

Michał Pluciński¹

CELE, PRIORYTETY I ZADANIA ROZWOJU POLSKICH PORTÓW MORSKICH

Streszczenie

W artykule podjęto problematykę rozwoju portów morskich determinowanego zmiennością otoczenia. Scharakteryzowano główne założenia strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku. Omówiono zapisy Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). Wskazano cele i priorytety programu. Przedstawiono zadania inwestycyjne podejmowane w polskich portach morskich oraz w dostępie do nich od strony wody. Rozważania mają charakter opisowy.

Słowa kluczowe: porty morskie, planowanie i programowanie rozwoju

Wstęp

Złożoność i turbulentność otoczenia, w jakim funkcjonują współcześnie polskie porty morskie, oraz specyfika inwestycji w infrastrukturę transportową z założenia mających charakter długookresowy skłaniają do coraz częstszego sięgania po instrument, jakim jest planowanie i programowanie długookresowe².

¹ dr hab. Michał Pluciński – Katedra Gospodarki Światowej i Transportu Morskiego, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, e-mail: michal.plucinski@wzieu.pl.

² Szerzej tematykę tę omawiali w pracach m.in. Stanisław Szwankowski i Andrzej Tubielewicz, zob. A. Tubielewicz, *Zarządzanie strategiczne w portach morskich. Globalizacja, integracja, prognozowanie, planowanie, strategie*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2004; S. Szwankowski, A. Tubielewicz, *Planowanie strategiczne w portach morskich*, Wydawnictwo Instytutu Morskiego, Gdańsk–Szczecin 1992.

Dokumenty tego typu powstają na różnych poziomach struktur (poziom poszczególnych portów/zespołów portowych, poziom krajowego systemu portowego). W przypadku polskich portów morskich wykorzystanie planów/programów ich długoterminowego rozwoju, przygotowywanych na poziomie centralnym, jest związane z jeszcze jedną przesłanką – koniecznością stworzenia ram dla finansowania inwestycji portowych i dostępu do portów przy wsparciu środków finansowych polityki strukturalnej UE.

Celem artykułu jest identyfikacja celów, priorytetów i zadań rozwoju polskich portów morskich funkcjonujących w zmieniającym się (turbulentnym) otoczeniu.

Strategia rozwoju polskich portów morskich do 2015 roku

W okresie po rozpoczęciu transformacji systemowej w Polsce jedynym dokumentem rangi strategii *stricte* dedykowanym problematyce rozwoju portów morskich, który uzyskał status oficjalnego dokumentu rządowego³, była *Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku*⁴. Jak zauważyła Hanna Klimek, wcześniej nie istniała spójna polityka państwa w odniesieniu do wszystkich krajowych portów morskich⁵. Dokument ten stanowił również ramy dla finansowania inwestycji w infrastrukturę portową oraz bezpośredniego dostępu do portów w perspektywie finansowej 2007–2013. W *Strategii* przyjęto, że misją rozwoju polskich portów morskich będzie poprawa ich konkurencyjności w rejonie południowego Bałtyku, podniesienie rangi w transeuropejskiej sieci transportowej oraz wzrost udziału portów morskich w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju, regionów i gmin nadmorskich. Do najważniejszych celów rozwojowych portów zaliczono⁶:

- rozwój oferty usługowej w portach (zarówno w odniesieniu do ładunków, jak i pasażerów),

³ Uchwała Rady Ministrów nr 292 z 13 listopada 2007 r.

⁴ *Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku*, red. K. Wiechecki, Ministerstwo Gospodarki Morskiej, Warszawa 2007. Autor artykułu był członkiem zespołu pracującego nad *Strategią*. Najważniejsze elementy *Strategii* zostały omówione w artykule: M. Pluciński, *Identyfikacja celów i działań „Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku”*, w: *Mysł morska w XXI wieku*, red. M. Pluciński, D. Waldziński, Zeszyty Morskie Katolickiego Stowarzyszenia „Civitas Christiana”, Kołobrzeg 2007, s. 123 i n.

