

# MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

## STRATEGIA ROZWOJU PORTÓW MORSKICH DO 2015 ROKU

Janina Mentrak  
Dyrektor Departamentu  
Transportu Morskiego i Żeglugi Śródlądowej

**Konferencja „Perspektywy rozwoju portów morskich”  
20-21 listopada 2008 r. Gdynia  
Sektorowy Program Operacyjny Transport**

# 1. Wstęp

„Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku”  
stanowi uzupełnienie „Strategii Rozwoju Kraju 2007-  
2015”

Ma ona na celu przyczynić się do realizacji  
następujących priorytetów:

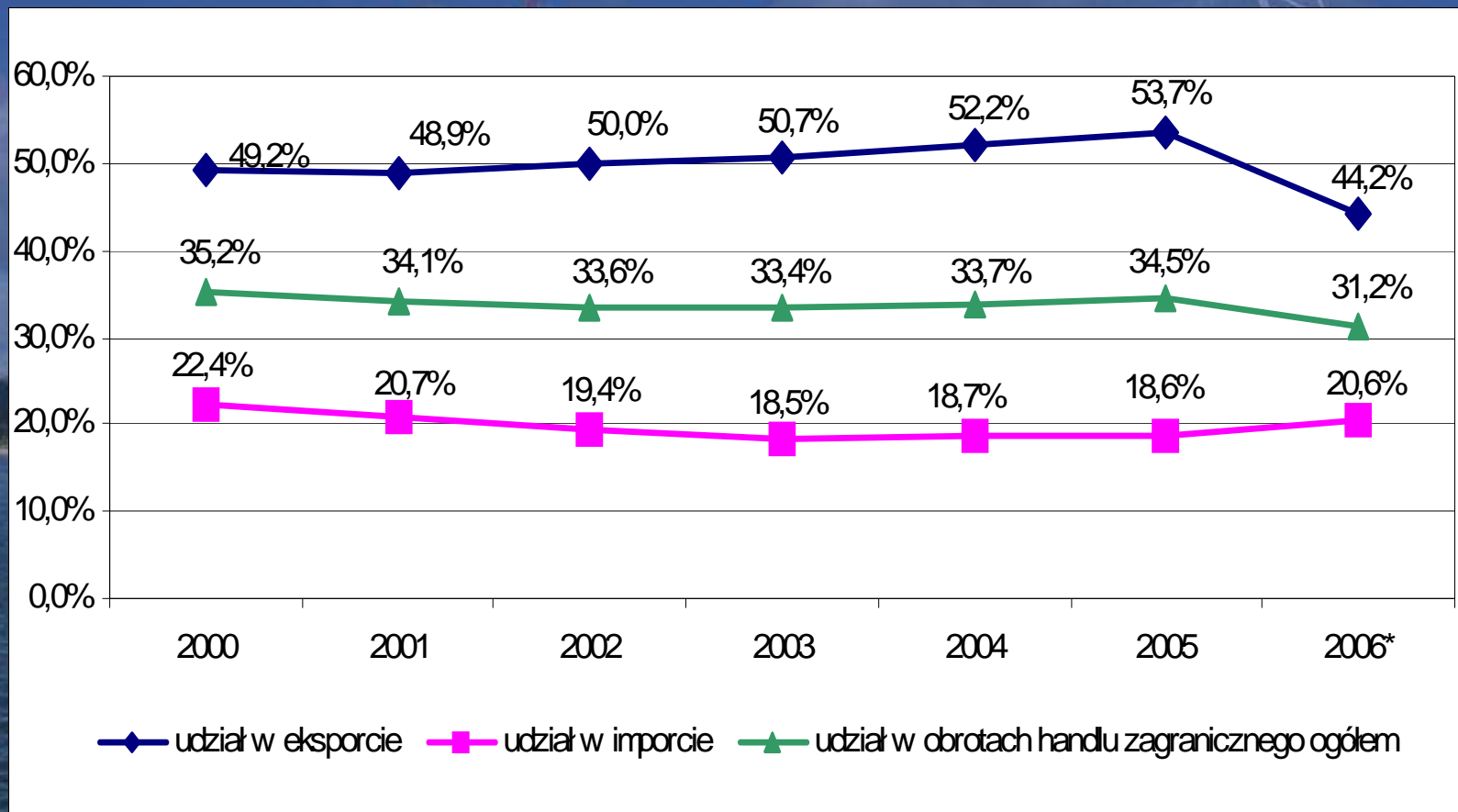
- *Wzrostu konkurencyjności i innowacyjności gospodarki*
- *Poprawy stanu infrastruktury technicznej i społecznej*
- *Wzrostu zatrudnienia i podniesienia jego jakości*
- *Budowy zintegrowanej wspólnoty społecznej i bezpieczeństwa,*
- *Rozwoju regionalnego i podniesienia spójności terytorialnej*

