

*MARTA MAŃKOWSKA\**

## **INSTRUMENTY FINANSOWE UNII EUROPEJSKIEJ JAKO NARZĘDZIE WSPIERANIA ROZWOJU POLSKICH PORTÓW MORSKICH NA PRZYKŁADZIE ZESPOŁU PORTOWEGO SZCZECIN–ŚWINOUJŚCIE**

Polskie porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej stanowią jeden z najważniejszych składników systemu infrastruktury punktowej kraju. Sprawne funkcjonowanie, a w szczególności dążenie do wzrostu konkurencyjności polskich portów morskich zarówno w układzie europejskim, jak i globalnym wymaga podejmowania kapitałochłonnych działań inwestycyjnych mających na celu poprawę parametrów infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów od strony morza i lądu.

Celem artykułu jest wskazanie możliwości wykorzystania środków Unii Europejskiej na lata 2014–2020 w celu rozwoju infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów od strony morza i lądu na przykładzie zespołu portowego Szczecin–Świnoujście.

**Słowa kluczowe:** infrastruktura portowa, infrastruktura dostępu do portu od strony morza i lądu, instrumenty finansowe UE, zespół portowy Szczecin–Świnoujście

### **Wstęp**

Polskie porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej jako węzłowe punkty sieci transportowej stanowią jeden z najważniejszych składników systemu infrastruktury punktowej kraju. Są one także podstawowym elementem konstrukcji układów sieci transportowej oraz korytarzy transportowych łączących polski system transportowy z systemem europejskim, a tym

---

\* Marta Mańkowska, dr, Uniwersytet Szczeciński, e-mail: [marta.mankowska@wzieu.pl](mailto:marta.mankowska@wzieu.pl).

samym światowym<sup>1</sup> jako ogniwa multimodalnych morsko-lądowych łańcuchów transportowych.

Sprawne funkcjonowanie, a w szczególności dążenie do wzrostu konkrecyjności polskich portów morskich zarówno w układzie europejskim (w szczególności w regionie Morza Bałtyckiego), jak i globalnym wymaga podejmowania kapitałochłonnych działań inwestycyjnych mających na celu poprawę stanu ich wyposażenia technicznego, w szczególności infrastruktury portowej. Wiąże się to przede wszystkim z silnie dostrzeganą w Europie i na świecie tendencją wyrażającą się wzrostem wielkości oddawanych do eksploatacji statków handlowych<sup>2</sup>. Aby utrzymać swoją pozycję na rynku, polskie porty morskie muszą dostosowywać posiadaną infrastrukturę i potencjał przeładunkowy do zmieniającej się struktury floty. Jednocześnie trwałe rozwój portów morskich jako kluczowych ogniw integrujących systemy transportowe w ramach morsko-lądowych łańcuchów transportowych warunkowany jest równoległym i ściśle skoordynowanym rozwojem infrastruktury dostępu do portów od strony morza i lądu. Dotychczasowe doświadczenia okresu po wejściu Polski do UE, w przypadku największych polskich portów morskich w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie i Świnoujściu, wskazały na brak koordynacji dużych inwestycji czy prac modernizacyjnych dotyczących infrastruktury liniowej (drogowej, kolejowej czy wodnej śródlądowej) z inwestycjami w infrastrukturę portową<sup>3</sup>.

Akcesja Polski do struktur UE w 2004 r. stworzyła największym polskim portom morskim (tj. zarządom polskich portów morskich) możliwość uzyskania znacznego wsparcia finansowego (głównie w formie dotacji bezzwrotnych) dla realizacji kluczowych infrastrukturalnych projektów inwestycyjnych. Środki finansowe UE stanowią także podstawowe źródło finansowania działań inwestycyjnych w obszarze infrastruktury dostępu do portów od strony morza i lądu będącej w gestii innych podmiotów (w szczególności urzędów morskich, RZGW, GDDKiA oraz PKP PLK SA).

---

<sup>1</sup> *Formy i metody finansowania infrastruktury transportu w Polsce. Problemy optymalizacji systemu finansowania infrastruktury transportu*, red. A.S. Grzelakowski, Wyd. Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2005, s. 11–12, 26.

<sup>2</sup> W przypadku statków kontenerowych: feederowych – powyżej 2 tys. TEU, oceanicznych – 15 tys. TEU, masowców: powyżej 100 tys. dwt, a statków poziomego ładowania do długości powyżej 220 m; szerzej m.in.: *Review of Maritime Transport 2012 i 2013*, UNCTAD, New York – Geneva 2012, 2013; I. Kotowska, *Żegluga morska bliskiego zasięgu w świetle idei zrównoważonego rozwoju transportu*, Wyd. Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2014.

<sup>3</sup> Szerzej: M. Pluciński, *Polskie porty morskie w zmieniającym się otoczeniu zewnętrznym*, CeDeWu, Warszawa 2013, s. 224–226.