⁵ H. Klimek, *Program rozwoju portów morskich w Polsce*, w: *Współczesne problemy lądowo-morskich systemów transportowych*, red. J. Dąbrowski, T. Nowosielski, InfoglobMar, Gdańsk 2013, s. 166.

⁶ *Strategia rozwoju...*

- koordynację inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozwojem portów,
- wypracowanie modelu współdziałania portowych sfer administracji, zarządzania i eksploatacji,
- poprawę wizerunku portów jako ważnych biegunów rozwoju gospodarczego dla regionalnego i lokalnego otoczenia.

Autorzy przyjęli założenie, że realizacja celów rozwoju polskich portów morskich sformułowanych w tym dokumencie powinna odbywać się poprzez realizację zarówno działań inwestycyjnych, jak i działań organizacyjno-legislacyjnych. Ministerstwo Infrastruktury na bieżąco monitorowało przebieg realizacji *Strategii*⁷. Realizacja zadań inwestycyjnych postępowała zgodnie z planami rozwoju infrastruktury portowej przygotowanymi przez poszczególne zarządy morskich portów przy wsparciu środków Funduszu Spójności. Znacznie gorzej wyglądało wdrożenie w życie zadań organizacyjno-legislacyjnych⁸.

Sam dokument pomimo jego niedoskonałości⁹ został pozytywnie zweryfikowany przez środowisko praktyków portowych, a dowodem na to jest jego obowiązywanie (pomimo zmiany koalicji rządzącej) do momentu przygotowania *Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*.

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

W dniu 24 listopada 2009 roku Rada Ministrów przyjęła opracowany przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego dokument pn. *Plan uporządkowania strategii rozwoju* i potwierdziła konieczność ograniczenia liczby dokumentów strategicznych. Uznano, że pozwoli to na większą przejrzystość procesu programowania strategicznego, bardziej efektywne wydatkowanie środków z budżetu państwa oraz w konsekwencji na skuteczną realizację celów rozwojowych kraju. Zaproponowano zoptymalizowanie liczby strategii do dziewięciu tzw. docelo-

⁷ W czerwcu 2010 r. zorganizowano konferencję, której celem był przegląd *Strategii* w aspekcie oceny stanu realizacji zadań wynikających z dokumentu oraz przedstawienie problemów wymagających rozwiązania w przyszłości.

⁸ Szerzej M. Pluciński, *Polskie porty morskie w zmieniającym się otoczeniu zewnętrznym*, CeDeWu, Warszawa 2013, s. 221.

⁹ Szerzej M. Borkowski, *Strategia od nowa pisana*, „Namiary na Morze i Handel” 2007, nr 24.

wych strategii rozwoju, realizujących średnio- i długookresową strategię rozwoju kraju¹⁰. Strategicznym dokumentem obejmującym transport morski, w tym porty morskie, stała się Strategia Rozwoju Transportu (SRT)¹¹. Powstanie tego dokumentu wymusiło również przygotowanie *Programu rozwoju portów morskich*, który miał stać się dokumentem wykonawczym w stosunku do SRT, zastępując *Strategię rozwoju polskich portów morskich do 2015 roku*.

*Program rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*¹² został przedstawiony w grudniu 2012 roku, przez kolejne miesiące przechodząc etapy konsultacji wewnątrzresortowych, międzyresortowych, konsultacji społecznych oraz oceny oddziaływania na środowisko i oddziaływania transgranicznego. Dokument przygotowano w systemie partycypacyjno-eksperymentalnym z aktywnym udziałem przedstawicieli środowiska portowego.

Jako cel główny *Programu* przyjęto poprawę konkurencyjności polskich portów morskich oraz wzrost ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju i podniesienie rangi portów morskich w międzynarodowej sieci transportowej. Dla uszczegółowienia, a zarazem wsparcia realizacji celu głównego *Programu*, sformułowano następujące cele szczegółowe mające charakter zarówno gospodarczy, jak i pozagospodarczy¹³:

- dostosowanie oferty usługowej portów morskich do zmieniających się potrzeb rynkowych,
- tworzenie bezpiecznego oraz przyjaznego dla środowiska systemu portowego.

