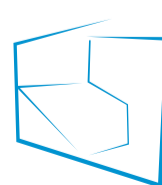




POLSKIE PORTY MORSKIE

fot.aeromedia.pl



MGMⁱŻŚ 

Ministerstwo Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej



Szanowni Państwo,

polские porty morskie w ciągu ostatnich kilku lat rozwijają się bardzo dynamicznie. Świadczą o tym zarówno ich wyniki, jak też realizowane i zaplanowane inwestycje.

W 2018 roku polskie porty przetadowały rekordowe ponad 100 mln ton towarów, przynosząc do budżetu państwa ponad 40 miliardów złotych. Rozpoczęto inwestycje poprawiające dostęp do portów od strony morza i lądu, takie jak pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5 metra, budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną czy przebudowa traktów kolejowych do największych terminali. W planach jest także realizacja tak strategicznych inwestycji jak Port Centralny w Gdańsku, Port Zewnętrzny w Gdyni oraz Terminal kontenerowy w Świnoujściu. Będą one mogły powstać znacznie szybciej, dzięki specjalnej ustawie przyjętej jednomyślnie przez Sejm w sierpniu 2019 r.

Dzięki podjętym działaniom i inicjatywom kolejne lata zapowiadają się równie obiecująco. Głównym celem jest zabezpieczenie pozytywnego trendu w polskich portach oraz podniesienie ich do rangi najważniejszych portów europejskich. Wszystko to sprawia, że Polska nareszcie staje się krajem prawdziwie morskim, który wykorzystuje potencjał położenia nad Morzem Bałtyckim do rozwoju gospodarczego.

Wielce pocieszający jest także fakt, że wśród obywateli wzrasta świadomość wagi gospodarki morskiej i rozwoju portów dla budowania silnej gospodarki państwa. Jestem pewien, że ta broszura informacyjna będzie dla Państwa ciekawym i rzetelnym źródłem wiedzy o największych polskich portach.

Marek Gróbarczyk
minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej

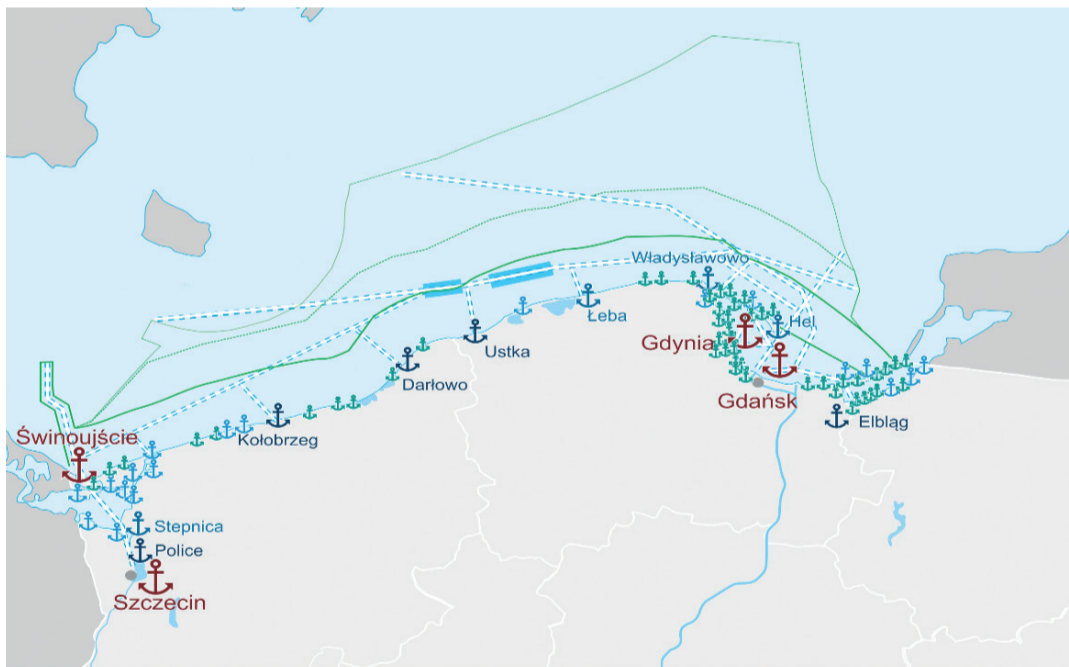
Polska, jako jedno z dziewięciu państw z dostępem do Morza Bałtyckiego, kształtuje swój potencjał społeczno-gospodarczy w oparciu o sektor gospodarki morskiej. Jednym z jego najważniejszych filarów jest transport morski, na który składa się żegluga, porty i przystanie morskie.

Na całej długości polskiego wybrzeża oprócz czterech najważniejszych portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki, zlokalizowanych w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, istnieje także 28 portów regionalnych i lokalnych oraz 50 przystani morskich.

Porty w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu mają najlepiej rozwiniętą infrastrukturę, umożliwiającą dostęp do nich zarówno od strony morza, jak i lądu. Przetadawują także największą ilość towarów i przyjmują największe jednostki świata.

Odgrywają niezwykle ważną rolę, nie tylko w krajowym, ale także unijnym systemie transportowym, w którym ujęte zostały jako porty sieci bazowej TEN-T (Transeuropejska Sieć Transportowa), a konkretnie jako ogniwa Korytarza „Bałtyk-Adriatyk”. Ich funkcjonowanie wspierają porty regionalne szczególnie istotne dla systemu transportowego Polski takie jak: Darłowo, Elbląg, Kołobrzeg, Ustka i Police (Police są również portem sieci kompleksowej TEN-T).

