

BADANIE pt.:

„Przewidywany wpływ projektów SPOT na dostępność oraz wzrost przeładunków w portach morskich w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie”



**Prezentacja na konferencję pt.
„Perspektywy rozwoju portów morskich”
Gdynia, 20-21 listopada 2008**

SPIS TREŚCI

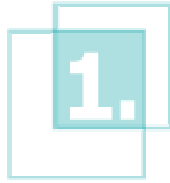


1. CEL I ZAKRES BADANIA

2. WYNIKI BADANIA

3. WNIOSKI

4. REKOMENDACJE



1.

CEL I ZAKRES BADANIA

1.1 Zasadniczy cel badania

- Analiza przewidywanych rezultatów oraz wpływu projektów realizowanych w ramach SPOT na rozwój polskich portów morskich i zbudowanie infrastruktury portowej dostosowanej do obrotu towarowego i nowych technologii przewozowych

1.2 Zakres badania

- W zakres badania wchodziły następujące analizy:
 - ✓ stanu obecnego i potrzeb infrastruktury portowej
 - ✓ rezultatów projektów realizowanych w ramach SPOT
 - ✓ efektu synergii między poszczególnymi projektami
 - ✓ trwałości rezultatów projektów
 - ✓ zgodności zidentyfikowanych rezultatów projektów z celami działania 1.2 SPO-T i ich wpływu na realizację tych celów
 - ✓ komplementarności projektów SPO-T z projektami z wykazu indywidualnych projektów kluczowych PO IiŚ

1. CEL I ZAKRES BADANIA

1.3 Lista projektów objętych badaniem

Port Gdańsk

- ✓ Infrastruktura dostępu do rejonu Nabrzeża Przemysłowego
- ✓ Poprawa dostępu do Wolnego Obszaru Celnego w Porcie Gdańsk (zdjęcie)
- ✓ Rozbudowa infrastruktury nabrzeżowej i drogowej Terminalu Promowego Westerplatte
- ✓ Modernizacja wejścia do Portu Wewnętrznego



1. CEL I ZAKRES BADANIA

1.3 Lista projektów objętych badaniem

Port Gdynia

- ✓ Przebudowa Falochronu Głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego
- ✓ Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III etap
- ✓ Rozbudowa ul. Janka Wiśniewskiego w Gdyni – etap II (zdjęcie)

Port Szczecin-Świnoujście

- ✓ Budowa infrastruktury portowej dla bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim w Szczecinie
- ✓ Budowa infrastruktury Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego w Szczecinie



2.

WYNIKI BADANIA

2.1 Opis obecnego stanu polskich portów morskich

- ✓ odpowiadająca aktualnym potrzebom dostępność portów od strony morza, niezadowalająca od strony lądu
- ✓ odpowiadający aktualnym i przyszłym potrzebom rynku potencjał przeładunkowy w zakresie technologii specjalistycznej (płynnej i masowej suchej)
- ✓ zużyty i wymagający modernizacji sprzęt przeładunkowy w zakresie technologii uniwersalnej (np. dźwigi drobnicowe i chwytakowe)
- ✓ rośnie znaczenie technologii zunifikowanej (kontenerowej i ro-ro)
- ✓ wzrost średniej wartości obsługiwanych towarów



2.

WYNIKI BADANIA

2.2 Potrzeby infrastrukturalne portów

Zachowanie użyteczności i trwałości już zrealizowanych projektów oraz zapewnienie potrzeb perspektywicznych możliwe będzie poprzez:

Dostęp od strony morza:

- ✓ prace pogłębiarskie w kanałach portowych i na torach podejściowych
- ✓ modernizację Falochronu Wschodniego w Porcie Gdańsk

Dostęp od strony lądu:

- ✓ połączenie portów z głębokim zapleczem autostradą A1, drogami ekspresowymi S3, S5 i S7, modernizację linii kolejowych E59/CE59 i E65/CE65
- ✓ poprawę dostępu drogami wodnymi śródlądowymi w Szczecinie-Świnoujściu

Infrastruktura portowa:

- ✓ prace odtworzeniowe na elementach hydrotechnicznych i poszerzenie terenów WOC w Gdańsku
- ✓ wybudowanie lub rozbudowanie infrastruktury do obsługi promów i statków ro-ro wraz z odpowiednim zapleczem w Porcie Gdynia
- ✓ inwestycje w Porcie Szczecin-Świnoujście (m.in. nabrzeża południowej części Portu Świnoujście, nabrzeża Górnośląskie i WOC).

