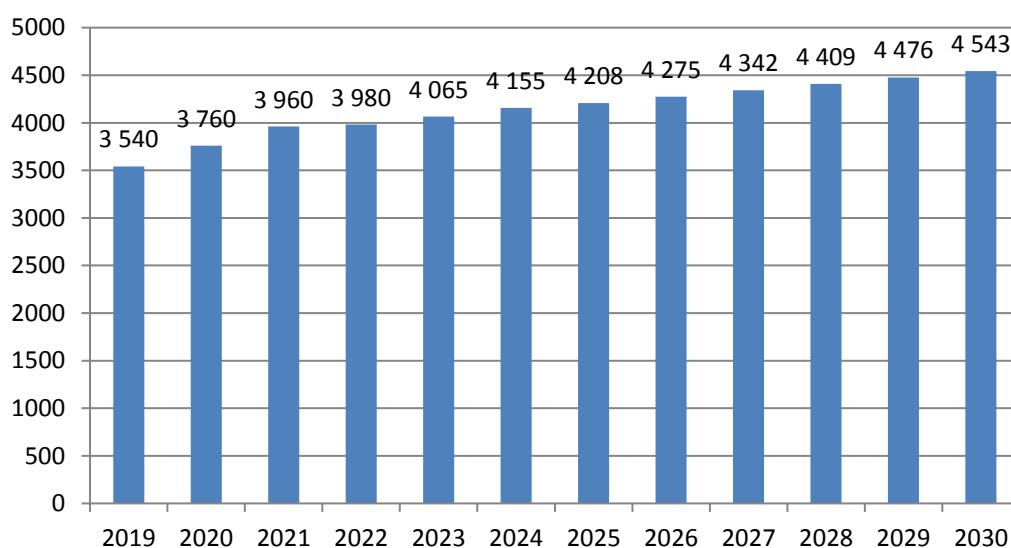
W perspektywie do 2030 r. można przyjąć, że eksport produktów rolnych przez polskie porty morskie będzie stopniowo rósł wraz ze wzrostem produkcji (wydajności) zbóż w Polsce. Ze względu na liczne klęski nieurodzaju w ostatnich latach proces ten nie będzie jednak szybki. Dopiero w 2027 roku nastąpi zrównanie przeładunków z rekordowymi w ostatnich latach przeładunkami w 2016 roku (ponad 1600 tys. ton). Czynnikiem ograniczającym wzrost przeładunków produktów rolnych są m.in. brak wystarczającej liczby elewatorów o charakterze otwartym oraz struktura transportu zaplecza. Znaczna część produktów zbożowych przewożona jest z/na zaplecze środkami transportu drogowego, co ogranicza możliwości rotowania ładunków w magazynach, a przez to zmniejsza zdolności przepustowe terminali.



Prognoza przeładunków zbóż w portach Szczecin i Świnoujście do roku 2030 (w tys. ton)

Prognozy przeładunków pozostałych ładunków masowych

W perspektywie do roku 2030 przeładunki tej grupy ładunkowej powinny charakteryzować się niewielkim stopniowym wzrostem. W najbliższych latach można spodziewać się systematycznego wzrostu przeładunków ładunków chemicznych. Szybszy wzrost przeładunków ładunków innych masowych może następować wraz z pojawianiem się nowych dedykowanych terminali do ich obsługi oraz rozbudową potencjału już istniejących. Wraz z pogłębianiem toru wodnego powstanie możliwość zagospodarowania nieużywanych do tej pory rezerw terenowych portu szczecińskiego.



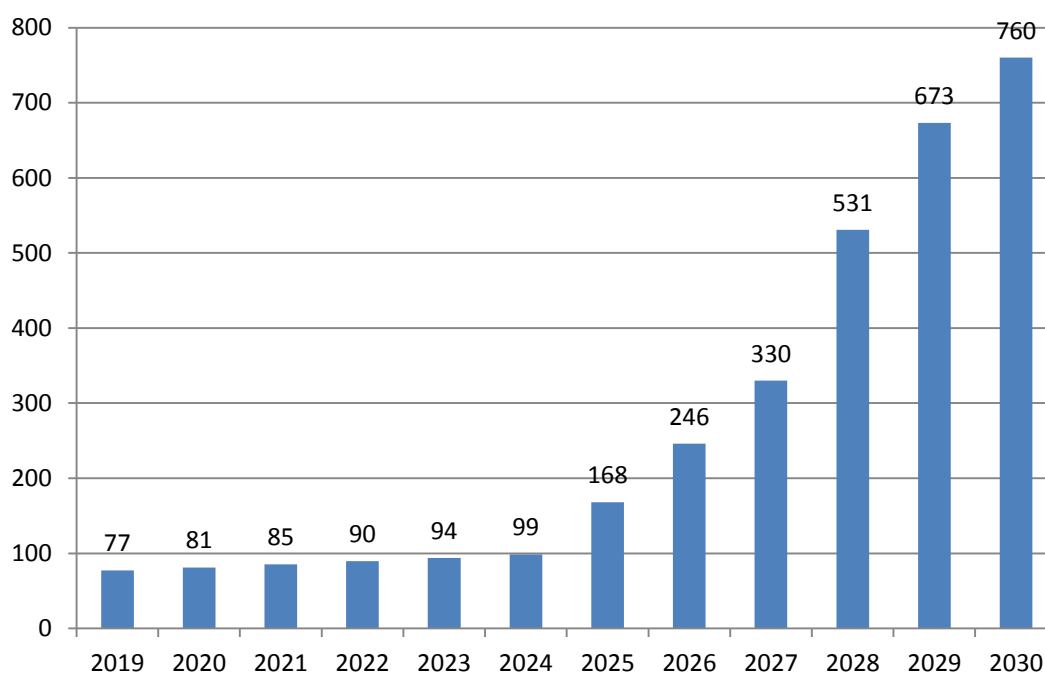
Prognoza przeładunków towarów innych masowych w portach Szczecin i Świnoujście do roku 2030 (w tys. ton)

Prognozy przeładunku kontenerów

W perspektywie do 2030r. przeładunki kontenerów w zespole portowym Szczecin-Świnoujście będą kształtowane przez następujące czynniki:

- globalny wzrost przeładunków kontenerów w portach morskich,
- wzrost parametrów statków kontenerowych,
- wzrost liczby obsługiwanych linii oceanicznych w polskich portach morskich.
- budowa głębokowodnego terminala w Świnoujściu

Rynek kontenerowy jest rynkiem perspektywnym, który charakteryzuje się największą dynamiką, w porównaniu z innymi grupami ładunkowymi. Zdecydowane zwiększenie przeładunków kontenerów w zespole portowym Szczecin-Świnoujście wymaga budowy morskiego terminala kontenerowego w Świnoujściu, wypracowania łańcuchów logistycznych łączących porty z zapleczem o niższych całkowitych kosztach przewozu niż w relacjach przez porty niemieckie oraz Gdańska i Gdyni. Na poprawę pozycji konkurencyjnej zespołu portów wpływać będą przede wszystkim czynniki istotne z punktu widzenia operatora żeglugowego: szybkość obsługi statku w porcie, dostępność nabrzeży portowych, wydajność urządzeń przeładunkowych oraz bezpieczeństwo i jakość obsługi. Uruchomienie terminala głębokowodnego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu zaplanowano na rok 2025. W przypadku terminali obsługujących statki feederowe istotnym jest również stworzenie warunków do sprawnej i wydajnej obsługi kilku statków o pojemności przynajmniej 2 tys. TEU jednocześnie, które jak na razie nie mogą być obsługiwane w Szczecinie.



Prognoza przeładunków kontenerów w portach Szczecin i Świnoujście do roku 2030 (w tys. TEU)

Prognozy przeładunku ładunków promowych

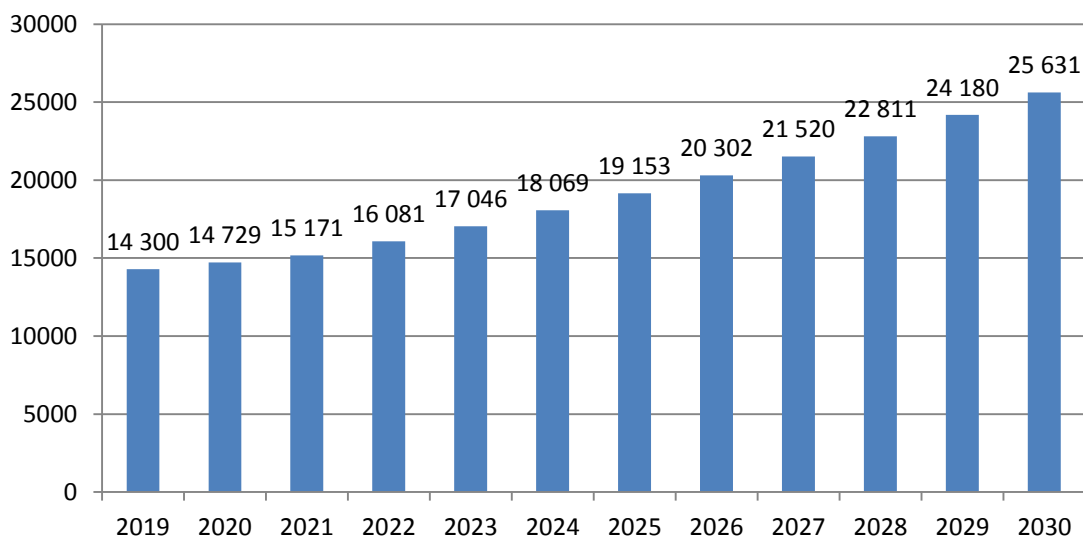
W perspektywie do roku 2030 przeładunki w terminalu promowym w Świnoujściu determinowane będą przez następujące czynniki:

- sytuację gospodarczą Europy, która przekłada się na wymianę handlową krajów europejskich,
- politykę Unii Europejskiej dotyczącą emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych.

Spodziewany wzrost kosztów przewozów promowych w wyniku wprowadzenia ograniczeń związanych z emisją siarki może spowodować przesunięcie części ładunków przewożonych w relacjach północ-południe w kierunku łańcuchów transportowych o znacznie niższym udziale transportu morskiego (np. Rostock-Gedser). Wraz z rozwojem gospodarczym Polski można spodziewać się także znacznie większego wzrostu przewozów nietowarzyszących naczep, niż całych pojazdów drogowych. Polityka związana z kształtowaniem się cen dostępu do infrastruktury drogowej i kolejowej oraz akcyzą na paliwa będzie wpływała na kształtowanie się przewozów z/na zaplecze terminalu promowego. Nie bez wpływu na przeładunki w terminalu pozostanie polityka inwestycyjna związana z dostosowaniem stanowisk statkowych TPŚ do obsługi większych, niż są obecnie eksploatowane, promów tj.:

- dostosowania terminalu do obsługi promów o długości powyżej 220 m,
- dostosowania terminalu do obsługi pociągów intermodalnych,
- poprawy dostępności transportowej: kolejowej i drogowej terminalu.

W ciągu najbliższych kilku lat można spodziewać się wolniejszego wzrostu obsługi drobnicy promowej, po 2022 r. przeładunki te będą rosły w sposób zdecydowanie szybszy, co wiąże się wymianą kilku promów na nowocześniejsze.



Prognoza przeładunków drobnicy promowej w portach Szczecin i Świnoujście do roku 2030 (w tys. ton)

Prognozy przeładunku drobnicy konwencjonalnej

Jako drobnicę konwencjonalną w polskich portach morskich przeładowuje się głównie wyroby hutnicze, ładunki ponadgabarytowe, bloki granitowe, papier i celulozę. Od wejścia Polski do Unii Europejskiej (2005-2018) eksport wyrobów hutniczych przez port w Szczecinie zmalał dwukrotnie, natomiast import wzrósł sześciokrotnie. Do Polski przez porty morskie przywozi się wyroby hutnicze wysoko przetworzone i wartościowe. Znaczna część ładunków drobnicowych pochodzi z krajów europejskich tj.: kraje skandynawskie, Rosja, Holandia, Hiszpania. Relacje eksportowe dotyczą najczęściej: Wielkiej Brytanii, Danii, Niemiec, Portugalii, Hiszpanii i Algierii.

W prognozie do 2030 r. założono stabilizację przeładunków drobnicy konwencjonalnej na obecnym poziomie (2.600 tys. ton) wynikającą z jednej strony z dużego zróżnicowania ładunków, które charakteryzują się różną dynamiką przeładunków (stabilizacja przeładunków wyrobów hutniczych, wzrost zapotrzebowania na obsługę aluminium i celulozy, spadek zapotrzebowania na obsługę papieru) oraz wzrostem znaczenia drobnicy zjednostkowanej (w tym potencjalnym możliwościom obsługi tych ładunków w technologii ro-ro na terminalu w Świnoujściu).

Prognozy obsługi pasażerów

Segment rynku pasażerskiego obsługiwany w zespole portowym Szczecin-Świnoujście obejmuje trzy podstawowe grupy:

- pasażerów obsługiwanych w Terminalu Promowym Świnoujście (ruch komunikacyjny oraz turystyczny);
- kierowców pojazdów ciężarowych obsługiwanych w Terminalu Promowym Świnoujście;
- pasażerów statków wycieczkowych morskich i śródlądowych obsługiwanych w porcie szczecińskim.

W pierwszej grupie nie należy spodziewać się znacznych wzrostów w perspektywie do roku 2027 ponad 900 000 pasażerów, co spowodowane jest rozwojem turystyki do/z Skandynawii, przewoźnicy wciąż wzbogacają oferty turystyczne dla pasażerów o kompleksowe wycieczki tematyczne. Drugi segment kierowców będzie rozwijał się w podobnym tempie, jak przeładunki drobnicy promowej ponad 700 000 kierowców w 2027 roku, co potwierdzają również działania przewoźników promowych, którzy ukierunkowują swoje inwestycje na promy typu ro-pax przeznaczone głównie do obsługi przewozów ładunkowych. W przypadku trzeciej grupy pasażerów statków wycieczkowych, należy spodziewać się utrzymania poziomu obsługi pasażerów cruiserów morskich i rzecznych na podobnym poziomie roku 2019 tj. około 7 000 pasażerów, oraz stopniowy wzrost obsługi pasażerów cruiserów rzecznych i morskich do poziomu 8 500 pasażerów w związku z rosnącym zainteresowaniem armatorów nowymi rejonami, akwenami do zwiedzania.