Za sprawą wielu funkcji, które pełnią, i możliwości, które stwarzają – wszystkie porty i przystanie stanowią ważne bieguny rozwoju lokalnego, regionalnego i krajowego. To nie tylko ogniwa stricte gospodarcze, ale również społeczne, kulturowe, rekreacyjne i obronne. Są ważnym elementem rozwoju handlu, rybołówstwa, żeglarstwa i żeglugi pasażerskiej, niejednokrotnie tworzą również warunki dla produkcji stoczniowej.





Lokalizacja polskich portów i przystani morskich
Źródło: opracowanie MliR na podstawie danych MGMiZŚ.




Porty i przystanie morskie

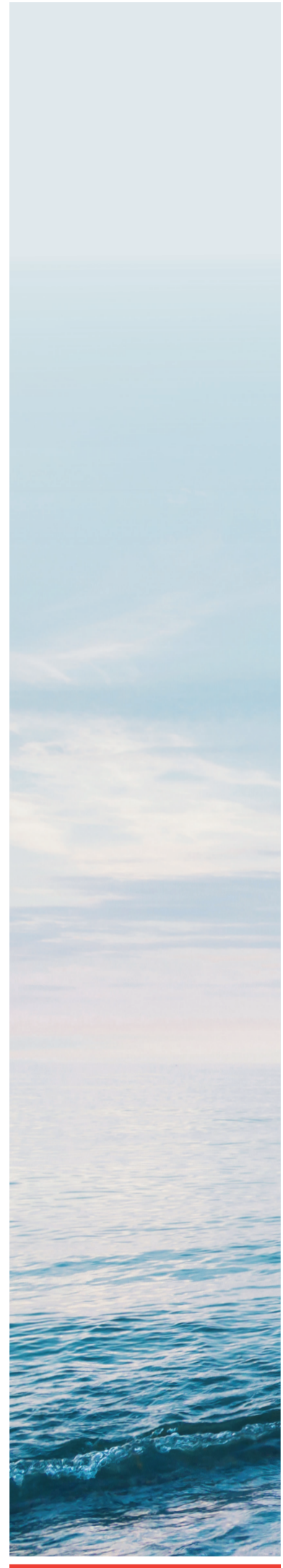
-  Porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej
-  Porty regionalne szczególnie istotne dla systemu transportowego kraju
-  Porty regionalne
-  Porty lokalne
-  Przystanie

Morskie drogi wodne

-  Morska droga wodna i tor podejściowy, w tym trasy żeglugowe HELCOM
-  TSS Ławica Słupska

Granice morskie

-  Morza terytorialnego
-  Strefy przyległej
-  Wyłącznej strefy ekonomicznej



**Porty o podstawowym znaczeniu
dla gospodarki narodowej:**

GDAŃSK, GDYNIA, SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE

**Porty regionalne szczególnie istotne
dla systemu transportowego kraju:**

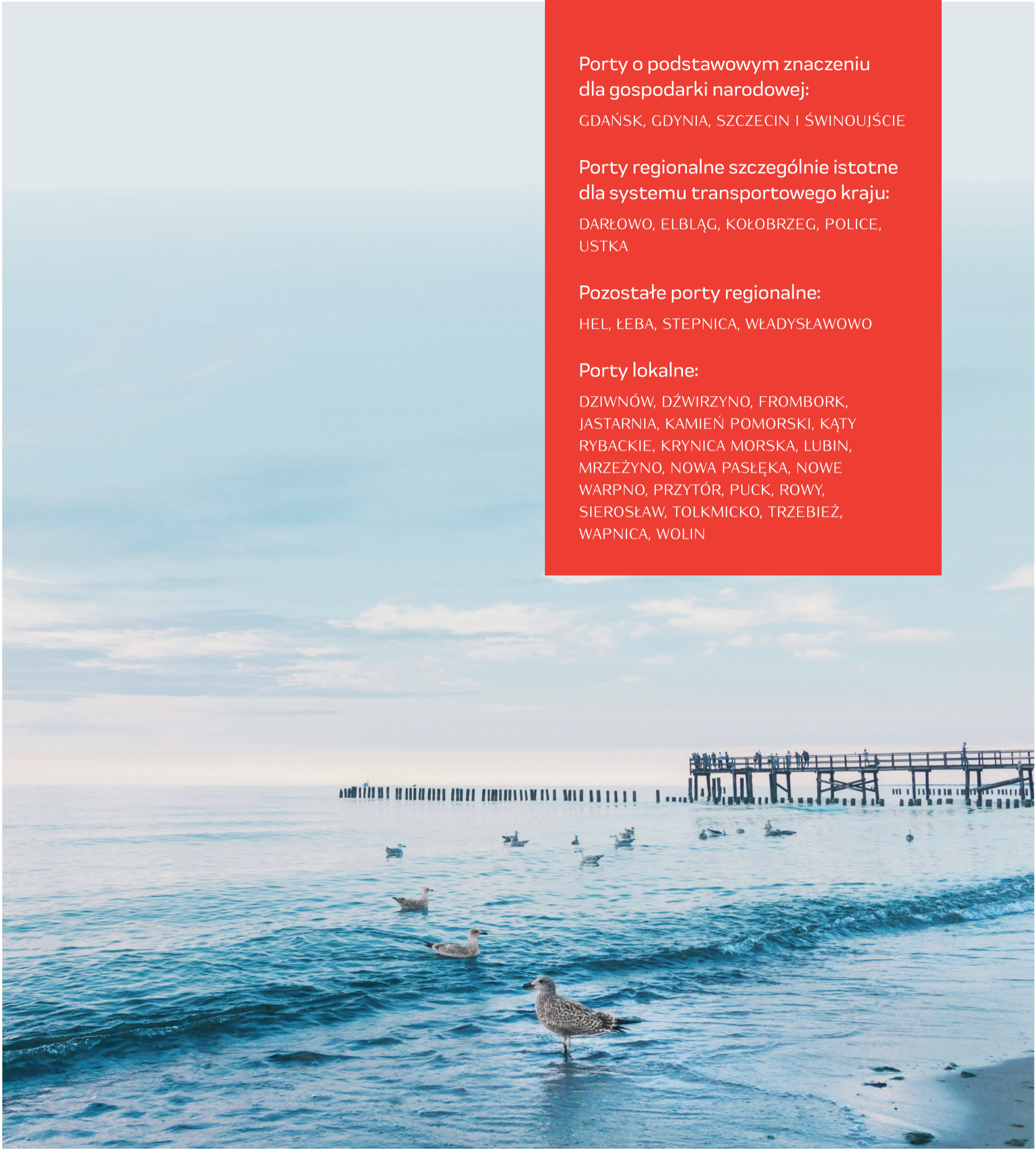
DARŁOWO, ELBLĄG, KOŁOBRZEG, POLICE,
USTKA

