

**ZESZYTY NAUKOWE NR 72
WYŻSZEJ SZKOŁY MORSKIEJ
SZCZECIN 2003**

WYDZIAŁ INŻYNIERYJNO-EKONOMICZNY TRANSPORTU

Izabela Kotowska

Zaplecze portu szczecińskiego drobnicy skonteneryzowanej

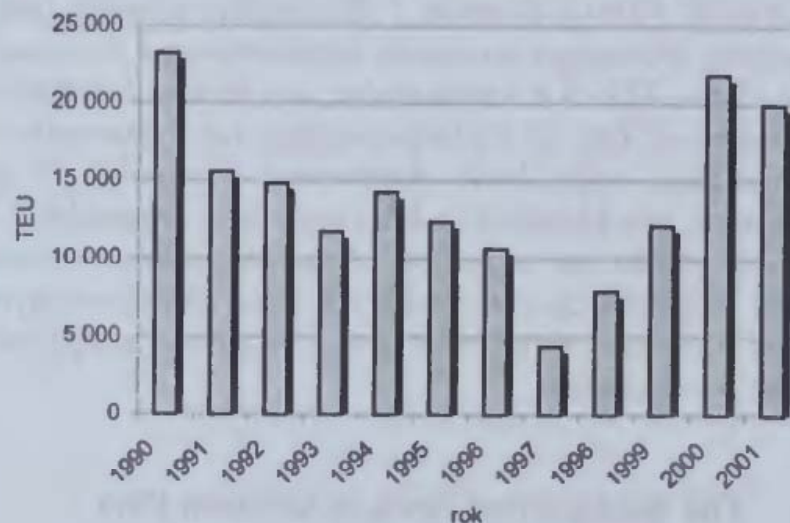
Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście planuje budowę infrastruktury technicznej przyszłego terminalu kontenerowego o rocznej zdolności przeładunkowej 70 tys. TEU. Co trzeba zrobić, aby terminal obsługiwał rocznie taką liczbę kontenerów? Czy na zapleczu znajdzie się wystarczająca masa ładunkowa, zapewniająca opłacalność eksploatacji terminalu? W jaki sposób zachęcić załadowców, aby kierowali ładunki przez port szczeciński? W artykule podjęto próbę odpowiedzi na te pytania. Scharakteryzowano zaplecze portu w odniesieniu do ładunków zjednostkowanych oraz określono czynniki, które mogą wpłynąć na zacieśnienie związków pomiędzy portem a zapleczem, a przez to, na zwiększenie przeładunków.

**The Background Area of Szczecin Port
for Containerized General Cargo**

The Port Authority of Szczecin and Świnoujście is planning to build a technical infrastructure for a future container terminal of annual cargo-handling capacity of 70 000 TEU. What is to be done to enable the terminal to handle such a number of containers yearly? Is there a sufficient cargo amount in the background area to make the terminal operation profitable? How to encourage the shippers to direct their cargo through the port of Szczecin? The paper attempts to answer these questions. A characteristic of the background of the port has been presented and factors have been determined likely to positively influence tightening the connection between the port and the background, and therefore increasing cargo handling.

Wprowadzenie

Ładunki zjednostkowane w Szczecinie są obsługiwane przede wszystkim w Tymczasowej Bazie Kontenerowej, znajdującej się na nabrzeżach Czeskim i Słowackim, na półwyspie Ewa. Baza jest wyposażona w dwa stanowiska statkowe, jedno do obsługi kontenerów w technologii lo-lo, drugie ładunków tocznych i wtaczanych – ro-ro. Główną słabością bazy jest niewystarczająca powierzchnia placów składowych pierwszej linii. Nabrzeże jest ciasne, kontenery są składowane razem z drobnicą konwencjonalną. Baza nie jest wyposażona w jakąkolwiek suwnicę kontenerową, zapewniającą odpowiednią wydajność przeładunku. Mimo tak niedogodnych warunków w 1984 r. w TBK obsłużono ponad 24 tys. TEU. Po roku 1990 nastąpił znaczny spadek przeładunku kontenerów, jednak od 1998 r. zauważa się przyrost obrotów. W 2000 r. przeładunki w bazie osiągnęły wielkość niespełna 22 tys. TEU. Wprawdzie 2001 r. zakończył się niewielkim spadkiem obrotów, biorąc pod uwagę jednostki ładunkowe, to jednak w tonach nastąpił 7% wzrost (rysunek 1).