Celem artykułu jest wskazanie możliwości wykorzystania środków UE na podniesienie jakości infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów od strony morza i lądu w ramach nowej perspektywy finansowej UE na lata 2014–2020 na przykładzie zespołu portowego Szczecin–Świnoujście.

### **Kierunki działań inwestycyjnych w zakresie rozwoju infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do zespołu portowego Szczecin i Świnoujście w perspektywie do 2020 r.**

Porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu charakteryzują się dużą powierzchnią terytorium lądowego. Infrastruktura portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, podobnie jak ma to miejsce w przypadku infrastruktury portów w Gdańsku i Gdyni, charakteryzuje się wysokim stopniem dekapitalizacji. Wśród słabości infrastruktury wszystkich dużych portów morskich Polski, w tym infrastruktury zespołu portowego Szczecin–Świnoujście, wymienia się najczęściej<sup>4</sup>:

- zbyt małe głębokości basenów portowych,
- niedostateczne obciążenie dopuszczalne nabrzeży,
- szczupłe zaplecze nabrzeży przeładunkowych.

Konkurencyjność zespołu portowego Szczecina i Świnoujścia zależeć będzie w dużej mierze od realizacji spójnej polityki rozwoju poszczególnych elementów jego infrastruktury. W perspektywie do 2020 r. najważniejsze inwestycje infrastrukturalne w portach morskich Szczecina i Świnoujścia skupiać się będą w dwóch głównych obszarach<sup>5</sup>. W przypadku portu w Szczecinie realizowane będą przede wszystkim projekty mające na celu dostosowanie parametrów infrastruktury portowej do obsługi większych (pod względem ich pojemności i nośności) statków, niż dotychczas obsługiwane. Jest to związane ze zmianami, jakie następują w strukturze wielkościowej statków, w tym statków pływających w relacjach z portami bałtyckimi. Konkretnie działania w tym zakresie obejmą m.in. pogłębienie kanałów i basenów portowych, przebudowę istniejących nabrzeży do nowych parametrów, budowę nowych nabrzeży wraz z niezbędną

<sup>4</sup> Informacja o wynikach kontroli NIK *Warunki rozwoju portów morskich*, NIK, Warszawa 2011, s. 19.

<sup>5</sup> Szerzej: I. Kotowska, M. Mańkowska, M. Pluciński, *Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*, opracowanie wykonane na zlecenie MTBIGM, Warszawa, lipiec 2013.

infrastrukturą techniczną (media), infrastrukturą drogową i kolejową komunikującą je z zapleczem oraz przygotowaniem terenów stanowiących bezpośrednie zaplecze tych nabrzeży.

W przypadku portu w Świnoujściu, poza wspomnianymi działaniami, większy nacisk zostanie położony na projekty ukierunkowane na tworzenie dostosowanie infrastruktury portowej do zmieniającej się struktury ładunkowej (przykład gazoportu). Konkretnie działania w tym zakresie obejmą m.in. budowę terminali portowych wraz z infrastrukturą nabrzeżową, drogową, kolejową, placami składowymi i parkingami, budowę nabrzeży portowych wraz z budową niezbędnej infrastruktury technicznej i komunikacyjnej, torami podejściowymi do tych nabrzeży, przebudowę/modernizację nabrzeży istniejących, ale niedostosowanych do aktualnych potrzeb rynkowych, załadowanie niewykorzystywanych basenów portowych, co pozwoli wydłużyć linię cumowniczą.

Rozwój infrastruktury portów morskich powinien także przebiegać w ścisłej koordynacji z inwestycjami w infrastrukturę dostępu do portów od strony morza i lądu. Port szczeciński posiada najgorsze spośród wszystkich polskich portów o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki warunki dostępu od strony morza, zaś port świnoujski ma warunki zbliżone do portu w Gdyni. W Świnoujściu mogą być obsługiwane statki o zanurzeniu do 13,2 m i długości 270 m, natomiast w Szczecinie – statki o maksymalnym zanurzeniu wynoszącym 9,15 m i długości całkowitej 215 m, przy czym przy maksymalnym zanurzeniu statki nie mogą przekroczyć długości 160 m, a przy maksymalnej długości – zanurzenia wynoszącego 8,1 m<sup>6</sup>. W tym obszarze w przypadku Szczecina kluczową inwestycją będzie pogłębienie toru wodnego do 12,5 m, co pozwoli przyjmować statki o zanurzeniu do ok. 11 m.

W przypadku portu w Świnoujściu działania w tym zakresie obejmą poprawę parametrów technicznych toru wodnego zapewniającego dostęp do portu zewnętrznego w Świnoujściu od strony Morza Bałtyckiego do głębokości 14,5 m, pogłębienie toru wewnętrznego prowadzącego przez port w Świnoujściu, a w przyszłości (po 2020 r.) także pogłębienie toru podejściowego prowadzącego na obszarze Bałtyku do głębokości 17 m, co umożliwi obsługę największych statków wchodzących na Bałtyk (maksymalne zanurzenie 15 m).