Pozostałe porty regionalne:

HEL, ŁEBA, STEPNICA, WŁADYSŁAWOWO

Porty lokalne:

DZIWNÓW, DŻWIRZYNO, FROMBORK,
JASTARNIA, KAMIEŃ POMORSKI, KĄTY
RYBACKIE, KRYNICA MORSKA, LUBIN,
MRZEŻYNO, NOWA PASŁĘKA, NOWE
WARPNO, PRZYTÓR, PUCK, ROWY,
SIEROSŁAW, TOLKMICKO, TRZEBIEŻ,
WAPNICA, WOLIN



Porty morskie a gospodarka narodowa i budżet państwa

Porty morskie pozwalają na obsługę przetadunkową surowców, półproduktów i fabrykatów, a także wyrobów gotowych, w tym także wysoko przetworzonych – niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania różnych podmiotów gospodarczych np. zakładów produkcyjnych, handlowych, usługowych z branży przemysłowej, budowlanej, rolniczej, chemicznej, elektronicznej, motoryzacyjnej, maszynowej, hutniczej, wydobywczej, gastronomicznej, spożywczej, odzieżowej, meblarskiej, papierniczej i wielu innych. Rozkwit portów morskich bez wątpienia determinuje dynamiczny rozwój całej gospodarki narodowej. Ponadto, dla wielu relacji i kierunków handlowych wykorzystujących obecnie transport morski, nie ma substytutu. Warto podkreślić, że transport morski ma udział na poziomie 35-50 % w całości handlu międzynarodowego Polski.

W najlepszym dotychczas 2018 roku, kiedy obchodzony był jubileusz setnej rocznicy odzyskania i przez Polskę niepodległości, w polskich portach morskich (Gdańsk, Gdynia, Szczecin – Świnoujście) przetadowano rekordową ilość ponad 100 mln ton towarów (uwzględniając masę własną obsługiwanych jednostek ładunkowych).

W Gdańsku (tj. w 4. porcie bałtyckim pod względem przetadunków, największym porcie kontenerowym typu „hub” na Bałtyku, do którego zawijają największe na świecie kontenerowce wiodących na świecie armatorów, i 15. największym tego typu obiekcie w Europie) przetadunki wyniosły ok. 49,0 mln ton. W Gdyni – ok. 23,5 mln ton, natomiast w zespole portowym Szczecin-Świnoujście – ok. 28,6 mln ton. Warto dodać, że dynamika wzrostu przetadunków w tych portach jest bardzo wysoka. W latach 2010-2018, przetadunki zwiększyły się o ok. 80% w Gdańsku, ok. 60% w Gdyni oraz ok. 37% w zespole portowym Szczecin-Świnoujście.

Według wstępnych danych, przetadunki w roku 2019 będą jeszcze większe. Po I półroczu 2019 r., przetadunki w porcie Gdańsk są większe o 9,0% w porównaniu do I półroczu 2018 r., portu Gdynia – o 5,3 %, zaś portów Szczecin-Świnoujście o 1,6%. Wśród czynników determinujących rekordowe wy-

niki przetadunkowe polskich portów znajduje się m.in. bardzo dobra kondycja gospodarcza Polski oraz całego regionu Europy Środkowo-Wschodniej (np. Czechy, Słowacja – które również stanowią zaplecze polskich portów), lokalizacja polskich portów w Regionie Morza Bałtyckiego (na osi północ-południe Europy), prowadzone inwestycje w infrastrukturę portową (np. nabrzeża, terminale portowe) oraz zapewniającą dostęp do portów od strony lądu (drogi samochodowe, linie kolejowe; a w przyszłości także szlaki rzeczne).