Rys. 1. Obrót kontenerowy w Szczecinie w latach 1990–2001

Fig. 1. Container turnover in Szczecin in the years 1990–2001

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów wewnętrznych ZMPS-Ś.

Należy przypuszczać, że tendencja wzrostowa w przeładunkach utrzyma się, zwłaszcza jeżeli uwzględni się zmiany zachodzące w gospodarce światowej, mające wpływ na obroty terminali kontenerowych.

Niestety zdolności przeładunkowo-składowe Tymczasowej Bazy Kontenerowej są na wyczerpaniu, stąd też konieczna staje się budowa nowego terminalu kontenerowego na Ostrowie Grabowskim. Terminal ten ma obsługiwać docelowo 70 tys. TEU. Czy można spodziewać się takiej masy ładunkowej, skoro

obecnie port szczeciński przeładowuje rocznie około 20 tys. TEU? Czy na zapleczu znajduje się taka masa ładunkowa?

1. Charakterystyka czynników decydujących o rozwoju portu

Czynniki wpływające na przeładunki w porcie można podzielić na dwie grupy:

- zewnętrzne, tj. rozwój gospodarki światowej mający wpływ na strukturę transportu i przeładunki w portach morskich czy wielkość i struktura polskiego handlu zagranicznego;
- wewnętrzne, tj.: zaplecze i przedpole portu, dostępność transportowa oraz infrastruktura portu.

W artykule tym opisano tylko jeden z wymienionych czynników, mianowicie zaplecze portu, scharakteryzowano jego wielkość i strukturę w odniesieniu do ładunków skonteneryzowanych.

Należy jednak podkreślić, że niezależnie od wielkości zaplecza i jego powiązań z portem, terminal kontenerowy w Szczecinie, ze względu na swoje położenie, może mieć znaczenie jedynie lokalne¹. W portach w rejonie Morza Bałtyckiego przeładowywanych jest do kilkuset tysięcy TEU rocznie. Większość kontenerów w nich obsługiwanych jest przewożona albo do innych portów bałtyckich, albo do portów europejskich o znaczeniu regionalnym i światowym (głównie Morza Północnego).