Przygotowana w oparciu o powyższe uwarunkowania rynkowe prognoza przeładunków ładunków w zespole portowym Szczecin-Świnoujście zakłada wzrost do poziomu 30- 36,2 mln ton w 2020 r. i 40 -56 mln ton w 2027 r.

Prognoza (min ton) ładunek	2020		2027	
	pesymistyczna	optymistyczna	pesymistyczna	optymistyczna
węgiel	3,0	3,6	3,3	4,0
rudy metali	2,0	2,9	1,6	3,3
ropa i przetwory	1,6	2,1	3,6	4,0
gaz	2,4	4,8	5,0	8,5
zboże i pasze	1,0	1,0	1,2	1,6
inne masowe	3,3	3,7	4,1	4,3
drobnica skonteneryzowana	0,7	0,8	2,9	6,2
drobnica promowa	13,4	14,7	15,7	21,5
drobnica konwencjonalna	2,6	2,6	2,6	2,6
RAZEM	30,0	36,2	40,0	56,0

5.2 Rozwój pozostałych funkcji

Funkcja handlowa

Na perspektywy rozwoju tradycyjnej funkcji handlowej wpływać będą zmiany we Wspólnotowym Kodeksie Celnym - czasowe składowanie stanie się procedurą, sam okres pozostawiania towarów pod procedurą składowania będzie nieograniczony:

- w porcie szczecińskim działalność WOC będzie kontynuowana dopóki będzie zapotrzebowanie rynkowe zgłaszane ze strony podmiotów gospodarczych zainteresowanych wykorzystaniem jego terenu na cele składowe;
- w porcie Świnoujście specyfika obrotu ładunkowego realizowanego na obszarze WOC-u pozwala przyjąć założenie, iż w przyszłości jego status nadal będzie wykorzystywany przy obsłudze ładunków konsygnacyjnych.

W zespole portowym oczekiwać należy rozwoju usług handlowo – manipulacyjnych zarówno w odniesieniu do ładunków drobnicowych, jak i ładunków masowych. Rosnąć będzie również presja na pełnienie przez porty roli miejsc długoterminowego składowania.

Funkcja dystrybucyjno-logistyczna

Rozwoju usług dystrybucyjno – logistycznych, w tym miejsc długoterminowego składowania należy oczekiwać:

- w sąsiedztwie rejonu obsługi ładunków skonteneryzowanych
- na terenie ZCL oraz w ramach poszczególnych terminali, a także portowych terminali dystrybucyjnych dla wybranych ładunków masowych i drobnicowych.

Ponadto, prognozuje się rozwój działalności komasacyjno-rozdzielczej dla ładunków kierowanych mniejszymi jednostkami do innych portów bałtyckich

Funkcja przemysłowa

W tym obszarze oczekuje się:

- dalszego rozwoju tradycyjnych przemysłów portowych
- rozwoju zakładów związanych z produkcją na rzecz budownictwa i drogownictwa.
- rozwoju działalności producentów konstrukcji wielkogabarytowych.

Funkcja przemysłowa będzie mogła być rozwijana także na obszarach portowych znajdujących się w gestii innych podmiotów niż ZMPSiŚ (między innymi na terenach między dawną Hutą Szczecin a Papiernią Skolwin oraz terenach portowych na wyspie Gryfia).

5.3 Cele i zadania

Dotychczasowa oraz przyszła działalność rozwojowa i inwestycyjna nakierowana jest na:

1. Stworzenie oferty usługowej dla nowych ładunków lub dla ładunków już obsługiwanych, dla których z uwagi na obserwowane tendencje rynkowe dotychczasowy potencjał usługowy jest niewystarczający.
2. Stworzenie oferty usługowej dla obsługiwanych już ładunków, ale w nowych relacjach przeładunkowych.
3. Sprostanie oczekiwaniom klientów w zakresie zapewnienia większych możliwości składowania obsługiwanych ładunków.
4. Poprawa jakości oferowanej obsługi dzięki wdrożeniu m.in. nowych technologii, zapewnieniu nowoczesnej i mało awaryjnej infrastruktury i suprastruktury technicznej, zastosowaniu nowoczesnych rozwiązań związanych z tzw. infostrukturą portów morskich, uproszczeniu formalności administracyjnych.
5. Stworzenie warunków dla rozwoju funkcji dystrybucyjno – logistycznej w stosunku do ładunków drobnicowych oraz masowych.
6. Stworzenie warunków dla rozwoju nowoczesnych przemysłów portowych.
7. Stworzenie warunków dla rozwoju pozostałych funkcji gospodarczych portów morskich.

8. Promocja oferty usługowej oraz związanej z lokowaniem inwestycji bezpośrednich na terenach portowych.
9. Integracja podmiotów obrotu portowego w ramach inicjatyw klastrowych.
10. Podejmowanie działań związanych ze społeczną odpowiedzialnością biznesu (CSR).
11. Osiągnięcie konsensusu między realizacją celów gospodarczych a wymogami związanymi z ochroną środowiska naturalnego.

Warunkiem rozwoju sprawnej i efektywnej działalności portowej jest nie tylko realizacja zadań w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury w granicach portów Szczecin i Świnoujście, a także konieczność poprawy dostępu do portów od strony przedpola i zaplecza.

Na poprawę dostępu do portów składać się będą następujące działania:

1. Poprawa parametrów dostępu do portów w Szczecinie i Świnoujście od strony morza.
2. Poprawa parametrów dostępu do portów w Szczecinie i Świnoujścia od strony lądu (w relacjach z dalszym i bliższym zapleczem).
3. Poprawa infrastruktury drogowej i kolejowej na styku portów z ich bezpośrednim otoczeniem.
4. Dostosowanie infrastruktury portowej do nowych parametrów dostępu do portów od strony morza i lądu.
5. Działania na rzecz rozwoju przewozów intermodalnych w relacji z portami.
6. Digitalizacja portów w Szczecinie i Świnoujściu.
7. Zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego.

6 Działania służące realizacji celów Planu

6.1 Działania w obszarze infrastruktury dostępu do portów od strony morza i lądu

Poprawa dostępu od strony morza:

1. Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin w tym uzyskanie głębokości 12,5m na całej jego długości (na odcinku o dł. 62,5 km).
2. Poprawa parametrów technicznych istniejącego toru podejściowego do Świnoujścia warunkujący sprawny dostęp do terminala kontenerowego:
 - ruch dwukierunkowy – tor szerokości 500m pomiędzy pławą N-2 (36km) a parą staw 13-14 (11km)
 - ruch jednokierunkowy – tor szerokości 220m pomiędzy parą staw 13-14 (11km) a parą pław 17-18 (2,1km)

3. Budowa podejścia północnego do portu w Świnoujściu o głębokości 17 m umożliwiającą obsługę największych statków wchodzących na Bałtyk.
4. Dokończenie modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin polegającej na powiększeniu obrotnicy północnej w porcie wewnętrznym, umożliwiającej obracanie jednostek o długości 300m.

Poprawa dostępu od strony lądu – drogi:

- Ukończenie budowy i modernizacji drogi DK/S3.
 - odcinek Miękowo-Brzozowo - planowany termin zakończenia 2021;
 - odcinek Troszyn – Świnoujście (Terminal Promowy)- planowany termin zakończenia 2022.
- modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza w ramach zadania inwestycyjnego Gminy Miasto Szczecin pn.: *„Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza.”*.
- modernizacja dostępu drogowego do portu w Świnoujściu, przebudowa dojazdu do północnej części (masowej) portu w ramach zadania inwestycyjnego Miasta Świnoujście pn.: *„Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu – etap I oraz II”*.

Ww. zadania inwestycyjne gmin są inwestycjami „ostatniej mili” kończącymi modernizację połączeń portów z bliższym i dalszym zapleczem.

Zgodnie ze znowelizowaną Ustawą o portach i przystaniach morskich wszystkie drogi stanowiące bezpośredni dojazd do portów będą drogami krajowymi o dopuszczalnym nacisku 115 kN/oś.

Poprawa dostępu od strony lądu – kolej

- modernizacja magistrali kolejowych E 59;
- rewitalizacja linii kolejowej C-E 59;
- *„Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu”* realizowana w ramach wspólnego działania inwestycyjnego ZMPSiŚ S.A. oraz PKP PLK S.A.:
 - Port Szczecin - usprawnienie dojazdu z magistrali międzynarodowych E 59 i C-E 59 do stacji Szczecin Port Centralny i rejonów SpA - SpD oraz terminala kontenerowego na Ostrowiu Grabowskim wraz z wydłużeniem linii torów przeładunkowych w celu obsługi składów całopociągowych;
 - Port Świnoujście - modernizacja i rozbudowa infrastruktury dojazdowej do portu w ciągu linii kolejowej nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port, w tym także budowa drugiego toru na trasie Świnoujście SiA-Świnoujście SiB oraz torów zdawczo-odbiorczych dla części masowej portu.

Poprawa dostępu od strony lądu – żegluga śródlądowa

Dla dalszego rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu duże znaczenie ma poprawa dostępności od strony lądu dla transportu wodnego śródlądowego. Dostępność transportowa od strony zaplecza poprzez śródlądowe drogi wodne oraz możliwość obsługi statków żeglugi śródlądowej jest dużym atutem zespołu portowego, który spośród portów morskich południowego Bałtyku posiadają obecnie jeszcze porty Gdańsku i w Lubece.

Porty morskie w Polsce nie wykorzystują jednak potencjału w obsłudze transportu wodnego śródlądowego, w taki sposób jak porty europejskie, które również posiadają dostęp do śródlądowych dróg wodnych. Przekłada się to na marginalny udział transportu wodnego śródlądowego w obsłudze polskich portów morskich.

Jako główną przyczynę braku możliwości większego wykorzystania tej gałęzi transportu do obsługi zaplecza w zespole portów Szczecina i Świnoujścia, należy wskazać zbyt niskie parametry eksploatacyjne i klasyfikacyjne Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW), szczególnie powyżej Widuchowej, czy też brak wymaganych parametrów technicznych zgodnych z obecnymi klasami żeglowności, a także „wąskie gardła” na drodze wodnej oraz brakujące połączenia w sieci dróg wodnych śródlądowych w Polsce.

W polskim systemie śródlądowych dróg wodnych największe znaczenie transportowe ma Odrzańska Droga Wodna, która połączona jest bezpośrednio z europejską siecią śródlądowych dróg wodnych. Szansą na poprawę dostępu do portów morskich od strony ODW, a tym samym na wzrost przeładunków i zwiększanie udziału żeglugi śródlądowej w obsłudze ładunkowej portów morskich ujścia Odry, jest modernizacja i rozbudowa śródlądowych dróg wodnych w Polsce, w celu osiągnięcia na nich międzynarodowych klas żeglowności.

Podstawą prowadzonych w tym kierunku działań jest Europejskie Porozumienie ws. głównych śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu (Porozumienie AGN), przyjęte przez Polskę w roku 2017.

W wykazie standardów i parametrów sieci dróg wodnych kategorii E, zawartych w Niebieskiej Księdze, wydanej na podstawie Porozumienia AGN, znalazły się trzy śródlądowe szlaki żeglugowe, przebiegające przez terytorium Polski, tj. E-30, E-40 i E-70, z czego dla portów w Szczecinie i Świnoujściu najważniejsze znaczenie ma droga wodna E-30 - łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie, obejmując na terenie Polski rzekę Odrę, od Świnoujścia do granicy z Czechami.

Docelowo drogi wodne kategorii E powinny być elementami korytarzy transportowych sieci bazowej TEN-T. Obecnie transeuropejska sieć transportowa nie uwzględnia Odrzańskiej

Drogi Wodnej jako jej części składowej. W związku z tym realizowane są działania mające na celu włączenie Odrzańskiej Drogi Wodnej E-30 do sieci bazowej TEN-T na podstawie krajowych dokumentów strategicznych uwzględniających dostosowanie jej do wymogów TEN-T. Włączenie Odrzańskiej Drogi Wodnej do Korytarza Bałtyk-Adriatyk stanowić będzie istotne uzupełnienie połączeń drogowych i kolejowych, które ten korytarz już obejmuje.

Zalecenia wynikające z Porozumienia AGN w stosunku do drogi wodnej E-30 wskazują na obecnie występujące:

- strategiczne „wąskie gardło” - na odcinku od Widuchowej do Szczecina;
- podstawowe „wąskie gardła” - na odcinku od Koźła do Widuchowej oraz Kanał Gliwicki;
- brakujące połączenia - w odniesieniu do połączenia Odra - Dunaj - Łaba.

Przyjęta przez Radę Ministrów Uchwała Nr 79 w sprawie przyjęcia "Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030" (M.P.2016.711 z dnia 2016.07.22), zakłada osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności i włączenie krajowych śródlądowych dróg wodnych w sieć europejską, określając grupy działań w perspektywie krótko- i długoterminowej.

Dla zespołu portów morskich Szczecin i Świnoujście istotne znaczenie ma objęcie najwyższym priorytetem Odrzańskiej Drogi Wodnej (E-30), w ramach którego uwzględniono:

1. Likwidację aktualnych „wąskich gardeł”.
2. Przystosowanie ODW do parametrów klasy Va.
3. Budowę na terytorium Polski odcinka brakującego połączenia Dunaj-Odra-Łaba.
4. Budowę Kanału Śląskiego.



Zakres dostosowania Odrzańskiej Drogi Wodnej do międzynarodowej klasy żeglowności

Źródło: Uchwała Nr 79 Rady Ministrów z dnia z dnia 14 czerwca 2016 r.

(M.P.2016.711 z dnia 2016.07.22)

W perspektywie krótkoterminowej przygotowany jest Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, przy wiodącym udziale Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., który opracowuje koncepcje techniczne rozbudowy ODW i pozostałych zadań określonych w priorytecie I przedmiotowej uchwały.

Aktualizowane są również krajowe dokumenty strategiczne pod kątem dostosowania ich do nowych celów, związanych z zakresem zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych.

Równocześnie realizowane są inwestycje związane z utrzymaniem i rozbudową ODW. Do eksploatacji oddany został stopień wodny w Malczyce oraz rozpoczęto projektowanie dwóch kolejnych stopni wodnych na Odrze swobodnie płynącej w Lubiążu i Ścinawie.