## 2. Uwarunkowania rozwoju polskich portów morskich:

1. Uwarunkowania organizacyjno-prawne
2. Diagnoza obecnego stanu polskich portów morskich
  - Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi i dokumentami Unii Europejskiej
  - Model zarządzania portami morskimi
  - Administracja morską w portach
3. Współfinansowanie ze środków budżetowych UE w latach 2004-2006.

## Udział przeładunków portowych w eksporcie, imporcie oraz w wymianie handlowej Polski ogółem w latach 2000-2006

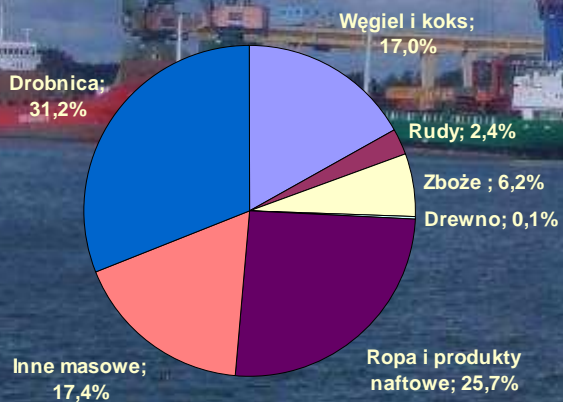
W latach 2000-2006 średni udział obrotów portowych w obrotach handlu zagranicznego wynosił około 30%. Znaczenie portów morskich w wymianie handlowej Polski przedstawia rysunek umieszczony poniżej.



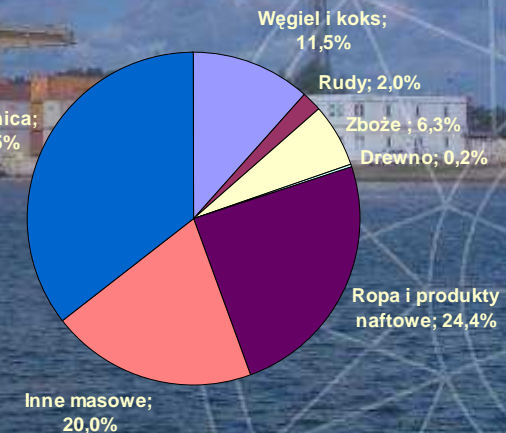
# Struktura przeładunków w polskich portach morskich w 2006 r.

Równie istotna co wielkość przeładunków portowych jest ich struktura, która przedstawiona została na rysunku zamieszczonym poniżej. Analiza zmian wielkości oraz struktury przeładunków pozwala określić konkurencyjność portów. Na jej podstawie można wyznaczać oraz weryfikować kierunki rozwoju sektora portów morskich.

Struktura przeładunków w polskich portach morskich w 2006 roku



Struktura przeładunków w polskich portach morskich w 2007 roku



W Polsce w 2006 r. największe obroty portowe odnotowano z krajami:

- Europy (72,4%),
- Ameryki (12,2%) oraz
- Azji (8,4%).

Obroty z krajami Unii Europejskiej stanowiły 66,3% obrotów ogółem.

Udział obrotów ładunkowych z pozostałymi kontynentami kształtował się następująco:

- Afryka – 6,4%,
- Australia i Oceania – 0,1%.