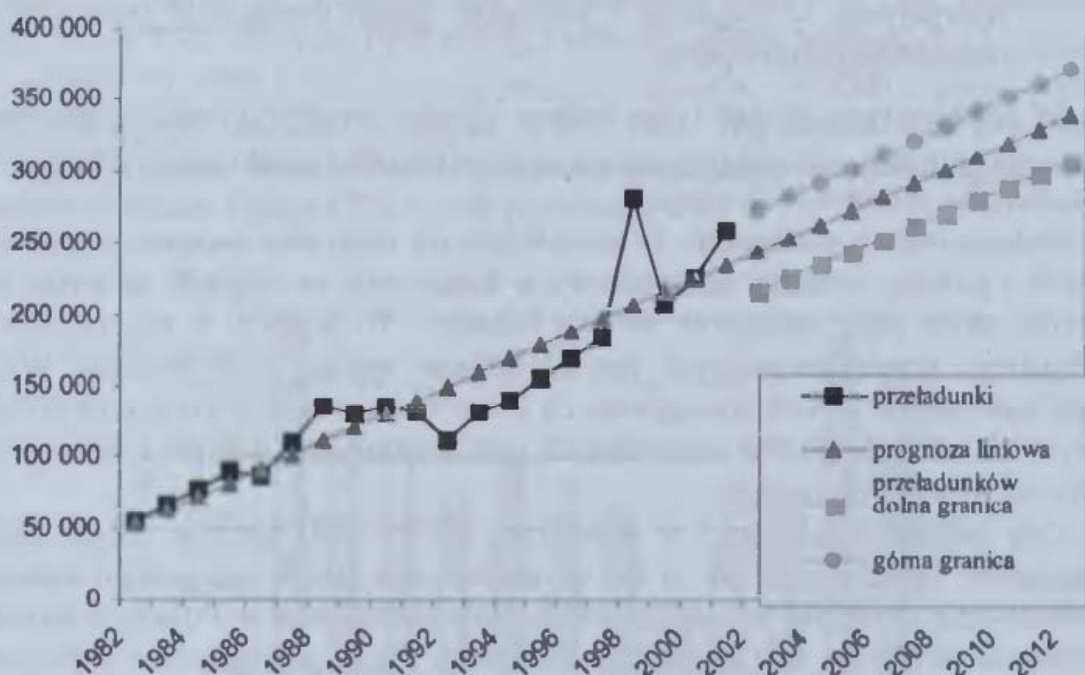
Czy jednak przeładunki w wysokości 70 tys. TEU rocznie mogą zostać osiągnięte? Teoretycznie tak, o ile w najbliższych latach nie nastąpi znaczne zahamowanie dynamiki wzrostu przeładunków kontenerów w Polsce, a warunki techniczne terminalu na Ostrowie Grabowskim i jego powiązania z zapleczem będą dawały możliwość swobodnego konkurowania portu z Bałtyckim Terminalem Kontenerowym w Gdyni, czy być może już wkrótce z Morskim Terminalem Kontenerowo-Promowym w Gdańsku. Rysunek 2 przedstawia prognozę

¹ Ze względu na znaczenie porty kontenerowe można podzielić na:

- wielkie porty kontenerowe o znaczeniu kontynentalnym, mogące przyjmować postpanamaksy, posiadające kilka terminali kontenerowych, obsługujące serwisy okołoziemskie;
- porty o charakterze regionalnym, bazowe dla linii oceanicznych o obrotach powyżej 1 miliona TEU;
- porty o znaczeniu lokalnym, przeładowujące do kilkuset tysięcy TEU rocznie, które są obsługiwane przez linie dowozowe.

za: K. Misztal, S. Szwanowski, *Organizacja i eksploatacja portów morskich*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1999, s.17.

przeładunku kontenerów w Polsce do 2012 r. O ile nie nastąpią niekorzystne czynniki zewnętrzne w ciągu następnych dziesięciu lat, przeładunki powinny wzrosnąć do ponad 300 tys. TEU. Z drugiej strony w zespole portowym Szczecin – Świnoujście przeładowuje się obecnie około 40% drobnicy konwencjonalnej obsługiwanej w portach polskich. Można więc przypuszczać, że skoro na zapleczu portu szczecińskiego jest drobnica konwencjonalna, to występuje również drobnica skonteneryzowana, tylko że nie jest kierowana do portu szczecińskiego. Przyczyna tego tkwi przede wszystkim w nieodpowiednich warunkach technicznych istniejącej bazy kontenerowej oraz niewystarczających powiązaniach z zapleczem i przedpołem portu.



Rys. 2. Prognoza przeładunków kontenerów w polskich portach morskich do 2012 r. (w TEU)

Fig. 2. Container handling forecast in Polish sea ports up to 2012 in TEU

Źródło: opracowanie własne.

2. Analiza i ocena zaplecza bliższego portu

Charakteryzując zaplecze portu szczecińskiego w odniesieniu do ładunków skonteneryzowanych należy uwzględnić wiele aspektów, z czego najważniejsze to:

- infrastruktura transportowa na zapleczu portu;
- nowe zadania inwestycyjne mające wpływ na poprawę dostępności transportowej portu;
- organizacja przewozów do portu.

Każde zaplecze portu można podzielić na dwie grupy: bliższe – bezsporne oraz dalsze – sporne. W Szczecinie ładunki pochodzące z zaplecza bliższego są kierowane zarówno do portów bałtyckich, jak i innych portów europejskich o znaczeniu regionalnym i światowym, natomiast z zaplecza dalszego ładunki przekazuje się jedynie w rejon Bałtyku.