Celom szczegółowym przypisano wynikające z nich priorytety o charakterze inwestycyjnym. *Novum* w stosunku do *Strategii rozwoju polskich portów morskich do 2015 roku* stanowiło objęcie wszystkimi celami oraz podporządkowanymi im priorytetami zarówno portów o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki, jak i pozostałych polskich portów morskich.

¹⁰ Raport z realizacji *Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku*, MTBiGM, Warszawa 2011.

¹¹ *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, MTBiGM, Warszawa 2012.

¹² I. Kotowska, M. Mańkowska, M. Pluciński (kierownik opracowania), *Program rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, opracowanie zrealizowane na zlecenie Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, grudzień 2012. Autor artykułu w procesie przygotowania tego dokumentu odpowiadał m.in. za identyfikację celów, priorytetów i zadań realizacji *Programu*.

¹³ Tamże.

Do wspomnianych priorytetów zaliczono¹⁴:

- rozwój infrastruktury portowej oraz zapewniającej dostęp do portów od strony morza,
- dostosowanie infrastruktury portowej do zmieniającej się struktury ładunkowej oraz rozwoju pozostałych funkcji gospodarczych,
- integrację portów z innymi uczestnikami lądowo-morskich łańcuchów transportowych,
- zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego,
- uwzględnianie w działalności portowej rygorów środowiskowych.

Jedno z najważniejszych wyzwań stojących przed polskimi portami morskimi stanowi dostosowanie parametrów infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza do obsługi większych statków niż dotychczas obsługiwane. Jest to związane ze zmianami, jakie następują w strukturze wielkościowej statków handlowych, objawiających się rosnącymi parametrami ich pojemności i nośności. Konkretnie zadania inwestycyjne podejmowane w polskich portach morskich oraz w dostępie do nich od strony wody będą obejmować przede wszystkim¹⁵:

- pogłębienie torów dojeściowych, zmianę pozostałych parametrów, takich jak szerokość, promienie łuków itp.,
- budowę i modernizację urządzeń hydrotechnicznych (budowę nowych umocnień brzegowych i budowli regulacyjnych),
- pogłębienie kanałów i basenów portowych,
- przebudowę obrotnic,
- przebudowę istniejących nabrzeży do nowych parametrów,
- budowę nowych nabrzeży wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną (media), infrastrukturą drogową i kolejową komunikującą je z zapleczem oraz przygotowaniem terenów stanowiących bezpośrednie zaplecze tych nabrzeży,
- budowę lub przebudowę falochronów oraz budowli lądowych wpływających na żeglugę na torach dojeściowych do portów,
- montaż nowoczesnego oznakowania nawigacyjnego,
- przygotowanie pól refulacyjnych na urobek pogłębiarki.

Główną przesłankę realizacji inwestycji portowych w ramach drugiego priorytetu stanowi zmieniająca się struktura przedmiotowa polskiego handlu

¹⁴ *Program rozwoju...*

¹⁵ Tamże.

zagranicznego transportowanego drogą morską oraz tranzytu obsługiwanego w polskich portach morskich. Ważny impuls stanowi również rozwój funkcji dystrybucyjno-logistycznej portów morskich oraz terminali przemysłowo-przeładunkowo-dystrybucyjnych¹⁶. W przypadku portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla polskiej gospodarki dodatkową przesłanką jest wzrastające zapotrzebowanie na rozwój, obok tradycyjnej funkcji obsługi rybołówstwa, portowych funkcji gospodarczych związanych z turystyką wodną oraz energetyką odnawialną.