Największy udział w ogólnych obrotach ładunków w polskich portach miały obroty z Niemcami – 13,6%, Szwecją – 12,7%, Wielką Brytanią – 7,3%, Niderlandami – 6,6%, Danią – 6,2%, Stanami Zjednoczonymi – 6,0%, Finlandią – 5,6%.

### 3. Cel główny i priorytety strategii

#### Cel główny:

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

#### Priorytety:

1. Poprawa stanu infrastruktury portowej i dostępu do portów.
2. Rozwój oferty usługowej w portach.
3. Poprawa współdziałania administracji, podmiotów zarządzających oraz użytkowników w portach.
4. Budowa wizerunku portów jako ważnych biegunów zrównoważonego rozwoju regionów i gmin nadmorskich.

# Konkurencyjność polskich portów morskich

W celu dokonania oceny pozycji polskich portów morskich dla potrzeb strategii porównano wybrane czynniki konkurencyjności głównych portów południowego Bałtyku: Lubeki, Rostocku, Szczecina i Świnoujścia, Gdyni, Gdańska, Kaliningradu i Kłajpedy. O wyborze tych portów zdecydowało kryterium geograficzne: zbliżony obszar zaplecza (rejon Europy Środkowej) oraz ograniczenia rozwoju portów uwarunkowane położeniem w basenie Morza Bałtyckiego.

Ocena ta daje jedynie ogólny, nie pozbawiony subiektywności, obraz pozycji polskich portów morskich.

Podstawowe parametry polskich portów morskich tj.: obszar portu, długości nabrzeży, dopuszczalne parametry obsługiwanych statków, a także oferta przeładunkowa nie odbiegają znacznie od pozostałych portów południowego Bałtyku.

Czynniki konkurencyjności portów zostały przedstawione w układzie tabelarycznym na następnym slajdzie.

Czynniki konkurencyjności portów		LUBEKA	ROSTOCK	SZCZECIN - ŚWINOUJŚCIE	GDYNIA	GDANSK	KALININGRAD	KLAIPEDA	Waga
1 - niska pozycja konkurencyjna									
5 - wysoka pozycja konkurencyjna									
położenie portu	obszar	1	4	4	2	4	2	3	0,07
	długość nabrzeży	3	1	4	4	3	1	4	0,07
	dopuszczalne parametry statków	2	3	3	3	5	2	3	0,11
wzrost udziału w przeładunkach portów południowego Bałtyku w latach 2001-2006		3	3	1	4	4	5	4	0,05
rozwój nowoczesnych form przeładunku	przeładunek kontenerów	2	0	1	5	2	2	3	0,08
	przeładunki promowe i ro-ro	5	5	5	4	2	2	5	0,08
	obsługa statków wycieczkowych	3	5	1	4	3	1	3	0,05
połączenia portu z przedpołem i zapleczem	żegluga liniowa	5	4	2	5	5	4	5	0,10
	żegluga promowa	5	5	4	3	2	2	3	0,10
	połączenia intermodalne	5	5	2	4	1	2	2	0,10
infrastruktura dostępu do portu	infrastruktura drogowa	5	4	3	3	3	2	2	0,11
	żegluga śródlądowa	3	0	4	0	2	0	0	0,08
Ocena średnia		3,65	3,32	2,92	3,4	3,0	2,07	3,03	Σ = 1

## 4. System Realizacji strategii oraz kierunki działań

### interwencyjnych

- **Działania konieczne do osiągnięcia celu strategii**

Realizacja celu zakładanego w strategii będzie odbywać się poprzez działania organizacyjno-legislacyjne oraz inwestycyjne, prowadzone w sposób koherentny z ochroną, zrównoważonym gospodarowaniem i planowaniem krajobrazów wód śródlądowych, morskich i wybrzeża oraz z poszanowaniem prawa międzynarodowego i krajowego.