Pierwsze wymienione zaplecze obejmuje obszar o promieniu około 200 km. Zalicza się do niego obszar województwa zachodniopomorskiego, częściowo wielkopolskiego i lubuskiego, ze względu na odległość od portu można zaliczyć również część północno-wschodnich Niemiec (szczególnie okręg berliński).

Zaplecze to jest obsługiwane głównie przez transport samochodowy i ewentualnie przez transport śródlądowy, przy czym jak na razie barkami jest przewożona drobnica konwencjonalna, a dopiero na terenie bazy jest formowana w kontenery (np. papier ze Schwedt). Istnieje możliwość utworzenia regularnych przewozów kontenerowych żegluga śródlądową, ale jedynie na trasie Szczecin-Berlin. Powyżej Kostrzyna nie pozwalają na to techniczne ograniczenia Odry.

Na zwiększenie przeładunków w terminalu kontenerowym w Szczecinie w dużym stopniu można wpłynąć poprzez poprawę dostępności transportowej do portu. Dwie znaczące inwestycje już są rozpoczęte:

- Most Pionierów, którego jedna część została oddana do eksploatacji w czerwcu 2002 r.;
- przeprawa przez Parnicę.

Najważniejszą inwestycją mogącą mieć znaczny wpływ na poprawę dostępności do portu jest autostrada A3, przynajmniej do skrzyżowania z A2 (transport samochodowy powinien obsługiwać zaplecze bliższe portu). Niestety trudno jednak w tej chwili stwierdzić, czy i kiedy zostanie ona wybudowana (według ostatnich planów Ministerstwa Infrastruktury ma powstać jedynie droga ekspresowa). Jeżeli nie powstanie autostrada A3, jednocześnie zostaną wybudowane autostrady A1, A2 i A4, większość ładunków będzie kierowana do portów niemieckich oraz Gdyni i Gdańska, niewiele natomiast do portu w Szczecinie.

Dużą szansą dla rozwoju terminalu kontenerowego w Szczecinie jest wzrost tranzytu niemieckiego, a w szczególności z okręgu berlińskiego, do krajów bałtyckich. Okręg berliński to zamieszkały przez kilka milionów ludzi rynek, obejmujący szybko modernizujące się przedsiębiorstwa o rosnących potrzebach transportowych. Warunkiem wzrostu przewozów jest przystąpienie Polski do Unii Europejskiej, konsekwencją czego będzie otwarcie granic, zlikwidowanie odpraw granicznych i uproszczenie procedur celnych. W obecnej chwili barierą zaporową zniechęcającą gestorów do kierowania ładunków do portów ujścia Odry jest granica polsko-niemiecka. W tym samym czasie (uwzględniając czas postoju na granicy), samochód ciężarowy jest w stanie dojechać do portu w Rostocku czy Lubece, unikając w ten sposób niepotrzebnej odprawy granicznej.

Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej można liczyć na tranzyt niemiecki, szczególnie do krajów skandynawskich, a także Rosji, Białorusi, Estonii, Łotwy czy Litwy.² Jest kilka powodów dających podstawę tak sądzić:

- Szczecin jest najbliższym portem od Berlina (140 km), dla porównania najbliższy Berlinowi niemiecki port bałtycki – Rostock jest odległy o około 250 km;
- ma dobre połączenie drogowe autostradą A6, obecnie modernizowaną;
- ma dobre połączenie drogami śródlądowymi.