---

<sup>6</sup> Szerzej: *Strategia rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku*, I. Kotowska, M. Mańkowska, M. Pluciński, opracowanie wykonane na zlecenie Zarządu Morskich Portów w Szczecinie i Świnoujściu, Szczecin, marzec 2014 [materiał niepublikowany].

Od strony ładu porty w Szczecinie i Świnoujściu skomunikowane są z infrastrukturą transportu drogowego (DK 3/S3, A6), kolejowego (magistrale kolejowe C-E 59, E59) oraz wodnego – śródlądowego (E30). Wąskimi gardłami są przede wszystkim pierwsze/ostatnie odcinki dostępu drogowego i kolejowego, południowy odcinek DK3/S3, parametry techniczne C-E59 oraz drogi wodnej E30, w szczególności jej środkowy i południowy odcinek<sup>7</sup>.

W perspektywie do 2020 r. w układzie lokalnym działania w tym obszarze skupiać się będą przede wszystkim na poprawie parametrów technicznych tzw. ostatnich odcinków dostępu drogowego i kolejowego<sup>8</sup>. W przypadku Szczecina działania w tym zakresie obejmą przede wszystkim przebudowę drogowego układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza oraz usprawnienie dojazdu z kolejowych magistrali międzynarodowych E59 i C-E59 do rejonu Park Wrocławski, stacji Szczecin Port Centralny i nabrzeży, terminali portowych z nimi współpracujących (wraz z inwestycjami towarzyszącymi). Natomiast w przypadku portu w Świnoujściu obejmą one przebudowę i rozbudowę układu drogowego w mieście Świnoujściu głównie na odcinku drogi krajowej nr 3, jak również modernizację i rozbudowę kolejowej infrastruktury dojazdowej do portu w ciągu linii kolejowej nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port, w tym także budowę drugiego toru na trasie Świnoujście SiA – Świnoujście SiB.

Efektywność wskazanych działań warunkowana będzie także poprawą drogową i kolejową dostępności transportowej zespołu portowego w układzie krajowym i międzynarodowym. W tym kontekście kluczowe działania inwestycyjne będą (lub powinny być) ukierunkowane na ukończenie budowy i modernizacji DK nr 3/S3 oraz modernizacji lub rehabilitacji magistrali kolejowych E59, a w szczególności C-E59. Ponadto w przypadku portu w Szczecinie ważnym ogniwem transportu zaplecza jest także żegluga śródlądowa. W układzie lokalnym i regionalnym największe znaczenie ma międzynarodowa droga wodna Szczecin–Berlin. W celu zwiększenia jej udziału w obsłudze transportowej szczecińskiego portu konieczne jest podniesienie jej parametrów technicznych do klasy Vb przy równoczesnym podniesieniu prześłów mostów do 5,25 m wysokości, co stworzy warunki do uruchomienia żeglugi kontenerowej. Natomiast w układzie krajowym i międzynarodowym podstawowe znaczenie ma Odrzańska Droga Wodna, której infrastruktura wymaga znacznych

---

<sup>7</sup> Tamże.

<sup>8</sup> Zapewniających bezpośredni dostęp do zespołu portowego Szczecin–Świnoujście na obszarze województwa zachodniopomorskiego.

nakładów inwestycyjnych ukierunkowanych na poprawę parametrów technicznych na całym polskim przebiegu Odry do min. III klasy żeglugowej, a w dalszej perspektywie konieczne jest jej dostosowanie do min. IV klasy żeglugowej (zgodnie z umową AGN). W przyszłości, wraz z planowaną realizacją projektu połączenia Odry z Dunajem, żegluga śródlądowa może stać się ważnym ogniwem obsługi transportowej zespołu portowego w układzie międzynarodowym.

Kluczowym czynnikiem warunkującym poprawę zarówno stanu zużycia infrastruktury portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, dostosowanie jej parametrów dla obsługi większych statków, zmieniającej się struktury ładunkowej i poprawy ich dostępności transportowej od strony morza i lądu są środki finansowe UE. Możliwość pozyskania funduszy UE w tym obszarze zwiększa fakt, że zespół portowy Szczecin i Świnoujście stanowi podstawowy element międzynarodowego, międzygałęziowego korytarza transportowego przebiegającego w układzie południkowym. Porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu mają status portów bazowych sieci TEN-T. Ich znaczenie jako ważnych ogniw w rozwoju sieci bazowej TEN-T zostało dodatkowo podkreślone w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady z października 2013 r.<sup>9</sup>, na mocy którego do europejskiej sieci transportowej TEN-T jako odgałęzienie korytarza Bałtyk–Adriatyk został włączony tzw. Korytarz Szczeciński<sup>10</sup>. Włączenie osi Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava do sieci bazowej TEN-T zwiększy w szczególności możliwości finansowania niezbędnych inwestycji w zakresie rozbudowy oraz modernizacji infrastruktury dostępu do portów od strony morza i lądu w ramach nowej perspektywy finansowej UE na lata 2014–2020.