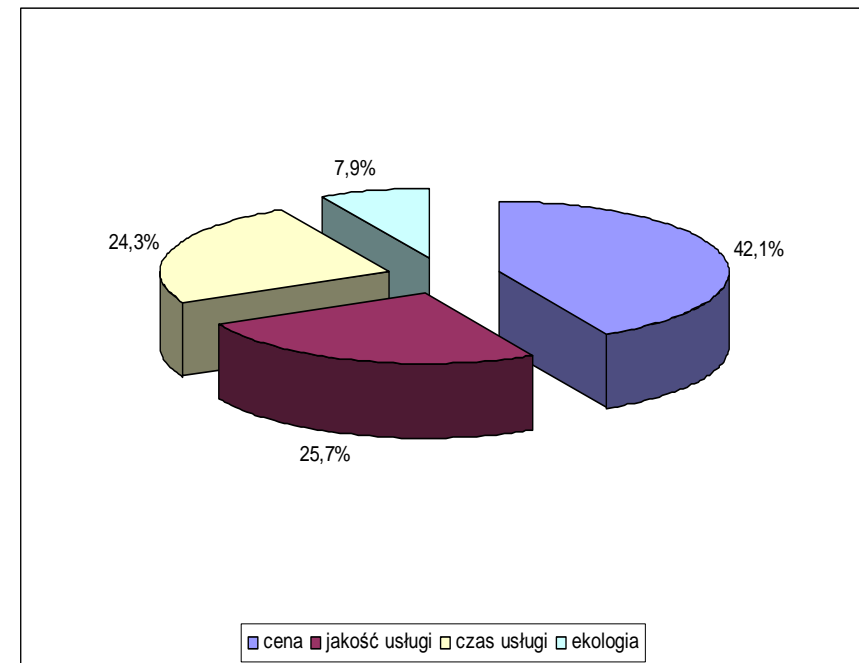
2.

WYNIKI BADANIA

2.3 Wpływ inwestycji na konkurencyjność portów

- ✓ na konkurencyjność portów wpływ mają przede wszystkim inwestycje w infrastrukturę portową (w tym rozwój usług dodatkowych)
- ✓ inwestycje w infrastrukturę dostępową (zarówno drogowe, kolejowe i od strony wody) umożliwiają wykorzystanie istniejącego potencjału, lecz nie decydują bezpośrednio o wzroście przeładunków

Wykres: Czynniki wpływające na wybór usług portowych (źródło i opracowanie: badanie własne)



2.

WYNIKI BADANIA

2.4 Ocena wpływu ograniczenia zakresu projektów na cele działania 1.2

Analizowane projekty wpisują się w realizację celów działania 1.2 SPOT

Ograniczono zakres rzeczowy tylko jednego projektu: Rozbudowa infrastruktury nabrzeżowej i drogowej Terminalu Promowego Westerplatte.

- ✓ modernizacja infrastruktury portowej przeprowadzona w pełnym zakresie
- ✓ zmniejszono zakres prac na przedpolu Terminala
- ✓ poszukiwane jest alternatywne rozwiązanie połączenia dla wzrostu przepustowości dostępu od strony lądu w celu utrzymania trwałości rezultatów projektu

Przesunięto termin ukończenia realizacji projektu: Przebudowa Falochronu Głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego.

- ✓ opóźnienia wynikły z czynników natury obiektywnej jak i błędów wykonawczych
- ✓ po zmianie wykonawcy prace przebiegają zgodnie z planem
- ✓ **zakończenie inwestycji przewidziane jest na grudzień 2009r**

2.

WYNIKI BADANIA

2.5 Analiza efektu synergii

Port Gdynia:

- ✓ wysoki stopień synergii projektów drogowych
- ✓ niski stopień synergii pomiędzy projektami drogowymi a hydrotechnicznymi
- ✓ zadowalający stopień synergii łącznej

Port Gdańsk:

- ✓ szczególną cechą projektów w Porcie Gdańsk jest występowanie synergii wewnętrznej projektów
- ✓ niski stopień synergii pomiędzy poszczególnymi projektami ze względu na brak powiązań technologicznych między projektami

Port Szczecin-Świnoujście:

- ✓ wysoki stopień synergii pomiędzy oboma projektami
- ✓ występuje wspólne oddziaływanie projektów na wzrost konkurencyjności portu