Dodatkowym atutem mogłaby być realizacja projektu Trans Logis³ finansowanego częściowo przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego i Fundusz PHARE. Uczestniczą w nim: województwo zachodniopomorskie, landy Mecklenburgia – Pomorze Przednie i Berlin – Branderburgia, Rostock, region Scania, Ystad i Trelleborg. Ideą projektu jest włączenie Korytarza Doliny Odry do korytarzy transeuropejskich, budowa autostrady A3 przynajmniej do skrzyżowania z A2, modernizacja dróg nr 6 i 10 do parametrów dróg szybkiego ruchu, budowa zachodniego kolejowego i drogowego obejścia Szczecina, modernizacja: dostępu drogowego i kolejowego do portu, infrastruktury kolejowej E-59 i CE-59 i Odry od rzeki Warty do Szczecina, a także budowa drugiego toru Passow – Szczecin Gumieńce oraz terminalu kontenerowego na terenie portu i Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego. Realizacja tego przedsięwzięcia sprawiłaby, że terminal kontenerowy stałby się głównie terminalem tranzytowym Niemcy – Szwecja. Osiągałby więc pożądane obroty niezależnie od koniunktury gospodarczej w Polsce. Jak ważny jest dla Szczecina rynek niemiecki, może potwierdzić fakt, że w 1994 r. eksport do krajów bałtyckich stanowił 9,4 % całego eksportu Niemiec. Szacuje się, że obroty Niemiec z krajami bałtyckimi w latach 1994–2010 wzrosną czterokrotnie w eksporcie i dwupółkrotnie w imporcie.⁴

3. Charakterystyka dalszego zaplecza portu w Szczecinie

Pojęcie, dalsze zaplecze jest zapleczem spornym. Obejmuje przede wszystkim środkową i południową część Polski, ale zalicza się również południowo-wschodnią część Niemiec, Czechy, Słowację i Węgry. O ładunki z tych obszarów konkurują ze sobą porty południowego Bałtyku oraz niektóre porty Morza Północnego. Niestety z tak silną konkurencją szczeciński port przegrywa. Główną przyczyną jest specyfika przedpolia portu. Ładunki kierowane poza Europę są

² K. Pilarski, *Czy Szczecin może być portem Berlina?*, „Polska Gazeta Transportowa” 1999, nr 16, s. 3.

³ A. Suprynowicz, *Europa myśli o Szczecinie*, „Głos Szczeciński” 2000, nr 229, s.10.

⁴ *Perspektywy polskiej żeglugi morskiej na Bałtyku*, www.mi.gov.pl.

przewożone serwisami dowozowymi do Hamburga i tam przeładowywane na statki oceaniczne. Trudno się spodziewać, że ładunek z Poznania przeznaczony do krajów np. Ameryki Północnej skierowany zostanie do bazy kontenerowej w Szczecinie czy Świnoujściu, stamtąd statkiem dowozowym do Hamburga, a następnie transatlantykiem do Nowego Jorku, jeżeli z Poznania istnieje dogodnie połączenie kolejowe z Hamburgiem. Oszczędza się w ten sposób czas i pieniądze.

Podobnie jest w przypadku Czech i Słowacji. Od dawna na rynkach tych aktywną politykę prowadzą porty niemieckie i holenderskie. Jeszcze w 1991 r. Tymczasowa Baza Kontenerowa w Szczecinie obsługiwała 1277 kontenerów tranzytu czeskiego a pięć lat później w 1996 r. już tylko 336 w kierunku do Finlandii oraz Irlandii.⁵ Stopniowo ładunki z Czech i Słowacji zostały przejęte przez porty niemieckie i holenderskie.

Zarówno Czechy, jak i Słowacja mają szeroko rozwiniętą sieć przewozów intermodalnych. Działają tam dwaj operatorzy CSKD-Intrans oraz Metrans (ponad 80% udziałów Metransu posiada operator terminali kontenerowych w Hamburgu – HHLA). Metrans obsługuje tygodniowo 10–12 połączeń w relacji Hamburg – Praga i 4–5 połączeń pomiędzy Pragą a Bremerhaven (w 2000 r. tylko terminal w Pradze obsłużył około 200 tys. TEU⁶). CSKD-Intrans obsługuje m. in. przewozy pomiędzy Pragą z Rotterdamem (6 połączeń tygodniowo), Hamburgiem (4 połączenia tygodniowo) i Bremerhaven (3 połączenia tygodniowo).