<sup>9</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE.

<sup>10</sup> Ustalony na mocy wskazanego rozporządzenia przebieg i struktura gałęziowa tzw. Korytarza Szczecińskiego nie uwzględnia Odrzańskiej Drogi Wodnej jako elementu sieci bazowej TEN-T, a magistrala kolejowa CE59 ma status sieci kompleksowej (a nie bazowej). Zgodnie bowiem z rozporządzeniem Komisji Europejskiej dotyczącym nowych wytycznych UE w sprawie sieci TEN-T z 2013 r. jako minimalny wymóg włączenia elementów dróg wodnych śródlądowych do sieci TEN-T określono IV klasę żeglowności. W przypadku Odrzańskiej Drogi Wodnej obecnie wymóg ten spełnia jedynie fragment drogi wodnej na odcinku Ognica – Szczecin/Świnoujście. W zakresie infrastruktury transportu kolejowego elementem nowego odgałęzienia korytarza Bałtyk–Adriatyk będzie magistrala E59. Linia kolejowa CE59 nie została ujęta w sieci bazowej TEN-T ze względu na brak możliwości poprawy jej parametrów technicznych do prędkości 200 km/h w perspektywie roku 2030. Szansą na włączenie drogi wodnej E30 oraz magistrali kolejowej CE59 do systemu europejskich korytarzy transportowych będzie kolejna rewizja wytycznych dla sieci TEN-T w 2020 r.

## **Kompetencje administracyjne w zakresie realizacji działań inwestycyjnych w obszarze infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do zespołu portowego Szczecina i Świnoujścia**

Ustawa o portach i przystaniach morskich z 20 grudnia 1996 r. obowiązek jej budowy, rozbudowy, utrzymania i modernizacji infrastruktury portowej nałożyła na podmioty zarządzające portami morskimi. W przypadku zespołu portowego Szczecin–Świnoujście taki obowiązek spoczywa na ZMPSiŚ, 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 lub użytkowniku wieczystym terenu.

Zadania inwestycyjne w obszarze infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza realizowane są za pośrednictwem terenowych organów administracji morskiej – urzędów morskich, których obowiązki określa Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej z dnia 21 marca 1991 r. W przypadku portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu zadania te realizuje dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Natomiast projekty inwestycyjne związane z budową, rozbudową i modernizacją infrastruktury dostępu do analizowanego zespołu portowego od strony lądu spoczywają na:

- danej gminie portowej (Szczecin/Świnoujście) – w przypadku infrastruktury bezpośredniego dostępu drogowego do portów oraz GDDKiA w przypadku inwestycji realizowanych na drodze ekspresowej S3;
- PKP PLK – w przypadku infrastruktury dostępu kolejowego do portów.

W przypadku infrastruktury transportu wodnego – śródlądowego do granicy z wewnętrznymi wodami morskimi, zadania związane z jej budową, rozbudową i modernizacją realizuje RZGW w Szczecinie. Na pozostałych odcinkach Odrzańskiej Drogi Wodnej właściwe terytorialnie oddziały RZGW.

## **Źródła finansowania infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do zespołu portowego Szczecin–Świnoujście ze środków UE na latach 2014–2020<sup>11</sup>**

### **Założenia nowej perspektywy finansowej UE na lata 2014–2020 w obszarze infrastruktury transportowej**

Z budżetu polityki spójności na lata 2014–2020 Polska uzyska możliwość wykorzystania 82,5 mld euro, z czego 24,4 mld euro z przeznaczeniem na transport, w tym 20 mld euro w ramach Funduszu Spójności (FS) i 4,4 mld euro w ramach instrumentu Łącząc Europę (CEF)<sup>12</sup>. Środki te mają zostać przeznaczone na realizację projektów w obszarze sieci TEN-T oraz niektórych inwestycji włączających tzw. węzły drugorzędne do sieci TEN-T, w tym w zakresie infrastruktury dostępu do portów. Dotychczas istniejące (do końca perspektywy 2007–2013) instrumenty bezzwrotnego wsparcia zarządzane przez KE jak fundusz TEN-T i Program Marco Polo zostaną zastąpione funduszem CEF. W konsekwencji duże projekty infrastrukturalne w transporcie w ramach sieci priorytetowych (bazowych), w tym inwestycje w zakresie dostępu do największych polskich portów morskich, będą realizowane głównie przy wsparciu środków z CEF i Funduszu Spójności. Dodatkowe wsparcie finansowe dostępne będzie także ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR).