Konkretne działania inwestycyjne w ramach tego priorytetu będą polegały przede wszystkim na¹⁷:

- budowie terminali portowych wraz z infrastrukturą nabrzeżową, drogową, kolejową, placami składowymi i parkingami,
- budowie nabrzeży portowych wraz z budową niezbędnej infrastruktury technicznej i komunikacyjnej, torami podejściowymi do tych nabrzeży,
- przebudowie/modernizacji obecnych nabrzeży niedostosowanych do aktualnych potrzeb rynkowych,
- załadowniu niewykorzystywanych basenów portowych, co pozwoli wydłużyć linię cumowniczą,
- budowie pól refulacyjnych związanych z przygotowaniem nowych rejonów portowych.

Trzeci z priorytetów nawiązuje do niskiego poziomu integracji polskich portów morskich w układzie morsko-ładowych łańcuchów transportowych. Taka integracja to naturalna konsekwencja lokalizacji portów morskich w ramach międzynarodowych korytarzy transportowych przebiegających w układzie południkowym. Konkretne działania inwestycyjne w ramach tego priorytetu będą obejmowały przede wszystkim¹⁸:

- budowę/przebudowę infrastruktury kolejowej i drogowej (parametry infrastruktury wchodzącej w skład sieci TEN-T) wraz elementami towarzyszącymi (np. parkingami) oraz budowlami zlokalizowanymi na ich przebiegu (mosty, wiadukty), stanowiącej bezpośredni dostęp lądowy do poszczególnych rejonów portowych i łączącej je z elementami głównych szlaków/magistrali,

¹⁶ Najliczniejsza grupa tego typu terminali powstała w porcie szczecińskim.

¹⁷ *Program rozwoju...*

¹⁸ Tamże.

- przystosowanie infrastruktury wybranych terminali portowych do obsługi transportu intermodalnego (przebudowa infrastruktury nabrzeżowej, drogowej, kolejowej, budowa parkingów, uzbrojenia w infrastrukturę techniczną itp.).

Czwarty z priorytetów *Programu* dotyczy problematyki pozagospodarczej warunkującej realizację priorytetów o charakterze gospodarczym. Porty morskie jako złożone pod względem przestrzenno-funkcjonalnym organizmy gospodarcze muszą przywiązywać ogromną wagę do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego. Istotną sprawę w tym obszarze stanowi ścisła współpraca poszczególnych służb polskiej administracji morskiej, współpraca pomiędzy służbami administracji morskiej a innymi służbami operacyjnymi realizującymi zadania w obszarach administracyjnych polskich portów morskich, jak również na płaszczyźnie międzynarodowej. Działania w ramach tego priorytetu w perspektywie finansowej 2014–2020 będą obejmowały¹⁹:

- dalszą modernizację systemów VTS/VTMS,
- dokończenie budowy systemu GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System),
- budowę portów schronienia dla statków znajdujących się w niebezpieczeństwie i zagrażających katastrofą ekologiczną,
- wymianę taboru dla potrzeb inspekcji brzegów i obszarów portów,
- rozbudowę infrastruktury telekomunikacyjnej dla potrzeb bezpieczeństwa morskiego,
- realizację inwestycji na potrzeby Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR),
- inne działania nakierowane na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego.

Ostatni z priorytetów, również o charakterze pozagospodarczym, jest związany z coraz większą świadomością i wrażliwością społeczną na negatywne konsekwencje realizacji działalności gospodarczej (w tym transportowej). Polskie porty morskie powinny uwzględniać w prowadzonych przedsięwzięciach inwestycyjnych coraz popularniejsze w Europie Zachodniej nabrzeżne systemy zasilania jednostek pływających w energię elektryczną, tzw. cold-ironing. Rozwiązania tego typu umożliwiają redukcję hałasu oraz ograniczenie emisji spalin w trakcie postoju statków w portach poprzez dostarczanie energii z lądu. System cold-iro-

¹⁹ *Program rozwoju...*

ning promowany jest również przez Komisję Europejską²⁰. Drugą ważną grupą inwestycji, która może przyczynić się do poprawy jakości środowiska portowego, jest budowa infrastruktury portowej umożliwiającej odbiór ścieków sanitarnych ze statków cumujących w portach bezpośrednio do lądowej sieci kanalizacyjnej.