W perspektywie długoterminowej Odrzańska Droga Wodna będzie przebudowywana do parametrów klasy Va, wraz z budową na terytorium Polski odcinka kanału Odra-Dunaj oraz Kanału Śląskiego.

Obecnie najlepsza dostępność transportowa od strony śródlądowych dróg wodnych do portów Szczecina i Świnoujścia zapewniona jest poprzez dolny odcinek Odry i Odry Zachodniej oraz kanał Odra-Hawela z systemem niemieckich śródlądowych dróg wodnych. Połączenie to na odcinku polskim posiada parametry Vb klasy drogi wodnej (najwyższej) i umożliwia żeglugę statkami o ładowności do 3000-4000 ton. Aktualnie jednak kanał Odra-Hawela ma przypisaną IV klasę żeglowności, jednak z dodatkowymi ograniczeniami parametrów klasyfikacyjnych. Dopiero usunięcie tych ograniczeń umożliwi żeglugę barek o maksymalnej ładowności 1500 ton określonej dla tej klasy żeglowności i przewozy kontenerów w dwóch warstwach.

Największą przeszkodę nawigacyjną ograniczającą dostępność do portu w Szczecinie na tym połączeniu stanowi niskowodny zwodzony most kolejowy w km 733,7 rzeki Regalicy w Szczecinie. W ramach likwidacji strategicznych „wąskich gardeł” most ten w najbliższych latach (wg aktualnych założeń do roku 2022) ma zostać przebudowany na most stały o prześwicie nad zwierciadłem wody wynoszącym 6,20 m, tzn. będzie spełniał parametry klasyfikacyjne drogi wodnej klasy Vb (wymagane minimum 5,25 m).

Przepustowość tej drogi wodnej dodatkowo zwiększy się wraz z planowanym na rok 2020 oddaniem do użytku nowej podnośni statków w Niederfinow (zlokalizowanej na kanale Odra-Hawela na odcinku pomiędzy Odrą a Berlinem) mogącej obsłużyć 4,4 mln ton ładunków rocznie².

Obecnie prowadzone inwestycje zwiększające dostępność transportową portu morskiego w Szczecinie ze strony przedpola, w szczególności pogłębienie toru wodnego Szczecin-Świnoujście do głębokości 12,5 m, wraz z konieczną przebudową infrastruktury portowej oraz planowana budowa nowych terminali morskich (w szczególności terminala kontenerowego w Świnoujściu) wymagają zapewnienia odpowiedniej infrastruktury do obsługi środków transportu lądowego, w tym dla transportu wodnego śródlądowego. Aby w przyszłości w tym zakresie nie występowała kongestia ograniczająca zdolności przeładunkowe terminali portowych należy zapewnić sprawne połączenia zespołu portów z zapleczem ładunkowym.

Sukcesywna rozbudowa śródlądowych dróg wodnych, w tym w szczególności Odrzańskiej Drogi Wodnej, zdecydowanie poprawią w przyszłości dostępność transportową portu ze strony żeglugi śródlądowej od strony zaplecza. Będzie się to wiązało ze wzrostem liczby obsługiwanych w portach barek i zwiększeniem udziału tej gałęzi transportu w obsłudze

² Broszura informacyjna nowej podnośni w Niederfinow http://www.wna-berlin.wsv.de/bauwerke_anlagen/schleusen_schiffshebewerke/schiffshebewerk_niederfinow/sonstiges/nifi_broschuere_pol.pdf (12.09.2019)

ładunków, jak ma to miejsce w portach europejskich z połączeniami wodnymi śródlądowymi i pozostaje w zgodności z polityką transportową Unii Europejskiej.

Wymaga to stwarzania coraz lepszych warunków do obsługi barek w portach Szczecina i Świnoujścia, choćby już przy prowadzonych inwestycjach związanych z przebudową infrastruktury w celu dostosowania jej do głębokości technicznej nowego toru wodnego.

Z kolei budowa nowych terminali morskich, w szczególności obsługujących ładunki kontenerowe wymaga przeprowadzenia dogłębnej analizy w zakresie lokalizacji nowego intermodalnego terminala dedykowanego obsłudze barek.

Jak pokazują doświadczenia innych europejskich portów morskich posiadających połączenia śródlądowe o znaczeniu międzynarodowym, budowa terminala o charakterze „suchego portu” w obszarze portów morskich lub w innej, uzasadnionej interesem portu, lokalizacji przy Odrzańskiej Drodze Wodnej, może stać się w przyszłości dla zespołu portów morskich Szczecina i Świnoujścia koniecznością.

6.2 Działania w obszarze gospodarki gruntami portowymi

Przyszłe kierunki rozwoju gospodarki gruntami portowymi oraz przyportowymi w Szczecinie i Świnoujściu należy identyfikować z:

- rewitalizacją wykorzystywanych już gospodarczo terenów portowych (w gestii ZMPSiŚ, jak i będących poza władztwem podmiotu zarządzającego),
- rozwojem działalności portowej na wolnych terenach portu szczecińskiego posiadających możliwość bezpośredniego dostępu do akwatorium portowego,
- rozwojem terenów portu zewnętrznego w Świnoujściu,
- rozwojem działalności portowej na terenach zlokalizowanych na bezpośrednim zapleczu terminali przeładunkowo-składowych, bez bezpośredniego dostępu do nabrzeży portowych, zarówno w granicach administracyjnych portów, jak i poza tymi granicami.

W ramach realizacji strategii w tych obszarach, w których niezbędne będzie pozyskiwanie terenów nie będących we władaniu podmiotu zarządzającego, istotnym ułatwieniem jest obowiązująca od września 2019 roku ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw. Ustawa ta wprowadza w ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami zmianę polegającą na uznaniu „wydzielania gruntów pod porty i przystanie morskie oraz ich budowa, modernizacja i utrzymanie” za inwestycje celu publicznego, do których stosuje się rozdział 4 „Wywłaszczanie nieruchomości”.

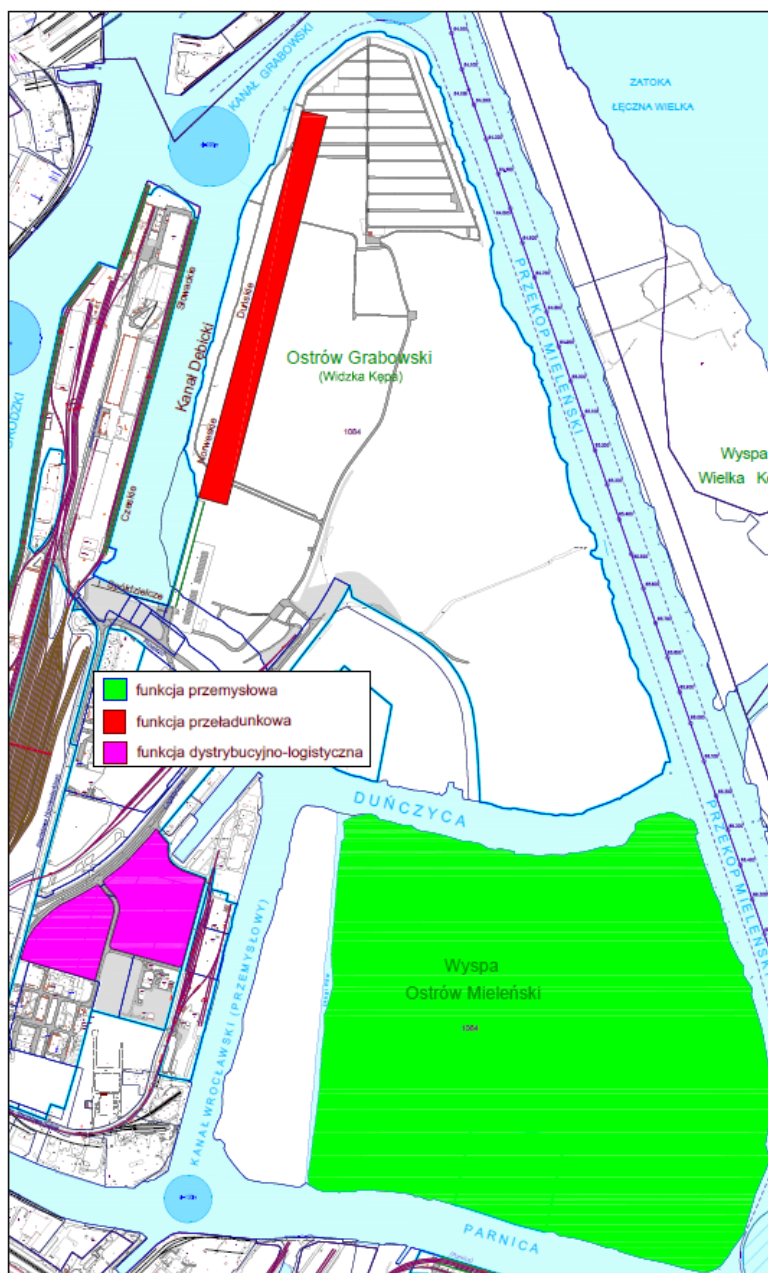
Poza procesem rewitalizacji wykorzystywanych już na cele gospodarcze terenów obu portów, poniżej wskazano główne kierunki rozwoju działalności gospodarczej na nowych terenach.

W przypadku portu szczecińskiego kierunki rozwoju gospodarki gruntami portowymi zostały określone odrębnie dla głównych rejonów portu, tj. rejonu drobnicowego, masowego (masowo – drobnicowego) oraz północnego rejonu portowo – przemysłowego.

Rejon drobnicowy

Główne kierunki zagospodarowania przestrzeni portowej:

- ekspansja na dotąd niezagospodarowane tereny Ostrowa Grabowskiego (rys.)
- dostosowywanie terenów Półwyspu Ewa do zmieniających się potrzeb związanych z obsługą morsko-ładowego obrotu ładunkowego
- zagospodarowanie wolnych terenów ZCL
- kontynuowanie działalności portowej w najstarszej części portu drobnicowego w Szczecinie dopóki będzie to uzasadnione interesem gospodarczym z docelowym zagospodarowaniem tych terenów na funkcje miejsko-portowe. Docelowe zagospodarowanie przewidywane jest na okres po 2030 roku i uwarunkowane będzie rewitalizacją terenów przyległych przez Gminę Miasto Szczecin
- Współpraca z Gminą Szczecin przy pozyskiwaniu terenów Ostrowa Mieleńskiego dla działalności portowej i przemysłu okołoportowego.



Tereny rozwojowe w porcie w Szczecinie

Rejon masowy (masowo – drobnicowy)

Główne kierunki zagospodarowania przestrzeni portowej:

- rewitalizacja terenów wykorzystywanych już na cele portowe, nakierowana na lepsze dostosowanie prowadzonej na nich działalności gospodarczej do zmieniających się potrzeb rynkowych;
- pozyskanie terenu (ulica Basenowa) pozwalającego na skomunikowanie dwóch dotąd rozdzielonych części portu.

Północny rejon portowo – przemysłowy

W północnej dzielnicy portowo – przemysłowej Szczecina główne kierunki zagospodarowania przestrzeni portowej należy identyfikować z:

- zagospodarowaniem terenów dotąd niewykorzystywanych na cele gospodarcze;
- rewitalizacją terenów wykorzystywanych już na cele gospodarcze w wyniku zmian ich funkcji gospodarczych z funkcji przemysłowej w kierunku tworzenia terminali przemysłowo-przeładunkowo-dystrybucyjnych lub przeładunkowo –dystrybucyjnych.
- budową Obwodnicy Zachodniej Szczecina, która wpłynie na większy obrót towarów w porcie.

Port Świnoujście

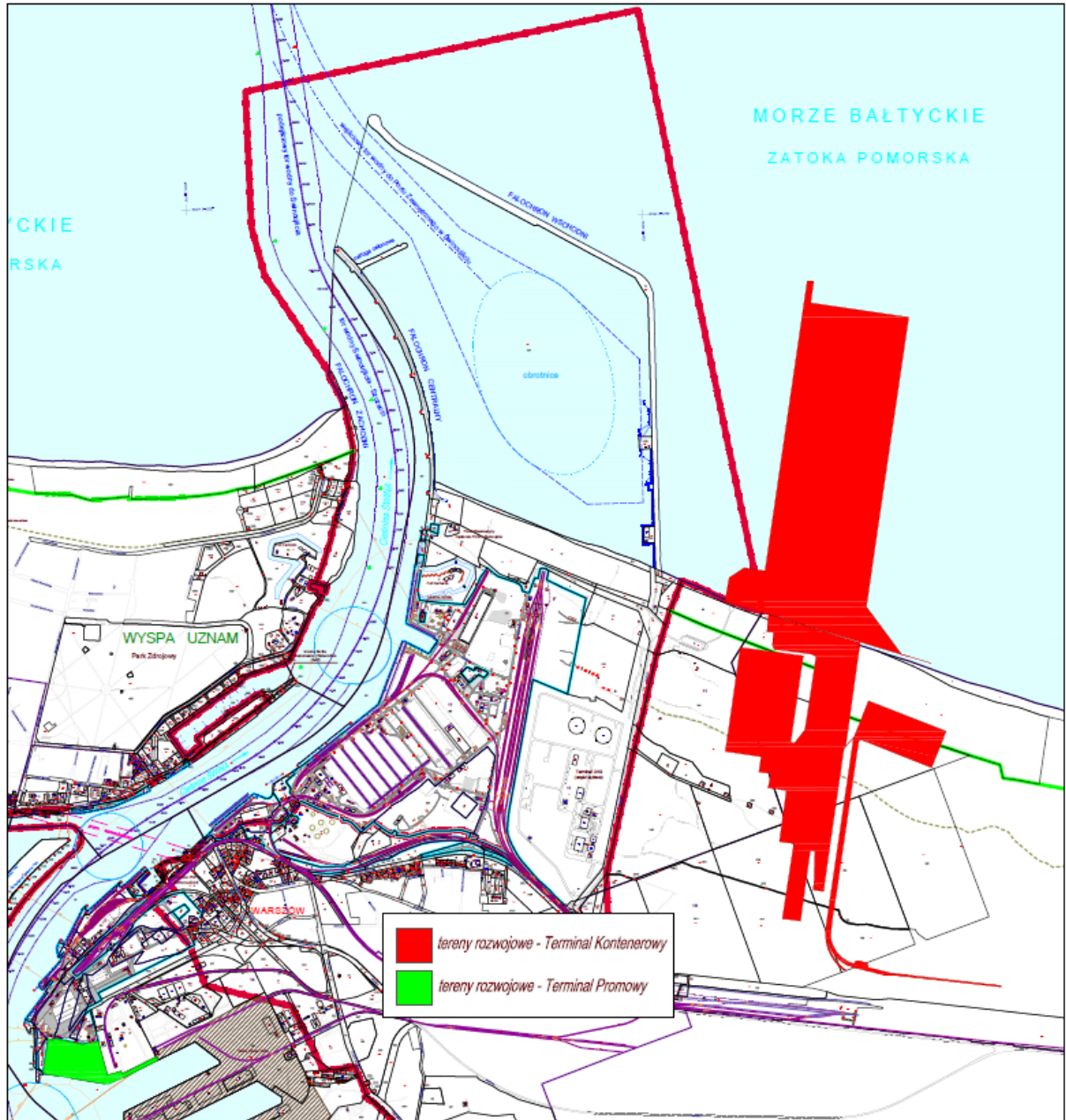
Główne kierunki zagospodarowania przestrzeni portowej:

1. Port wewnętrzny

- rewitalizacja wykorzystywanych dotychczas terenów w oparciu o funkcje portowe;
- poprawa funkcjonalności i lepsze dostosowanie do zmieniających się potrzeb rynkowych;
- pozyskanie terenów w rejonie północnego brzegu Basenu Bałtyckiego, w sąsiedztwie pozyskanej już działki 145/4, w celu scalenia funkcji portowych i umożliwienia realizacji kolejnych stanowisk promowych.
- pozyskanie terenów przylegających do terminala promowego,
- Innych, niezagospodarowanych terenów z dostępem do wody, zlokalizowanych na zachodnim brzegu wyspy Wolin, w granicach portu morskiego w Świnoujściu

2. Port zewnętrzny

- pozyskanie terenów niezbędnych dla realizacji terminala kontenerowego.
- Pozyskiwanie nowych terenów, poprzez załadowanie obszaru morskiego na wschód od portu zewnętrznego



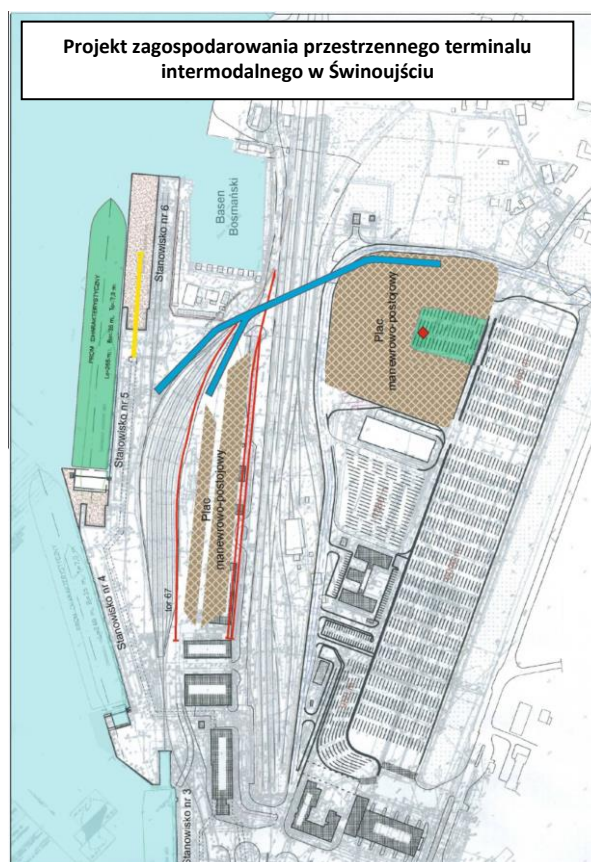
Tereny rozwojowe w porcie w Świnoujściu

6.3 Działania w obszarze infrastruktury portowej

6.3.1 Zadania inwestycyjne w okresie realizowane do roku 2023

Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego.

Celem inwestycji jest przystosowanie istniejącej infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 265 m. Kluczowym elementem inwestycji jest połączenie istniejących nabrzeży 5 i 6 w jedno i dostosowanie ich do głębokości technicznej 12,5m. Budowa placów parkingowych dla 200 naczep o pow. około 15 000m² a także estakady łączącej dwa obszary manewrowo – postojowe znajdujące się w bezpośrednim zapleczu. W ramach inwestycji przewidziano również modernizację istniejącego układu torowego poprzez budowę dwóch dodatkowych bocznic.



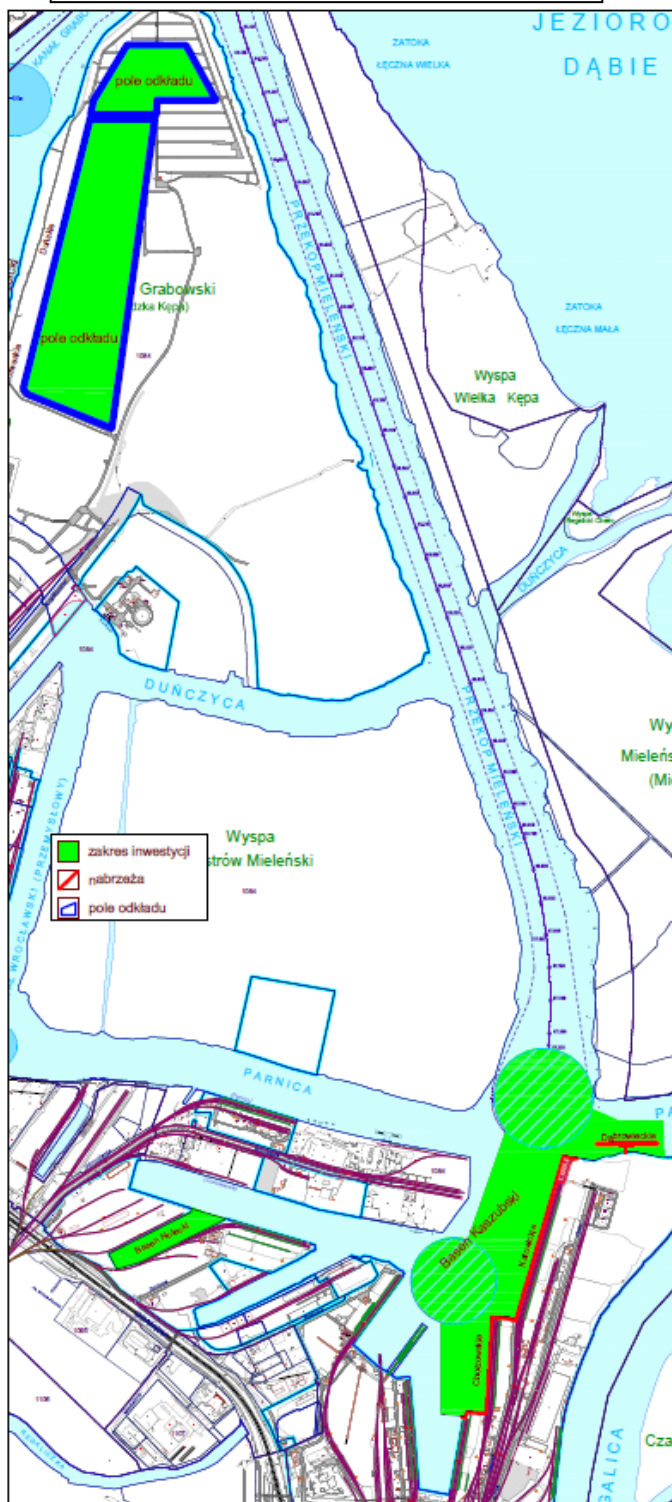
Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego

Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego

Celem planowanych działań inwestycyjnych w rejonie Basenu Kaszubskiego jest uzyskanie zwiększonego jakościowo potencjału do przeładunków masowych, poprzez modernizację istniejących nabrzeży Katowickiego, Chorzowskiego z uzyskaniem głębokości technicznej $H_{tech} = 12,5m$ i nośności $40 kN/m^2$, oraz budowę nabrzeża o konstrukcji dalbowej przy nabrzeżu Dabrowieckim, przystosowanego do obsługi zbiornikowców. Nabrzeże Katowickie zostanie przedłużone o 70m w wyniku połączenia z nabrzeżem Zabrzezańskim. Umożliwi to równoczesną obsługę dwóch największych jednostek jakie mogą zawijać do portu w Szczecinie.

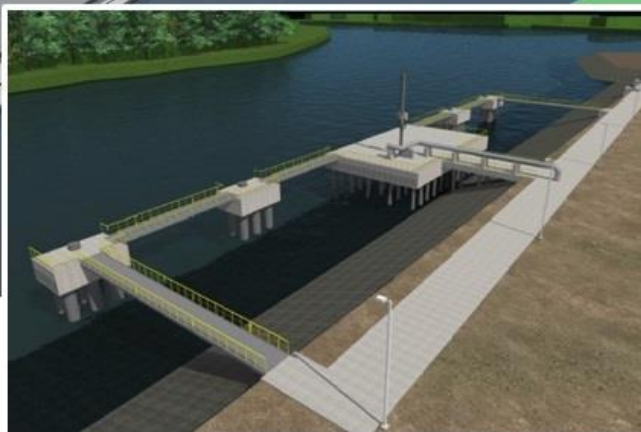
Ponadto zostaną wykonane roboty czerpalne na obrotnicach w obrębie Basenu Kaszubskiego oraz na zakończeniu toru wodnego na skrzyżowaniu Przekopu Mieleńskiego i Parnicy.

Istotnym elementem projektu jest załadunek Basenu Noteckiego urobkiem z robót czerpalnych opisanych powyżej. Spowoduje to przedłużenie nabrzeża Górnośląskiego oraz zwiększy powierzchnię jego zaplecza o 2ha. Budowa pól odkładu na Ostrowie Grabowskim





Wizualizacja poprawy dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego



Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego

Celem Inwestycji jest pogłębienie Kanału Dębickiego do głębokości technicznej 12,5 m oraz poszerzenie do 200 m na całej jego długości. Przebudowa istniejących nabrzeży: Słowackiego i Czeskiego na łącznej długości 1000 m celem uzyskania głębokości technicznej 12,5m oraz zwiększenia nośności nabrzeży do 40 kN/m² .

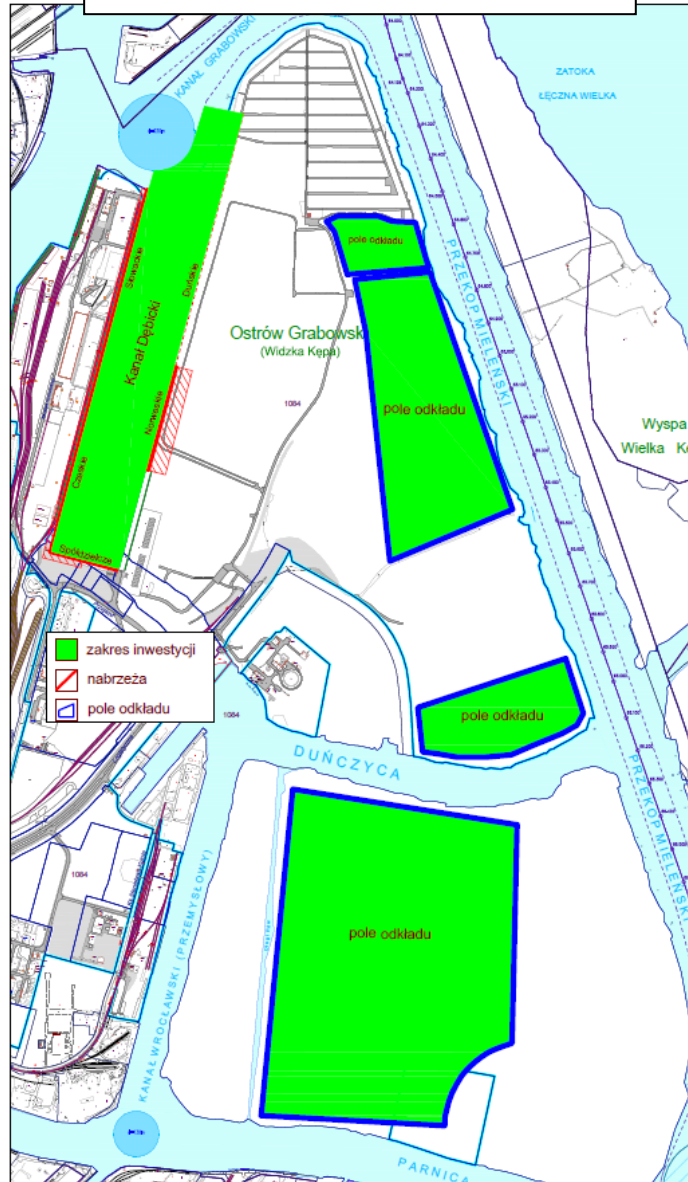
Budowa nowego nabrzeża Norweskiego o długości 300 m stanowiącego przedłużenie istniejącego nabrzeża Fińskiego.

Budowa umocnienia brzegowego w północno-wschodniej części basenu (po stronie Ostrowa Grabowskiego) w postaci ścianki szczelnej z oczepem na długości 779 m.

Budowa II odcinka nabrzeża Spółdzielczego o długości 91,99 m wraz z rampą ro-ro.

Przebudowa istniejących, pól odkładu urobku na wyspie Ostrów Grabowski oraz budowa pola odkładu urobku o powierzchni 42,3 ha na Ostrowie Mieleńskim.

Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego



Wizualizacja poprawy dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego

Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu

Celem inwestycji jest budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury technicznej obejmującej: sieci wodociągowe, kanalizację sanitarną, kanalizację wód opadowych, zasilanie elektroenergetyczne, sieci teletechniczne, sieć wody przeciwpożarowej oraz system odwadniania terenów. Inwestycja uporządkuje i uzupełni infrastrukturę techniczną we wszystkich rejonach portu w Szczecinie i Świnoujściu. Modernizacja zapewni optymalizację zużycia nośników energii, poprawę sytuacji w zakresie ochrony środowiska i dostosowanie się w tym względzie do obowiązujących norm i przepisów (obecnych, jak i planowanych do wprowadzenia). Ponieważ portowa infrastruktura techniczna obejmuje wiele branż i nie ogranicza się do jednego miejsca, jej rozbudowa i modernizacja obejmie wszystkie rejony portu w Szczecinie i Świnoujściu. Cała inwestycja prowadzona będzie etapowo, tak aby tereny portowe mogły nieprzerwanie funkcjonować podczas prowadzonych prac budowlanych.