### **Fundusz Spójności i Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020**

Dystrybucja środków na poziomie centralnym będzie realizowana w ramach POIiŚ 2014–2020 zarządzanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (MIR). Według założeń MIR w ramach POIiŚ 2014–2020 dostępnych będzie ponad 27,5 mld euro (z EFRR i FS), z czego blisko 70% środków zostanie

<sup>11</sup> Opracowano na podstawie: *Strategia rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku*.

<sup>12</sup> *TEN-T investment on EU and national levels: Burden or opportunity in times of crisis? Case of Poland*, MTBIGM, prezentacja w ramach TEN-T Days, Tallin, 15–18 października 2013 r.; <http://cms.transport.gov.pl/files/0/1796590/prezentacjaEN18102013TENTDAYSv2.pdf> (dostęp 9.02.2014).



przeznaczonych na realizację inwestycji transportowych za pośrednictwem III i IV osi priorytetowej:

- oś priorytetowa III: Rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej;
- oś priorytetowa IV: Zwiększenie dostępności do transportowej sieci europejskiej.

Pula środków unijnych dostępnych w ramach Priorytetu III wynosi ponad 14,5 mld euro (FS), zaś Priorytetu IV blisko 3 mld euro (EFRR). Beneficjentami programu będą zarówno podmioty publiczne (zarządy portów, urzędy morskie, zarządcy kolejowej lub drogowej infrastruktury dostępu do portów morskich oraz jednostki samorządu terytorialnego), jak i podmioty prywatne (przede wszystkim duże przedsiębiorstwa)<sup>13</sup>. Inwestycje portowe zostaną ujęte w obszarze Transport morski, rzeczny i intermodalny, którego jednym z kluczowych celów jest dążenie do poprawy pozycji konkurencyjnej wspomnianych portów na rynku usług portowych południowego Bałtyku dzięki poprawie stanu infrastruktury portowej i infrastruktury dostępu do portów. Ważnym celem jest także zwiększenie udziału transportu intermodalnego w przewozach ładunków.

W odniesieniu do infrastruktury portów morskich, w ramach Projektu Inwestycyjnego 7.3. Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej<sup>14</sup> wsparciem będą mogły zostać objęte inwestycje mające na celu zwiększenie zakresu świadczonych usług oraz poprawę jakości obsługi ładunków w portach morskich.

Ponadto w ramach środków dedykowanych rozwojowi transportu intermodalnego wsparcie uzyskają też projekty polegające na budowie, rozbudowie lub modernizacji portowych terminali intermodalnych. Finansowanie uzyskać będą mogły również projekty w obszarze infrastruktury dostępowej do portów (od strony morza i lądu). W pierwszej kolejności finansowane będą działania zainicjowane w POIS 2007–2013.

---

<sup>13</sup> Założenia finansowania europejskiego dla sektora transportu, logistyki i infrastruktury w okresie 2014–2020, Departament Koordynacji Programów Infrastrukturalnych MIR, Warszawa, 5.12.2013.

<sup>14</sup> 7 Cel tematyczny: Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych.

Podstawą wyboru projektów do dofinansowania będzie Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Projekty strategiczne (tzw. *project pipeline* w Dokumencie Implementacyjnym) będą realizowane w trybie pozakonkursowym. Tryb konkursowy stosowany będzie dla niektórych działań, w szczególności w przypadkach uzasadnionych rodzajem wspieranych projektów w danej gałęzi transportu<sup>15</sup>. Zakres zaangażowania środków UE dla projektów finansowanych z POIiŚ będzie różnicowany (maksymalnie do poziomu 85%).

### **Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na okres 2014–2020**

W perspektywie finansowej UE 2014–2020 kontynuowana będzie decentralizacja zarządzania funduszami europejskimi, co oznacza, że zwiększy się udział środków, które rozdysponowywane będą na poziomie regionalnym. W województwie zachodniopomorskim dystrybucja środków będzie realizowana poprzez RPO WZ 2014–2020, w ramach którego region otrzyma ok. 1,6 mld euro<sup>16</sup>. Na działania w ramach VI osi priorytetowej „Zrównoważony transport” region przeznaczy 291 mln euro, tj. ponad 18% środków RPO WZ 2014–2020<sup>17</sup>. Główną formą wsparcia w ramach programu będą dotacje bezzwrotne<sup>18</sup>.

RPO WZ 2014–2020 będzie silnie ukierunkowany na wsparcie projektów infrastrukturalnych mających na celu poprawę powiązań z siecią TEN-T oraz łączenie i uzupełnianie istniejącej infrastruktury (brak możliwości wsparcia fragmentacyjnego). W ramach VI OP realizowane będą projekty przyczyniające się do zwiększania intermodalności oraz multimodalności systemów transportowych w regionie w części nienależącej do sieci TEN-T<sup>19</sup>. Ograniczone zostanie wsparcie modernizacji dróg lokalnych – warunkiem sfinansowania budowy drogi lokalnej będzie odpowiednie uzasadnienie inwestycji, tj. umożliwienie połączenia komunikacyjnego z większymi ośrodkami. Realizacja RPO WZ 2014–2020 odbywać się będzie przede wszystkim w trybie konkursowym. Tryb

<sup>15</sup> Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 (projekt), MIR, Warszawa, 8 stycznia 2014, s. 75; [www.pois.gov.pl](http://www.pois.gov.pl) (dostęp 4.03.2014).