Działania inwestycyjne w ramach piątego priorytetu *Programu*, będące elementem zarządzania środowiskowego poszczególnych portów morskich, obejmą²¹:

- budowę systemów typu cold-ironing,
- budowę infrastruktury nabrzeżowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków,
- budowę/modernizację sieciowej infrastruktury technicznej, w którą są uzbrojone tereny portowe,
- inwestycje poprawiające stan środowiska związane z funkcjonowaniem terminali obsługujących ładunki niebezpieczne,
- inwestycje nakierowane na pozyskiwanie energii cieplnej ze źródeł odnawialnych,
- inne inwestycje poprawiające stan środowiska w portach morskich.

Przedstawione w *Programie* działania inwestycyjne w polskich portach morskich oraz przedsięwzięcia mające na celu poprawę dostępności transportowej do portów od strony wody i lądu (drogowej i kolejowej) będą mogły być współfinansowane przede wszystkim:

- ze środków krajowych,
- z budżetu UE (poziom wspólnotowy, krajowy i regionalny),
- z kredytów preferencyjnych międzynarodowych instytucji finansowych,
- ze środków sektora prywatnego.

W *Programie* przyjęto, że dla realizacji celu głównego oraz celów szczegółowych rozwoju polskich portów morskich niezbędne jest podjęcie obok działań o charakterze inwestycyjnym również działań pozainwestycyjnych. W przypadku pierwszego z celów szczegółowych zidentyfikowane w *Programie* działania o charakterze organizacyjno-legislacyjnym zaprezentowano w tabeli 1.

²⁰ Zalecenie Komisji z 8 maja 2006 r. w sprawie wspierania pobierania energii elektrycznej z lądu przez statki zacumowane w portach Wspólnoty (Tekst mający znaczenie dla EOG), 2006/339/WE, L 125/38, 12.05.2006.

²¹ *Program rozwoju...*

Tabela 1

Działania o charakterze organizacyjno-legislacyjnym związane z realizacją celu 1.
Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku
 (z perspektywą do 2030 roku)

Działania nakierowane na dostosowanie oferty usługowej portów morskich do zmieniających się potrzeb rynkowych	
związane z poprawą dostępu do portów morskich od strony morza i lądu	pozostałe działania
<p>Pełna integracja sieci TEN-T poprzez włączenie do sieci TEN-T układów kolejowych łączących linie kolejowe sieci TEN-T z terminalami przeładunkowymi portów TENT. Stworzenie krajowego systemu preferencji dla wspierania przewozów intermodalnych do/z polskich portów.</p> <p>Włączenie linii kolejowych wiodących do polskich portów morskich do European Rail Traffic Management System (ERTMS) w zależności od rezultatu uzasadnienia ekonomicznego, zgodnie z zasadami przyjętymi w wytycznych UE dla sieci TEN-T.</p> <p>Pełna integracja sieci TEN-T poprzez włączenie do sieci TEN-T oraz sieci dróg krajowych i autostrad, układów drogowych łączących drogi krajowe i autostrady z terminalami przeładunkowymi portów morskich. Jednoznaczne uregulowanie podziału kompetencji w zakresie utrzymania i rozbudowy infrastruktury dojazdowej do portów od strony morza oraz infrastruktury wewnątrzportowej pomiędzy terenową administracją morską a podmiotami zarządzającymi portami morskimi.</p> <p>Działania na forum międzynarodowym w celu poprawy warunków nawigacyjnych i konkurencyjności żeglugi przez Cieśninę Duńskie i po Morzu Bałtyckim oraz przeciwdziałanie inwestycjom i regulacjom je pogarszającym</p>	<p>Wprowadzenie ułatwień administracyjnych i celnych poprzez wdrożenie koncepcji <i>one-stop shop</i> i <i>single window</i>.</p> <p>Ustawowe precyzyjne określenie zakresu obowiązków podmiotów zarządzających portami morskimi i Urzędów Morskich w zakresie utrzymania podejść do nabrzeży i tzw. akcji lodowych.</p> <p>Wspieranie inicjatyw nakierowanych na integrację przedstawicieli środowisk poszczególnych portów morskich m.in. poprzez inicjatywy klastrowe</p>