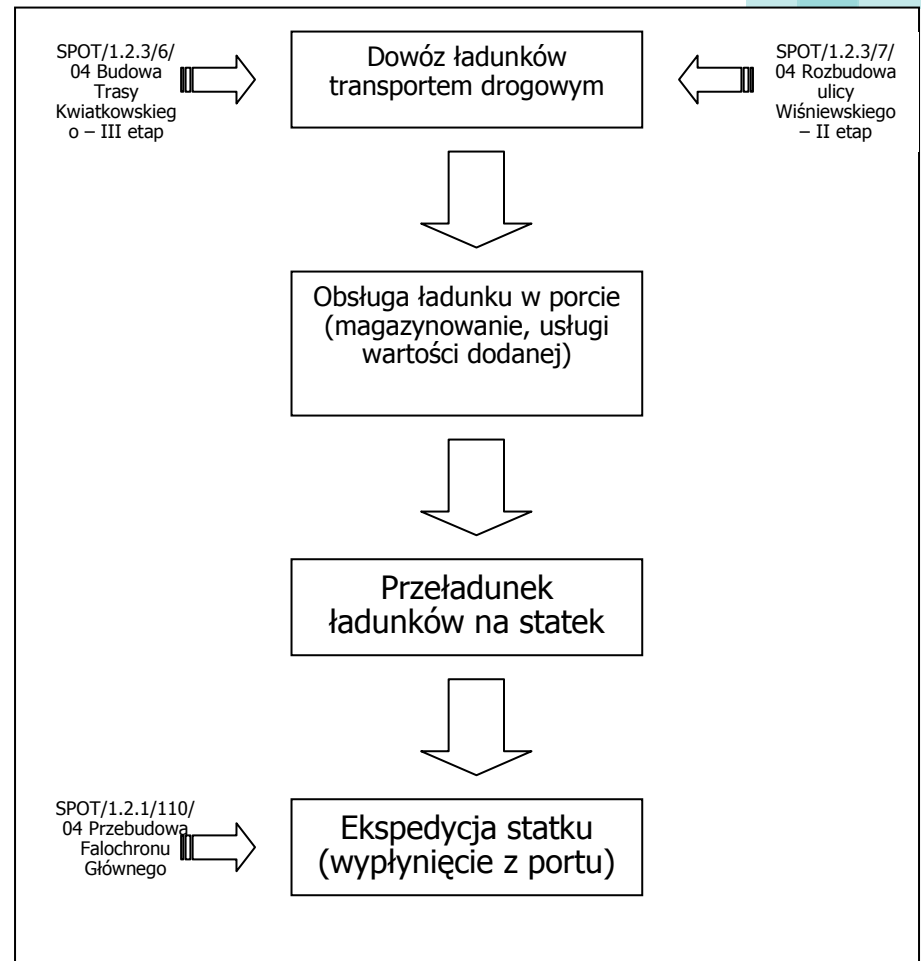
2.

WYNIKI BADANIA

2.5.1 Analiza efektu synergii w porcie w Gdyni

- ✓ powiązanie projektów drogowych – obydwa projekty wpisują się w jeden ciąg transportowy i wzajemnie się wzmacniają, są powiązane przestrzennie i odnoszą się do tej samej gałęzi transportu
- ✓ rezultaty projektu Falochron nie łączą się z rezultatami projektów drogowych
- ✓ powiązanie pomiędzy projektami drogowymi a hydrotechnicznym – brak powiązania na poziomie funkcjonalnym, istnieje silne powiązanie przestrzenne

Wpływ projektów SPOT na łańcuch transportowo-logistyczny w porcie w Gdyni



2.

WYNIKI BADANIA

2.6 Analiza komplementarności z projektami POiŚ i PO RPW

W analizie uwzględniono 199 projektów, tylko 40 z nich odznacza się istotną komplementarnością z projektami SPOT.

Zróźnicowanie ocen komplementarności:

- ✓ w sferze funkcjonalnej: najczęściej projektów o wysokiej komplementarności objętych jest tymi działaniami PO liŚ, które dotyczą gospodarki morskiej, a w dalszej kolejności dróg oraz kolei. Znacznie niższe oceny (i jedynie w niewielkim zakresie) odnoszą się do projektów z zakresu transportu śródlądowego, a wręcz incydentalnie z zakresu komunikacji miejskiej oraz lotnictwa,
- ✓ w sferze geograficznej: najlepsze wyniki otrzymano dla relacji między projektami SPOT zlokalizowanymi w danym porcie a projektami PO liŚ, które dotyczą inwestycji w tym samym porcie, jego otoczeniu albo korytarzu transportowym prowadzącym do tego portu.