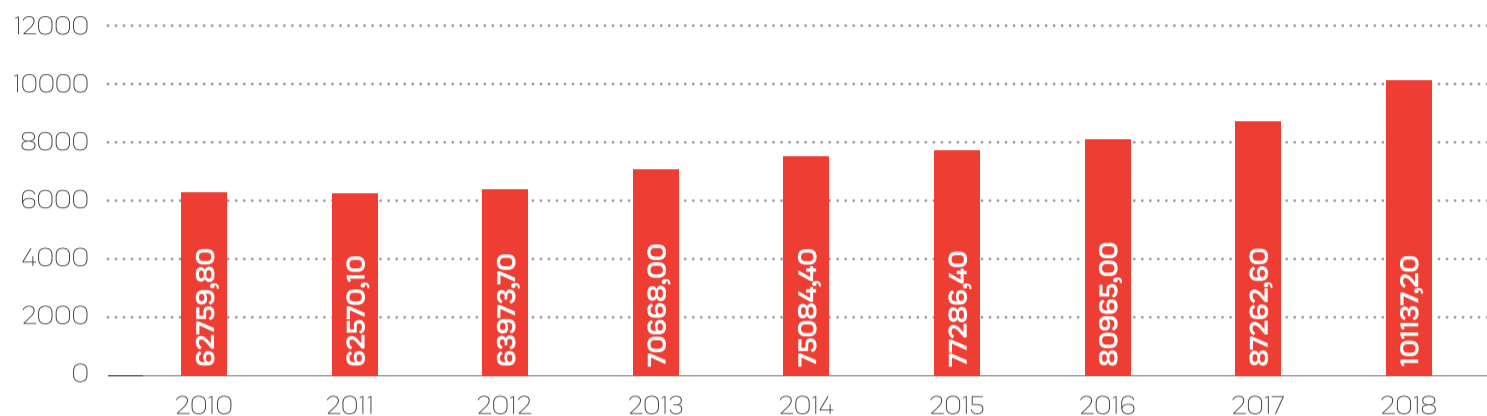
Ogromne znaczenie portów morskich dla całego systemu społeczno-gospodarczego kraju i budżetu państwa doskonale oddaje wysokość należności budżetowych z tytułu ceł i podatków (w tym akcyzy) – naliczanych w oddziałach celnych funkcjonujących na ich terenie. Według danych Krajowej Administracji Skarbowej, w roku 2018 należności celno-podatkowe związane z odprawą ładunków w morskich oddziałach celnych wyniosły ok. 40,6 mld PLN. Dla porównania, w roku 2015 r. było to jedynie 17,1 mld PLN, a w roku 2010 – zaledwie 8,1 mld PLN.

Powyższe wyjaśnia, dlaczego polskie porty morskie stanowią newralgiczne ogniwa społeczno-gospodarcze na styku ląd-morze, i dlaczego należy podejmować działania na rzecz ich dalszego, dynamicznego rozwoju.



Obroty ładunkowe w Polskich portach morskich (tys. ton)

z uwzględnieniem masy własnej jednostek ładunkowych (ZMP Gdańsk, Gdynia, Szczecin-Świnoujście)

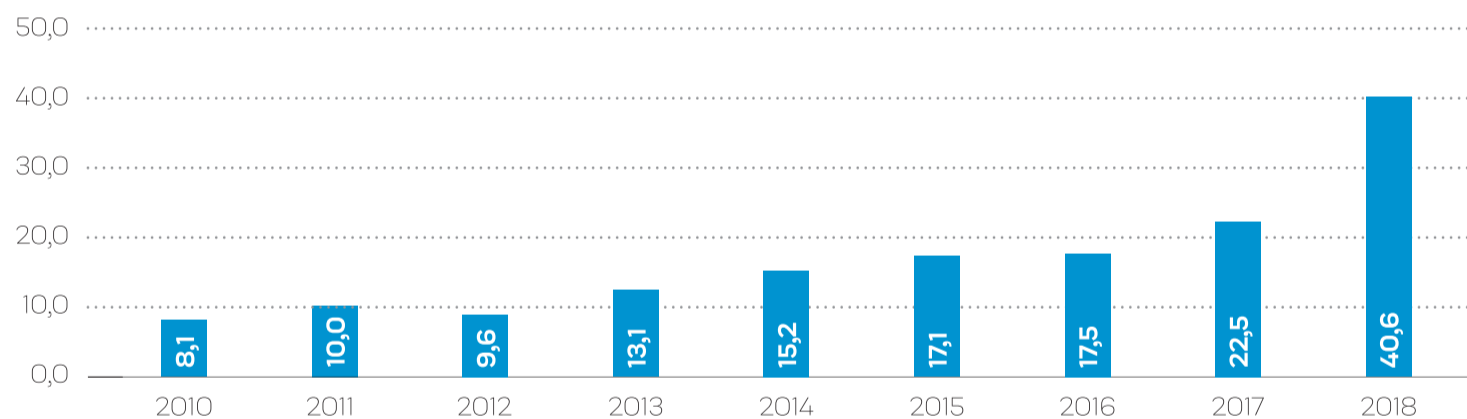


Przetadunki w największych polskich portach morskich

Źródło: opracowanie MG MiŻS na podstawie danych ZMP Gdańsk S.A., ZMP Gdynia S.A., ZMP Szczecin i Świnoujście S.A.