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Programu rozwoju...*

W przypadku drugiego z celów szczegółowych *Programu*, mającego charakter zagospodarczy, zidentyfikowane działania o charakterze organizacyjno-legislacyjnym przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2

Działania o charakterze organizacyjno-legislacyjnym związane z realizacją celu 2.
Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku
(z perspektywą do 2030 roku)

Działania nakierowane na tworzenie bezpiecznego oraz przyjaznego dla środowiska systemu portowego
<p>Promowanie inicjatyw nakierowanych na poprawę bezpieczeństwa uczestników obrotu portowego i działań mających na celu ograniczanie negatywnego wpływu działalności portowej na środowisko naturalne oraz zdrowie i życie ludzi.</p> <p>Precyzyjne określenie podmiotu wystawiającego Atest Czystości Dna*.</p> <p>Podjęcie prawnie wiążących rozstrzygnięć związanych z istotnymi praktycznymi problemami interpretacyjnymi dotyczącymi rozgraniczenia polskich wód morskich na styku z wodami duńskimi.</p> <p>Podjęcie rozwiązań prawnych umożliwiających przekazywanie ścieków ze statków bezpośrednio do miejskich oczyszczalni ścieków, na zasadach innych niż ścieki przemysłowe</p>

* Przepis § 100 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej z 23 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych, DzU nr 206, poz. 1516.

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Programu rozwoju...*

Należy zauważyć, że ostateczna lista działań organizacyjno-legislacyjnych znacząco różni się od propozycji wypracowanych przez zespół autorów przygotowujących *Program* we współpracy z praktykami portowymi. Przede wszystkim w trakcie konsultacji wewnątrzresortowych zrezygnowano z całego pakietu inicjatyw nakierowanych na zwiększenie uprawnień podmiotów zarządzających portamiorskimi o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki. Zadania pominięte w ostatecznej wersji *Programu* zaprezentowano w tabeli 3.

Tabela 3

**Działania o charakterze organizacyjno-legislacyjnym pominięte w ostatecznej wersji
Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku
(z perspektywą do 2030 roku)**

Działania związane ze zwiększeniem uprawnień podmiotów zarządzających portamiorskimi o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki	Pozostałe działania
<p>Doprecyzowanie zawartego w ustawie o portach i przystaniach morskich pojęcia „ogólnodostępności” w związku ze sporami prawnymi powstającymi na tym tle.</p> <p>Wprowadzenie ustawowych zapisów o obligatoryjnym uzgadnianiu z podmiotami zarządzającymi portami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w odniesieniu do terenów portowych.</p> <p>Wprowadzenie obowiązku obligatoryjnego uzgadniania z podmiotami zarządzającymi portami decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania dla inwestycji zlokalizowanych w granicach portów.</p> <p>Uznanie inwestycji infrastrukturalnych podmiotów zarządzających portami w granicach portów za inwestycje celu publicznego i umożliwienie im skorzystania z procedury wywłaszczenia.</p> <p>Wprowadzenie obowiązku obligatoryjnego uzgadniania z podmiotami zarządzającymi portami w toku procedur dotyczących podziału i scalania nieruchomości zlokalizowanych w granicach portów.</p> <p>Rozszerzenie praw podmiotów zarządzających portami do pierwokupu przy sprzedaży lub pierwszeństwa przy oddaniu w użytkowanie wieczyste i przeniesieniu prawa użytkowania wieczystego nieruchomości położonych w granicach portów lub przystani morskich, przy każdorazowych zmianach właścicielskich całości lub części podmiotu prawnego, będącego właścicielem lub użytkownikiem wieczystym nieruchomości położonych w granicach portów lub przystani morskich*.</p> <p>Zmiana zapisów w ustawie o portach i przystaniach morskich likwidująca konieczność uzyskiwania zgody ministra właściwego ds. skarbu państwa przy oddaniu gruntów portowych w użytkowanie, dzierżawę lub najem na okres powyżej 10 lat**, co znacznie ułatwiłoby podmiotom zarządzającym prowadzenie polityki zachęcania inwestorów do lokowania działalności na terenach portowych.</p> <p>Stworzenie prawnych podstaw pozyskiwania przez zarządy portów danych statystycznych dla potrzeb prognozowania, programowania i planowania rozwoju portu</p>	<p>Przeniesienie obowiązku ostatecznej odprawy fitosanitarnej importowanych ładunków z portów morskich do siedziby odbiorcy***</p> <p>Podjęcie przez MTBiGM stałego monitoringu równości warunków konkurencji w ramach polskich portów morskich (m.in. w kwestii równych obciążeń fiskalnych).</p> <p>Realne włącznie rad interesantów portów w proces zarządzania największymi polskimi portamiorskimi.</p> <p>Inicjowanie cyklicznych spotkań przedstawicieli: administracji morskiej, podmiotów zarządzających portami, jednostek samorządu terytorialnego, wojewódzkiej administracji rządowej, rad interesantów portów oraz ekspertów branżowych (dyskusja nad kluczowymi problemami związanymi z funkcjonowaniem polskiego systemu portów morskich).</p> <p>Powołanie międzyinstytucjonalnego zespołu złożonego z przedstawicieli MTBiGM, rozwoju regionalnego, poszczególnych portów morskich, PKP PLK, GDDKiA, pełniącego funkcję koordynatora inwestycji transportowych na styku port morski – poszczególne gałęzie transportu lądowego</p>