- **Działania inwestycyjne:**

W ramach realizacji strategii (poprawy infrastruktury portowej i dostępu do portów oraz rozwoju oferty usługowej w portach) prowadzone będą inwestycje dotyczące: dostępu do portów od strony lądu, które można podzielić na inwestycje poprawiające bezpośredni dostęp do portu w obrębie aglomeracji miejskiej (skala mikro) oraz inwestycje o znaczeniu ponadregionalnym (skala makro); dostępu do portów od strony wody, w tym infrastruktury portowej; połączeń wodnych śródlądowych z portami; rozwoju funkcji dystrybucyjno – logistycznej portów, w tym obsługi jednostek intermodalnych oraz budowa centrów logistycznych.

## 5. Monitoring realizacji strategii

Ministerstwo Infrastruktury w oparciu o wskaźniki będzie monitorować realizację Strategii. Ocena realizacji strategii co roku przedstawiana będzie Radzie Ministrów.

W celu realizacji Strategii przygotowany zostanie odrębny dokument pn. "Szczegółowy plan realizacji Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku".

Dokument ten będzie zawierał szczegółowe działania, terminy ich realizacji oraz odpowiedzialnych za ich wykonanie.



## 6. Finansowanie

W okresie objętym strategią inwestycje infrastrukturalne w portach morskich uzyskają wsparcie z budżetu państwa, budżetu UE oraz międzynarodowych instytucji finansowych. W ramach budżetu krajowego (Część 21 - Gospodarka morska) inwestycje realizowane będą przez urzędy morskie.

W ramach budżetu UE wsparcie będzie możliwe ze środków:

- Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ),
- Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach regionalnych programów operacyjnych (RPO) i Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej
- Europejskiego Funduszu Rybackiego w ramach Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich” (PO Ryby).

Inwestycje portowe będą mogły uzyskać również dofinansowanie ze środków Europejskiego Banku Inwestycyjnego, Banku Światowego oraz innych międzynarodowych instytucji finansowych.

## Fundusze UE

Korzystanie ze wspólnotowych instrumentów finansowych podlega zasadzie komplementarności, która wyklucza dublowanie się przedsięwzięć.

W związku z tym główne obszary interwencji w ramach POIiŚ będą komplementarne przede wszystkim do realizowanych regionalnie i lokalnie inwestycji transportowych w ramach RPO

## Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko

W okresie programowania na lata 2007-2013 środki finansowe przeznaczone na infrastrukturę portową oraz infrastrukturę dostępu do portów w ramach:

### •Działania 7.2

„Rozwój transportu morskiego” Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko wynoszą ok. 713,9 mln euro, z czego 606,8 mln euro z Funduszu Spójności. Beneficjentami tego działania mogą być zarządy portów morskich oraz miasta portowe (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście, Police, Darłowo, Kołobrzeg, Elbląg), urzędy morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie, Służba SAR, PKP PLK S.A. i GDDKiA. Maksymalne dofinansowanie dla tego działania wynosi 85 % kosztów kwalifikowanych.

## •Działania 7.4

„Rozwój transportu intermodalnego” przewidziana jest alokacja UE w wysokości 111,3 mln euro. Beneficjentami tego działania mogą być operatorzy terminali kontenerowych i centrów logistycznych, zarządy portów morskich (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście, Police, Darłowo, Kołobrzeg, Elbląg) oraz przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego. Rozbudowa krajowej sieci transportowej zapewniającej dostęp do portów od strony lądu, w tym autostrady A1, drogi ekspresowej S3 oraz linii kolejowych, E65, CE65, E59 i CE59, będzie kosztować około 7,5 mld EUR

## •Regionalne programy operacyjne

Porty regionalne będą miały możliwość skorzystania z dofinansowania w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2007-2013 dla województwa: zachodniopomorskiego (835,44 mln euro - EFRR, 324,15 mln euro - wkład krajowy), pomorskiego (885,06 mln euro - EFRR, 342,10 mln euro - wkład krajowy), warmińsko-mazurskiego (1036,54 mln euro - EFRR, 191,91 mln euro - wkład krajowy).

Maksymalne dofinansowanie z EFRR w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych wynosi maksymalnie 85 % kosztów kwalifikowanych.

Dziękuję za uwagę