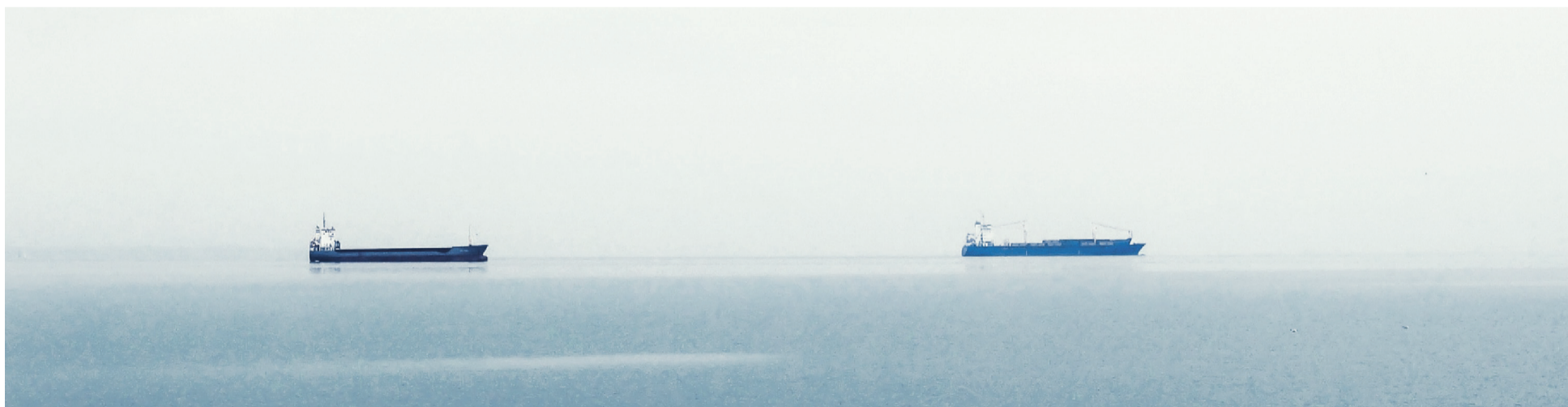
Należności celno-podatkowe z tytułu podatku VAT, cła i akcyzy

naliczone w morskich oddziałach granicznych (mld PLN)



Należności celno-podatkowe z tytułu odprawy ładunków w polskich portach morskich

Źródło: opracowanie MG MiŻS na podstawie danych KAS.





Projekty strategiczne

W celu dalszego usprawnienia funkcjonowania polskich portów morskich, wzmocnienia procesu ich rozwoju, a także wykorzystania w pełni potencjału, jakim dysponują – Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przygotowało projekt strategicznego dokumentu rządowego pn. „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”. Rada Ministrów przyjęła projekt 17 września 2019 roku.

Dokument ten w sposób kompleksowy odnosić się będzie do kwestii rozwoju polskich portów morskich. Program określi m.in. cele i priorytety rozwojowe portów, wskaże najważniejsze kierunki ich rozwoju, a także wyznaczy konkretne przedsięwzięcia inwestycyjne do realizacji.

Celem głównym Programu będzie trwałe umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej oraz zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju. Korzyści z jego realizacji będą miały charakter horyzontalny i długofalowy.



Efektom realizacji Programu będzie m.in.:

- zwiększenie potencjału przetadunkowego portów morskich,
- wzrost pojemności brutto jednostek obsługiwanych w portach morskich,
- zwiększenie wielkości obrotów ładunkowych w portach morskich,
- wzrost międzynarodowego ruchu pasażerów w polskich portach morskich,
- zwiększenie udziału polskich portów morskich w rynku portów morskich basenu Morza Bałtyckiego.

W ramach działań o charakterze legislacyjnym, które wpisują się w założenia programowe, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wypracowało w ostatnim czasie dwa bardzo ważne – z punktu widzenia dalszego funkcjonowania i rozwoju polskich portów morskich – akty prawne:

- ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw, która ma na celu usprawnienie działania portów, a także usprawnienie dostępu drogowego do polskich portów morskich (możliwość przejścia dróg dojazdowych do portów przez GDDKiA – Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad),
- ustawa z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych, która – podobnie jak funkcjonujące już obecnie rozwiązania w transporcie drogowym, kolejowym i lotniczym – wprowadza ułatwienia proceduralne umożliwiające sprawną realizację strategicznych z punktu widzenia interesów państwa projektów rozbudowy portów morskich.

Wartość wszystkich zadań ujętych w planie finansowym Programu wyniesie blisko 40,0 mld PLN.



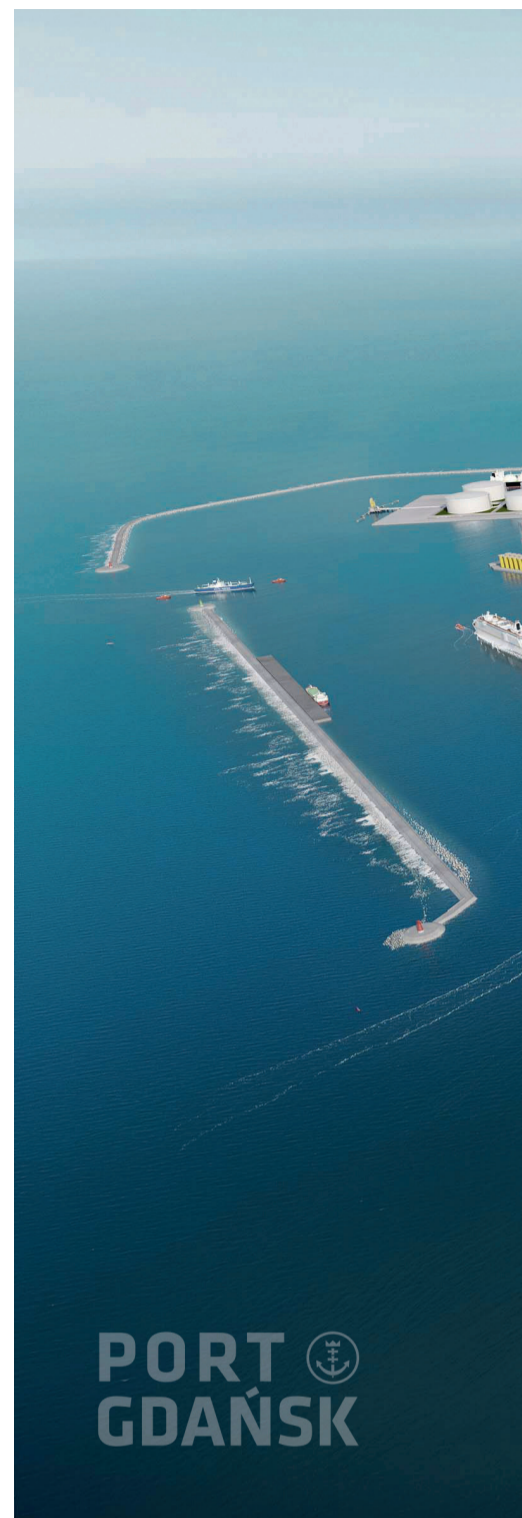
Wśród najważniejszych inwestycji ujętych w Programie znajdzie się m.in.:

BUDOWA PORTU CENTRALNEGO W GDAŃSKU

Z dokonanych prognoz wynika, że w roku 2030 w gdańskim porcie morskim przetwarzanych może być kilkadziesiąt milionów ton ładunków więcej niż obecnie. Obsługa takiego wolumenu ładunków, będącego de facto źródłem wielu korzyści zarówno w skali mikro, jak i makro, wymagać będzie zwiększenia potencjału przetwarzającego portu Gdańsk, poprzez stworzenie odpowiedniej, wyspecjalizowanej infrastruktury portowej wraz ze wszystkimi niezbędnymi urządzeniami, suprastrukturą itp. Rozwiązaniem będzie zrealizowanie projektu inwestycyjnego pn. Port Centralny. Projekt zakłada wybudowanie na ok. 410 ha załadownych terenów, na Zatoce Gdańskiej, nowoczesnych głębokowodnych terminali, które przyczynią się do wzmocnienia potencjału portu Gdańsk i jego dalszego dynamicznego rozwoju. Według przyjętych założeń, Port Centralny znajdzie się w trójkącie wyznaczonym przez Półwysep Westerplatte i pirs Naftoportu. Za proponowaną lokalizacją Portu Centralnego przemawiają bardzo dobre warunki, wynikające z naturalnych głębokości Zatoki Gdańskiej, istniejący łatwy, głębokowodny dostęp od strony morza oraz sąsiedztwo wybudowanych wcześniej, na przyległym obszarze, głębokowodnych terminali przetwarzających.

BUDOWA PORTU ZEWNĘTRZNEGO W GDYNI

Port Gdynia, mimo ograniczeń terenowych, notuje dynamiczny wzrost przetwarzanych ładunków, w tym skonteneryzowanych (na poziomie 17,6 % porównując I półrocza '19 i '18). By zapewnić dalszy dynamiczny rozwój niezbędne jest podjęcie działań zmierzających do powstania nowej głębokowodnej infrastruktury portowej na załadownych terenach, w tzw. części zewnętrznej portu. Realizacja inwestycji pn. Budowa Portu Zewnętrznego w Gdyni zakłada wybudowanie nowego terminala głębokowodnego wychodzącego poza obecny falochron ochronny w oparciu o pirs nabrzeży Śląskiego i Szwedzkiego, zwiększając teren Portu Gdynia o 180 ha a zdolności przetwarzające o 2,5 mln TEU. Może to być typowy terminal kontenerowy, jednocześnie wyposażony w zaplecze magazynowo-składowe z dostępem do nowoczesnej infrastruktury lądowej. Nowe nabrzeża będą mogły przyjmować również statki pasażerskie. Dzięki inwestycji poprawione zostaną warunki funkcjonowania wielu różnych podmiotów gospodarczych, prowadzących działalność w Polsce i tej części Europy – które importują i eksportują swoje towary drogą morską.



Wariantowa wizualizacja Portu Centralnego w Gdańsku
Źródło: ZMP Gdańsk S.A.