Inwestycja obejmować będzie następujące zadania główne:

Port Szczecin

- **Elektroenergetyka:** modernizacja i rozbudowa sieci kablowych CN (15kV), budowa nowych i modernizacja istniejących stacji transformatorowych.
- **Telekomunikacja:** modernizacja sieci teletechnicznej, budowa systemu zarządzania ruchem, budowę sieci światłowodowej oraz modernizacja systemów monitoringu.
- **Energetyka cieplna:** modernizacja sieci ciepłowniczej na terenie portu.
- **Woda pitna, techniczna, kanalizacja deszczowa oraz sanitarna:** budowa nowych i modernizacja istniejących sieci przesyłowych wody oraz modernizacja kanalizacji deszczowej i sanitarnej w rejonie przeładunków masowych portu.

Port Świnoujście

- **Elektroenergetyka:** przebudowa istniejącej stacji transformatorowej, budowa systemu wizualizacji stacji transformatorowych a także budowa infrastruktury dla zasilania statków z lądu w energię elektryczną.
- **Telekomunikacja:** modernizacja sieci teletechnicznej, budowa systemu zarządzania ruchem, budowę sieci światłowodowej oraz modernizacja systemów monitoringu.
- **Energetyka cieplna:** modernizacja sieci ciepłowniczej na terenie portu wraz z przebudową kotłowni.
- **Woda pitna, techniczna, kanalizacja deszczowa oraz sanitarna:** budowa nowych i modernizacja istniejących sieci przesyłowych wody oraz modernizacja infrastruktury kanalizacji deszczowej i sanitarnej w rejonie przeładunków masowych portu.

Terminal Promowy Świnoujście zostanie wyposażony w infrastrukturę sanitarną dostosowaną do przyjmowania ścieków ze statków i połączoną bezpośrednio z siecią miejską z pominięciem oczyszczalni ścieków zlokalizowanej na Terminalu Promowym.

Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu

Celem inwestycji jest budowa nabrzeży typu dalbowego połączonych platformą przeładunkową, umożliwiających obsługę zbiornikowców LNG. Rozwiązanie takie umożliwi obsługę dużych jednostek, typu Qflex o długości całkowitej $L_c \leq 320\text{m}$ i pojemności ładunkowej do ok. 220 000 m³ oraz obsługę mniejszych zbiornikowców (przy drugim nabrzeżu) o długości kadłuba w przedziale 45m ÷ 110m i pojemności do 7 500m³, w tym barek oraz bunkierów.

Nabrzeża wyposażone zostaną w system odbojowy i cumowniczy umożliwiający bezpieczny postój i załadunek/rozładunek zbiornikowców oraz wspólny zbiornik retencyjny na odcieki LNG wraz z kanałem dopływowym.

Platforma przeładunkowa zostanie połączona z lądem za pomocą estakady wspartej na ustroju palowym, na której zlokalizowane zostaną rurociągi przesyłowe LNG oraz droga dojazdowa.

Istotnym elementem inwestycji będą roboty czerpalne dla uzyskania głębokości technicznych: 14,5m (jednostki Qflex) oraz 7,5m dla jednostek mniejszych.

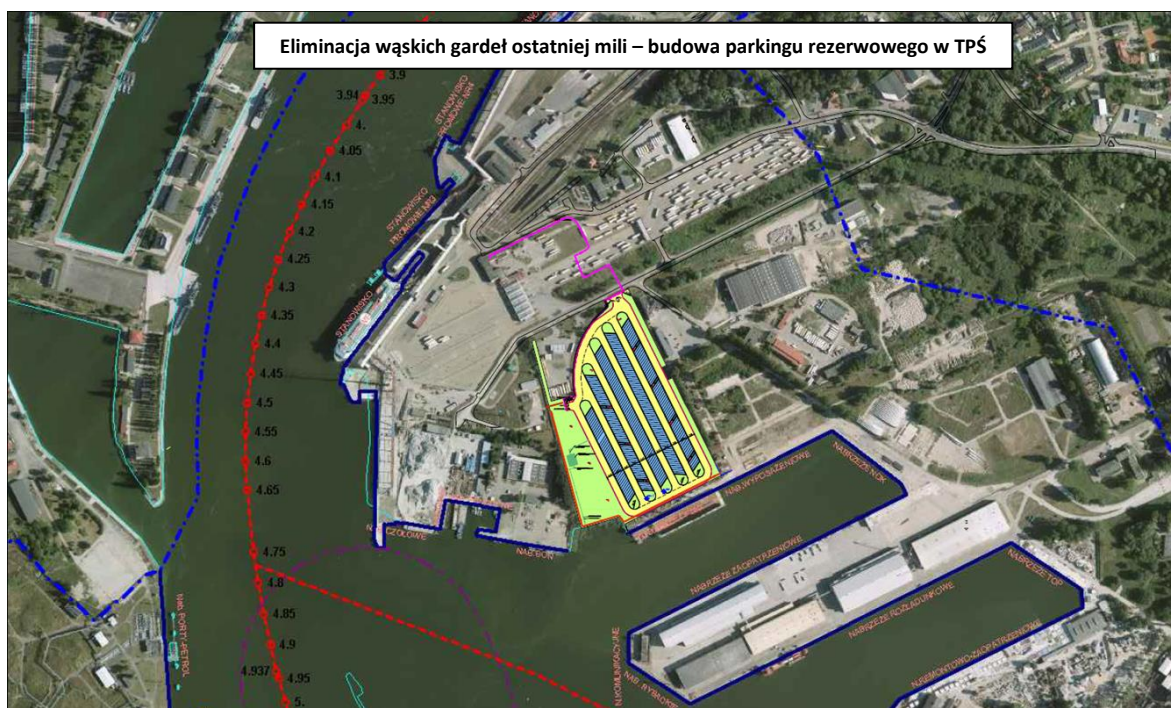


Eliminacja wąskich gardel ostatniej mili – budowa parkingu rezerwowego w TPŚ

Inwestycja przewiduje budowę parkingu na obszarze 6,6ha z 278 miejscami postojowymi dla samochodów ciężarowych oraz 7 miejsc postojowych dla samochodów do 3,5t. Ponadto instalację sanitariatów, stacji transformatorowej oraz systemu oświetlenia terenu.

Parking, obok obecnie funkcjonujących, będzie parkingiem buforowym dla samochodów ciężarowych transportowanych drogą morską ze stanowiska promowego nr 1,2 lub 3,4 i 5.

Inwestycja zlikwiduje wąskie gardło na odcinku „ostatniej mili” prowadzącej do portu w Świnoujściu.



Zakup statku pożarniczego dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Zakup statku pożarniczego jest przedsięwzięciem zapewniającym bezpieczeństwo portu poprzez udział w akcjach gaśniczych (zwalczanie pożarów na jednostkach pływających i obiektach lądowych) oraz ratunkowych (podejmowanie ludzi z wody i z obiektów zagrożonych). Nowy statek charakteryzować się będzie dużą dzielnością morską i możliwością pływania na zamrzniętych akwenach. Dodatkową cechą statku pożarniczego będzie zdolność stawiania zapór do ograniczania rozlewów olejowych oraz ich likwidacja. Jego parametry, a w szczególności moc maszyn i sposób napędu pozwalający na większą manewrowość, wpłynie na skrócenie czasu wejścia do akcji ratowniczo-gaśniczej.

Obszar działania:

- port w Szczecinie i port wewnętrzny w Świnoujściu,
- tor wodny Szczecin - Świnoujście,
- reda portu w Świnoujściu i kotwiczowisko.

Podstawowe parametry techniczne:

- długość całkowita 23-33 m
- szerokość do 14 m
- zanurzenie do 4 m
- prędkość maksymalna min. 12 węzłów
- pojemność brutto: do 400 GT
- uciąg na palu 35 T – 70 T

6.3.2 Zadania inwestycyjne w okresie 2024-2030

Zadania inwestycyjne przewidziane na lata 2024 – 2030 zakładają rozbudowę istniejącej i budowę nowej infrastruktury w celu zwiększenia możliwości przeładunkowych portów oraz obsługi nowych towarów, które do tej pory nie występowały w obrocie lub występowały w niewielkich ilościach.

Budowa Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu

Projekt ma na celu kompleksową budowę terminalu kontenerowego o funkcji hubowej, zlokalizowanego na wschód od istniejącego Falochronu Wschodniego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Terminal przystosowany będzie do obsługi największych kontenerowców jakie mogą wchodzić na Bałtyk. Projektowana infrastruktura oraz suprastruktura terminala umożliwi równoczesną obsługę dwóch jednostek o długości 400m oraz jednej 200m przy linii cumowniczej nabrzeża przeładunkowego o długości 1300m zlokalizowanego na molu kontenerowym o szerokości 505m. Roczna zdolność przeładunkowa wyniesie 2,0 mln TEU. Przy wykorzystaniu obecnego podejścia zachodniego o głębokości technicznej 14,5m będą mogły być obsługiwane jednostki o zanurzeniu 12,5m. Docelowo, po wybudowaniu podejścia północnego o głębokości technicznej 17,0m będą mogły zawijać jednostki o zanurzeniu 15,5m.

Parametry techniczne

Wszystkie budowle hydrotechniczne: nabrzeża, obrotnica oraz tor wejściowy do awanportu zaprojektowane zostaną na docelową głębokość techniczną 17,0m.

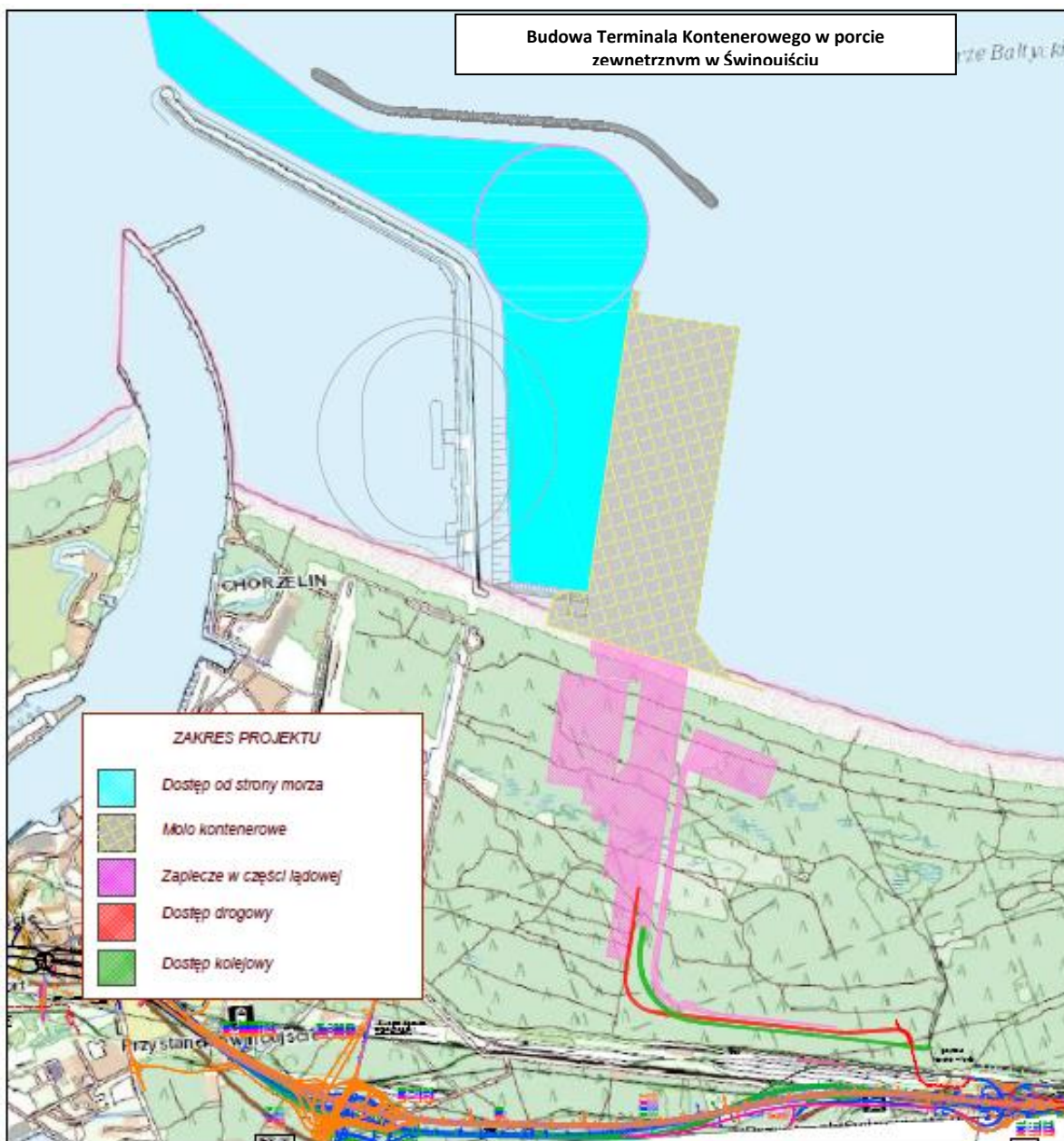
- Molo kontenerowe:
 - długość eksploacyjna 1300m
 - szerokość 505m
 - rzędna nabrzeża przeładunkowego na wysokości +3,00m npm
- Falochron osłonowy narzutowy, typu wyspowego zapewniający odpowiednie warunki falowe w awanporcie jak również przyszłą rozbudowę Portu Zewnętrznego w kierunku wschodnim: Długość całkowita $L=2041\text{m}$
- Obrotnica pełnowymiarowa o średnicy 800m zapewniająca swobodę w manewrowaniu jednostek o całkowitej długości $L_c=400\text{m}$.
- Basen portowy o szerokości 400m,
- Tor podejściowy do terminala:
 - głębokość toru: 14,5m (docelowo 17,0m)
 - szerokość na odcinku dwukierunkowym (od pławy N-1 do 11,0km): $B=500\text{ m}$
 - szerokość na odcinku jednokierunkowym (od 11,0 km do 2,1 km): $B=220\text{m}$
- Zaplecze techniczne i administracyjno-biurowe dla obsługi terminala i służb zewnętrznych jak: Urząd Celny, Straż Graniczna, Służby Weterynaryjne,
- Układ drogowy - wjazdowy dla pojazdów ciężarowych z systemem preawizacji poprzedzony parkingiem buforowym z liczbą 286 miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych
- Dostęp drogowy do terminala zapewni łącznik z projektowaną drogą ekspresową nr S-3 w miejscu węzła „Łunowo”, której przebieg i rozwiązania planistyczne są realizowane w ramach projektu GDDKiA pn.: „Budowa drogi S-3 na odcinku Świnoujście – Troszyn”.
- Dostęp kolejowy do terminala zapewni podwójny tor dojazdowy łączący modernizowaną infrastrukturę kolejową linii 401 (Świnoujście Port – Szczecin Dąbie) z grupą 10 projektowanych torów zdawczo-odbiorczych w części lądowej oraz grupą 8 torów rozładunkowych ulokowanych bezpośrednio na molu kontenerowym.