Duży wpływ na zwiększenie ładunków pochodzących z zaplecza dalszego mogłoby mieć utworzenie regularnego pociągu kontenerowego kursującego pomiędzy np. istniejącymi terminalami kontenerowymi, tj.: Szczecin – Poznań Garbary – Wrocław Główny – Gliwice Kontenerowa, a także terminalami w Czechach, na Słowacji czy Węgrzech. Byłoby to znaczące i silne połączenie portów z zapleczem, przyciągające ładunki do portu. Powstanie takiego połączenia dałoby wprawdzie szansę na uaktywnienie tranzytu kontenerowego, ale trzeba zdawać sobie sprawę, że mogłaby to być tylko ta część ładunków, których miejscem przeznaczenia są kraje bałtyckie: Szwecja, Norwegia czy ewentualnie Finlandia. Nie można jednak zapominać o tym, że istnieje bardzo silna konkurencja ze strony innych portów południowego Bałtyku takich jak np.: Gdynia, Gdańsk czy Rostock (ze wszystkich trzech portów już odchodzą regularne pociągi kontenerowe).

Przy obecnych wielkościach przeładunków powstanie i utrzymanie regularnego pociągu kontenerowego ze Szczecina jest nieopłacalne, gdyż wiąże się z zakupem taboru kolejowego i wysokimi stałymi kosztami eksploatacyjnymi.

⁵ M. Szyszko, M. Tarchalski, *Tranzyt kontenerowy przez port szczeciński*, „Spedycja i Transport” 1998, nr 3, s. 31.

⁶ www.metrans.cz

Poza tym jak na razie w warunkach polskich przewóz kontenerów samochodem jest tańszy niż koleją, nawet przy odległościach przewozowych większych niż 400 km (uważaną za granicę, powyżej której przewozy intermodalne w Europie stają się opłacane⁷). Biorąc jednak pod uwagę fakt, że w Europie dąży się do internalizacji kosztów zewnętrznych transportu samochodowego, niekorzystne dla transportu kolejowego relacje ulegną wkrótce zmianie, poza tym nie tylko koszt przewozu decyduje o wyborze przewoźnika, ale również punktualność, regularność i bezpieczeństwo przewozów.

Podsumowanie

Nowy terminal kontenerowy na Ostrowie Grabowskim będzie udaną inwestycją, jeżeli zadba się również o powiązania portu z zapleczem. O ile bezpośrednia dostępność transportowa do portu jest sukcesywnie poprawiana, o tyle konieczna jest poprawa powiązania portu z zapleczem dalszym. Dlatego też dobrym rozwiązaniem byłoby, wzorem portów zachodnich, finansowe zaangażowanie się przyszłego operatora terminalu w utworzenie stałych połączeń kolejowych portu z zapleczem.

Literatura

1. Misztal K., Szwankowski S., *Organizacja i eksploatacja portów morskich*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1999, s.17.
2. *Perspektywy polskiej żeglugi morskiej na Bałtyku*, www.mmi.gov.pl.
3. Pilarski K., *Czy Szczecin może być portem Berlina?*, „Polska Gazeta Transportowa” 1999, nr 16, s. 3.
4. Suprynowicz A., *Europa myśli o Szczecinie*, „Głos Szczeciński” 2000, nr 229, s.10.
5. Szyszko M., Tarchalski M., *Tranzyt kontenerowy przez port szczeciński*, „Spedycja i Transport” 1998, nr 3, s. 31.
6. Wojewódzka-Król K., *Kontrowersje wokół transportu kombinowanego kolejowo-samochodowego*, „Logistyka” 1997, nr 4, s. 78.
7. www.metrans.cz.

Wpłynęło do redakcji w listopadzie 2002 r.

⁷ K. Wojewódzka-Król, *Kontrowersje wokół transportu kombinowanego kolejowo-samochodowego*, „Logistyka” 1997, nr 4, s. 78.

Recenzent

dr Michał Pluciński

Adres Autorki

dr inż. Izabela Kotowska
Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie
Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu
Instytut Zarządzania Transportem
70-507 Szczecin
ul. Henryka Pobożnego 11
kotowska@wsm.szczecin.pl