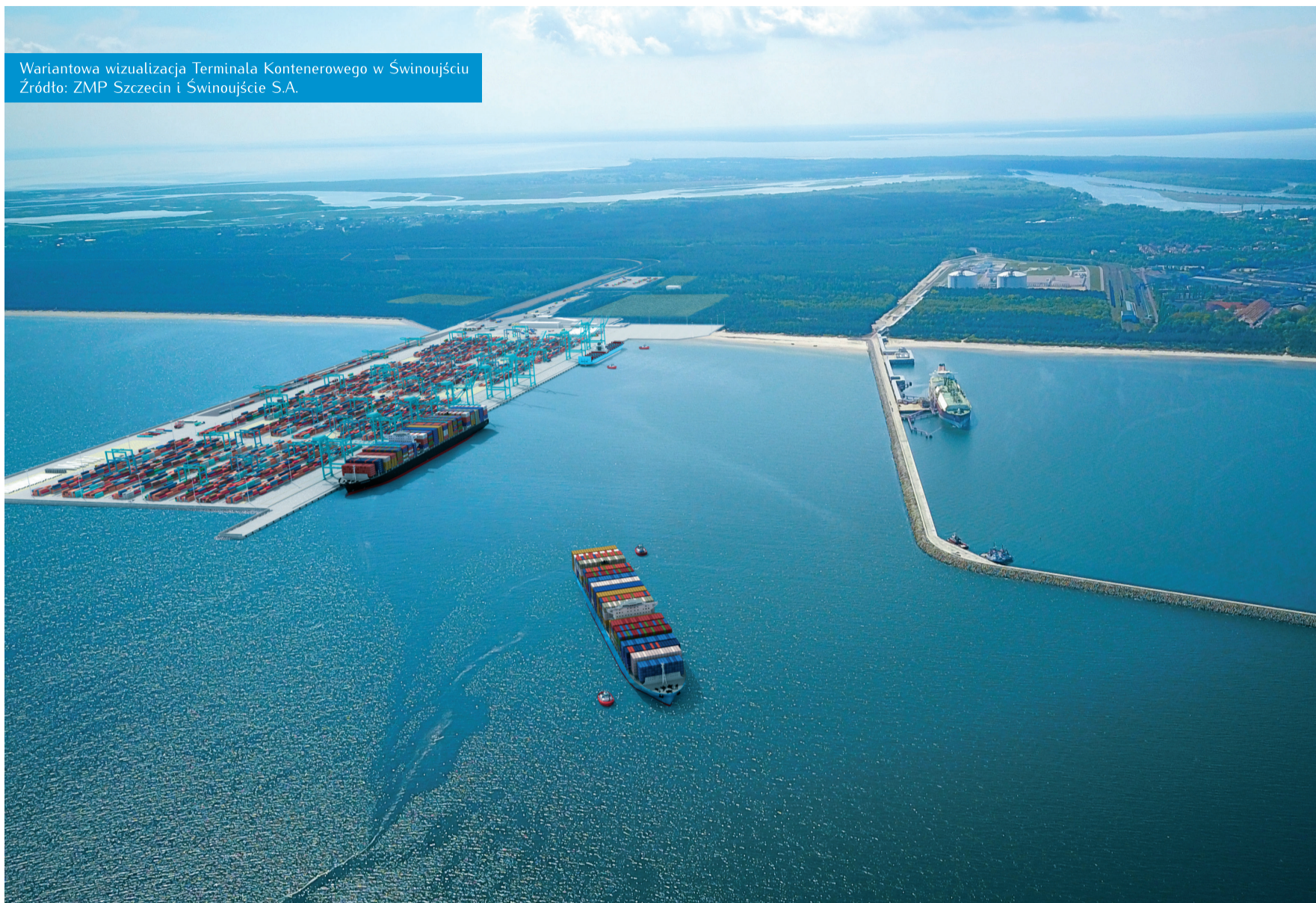


Wariantowa wizualizacja Portu Zewnętrznego w Gdyni
Źródło: ZMP Gdynia S.A.