Zadanie obejmuje również odtworzenie parkingu o funkcji turystycznej na wschód od projektowanego zaplecza w części lądowej z bezpośrednim, bezkolizyjnym i autonomicznym dojazdem drogowym oraz pieszo-rowerowym. Parking będzie połączony nowoprojektowaną ścieżką prowadzącą w kierunku plaży.

Realizacja inwestycji wymagać będzie współdziałania kilku inwestorów:

- Urząd Morski w Szczecinie w zakresie dostępu od strony wody w tym budowy falochronu osłonowego,
- Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w zakresie infrastruktury technicznej i portowej w części lądowej terminala

- Inwestora zewnętrznego w zakresie budowy mola kontenerowego i wyposażenia w sprzęt przeładunkowy
- PKP PLK w zakresie bezpośredniego dostępu kolejowego
- GDDKiA w zakresie bezpośredniego dostępu drogowego.



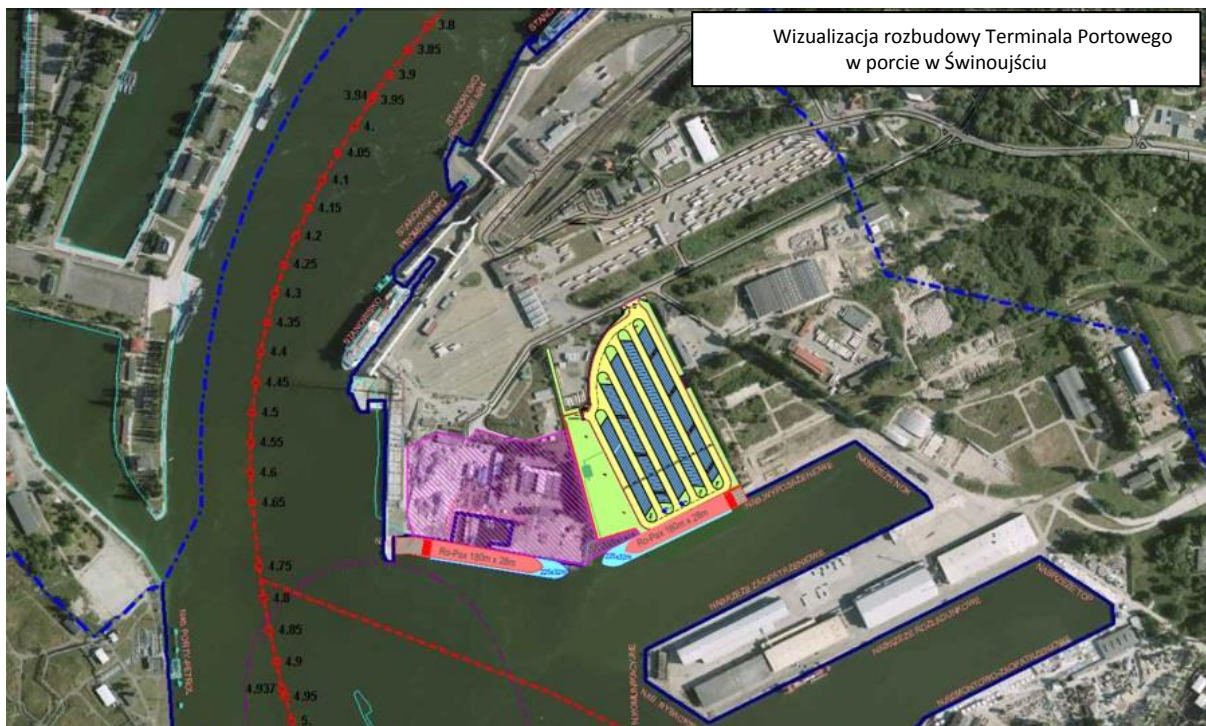


Rozbudowa Terminala Promowego w porcie w Świnoujściu

Inwestycja związana jest z koniecznością rozbudowy południowej części Terminala Promowego w Świnoujściu o dwa nowe stanowiska promowe o łącznej długości 500m.

Planowany zakres inwestycji w Basenie Bałtyckim obejmuje:

Budowę punktu odpraw armatorskich, budowę dwóch stanowisk promowych o długości całkowitej około 250m każde, wyposażone w rampy najazdowe o szerokości nie mniejszej niż 35,0m i nośności 180 ton. Stanowiska będą mieć parametry zbliżone do funkcjonującego stanowiska promowego nr 1. Dodatkowo planowana jest budowa trzech bocznic kolejowych po 300,0m długości każda, poszerzenie Basenu Bałtyckiego do szerokości 185m na całej długości w wyniku lokalizacji nowych stanowisk „w ładzie”, przeniesienie Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego, załadunek basenu BON oraz zakup gruntów od spółek Energopol i Euroterminal. Integralną częścią inwestycji jest budowany w obecnej perspektywie finansowe UE parking buforowy o łącznej liczbie 285 miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych, w bezpośrednim sąsiedztwie Basenu Bałtyckiego (ETAP I). Jego funkcja, do czasu rozbudowy Terminala Promowego w porcie w Świnoujściu o nowe nabrzeża (ETAP II), będzie ograniczać się do redukcji odczuwalnego obecnie braku miejsc parkingowych na terenie terminala, a po wybudowaniu nabrzeży stanowił będzie ich bezpośrednie zaplecze.



Budowa infrastruktury portowej na terenach rozwojowych Ostrowa Grabowskiego w porcie w Szczecinie

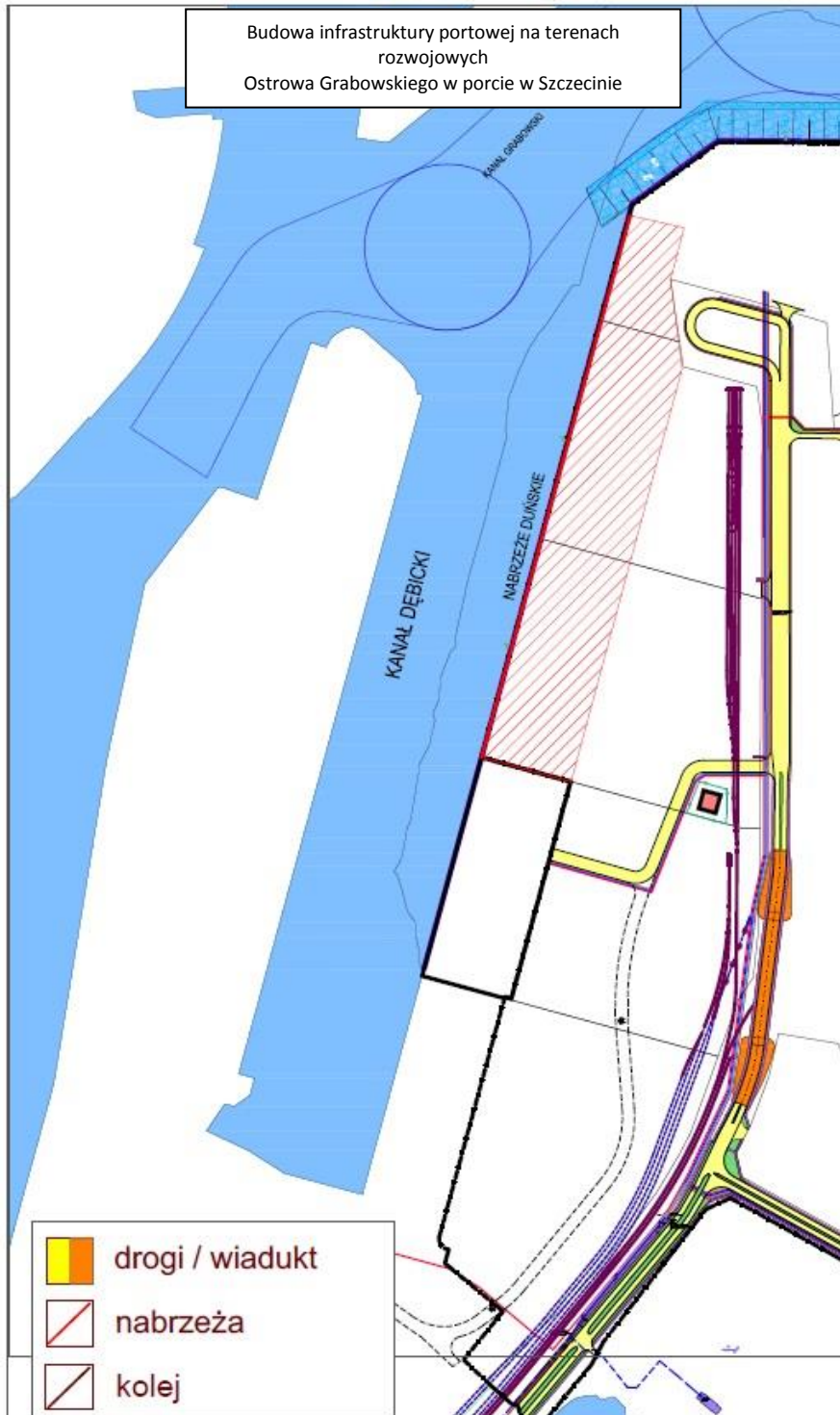
Planowane inwestycje będą konsekwencją modernizacji i pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5m oraz przenoszenia działalności przeładunkowo składowej ze starych wyeksploatowanych obszarów portu, powstałych w okresie międzywojennym, na których nie możliwości wprowadzania dużych jednostek oraz nowoczesnych technologii przeładunkowych.

Położenie Ostrowa grabowskiego pomiędzy obecnie eksploatowaną drobnicową częścią portu a zmodernizowanym torem wodnym stwarza idealne warunki dla lokalizacji terminali przeładunkowo-składowych wykorzystujących zwiększoną głębokość do 12,5m.

Zakres planowanej inwestycji obejmuje:

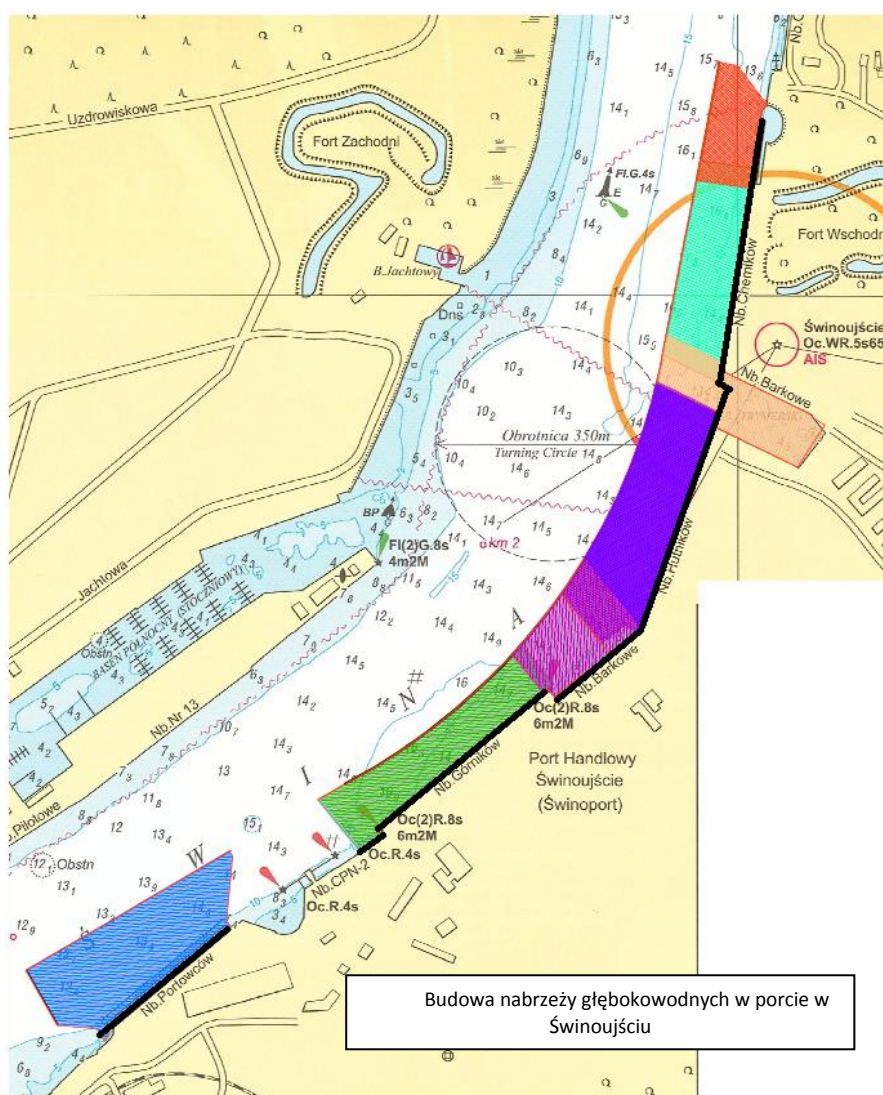
- budowę nowego nabrzeża o długości 300m i głębokości technicznej 12,5m od strony Kanału Dębickiego (robocza nazwa – nab. Duńskie) wraz z przygotowaniem zaplecza do przeładunków drobnicowych, a także budowa nowych nabrzeży wzdłuż kanału Dębickiego o łącznej długości około 470 m dla których w obecnej perspektywie budowane jest umocnienie brzegowe (ścianka szczelna z oczepem).
- budowę docelowych połączeń drogowych stanowiących przedłużenie ulicy Logistycznej:
 - droga dwujezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa o szerokości 16m wraz z pobocznymi,