<sup>16</sup> Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014–2020 (projekt 3 marca 2014), [www.perspektywa2020.wzp.pl](http://www.perspektywa2020.wzp.pl) (dostęp 4.03.2014).

<sup>17</sup> Czyli ponad 25% łącznych środków z EFRR posiadanych przez region w dyspozycji.

<sup>18</sup> *Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego...*, dz. cyt.

<sup>19</sup> Tamże.

pozakonkursowy (tryb negocjacyjny w ramach kontraktów samorządowych) zostanie zarezerwowany dla projektów systemowych i strategicznych.

### **Instrument „Łącząc Europę” (CEF)**

Celem nowego instrumentu finansowego CEF<sup>20</sup> jest podnoszenie jakości infrastruktury mającej znaczenie dla Europy i jednolitego rynku, w tym sieci TEN-T<sup>21</sup>. Fundusz będzie zarządzany przez Innovation and Networks Executive Agency (INEA), następnie Trans-European Transport Network Executive Agency (TEN-T EA). Jedną z form pomocy finansowej w ramach CEF będą dotacje bezzwrotne, które zostaną przeznaczone na realizację następujących działań:

- działania wdrażające podstawową sieć TEN-T,
- prace studialne przyczyniające się do wspólnego interesu,
- działania wspierające projekty przyczyniające się do wspólnego interesu,
- działania wspierające systemy zarządzania transportem,
- działania wspierające usługi transportu ładunków.

W okresie 2014–2020 z budżetu CEF na sektor transportu zostanie przeznaczonych 26,25 mld euro. Z tej puli środków 11,3 mld euro zostanie przeniesione z FS i ukierunkowane na finansowanie przedsięwzięć w sektorze transportu w państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z FS<sup>22</sup>. W związku z tym w ramach CEF obowiązywać będą dwa systemy współfinansowania projektów:

- maksymalnie do 85% kosztów kwalifikowanych dla wszystkich rodzajów kwalifikujących się projektów w ramach puli 11,3 mld z FS (koperty narodowe);
- do 20% kosztów kwalifikowanych<sup>23</sup> w ramach pozostałej puli środków rozdzielanych w drodze konkursów pomiędzy wszystkimi krajami UE.

Dla Polski tzw. koperta narodowa w sektorze transportu w ramach CEF wyniesie 4,4 mld euro<sup>24</sup>, z czego 80,1% przeznaczonych zostanie na projekty

<sup>20</sup> <http://eur-lex.europa.eu> (dostęp 4.03.2014).

<sup>21</sup> *Program rozwoju portów...*, dz. cyt.

<sup>22</sup> Tamże.

<sup>23</sup> Ten poziom dofinansowania dotyczy współfinansowania robót w projektach morskich, natomiast w projektach studyjnych i dotyczących ITS (w tym VTMISS) najwyższy poziom wsparcia UE wynosi 50%, z kolei w projektach dot. rozwoju autostrad morskich – 30%; za: *Program rozwoju portów...*, dz. cyt.

<sup>24</sup> Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, grudzień 2013, s. 52.

kolejowe, ok. 8,1% na projekty drogowe, 0,6% na projekty horyzontalne (ERTMS and ITS), a 2,1% na projekty morskie.

W przypadku portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, będących elementem sieci bazowej Bałtyk–Adriatyk, w okresie 2014–2020 w ramach CEF wsparcie uzyskują zarówno projekty w zakresie infrastruktury portowej, jak i infrastruktury dostępu do portów.

Zestawienie najważniejszych projektów inwestycyjnych w obszarze infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do zespołu portowego Szczecin i Świnoujście ze wskazaniem źródła i poziomu dofinansowania ze środków UE w okresie 2014–2020 prezentuje tabela 1.

Tabela 1

Zakres i poziom wsparcia finansowego ze środków UE 2014–2020 w realizacji inwestycji portowych oraz zapewniających bezpośredni dostęp do zespołu portowego Szczecin i Świnoujście

Poziom dofinansowania UE	Zadanie	Beneficjent
<b>CEF</b>		
70%	Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego	ZMPSiŚ
	Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyzdrza	GM Szczecin
	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	PKP PLK
<b>FS i środki krajowe</b>		
85%	Modernizacja toru wodnego Świnoujście–Szczecin do głębokości 12,5 m	UM w Szczecinie
60%	Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego	ZMPSiŚ
	Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Dębickiego	
	Rozbudowa infrastruktury portowej w Kanale Dębickim w porcie w Szczecinie	
	Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu	
	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu	GM Świnoujście
Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu – etap I i II (projekt rezerwy do CEF)		

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2013.