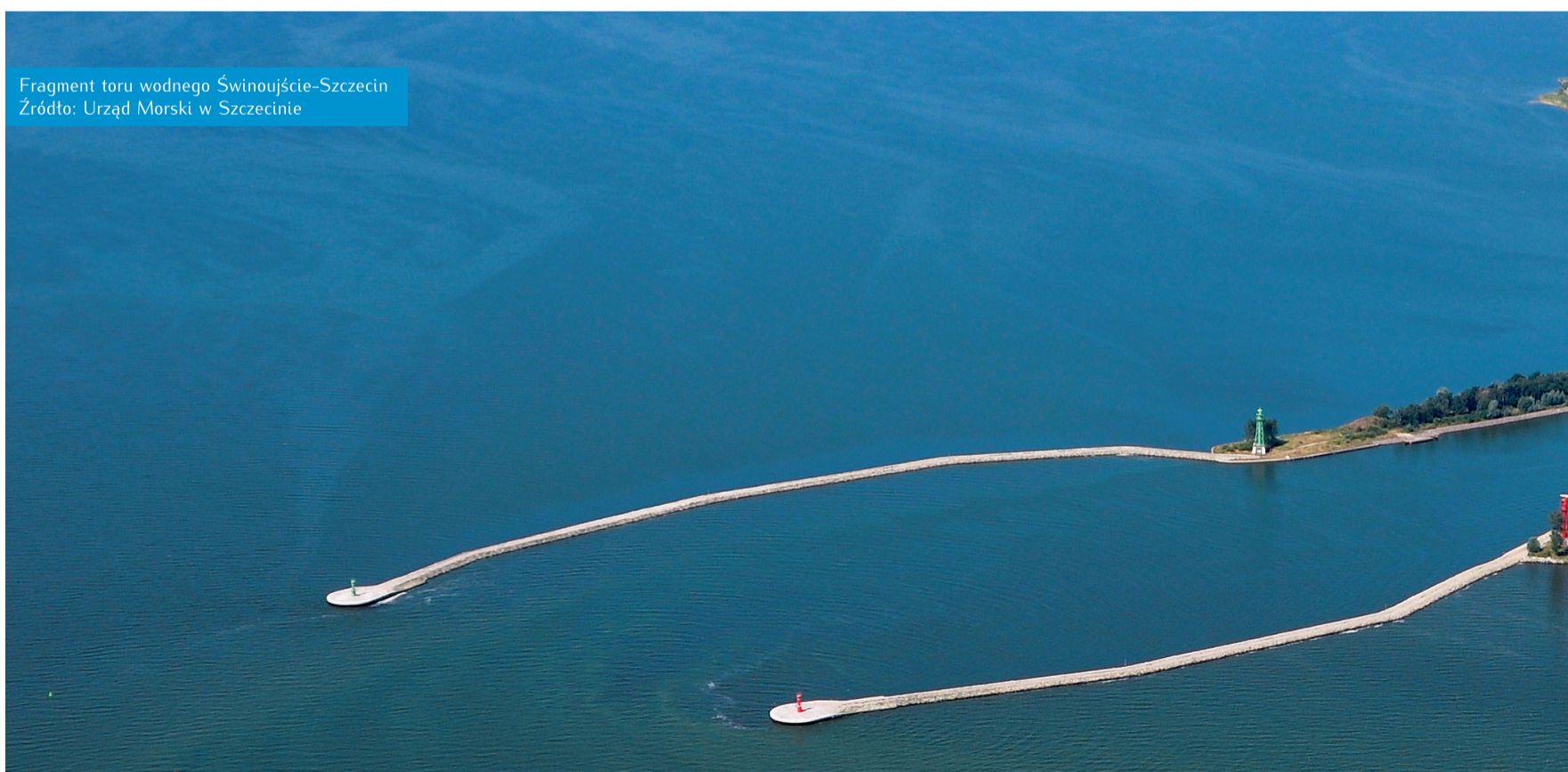


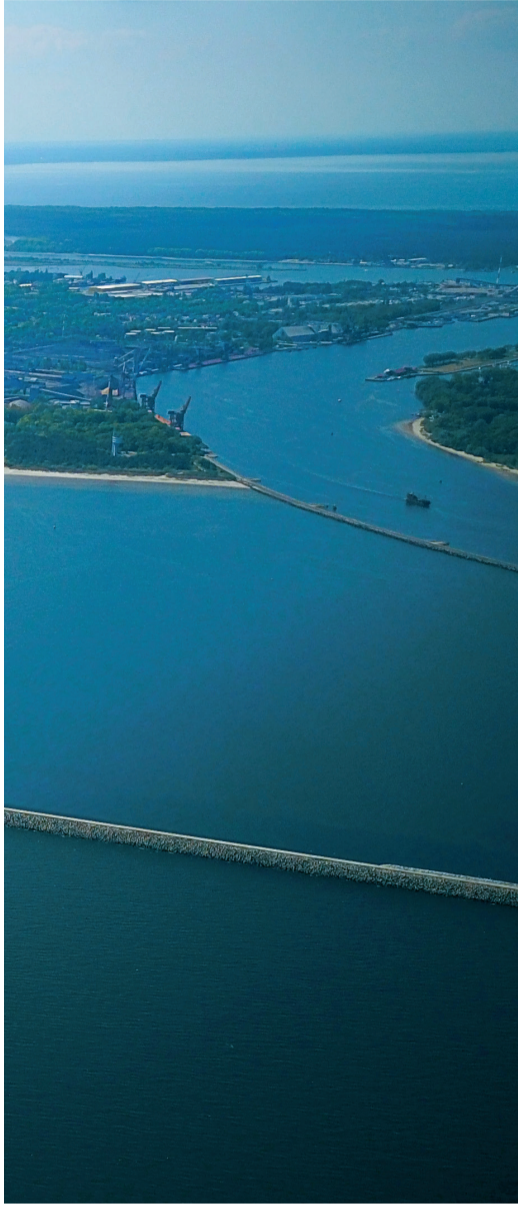
Wariantowa wizualizacja Portu Centralnego w Gdańsku
Źródło: ZMP Gdańsk S.A.

Wariantowa wizualizacja Terminala Kontenerowego w Świnoujściu
Źródło: ZMP Szczecin i Świnoujście S.A.



Fragment toru wodnego Świnoujście-Szczecin
Źródło: Urząd Morski w Szczecinie





BUDOWA TERMINAŁA KONTENEROWEGO W ŚWINOUJŚCIU

Niewątpliwym atutem portu Świnoujście jest jego lokalizacja. Port ten jest najdalej wysuniętym w kierunku zachodnim na polskim wybrzeżu, prowadzi przez niego najkrótsza z Europy Środkowo-Wschodniej droga do Skandynawii. Port ma naturalne predyspozycje do tego, by stać się hubem przeladunkowym (kontenerowym), obsługującym największe jednostki pływające, jakie są zdolne do żeglugi na Bałtyku. Jednym z najważniejszych projektów inwestycyjnych jest terminal kontenerowy w Świnoujściu. Według wstępnych założeń, obiekt będzie zlokalizowany w sąsiedztwie działającego już Terminala LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego. Będzie to głębokowodny terminal kontenerowy o zdolności przeladunkowej na poziomie 1,5 mln TEU w skali roku.

MODERNIZACJA TORU WODNEGO ŚWINOUJŚCIE-SZCZECIN DO GŁĘBOKOŚCI 12,5 M

Projekt ma strategiczne znaczenie dla gospodarki i bezpieczeństwa państwa, jest niezbędny dla rozwoju portów morskich Szczecin i Świnoujście, a także zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na torze wodnym Świnoujście-Szczecin. Projekt jest trzecim etapem modernizacji toru wodnego oraz kontynuacją projektu pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin-Kanał Piastowski i Mieliński – Etap II, strona wschodnia i zachodnia”, zrealizowanego w ramach POIŚ 2007-2013. Efektem realizacji projektu będzie uzyskanie głębokości docelowej 12,5 m na długości ok. 62 km toru wodnego Świnoujście-Szczecin, dzięki czemu możliwa będzie obsługa zdecydowanie większych jednostek pływających.





Wizualizacja fragmentu drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską
Źródło: Urząd Morski w Gdyni



Wizualizacja fragmentu drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską
Źródło: Urząd Morski w Gdyni

BUDOWA DROGI WODNEJ ŁĄCZĄCEJ ZALEW WIŚLANY Z ZATOKĄ GDAŃSKĄ

Dzięki inwestycji, zaplanowanej do zrealizowania do 2022 roku, poprawie ulegną m.in. warunki funkcjonowania elbląskiego portu morskiego, co znajdzie odzwierciedlenie w zwiększonym wolumenie przetwarzanych towarów nie tylko w Elblągu, ale także w innych portach Zalewu Wiślanego. Inwestycja wpłynie na potencjał portów, poprzez swobodne połączenie ich z Morzem Bałtyckim. Budowa drogi wodnej przyczyni się też do rozwoju ruchu pasażerskiego oraz żeglarstwa i turystyki na Zalewie Wiślanym.