* Obecny system ma lukę prawną, która umożliwia pomijanie prawa pierwokupu, wykorzystując sprzedaż części przedsiębiorstwa w formie spółki łącznie z prawem własności terenów zlokalizowanych w granicach portów.

** Przy pozostawieniu zapisu o konieczności uzyskania takiej zgody przy sprzedaży czy oddaniu w użytkowanie wieczyste gruntów portowych.

*** Stan istniejący zawiera lukę prawną, która umożliwia wprowadzenie drogą lądową poprzez inne porty UE na rynek polski ładunków niepełnowartościowych, w tym uprzednio odrzucanych przez służby fitosanitarne w polskich portach morskich.

Źródło: opracowanie własne.

W *Programie* sformułowano wskaźniki prezentujące pozycję portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki Polski na rynku południowego Bałtyku w obsłudze ładunków ogółem (wolumen, udział procentowy), poszczególnych grup ładunkowych oraz pasażerów morskich.

Realizacja *Programu* będzie podlegała monitorowaniu, za którego cel przyjęto zapewnienie zgodności zaplanowanych działań z wcześniej przyjętymi celami i priorytetami, bieżące wykrywanie problemów i barier w jego realizacji oraz ich korygowanie w aspekcie rzeczowym i finansowym. Za podstawowy instrument monitorowania uznano przygotowywanie raportów rocznych obrazujących postępy prac w zakresie zadań określonych w *Programie* oraz raportów końcowych.

Zakończenie

O powstaniu *Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* zadecydowało kilka przesłanek. Do najważniejszych należy zaliczyć:

- wytyczenie kierunków rozwoju polskich portów morskich w perspektywie średnio- i długoterminowej,
- stworzenie ram dla dofinansowania inwestycji w infrastrukturę portową i bezpośredniego dostępu do portów ze środków UE oraz
- dostosowanie dokumentów strategicznych odnoszących się do kierunków rozwoju portów morskich do zmian wprowadzonych przez *Plan uporzędkowania strategii rozwoju*.

Program w najważniejszych kwestiach jest spójny z zapisami zawartymi we wcześniejszych dokumentach, w tym przede wszystkim w *Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku*. Podobnie jak w tym dokumencie odnosi się do wszystkich polskich portów i przystani morskich, infrastruktury dostępu do portów od strony morza oraz ostatnich/pierwszych odcinków infrastruktury dostępu od strony lądu.