Najatrakcyjniejszą formą jest aplikowanie o środki w ramach zaproszenia do składania projektów w części budżetu alokowanego do CEF z FS.

### **Instrumenty zwrotne i mieszane**

W ramach PO i RPO w okresie 2014–2020 w większym stopniu aniżeli w okresie 2007–2013 stosowane będą instrumenty inżynierii finansowej (w formie pożyczek, poręczeń, funduszy kapitału podwyższonego ryzyka). Takie instrumenty będą bardziej rozwinięte niż w latach 2007–2013. Dążeniem KE jest to, aby projekty o długoterminowym potencjale komercyjnym w większym stopniu korzystały z funduszy unijnych w ramach partnerstwa z sektorami finansowym i bankowym, w szczególności z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym (EBI)<sup>25</sup> oraz publicznymi instytucjami finansowymi państw członkowskich, ale także z innymi międzynarodowymi instytucjami finansowymi i prywatnym sektorem finansowym, w tym na poziomie krajowym i regionalnym.

Szersze wykorzystanie innowacyjnych instrumentów finansowych jest także jednym z kluczowych założeń CEF w celu zapewnienia finansowania alternatywnego do tradycyjnych dotacji i wypełnienia luk finansowych dla inwestycji strategicznych. W tym obszarze CEF opiera się na doświadczeniach istniejących instrumentów finansowych wprowadzonych w współpracy z EBI, w tym takich jak:

- LGTT (Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Networks Project) – instrument gwarancji kredytowej dla projektów transeuropejskich sieci transportowych przy współdziałaniu EBI; ma na celu udzielanie gwarancji na pokrycie ryzyka operacyjnego na zdefiniowany okres po zakończeniu okresu konstrukcyjnego infrastrukturalnego projektu transportowego; gwarancja ma służyć zachęceniu do udzielenia długoterminowych pożyczek bankowych na finansowanie infrastrukturalnych projektów transportowych;
- projektu Bonds (jego fazy pilotażowej), który jest wspólną inicjatywą KE i EBI mającą na celu wspieranie rozwoju partnerstwa publiczno-prywatnego; będzie to instrument dłużny, wspomagający instrumenty kapitałowe oraz dotacje bezpośrednie, a jego celem jest niwelowanie barier w przepływie środków finansowych na projekty infrastrukturalne z prywatnego sektora finansowego i tym samym powstanie efektu

<sup>25</sup> W Polsce dystrybutorem środków z linii EBI jest Bank Gospodarstwa Krajowego.

mnożnika finansowego; inicjatywa ma przyczynić się do ożywienia europejskiego rynku papierów dłużnych<sup>26</sup>;

- funduszu Marguerite (The 2020 European Fund for Energy, Climate Change and Infrastructure “Marguerite”<sup>27</sup>), utworzonego przy wsparciu kapitałowym sześciu europejskich instytucji i podmiotów sektora finansowego (tzw. Core Sponsors), w tym m.in. Komisji Europejskiej, EBI oraz PKO Banku Polskiego; celem funduszu jest wspieranie kapitałochłonnych inwestycji infrastrukturalnych w obszarze transportu i energetyki, w szczególności w ramach sieci transeuropejskich; środki z funduszu będą lokowane przede wszystkim w zyskowe inwestycje długoterminowe.

W tym kontekście CEF będzie działać jako katalizator dalszych środków prywatnych i publicznych, podnosząc wiarygodność finansową projektów infrastrukturalnych oraz obniżając ich poziom ryzyka, co ma zachęcić inwestorów prywatnych.

## Podsumowanie

Funkcjonowanie, a przede wszystkim dążenie do wzrostu konkurencyjności zespołu portowego Szczecin–Świnoujście w rejonie Morze Bałtyckiego determinowane będzie stałą poprawą jakości zarówno infrastruktury portowej, jak i ściśle związanej z nią infrastruktury dostępu do portów od strony morza i lądu. Realizacja zaplanowanych w perspektywie do 2020 r. działań inwestycyjnych (a zapisanych w Strategii Rozwoju Zespołu Portowego do 2027 r.) wymagać będzie poniesienia znacznych nakładów finansowych, w szczególności przez ZMPŚiŚ (w obszarze infrastruktury portowej pozostającej w jego gestii), jak również przez inne podmioty (w zakresie infrastruktury dostępu do portów).

W okresie 2014–2020 najważniejszym źródłem finansowania planowanych działań inwestycyjnych w obszarze transportu w Polsce, w tym infrastruktury portowej i dostępowej do portów morskich od strony morza i lądu, pozostaną fundusze UE w formie dotacji bezzwrotnych. Skala środków finansowanych

---

<sup>26</sup> Faza testowa projektu Bond była realizowana w perspektywie finansowej 2007–2013. W wyniku pozytywnej wstępnej ewaluacji projektu planowane jest jego szersze upowszechnienie w ramach CEF w perspektywie 2014–2020; szerzej: <http://orka.sejm.gov.pl>, [www.eib.org](http://www.eib.org), <http://ec.europa.eu> (dostęp 9.02.2014).