3. WNIOSKI

3.1 Ocena realizacji projektów i uzyskanych wyników

Analizowane projekty zrealizowano w większości zgodnie z założeniami, osiągając zakładane wskaźniki i prawidłowo reagując na pojawiające się zagrożenia. Ich realizacja przyczyniła się do:

- ✓ rozwinięcia potencjału przeładunkowego (nowe bazy wykorzystujące nowoczesne technologie – np. baza kontenerowa na Ostrowie Grabowskim)
- ✓ skrócenia czasu operacji obsługi ładunków (poprawa dostępu do portów, zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi, wprowadzenie „szybkich” technologii – kontenerowych i ro-ro)
- ✓ ograniczenia kosztów poprzez przyspieszenie obrotów portowo-morskich, ograniczenie potrzeby asysty holowników, oszczędność czasu pracy
- ✓ poprawy przepustowości dróg (wzrost parametrów eksploatacyjnych dróg dostępowych)

3. WNIOSKI

3.2 Wpływ poszczególnych inwestycji na wzrost przeładunków

- ✓ na wzrost przeładunków największy potencjalny wpływ mają inwestycje w infrastrukturę portową (np. Budowa bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim, Infrastruktura dostępu do Nabrzeża Przemysłowego, Poprawa dostępu do Wolnego Obszaru Celnego)
- ✓ inwestycje dostępowe (np. budowa Trasy Kwiatkowskiego lub rozbudowa ul. Janka Wiśniewskiego) nie przekładają się bezpośrednio na wzrost przeładunków, choć ułatwiają wykorzystanie istniejącego potencjału
- ✓ niezbędne są efektywne działania pozainwestycyjne np. marketingowe portów w celu wykorzystania istniejącego potencjału
- ✓ na wielkość przeładunków decydujący wpływ ma koniunktura gospodarcza



4.

REKOMENDACJE

4.1 Zalecenia ogólne

- ✓ realizacja w zaplanowanych terminach tych inwestycji, które warunkują (choćby pośrednio) uzyskanie przez projekty działania 1.2 SPOT pełnej użyteczności i trwałości, np.
 - budowa terminala kontenerowego na Ostrowie Grabowskim
 - alternatywna lokalizacja zaplecza dostępowego do Terminala Westerplatte.

Równocześnie niezbędne jest monitorowanie stopnia wypełnienia przez beneficjentów zobowiązań o charakterze nieinfrastrukturalnym, np.:

 - znalezienie operatorów w Zachodniopomorskim Centrum Logistycznym.

- ✓ podejmowanie bardziej zdecydowanych działań (w tym inwestycyjnych, także w zakresie dostępu do portów) zmierzających do poprawy atrakcyjności transportu kolejowego (przede wszystkim kontenerów) dla przewoźników (stawki, czas przejazdu, jakość obsługi, itp.)



4.

REKOMENDACJE

4.2 Potrzeby inwestycyjne

- ✓ prowadzenie stałego monitoringu potrzeb inwestycyjnych i – w razie zidentyfikowania nowych istotnych potrzeb – podejmowanie niezbędnych działań w tym względzie (wprowadzenie zmian do strategii, przygotowanie projektów, zapewnienie finansowania).
- ✓ stworzenie sprawnej i wydajnej sieci drogowej, szczególnie na linii północ-południe prowadzącej do polskich portów (autostrada A-1, drogi ekspresowe S-3, S-5 i S-7).



4.

REKOMENDACJE

4.3 Zagadnienia strategiczno-gospodarcze.

- ✓ działania nakierowane na poprawę konkurencyjności portu muszą w pierwszej kolejności dotyczyć takich inwestycji (oraz działań organizacyjnych), które bezpośrednio przekładają się na obniżenie cen usług i poprawę ich jakości (nowe technologie).
- ✓ zapewnienie trwałości i użyteczności inwestycji poprzez ich planowanie i realizowanie z uwzględnieniem realnej oceny sytuacji rynkowej, potencjalnych zagrożeń i możliwości rozwoju.



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

**PIOTR KUBICA
MANAGER**

KANTOR DORADCY W ZARZĄDZANIU

Sp. z o.o.

Tel. (022) 329 89 89

Mail: kpl@kantor-group.eu