Dokument ten uwzględnia zmiany, jakie następują w atrybutach gospodarczych i pozagospodarczych rozpatrywanych portów, realizowanych przez nie

funkcjach gospodarczych, a także strukturach (mikro-, mezo- i makro-), w ramach których można te porty rozpatrywać²².

Program będzie można wykorzystać nie tylko przy finansowaniu inwestycji portowych i związanych z dostępem do portów w ramach programu operacyjnego na poziomie centralnym (duże i średnie porty), lecz także w ramach regionalnych programów operacyjnych (pozostałe porty morskie, przystanie morskie).

Analiza priorytetów przyjętych w *Programie* jednoznacznie wskazała na znaczenie integracji infrastruktury portowej z infrastrukturą dostępu do portów morskich od strony morza i lądu oraz zapewnienie wysokich standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska uczestników ruchu i obrotu portowego. Pomimo że w dokumencie nie udało się zawrzeć wszystkich postulatów o charakterze legislacyjno-organizacyjnym zgłaszanych przez przedstawicieli praktyki portowej, może również być wykorzystywany przez podmioty zarządzające polskimi portamiorskimi przy tworzeniu strategii rozwoju poszczególnych portów (zespołów portowych).

Bibliografia

- Borkowski M., *Strategia od nowa pisana*, „Namiary na Morze i Handel” 2007, nr 24.
- Grzelakowski A.S., Matczak M., *Współczesne porty morskie. Funkcjonowanie i rozwój*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2012.
- Klimek H., *Program rozwoju portów morskich w Polsce*, w: *Współczesne problemy lądowo-morskich systemów transportowych*, red. J. Dąbrowski, T. Nowosielski, InfoGlobMar, Gdańsk 2013.
- Pluciński M., *Identyfikacja celów i działań „Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku”*, w: *Mysł morską w XXI wieku*, red. M. Pluciński, D. Waldziński, Zeszyty Morskie Katolickiego Stowarzyszenia „Civitas Christiana”, Kołobrzeg 2007.
- Pluciński M., *Polskie porty morskie w zmieniającym się otoczeniu zewnętrznym*, CeDeWu, Warszawa 2013.
- Program rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, MTBiGM, Warszawa 2012.
- Raport z realizacji Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku*, MTBiGM, Warszawa 2011.

²² Szerzej m.in. A.S. Grzelakowski, M. Matczak, *Współczesne porty morskie. Funkcjonowanie i rozwój*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2012; M. Pluciński, *Polskie porty...*

Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej z 23 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych, DzU 2006, nr 206, poz. 1516.

Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku, MGM, Warszawa 2007.

Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), MTBiGM, Warszawa 2012.

Szwankowski S., Tubielewicz A., *Planowanie strategiczne w portach morskich*, Wydawnictwo Instytutu Morskiego, Gdańsk–Szczecin 1992.

Tubielewicz A., *Zarządzanie strategiczne w portach morskich. Globalizacja, integracja, prognozowanie, planowanie, strategie*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2004.

Uchwała Rady Ministrów nr 292 z 13 listopada 2007 r.

Zalecenie Komisji z 8 maja 2006 r. w sprawie wspierania pobierania energii elektrycznej z łądu przez statki zacumowane w portach Wspólnoty (Tekst mający znaczenie dla EOG), 2006/339/WE, L 125/38, 12.05.2006.

THE OBJECTIVES, PRIORITIES AND TARGETS THE DEVELOPMENT OF POLISH SEAPORTS

Summary

The aim of this article is to identify goals, priorities and tasks of the development of Polish seaports, which are function in a changing (turbulent) environment. For this purpose, Author analyzed the main documents established at the national level, i.e. Strategy for the Development of Polish sea ports 2015 and The development of Polish seaports by 2020 (with the perspective to 2030). In the case of the analyzed Polish seaports the use of long-term development plans/programs at the central level is related to another premise – the necessity to create a framework for the financing of port investments and investments improving access to ports with the support of funds of the EU structural policy.

Keywords: sea ports, development planning, development programming

Translated by Michał Pluciński