<sup>27</sup> <http://www.margueritefund.eu> (dostęp 9.02.2014).

dystrybuowanych w tej formie ulegać będzie jednak stopniowemu zmniejszeniu po 2020 r.

Zgodnie z założeniami perspektywy finansowej UE na lata 2014–2020 już w tym okresie większy nacisk zostanie położony także na promowanie innych (w tym zwrotnych) instrumentów inżynierii finansowej oraz wsparcia technicznego. Oznacza to, że zarządy największych portów morskich w Polsce, jak również inne podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, budowę, rozbudowę czy modernizację infrastruktury dostępu do portów od strony morza i lądu, będą musiały poszukiwać alternatywnych rozwiązań umożliwiających im realizację zaplanowanych projektów inwestycyjnych. Jednym z takich rozwiązań może być zwiększanie zaangażowania kapitału prywatnego w finansowanie lub współfinansowanie portowych inwestycji infrastrukturalnych<sup>28</sup>.

## Bibliografia

- Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, grudzień 2013.
- Formy i metody finansowania infrastruktury transportu w Polsce. Problemy optymalizacji systemu finansowania infrastruktury transportu*, red. A.S. Grzelakowski, Wyd. Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2005.
- <http://ec.europa.eu> (dostęp 9.02.2014).
- <http://www.eib.org> (dostęp 9.02.2014).
- <http://eur-lex.europa.eu> (dostęp 4.03.201).
- <http://orka.sejm.gov.pl> (dostęp 9.02.2014).
- <http://www.margueritefund.eu> (dostęp 9.02.2014).
- Informacja o wynikach kontroli NIK *Warunki rozwoju portów morskich*, NIK, Warszawa 2011.
- Kotowska I., *Modele inwestowania w infrastrukturę portową*, „Logistyka-Nauka” 2010, nr 2.
- Kotowska I., *Żegluga morska bliskiego zasięgu w świetle idei zrównoważonego rozwoju transportu*, Wyd. Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2014.
- Pluciński M., *Polskie porty morskie w zmieniającym się otoczeniu zewnętrznym*, CeDeWu, Warszawa 2013.
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020* (projekt), MIR, Warszawa, 8 stycznia 2014 r., [www.pois.gov.pl](http://www.pois.gov.pl) (dostęp 4.03.2014).

---

<sup>28</sup> Szerzej: I. Kotowska, *Modele inwestowania w infrastrukturę portową*, „Logistyka-Nauka” 2010, nr 2, s. 1118–1123.

- Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*, I. Kotowska, M. Mańkowska, M. Pluciński, opracowanie wykonane na zlecenie MTBIGM, Warszawa, lipiec 2013.
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014–2020* (projekt 3 marca 2014), [www.perspektywa2020.wzp.pl](http://www.perspektywa2020.wzp.pl) (dostęp 4.03.2014).
- Review of Maritime Transport 2012 and 2013*, UNCTAD, New York – Geneva 2012, 2013.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE.
- Strategia rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku*, I. Kotowska, M. Mańkowska, M. Pluciński, opracowanie wykonane na zlecenie Zarządu Morskich Portów w Szczecinie i Świnoujściu, Szczecin, marzec 2014 [materiał niepublikowany].
- TEN-T investment on EU and national levels: Burden or opportunity in times of crisis? Case of Poland*, MTBIGM, prezentacja w ramach TEN-T Days, Tallin, 15–18.10.2013 r., <http://cms.transport.gov.pl/files/0/1796590/prezentacjaEN-18102013TENTDAYSv2.pdf> (dostęp 9.02.2014).
- Założenia finansowania europejskiego dla sektora transportu, logistyki i infrastruktury w okresie 2014–2020*, Departament Koordynacji Programów Infrastrukturalnych MIR, Warszawa, 5.12.2013.

**FINANCIAL INSTRUMENTS OF THE EUROPEAN UNION  
AS A INSTRUMENT TO SUPPORT THE DEVELOPMENT  
OF POLISH SEAPORTS ON THE EXAMPLE OF SEA PORTS  
IN SZCZECIN AND ŚWINOUJŚCIE**

**Summary**

The biggest Polish sea ports are one of the most important components of the transport infrastructure of the country. The functioning, and in particular, striving to increase the competitiveness of Polish ports in the European and global transport system requires making capital-intensive investment activities aimed at improving the quality of port infrastructure and access to ports from sea and land.

The aim of this article is to identify and indicate the possibility of using EU funds for 2014–2020 to develop port infrastructure and access to ports from the sea and land on the example of sea ports in Szczecin and Świnoujście.

**Keywords:** sea port infrastructure, land and sea access to sea port, EU financial instruments, sea ports in Szczecin and Świnoujście

*Translated by Marta Mańkowska*