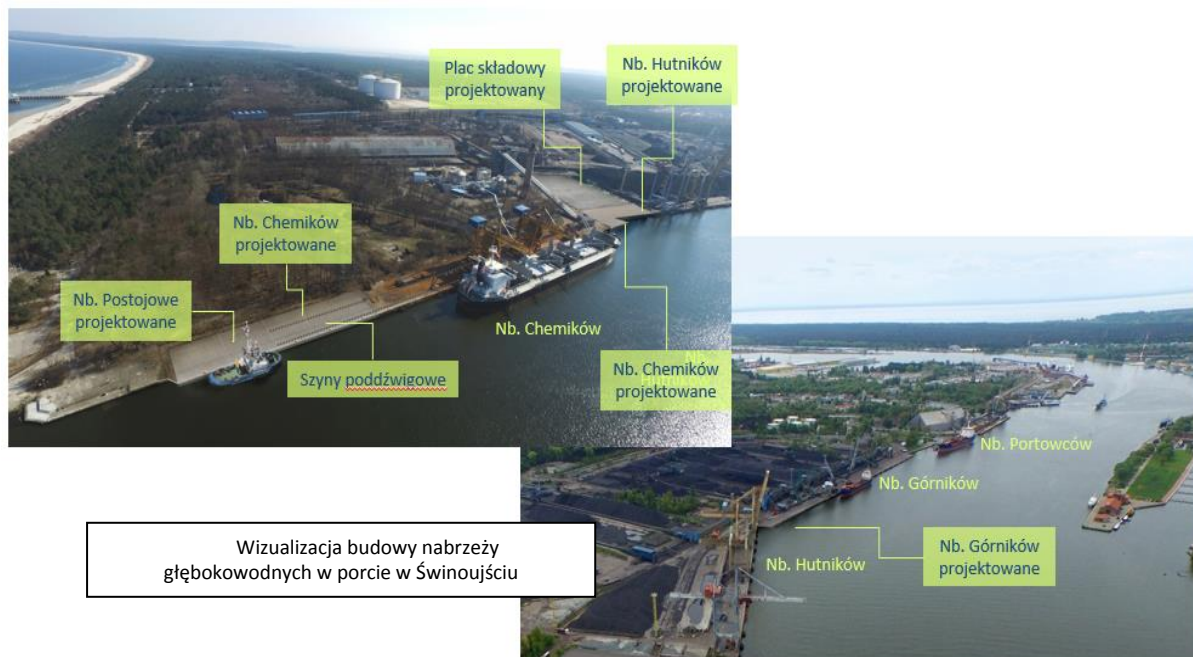
- estakada o dł. 341m i szerokości użytecznej 16m wraz z nawierzchnią i pełną infrastrukturą,
- budowa docelowych połączeń kolejowych po stronie zachodniej o łącznej długości około 3000m wraz z rozjazdami,
- uzdatnianie/palowanie placów składowych na powierzchni około 6ha,
- doprowadzenie niezbędnej infrastruktury technicznej do granic terminali (m.in. GPZ wraz z linią zasilającą 15kV.)



Budowa nabrzeży głębokowodnych w porcie w Świnoujściu

Planowane przedsięwzięcie w porcie Świnoujście obejmować będzie: przebudowę istniejących konstrukcji hydrotechnicznych nabrzeży Chemików, Hutników, Górników i Pirsu Nabrzeża Portowców polegającą na pogłębieniu i umocnieniu dna wzdłuż nabrzeży w celu osiągnięcia głębokości technicznej -14,5 m. Po modernizacji urządzeń cumowniczych i odbojowych możliwa będzie obsługa jednostek o nośności 100 DWT z pełnym ładunkiem. Warunkiem obsługi większych jednostek tj. do 300m jest rozbudowa przez Urząd Morski w Szczecinie obrotnicy północnej oraz wykonanie umocnienia brzegowego po stronie Wypływu. Zakres inwestycji obejmuje również budowę nabrzeży: Górników-Barkowe i Armatorskie. Inwestycja przewiduje również załadowanie basenu Trymerskiego. W wyniku jej realizacji przy nabrzeżach w porcie w Świnoujściu będą mogły być obsługiwane statki o długości do 300 m, szerokości 50 m i zanurzeniu 13,5 m.





7 Źródła finansowania zaplanowanych działań

Realizacja działań inwestycyjnych określonych w Strategii wymaga poniesienia znacznych nakładów finansowych, spośród których najważniejszym źródłem finansowania planowanych działań pozostaną fundusze UE w formie dotacji bezzwrotnych. Drugim ważnym źródłem będą kredyty inwestycyjne, w tym preferencyjne z Europejskiego Banku Inwestycyjnego oraz komercyjne. Kolejnym źródłem będą środki prywatnych inwestorów, które dotychczas nie były wykorzystywane w szerszym zakresie ze względu na wysoką kapitałochłonność oraz długi okres zwrotu inwestycji w infrastrukturę portową. Środki unijne, komercyjne i prywatne wymagać będą dopełnienia środkami własnymi ZMPSiŚ S.A., które będą sukcesywnie akumulowane z przeznaczeniem na realizację kolejnych programów inwestycyjnych.

7.1 Dotacje bezzwrotne z funduszy UE

W wyniku zmiany podejścia Komisji Europejskiej do tematu publicznego finansowania infrastruktury portowej, poczynając od perspektywy finansowej UE 2014-2020 zasadniczo wszelkie rodzaje wsparcia finansowego dla portów morskich spełniać będą przesłanki pomocy publicznej. Wobec powyższego, ZMPSiŚ S.A. już w 2015 r. złożył wniosek o notyfikację dofinansowania projektów inwestycyjnych w ramach POIiŚ 2014-2020, jednak w wyniku wejścia w życie Rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1084 z dnia 14 czerwca 2017 r. (GBER) pomoc dla portów morskich do wysokości limitów wskazanych w tym rozporządzeniu została wyłączona

z obowiązku notyfikacji. W ramach GBER porty w Szczecinie i Świnoujściu otrzymały możliwość otrzymania dofinansowania do 150 mln euro kosztów kwalifikowalnych na każdy port

bez konieczności notyfikacji. Zakłada się, że limity te obowiązywać będą również w perspektywie finansowej 2021-2027 i kolejnych.

7.1.1 Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

Działania wynikające z POIiŚ 2014-2020 zmierzają do budowy podstaw gospodarki niskoemisyjnej, promowania dostosowania do zmiany klimatu, ochrony środowiska naturalnego i wspierania efektywności wykorzystywania zasobów oraz promowania zrównoważonego transportu i usuwania niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych.

W ramach POIiŚ 2014-2020 dostępnych będzie ok. 27,4 mld euro (z EFRR i FS), z czego na realizację inwestycji transportowych za pośrednictwem III osi priorytetowej *Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego* pula środków unijnych wynosi 9,5 mld euro (wyłącznie z FS).

Inwestycje realizowane przez ZMPSiŚ otrzymają wsparcie w ramach Działania 3.2 *Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych* na które alokacja środków unijnych ma wynieść 1,5 mld euro. Wsparciem objęte zostaną działania przyczyniające się do poprawy konkurencyjności portów morskich i poprawy bezpieczeństwa morskiego, poprzez inwestycje w infrastrukturę dostępu do portów od strony morza i lądu, infrastrukturę portową, inwestycje ograniczające zanieczyszczenia środowiska przez statki oraz inwestycje w jednostki służące poprawie bezpieczeństwa żeglugi i ratownictwa morskiego, a także systemy bezpieczeństwa morskiego.

Wybór projektów następować będzie w trybie pozakonkursowym (projekty dot. transportu morskiego i śródlądowych dróg wodnych) oraz konkursowym (projekty dot. transportu intermodalnego). Zakres zaangażowania środków UE dla projektów finansowanych w ramach Działania 3.2 wynosić będzie maksymalnie do poziomu 85% wydatków kwalifikowalnych.

W ramach POIiŚ 2014-2020 Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. ma otrzymać dofinansowanie w łącznej wysokości **435,56 mln zł**, w tym na następujące projekty:

- ✓ Projekt 3.2-6 Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego – 225,96 mln zł,
- ✓ Projekt 3.2-8 Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego – 128,20 mln zł,
- ✓ Projekt 3.2-11 Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu – 57,60 mln zł,
- ✓ Projekt 3.2-35 Zakup statku pożarniczego dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście – 23,80 mln zł.

7.1.2 Instrument „Łącząc Europę” (CEF)

Connecting Europe Facility – CEF to zarządzany przez KE instrument finansujący realizację projektów transportowych oraz energetycznych (dotyczy zakresu inwestycji w obszarze infrastruktury transportowej oraz energetycznej) o strategicznym znaczeniu dla UE. Wybór projektów do dofinansowania następuje w wyniku konkursów ogłaszanych przez KE.

Poprzez CEF Transport wspierana jest infrastruktura transportowa leżąca w transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, tj. infrastruktura o znaczeniu międzynarodowym, europejskim. Celem jest, aby infrastruktura ta zapewniała odpowiednie, wspólne standardy parametrów technicznych i funkcjonalnych.

Budżet Instrumentu na lata 2014-2020 wynosi ponad 30 mld euro, z tego 24 mld euro przeznaczono na sektor transportu (pozostałe sektory to energia i telekomunikacja).

Budżet CEF w sektorze transportu został podzielony na dwie części:

- pulę kohezyjną - z Funduszu Spójności - 11,3 mld euro - dostępną dla poszczególnych państw kohezyjnych (czyli np. dla Polski – z kwoty 11,3 mld euro udostępniono Polsce ok. 4,14 mld euro),
- pulę ogólną – środki dostępne dla wszystkich państw członkowskich (kohezyjnych i nie kohezyjnych).

Maksymalny poziom dofinansowania w puli kohezyjnej to 85% kosztów kwalifikowanych projektu, a w puli ogólnej to 20-30% dla projektów inwestycyjnych i 50% dla projektów studyjnych.

W ramach CEF Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. ma otrzymać dofinansowanie w łącznej wysokości **133,98 mln zł**, w tym na następujące projekty:

- ✓ Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego – 94,96 mln zł,
- ✓ Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu (projekt realizowany wspólnie z PKP PLK S.A.) – 29,84 mln zł (pula przypadająca na ZMPSiŚ S.A.),
- ✓ Zagospodarowanie rezerwy terenowej w pld. części Terminalu Promowego w Świnoujściu – 8,89 mln zł,
- ✓ Budowa systemu Pilotowo-Dokującego (PNDS) dla promów – 0,29 mln zł.

7.1.3 Fundusze UE w perspektywie 2021-2027

W ramach kolejnej perspektywy finansowej 2021-2027 Polska ma otrzymać ok. 64 mld euro, tj. ok. 20% mniej niż w perspektywie 2014-2020. Wśród podstawowych celów tej perspektywy znajdują się:

- ✓ cel 2 – bardziej przyjazna dla środowiska, bezemisyjna Europa,
- ✓ cel 3 – lepiej połączona Europa, ze strategiczną infrastrukturą transportową i sieciami cyfrowymi.

Z uwagi na charakter inwestycji portowych przyczyniających się do zmniejszenia emisyjności transportu oraz włączenie portów w Szczecinie i Świnoujściu do sieci TEN-T, należy zakładać dalszą możliwość współfinansowania tych inwestycji ze środków UE, w ramach POiŚ 2021-2027 oraz ewentualnie innych funduszy. Według wstępnych założeń, w przyszłej perspektywie finansowej zakłada się ograniczenie dofinansowania do maksymalnie 70% kosztów kwalifikowalnych oraz skrócenie okresu dostępności środków poprzez powrót do zasady n+2.

Pozytywnym aspektem ma być z kolei wprowadzenie znacznych uproszczeń administracyjnych, oraz odrębnych i jaśniejszych zasad dotyczących trwałości, co powinno ułatwić pozyskiwanie środków unijnych.

7.2 Instrumenty zwrotne

W perspektywie finansowej 2014-2020 w znacznie szerszym niż w latach 2007-2013 zakresie stosowane będą instrumenty zwrotne w postaci kredytów, zarówno o charakterze preferencyjnym, jak i czysto komercyjnym. Konieczność taka wynikać będzie zarówno ze znacznie większej skali programu inwestycyjnego realizowanego w tym okresie, jak i ze spodziewanego znacznego wzrostu cen materiałów i usług budowlanych, który wpływać może na wzrost rzeczywistych kosztów inwestycji w stosunku do założeń będących podstawą do uzyskania dofinansowania. Dodatkowo, z uwagi na trudności w uzyskaniu notyfikacji pomocy publicznej, część projektów będzie realizowana bez wsparcia ze środków UE.

7.2.1 Kredyty z Europejskiego Banku Inwestycyjnego

Europejski Bank Inwestycyjny pozyskuje środki finansowe na rynkach kapitałowych i udziela kredytów na preferencyjnych warunkach na projekty wspierające cele UE. Około 90 procent kredytów jest udzielanych na terytorium UE. Bank nie korzysta z pieniędzy z budżetu UE. Z uwagi na najwyższy rating finansowy oraz specyfikę działalności Europejskiego Banku Inwestycyjnego, instytucja ta może pozyskiwać i oferować środki pieniężne na warunkach korzystniejszych niż możliwe do uzyskania przez swoich kredytobiorców na wolnym rynku. W przypadku ZMPSiŚ S.A., kredyty z EBI będą stanowić, obok środków pochodzących z funduszy UE, ważne źródło finansowania programu inwestycyjnego, który ma być realizowany

w ramach perspektywy finansowej UE 2014-2020. Co do zasady, preferencyjne kredyty z EBI mogą być wykorzystywane tylko do współfinansowania projektów, które otrzymają dofinansowanie ze środków UE, przy założeniu że środki z UE wraz z kredytem z EBI nie mogą przekroczyć 90% kosztów projektu, a dodatkowo kredyt z EBI nie może przekroczyć 50% tych kosztów.

Zakłada się, że ZMPSiŚ S.A. wykorzysta środki pochodzące z kredytu z EBI w łącznej wysokości **352 mln zł**, z przeznaczeniem na współfinansowanie następujących projektów:

- ✓ Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego,
- ✓ Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego,
- ✓ Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu,
- ✓ Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego,
- ✓ Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu,
- ✓ Zagospodarowanie rezerwy terenowej w pld. części Terminalu Promowego w Świnoujściu.

Szczegółowy podział środków na poszczególne zadania ma charakter zmienny bowiem EBI pozostawia w tym względzie dużą swobodę działania. Jedyne ograniczenia (opisane powyżej) dotyczą udziału kredytu z EBI w całości kosztów projektu.

7.2.2 Kredyty komercyjne

Zadania inwestycyjne, które nie będą mogły otrzymać wsparcia ze środków UE, będą mogły być sfinansowane przy wykorzystaniu kredytów komercyjnych. Dotyczy to głównie zadań, które z założenia są dedykowane konkretnemu odbiorcy, stąd z uwagi na ograniczoną ogólnodostępność nie jest możliwe uzyskanie notyfikacji pomocy publicznej na ich dofinansowanie. W przypadku ZMPSiŚ S.A. w tej grupie znajdują się dwa priorytetowe zadania tj.:

- ✓ Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu – projekt dedykowany PLNG S.A.,
- ✓ Budowa Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu – projekt dedykowany partnerowi prywatnemu, który wykona zasadniczą część Terminalu.

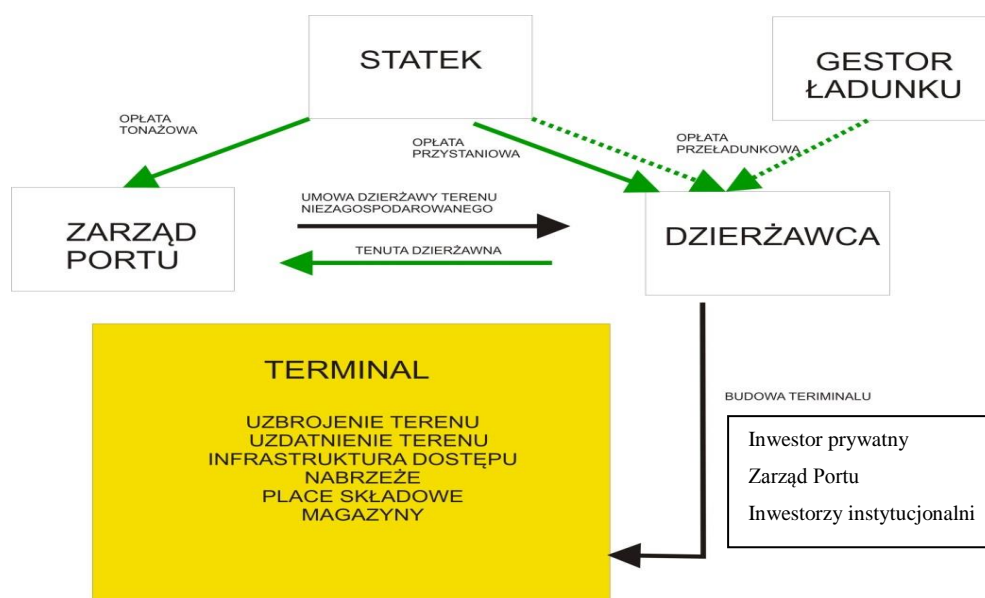
Na realizację powyższych zadań planuje się zaciągnięcie kredytów inwestycyjnych w łącznej wysokości ok. **330 mln zł**.

ZMPSiŚ S.A. jako podmiot o charakterze przedsiębiorcy publicznego, posiadający stabilną sytuację finansową oraz dysponujący aktywami o znacznej wartości i wolnymi od obciążeń nie powinien mieć trudności w pozyskaniu kredytów inwestycyjnych na powyższe zadania, tym bardziej, że są to zadania komercyjne, zakładające znaczny zwrot z zainwestowanego kapitału.

Procedura pozyskiwania kredytów inwestycyjnych przez ZMPSiŚ S.A. zakłada skierowanie zapytań ofertowych do wybranych banków, a następnie wybór oferty najkorzystniejszej cenowo i organizacyjnie.

7.2.3 Kapitał prywatny i instytucjonalny

W perspektywie Strategii wykorzystanie kapitału prywatnego i instytucjonalnego przewidywane jest m.in. przy realizacji priorytetowej inwestycji tj. „Budowa Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”. Według założeń, inwestor zewnętrzny zrealizuje ją przy współdziałaniu ZMPSiŚ S.A. oraz innych partnerów instytucjonalnych tj. Urząd Morski, GDDKiA oraz PKP PLK S.A. Dokładny zakres inwestycji będzie uzgadniany indywidualnie w zależności od istniejącego stopnia uzbrojenia i zagospodarowania terenu. Ponadto inwestor prywatny zrealizuje tę część inwestycji, która na mocy ustawy portowej jest w zakresie jego obowiązków (budowa placów składowych, magazynów, wyposażenie terminalu w niezbędną suprastrukturę). Jeden z możliwych, przykładowych modeli obrazujących możliwe powiązania pomiędzy ZMPSiŚ S.A. a inwestorami przedstawia poniższy rysunek:



Rysunek 2 Przykładowy model zaangażowania inwestorów w finansowanie inwestycji infrastrukturalnych w porcie morskim

Źródło: opracowanie własne.

W tym przykładowym modelu przychodem podmiotu zarządzającego będzie opłata tonażowa pobierana od armatorów, jak również tenuta dzierżawna uwzględniająca zaangażowanie podmiotu prywatnego w inwestycje infrastrukturalne. Przychodem dzierżawcy będą natomiast opłaty za usługę przeładunkową i składową otrzymywane z strony armatora i/lub gestora ładunku (w zależności od warunków kontraktu i formy żeglugi) oraz opłata przystaniowa.

Realizację budowy Terminalu Kontenerowego znacznie przyspieszy mająca wkrótce wejść w życie ustawa o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych, która m.in. uprości procedury związane z nabywaniem nieruchomości pod przyszłe inwestycje, co przyczyni się do skrócenia procesu przygotowania inwestycji. Ustawa ta nie będzie jednak regulować kwestii finansowania tych inwestycji, stąd model finansowania z udziałem partnera prywatnego wydaje się na chwilę obecną jedynym możliwym do wykorzystania przy przedsięwzięciach o tak dużej skali.

Źródła finansowania projektów inwestycyjnych realizowanych przez ZMPSiŚ S.A. w perspektywie Strategii przedstawia poniższa tabela. Część zadań inwestycyjnych realizowanych będzie we współpracy z innymi podmiotami (instytucjonalnymi i prywatnymi), jednak z uwagi na brak informacji odnośnie wysokości nakładów, które wnoszą inne podmioty, w tabeli ujęto wyłącznie nakłady dotyczące części realizowanych przez ZMPSiŚ S.A.

Finansowanie projektów inwestycyjnych realizowanych w części przypadającej na ZMPSiŚ S.A. (w tys. PLN)

Lata	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	OGÓŁEM
Razem Nakłady Inwestycyjne	23 419	33 010	17 287	41 547	441 164	499 042	356 968	137 413	132 090	178 631	5 400	7 400	30 400	40 400	40 400	1 984 572
<i>Dotacje CEF</i>	<i>2 307</i>	<i>12</i>	<i>1 214</i>	<i>6 561</i>	<i>10 046</i>	<i>78 404</i>	<i>29 472</i>	<i>5 967</i>								<i>133 983</i>
<i>Dotacje POIiŚ</i>					<i>69 753</i>	<i>139 647</i>	<i>180 034</i>	<i>46 132</i>								<i>435 566</i>
Razem Dotacje	2 307	12	1 214	6 561	79 799	218 051	209 505	52 100								569 549
<i>Kredyt z EBI</i>					<i>107 366</i>	<i>190 727</i>	<i>53 906</i>									<i>352 000</i>
<i>Kredyt komercyjny</i>						<i>35 100</i>	<i>64 350</i>	<i>20 550</i>	<i>80 810</i>	<i>130 000</i>						<i>330 810</i>
Razem kredyty inwestycyjne					107 366	225 827	118 256	20 550	80 810	130 000						682 810
Środki własne	21 112	32 998	16 073	34 986	253 999	55 164	29 206	64 763	51 280	48 631	5 400	7 400	30 400	40 400	40 400	732 212

7.2.4 Źródła finansowania inwestycji infrastrukturalnych podmiotów zarządzających portami morskimi

Ustawa o portach i przystaniach morskich z 20 grudnia 1996 r. z póź.zm. obowiązek budowy, rozbudowy, utrzymania i modernizacji infrastruktury portowej nałożyła na podmioty zarządzające portami morskimi. W przypadku zespołu portowego Szczecin - Świnoujście taki obowiązek spoczywa na ZMPSiŚ S.A., w stosunku do terenów, które są własnością lub stanowią przedmiot użytkowania wieczystego wspomnianego podmiotu. Na pozostałych terenach zlokalizowanych w granicach administracyjnych obu portów obowiązek rozwoju infrastruktury portowej spoczywa na właścicielu/użytkowniku wieczystym terenu.

We wspomnianej Ustawie wymieniono również źródła przychodów podmiotów zarządzających portami morskimi, wśród których znalazły się:

- opłaty z tytułu użytkowania, najmu, dzierżawy, lub innej umowy, na mocy której podmiot zarządzający oddaje w odpłatne korzystanie grunty oraz obiekty, urządzenia i instalacje portowe,
- opłaty portowe,
- przychody z usług świadczonych przez podmiot zarządzający,
- wpływy z innych tytułów (tj. ze sprzedaży majątku i udziałów w innych podmiotach, odsetek od lokat i rachunków, otrzymanych odszkodowań itp.)

Przychody te podmiot zarządzający może przeznaczać m.in. na rozwój infrastruktury portowej.

Ustawa o portach i przystaniach morskich w swoim pierwotnym brzmieniu wprowadziła (w art. 28) zmianę w Ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych³ polegającą na zwolnieniu od podatku dochodów podmiotów zarządzających portami lub przystaniami morskimi w części przeznaczonych na budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej, prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu oraz pozyskiwanie gruntów na potrzeby rozwoju portu. Zwolnienie to obowiązuje do chwili obecnej.

Zmiana ustawy o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2019 r., poz. 1716) przypisała obowiązek finansowania budowy, modernizacji i utrzymania infrastruktury portowej oraz akwenów portowych do zadań podmiotu zarządzającego portem z możliwością dofinansowywania tych zadań ze środków budżetu państwa. Zapis ten jest jednak zbyt ogólnikowy i niezobowiązujący. Dotychczasowe doświadczenia portów morskich o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki wskazują, iż tego potencjalnego wsparcia finansowego nie należy uwzględniać w systemie racjonalnego i długofalowego planowania.

³ Dodając w art. 17 ust. 1 pkt. 26.

Wobec powyższego, środki własne stanowiące niezbędny wkład do realizowanych przez ZMPSiŚ S.A. programów inwestycyjnych pochodzić mogą tylko w długookresowej akumulacji posiadanych nadwyżek finansowych wygospodarowanych poprzez racjonalną i oszczędną gospodarkę posiadanym majątkiem. ZMPSiŚ S.A. od lat prowadzi politykę kumulowania środków pieniężnych na potrzeby realizacji programów inwestycyjnych współfinansowanych z funduszy UE. Środki te są zużywane na wymagalne wkłady własne do realizacji projektów, a następnie w okresach wdrożenia następnej perspektywy zostają ponownie akumulowane na przyszłe potrzeby inwestycyjne.

Prognozę przepływów pieniężnych ZMPSiŚ S.A. w perspektywie Strategii przedstawia poniższa tabela:

Prognoza przepływów pieniężnych ZMPSiŚ S.A. na lata 2016– 2030 (w tys. PLN)

Treść	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
A. Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej															
I. Zysk / strata (netto)	25 487	61 567	39 530	19 580	11 981	19 025	26 186	9 303	25 589	40 518	31 374	31 867	37 151	42 780	42 905
II. Korekty razem	34 651	27 237	36 383	50 226	52 309	20 713	10 953	45 289	66 730	53 858	65 161	66 926	63 950	60 679	61 040
III. Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	60 138	88 804	75 912	69 807	64 290	39 738	37 140	64 592	92 318	94 376	96 535	98 793	101 100	103 459	103 946
B. Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej															
I. Wpływy	1 988	3 645	4 535	86 269	2 500	1 500	1 000	1 000	1 000	676	647	564	851	811	635
II. Wydatki	14 307	113 144	19 712	31 384	383 088	532 023	362 173	166 951	144 468	181 035	22 048	7 183	28 163	39 415	40 378
III. Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-12 319	-109 499	-15 176	54 885	-380 588	-530 523	-361 173	-165 951	-143 468	-180 359	-21 401	-6 619	-27 312	-38 604	-39 743
C. Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej															
I. Wpływy	100 375	1 516	1 828	6 254	187 147	443 869	327 758	72 646	80 806	129 996	-4	-4	-4	-4	-4
II. Wydatki	26 746	22 774	16 566	14 835	9 544	952	3 348	14 719	29 187	45 454	79 278	77 831	75 791	73 645	71 553
III. Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	73 629	-21 258	-14 738	-8 580	177 603	442 917	324 410	57 927	51 619	84 542	-79 282	-77 835	-75 795	-73 649	-71 557
D. Przepływy pieniężne netto (AIII - BIII - CIII)	121 448	-41 953	45 998	116 111	-138 695	-47 868	376	-43 432	470	-1 441	-4 148	14 339	-2 006	-8 794	-7 354
E. Środki pieniężne na początek okresu	21 347	142 795	100 841	146 840	262 951	124 256	76 387	76 763	33 331	33 801	32 360	28 212	42 551	40 544	31 750
F. Środki pieniężne na koniec okresu	142 795	100 841	146 840	262 951	124 256	76 387	76 763	33 331	33 801	32 360	28 212	42 551	40 544	31 750	24 396
G. Bilansowa zmiana stanu środków pieniężnych	-121 448	41 953	-45 998	-116 111	138 695	47 868	-376	43 432	-470	1 441	4 148	-14 339	2 006	8 794	7 354

