

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

WYDZIAŁ INŻYNIERYJNO-EKONOMICZNY TRANSPORTU

Anna Galor

**Utworzenie Korytarza Doliny Odry
szansą dla portów morskich ujścia Odry**

Przedstawiono koncepcję korytarza transportowego północ – południe, przebiegającego przez terytorium Polski i zwanego Korytarzem Doliny Odry. Zobrazowano miejsce polskich portów morskich Szczecina i Świnoujścia w tym korytarzu, przeanalizowano ich obecną sytuację i perspektywy rozwoju oraz szanse, jakie stwarza jego zatwierdzenie przez Radę Europy jako korytarza transeuropejskiego.

**Creating the Lower Odra Corridor
an Opportunity for the Odra Mouth Sea Ports**

The paper presents the concept of a North-South transportation corridor running through the territory of Poland and called the Lower Odra Corridor. The place of the Polish sea ports Szczecin and Świnoujście in this corridor has been depicted, their present situation and development perspectives have been analyzed, as also the opportunities provided by its confirmation as a trans-European corridor by the European Council.

Wprowadzenie

Koncepcja utworzenia transeuropejskich korytarzy transportowych została uznana przez Wspólnotę Europejską za istotną podstawę planowania rozwoju infrastruktury transportowej w krajach Europy Środkowej i Wschodniej oraz jako efektywny instrument promowania i finansowego wspierania jej rozwoju. W związku z tym Rada Europy uzgodniła sieć dziesięciu międzynarodowych korytarzy, które obejmują sieć transportową, tj. infrastrukturę drogową, kolejową, wodną śródlądową i morską, lotniczą tej części Europy i jej połączenia z drogami transportowymi krajów Unii Europejskiej. Korytarze te stanowią przyszłościowe rozszerzenie Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN) na wschód od państw Wspólnoty [6]. Przez terytorium Polski przebiegają cztery Transeuropejskie Korytarze Transportowe:

- I. Tallin – Ryga – Kowno – Warszawa / Kaliningrad – Gdańsk,
- II. Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa,
- III. Berlin / Drezno – Wrocław – Katowice / Kraków – Lwów – Kijów,
- VI. Gdańsk – Warszawa – Żilina.

Na III Paneuropejskiej Konferencji Transportowej w 1997 roku w Helsinkach przyjęto dokument, który wskazuje na potrzebę dalszych badań nad możliwością rozwoju połączeń między Bałtykiem a północnym wybrzeżem Adriatyku i Morzem Czarnym [6]. Wyniki badań miały zostać przedstawione na kolejnej konferencji, jednakże IV Paneuropejska Konferencja planowana na rok 2000 nie odbyła się. Wśród przedstawionych propozycji miały znajdować się dwa korytarze przebiegające przez terytorium Polski, a mianowicie: połączenie Gdańsk – Odessa oraz tzw. Korytarz Doliny Odry Szczecin – Praga [12].

Korytarz Doliny Odry jest to korytarz łączący Skandynawię i północne Włochy przebiegający przez Polskę, Czechy, Austrię. W Polsce jego trasa prowadzi od portów Świnoujście – Szczecin, wzdłuż rzeki Odry do granicy państwa z Republiką Czech. Spełnia on wszystkie przyjmowane przez Unię Europejską kryteria. Jest przede wszystkim w pełni multimedialny – ponieważ znajduje się tu infrastruktura liniowa i punktowa wszystkich gałęzi transportu. Jest również paneuropejski – posiada dogodne połączenia z siecią transportową krajów Wspólnoty i krajów Europy Środkowej i Wschodniej. Położenie geograficzne i znaczący potencjał społeczno-gospodarczy regionów w nim zlokalizowanych i do niego ciężących ma istotne znaczenie dla procesu integracji europejskiej. Ponadto korytarz Odry zapewnia najkorzystniejsze, gdyż najkrótsze i najtańsze połączenia krajów skandynawskich z Europą Środkową, Półwyspem Apenińskim i Bałkanami.

W paśmie ciężenia (naturalnej obsługi) korytarza zamieszkuje 11,4 mln mieszkańców (29,5% mieszkańców kraju). W rejonie tym produkuje się towary

i usługi o wartości około 26 882,5 mln euro, co stanowi 28,8% produkcji Polski [4].

W obszarze tego korytarza na terytorium Polski funkcjonuje następująca podstawowa infrastruktura transportowa o znaczeniu międzynarodowym i krajowym:

- morskie porty handlowe: Szczecin i Świnoujście;
- linie kolejowe AGC/AGTC: E-59: Świnoujście – Szczecin – Poznań – Wrocław – Opole – Chałupki – granica państwa; CE-59: Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn – Rzepin – Zielona Góra – Wrocław – Opole – Chałupki – granica państwa, z odgałęzieniem Wrocław – Międzyzlesie;
- droga krajowa nr 3: Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – Legnica – Lubawka – granica państwa;
- droga wodna Odry, zwłaszcza odcinek Wrocław – Szczecin;
- porty lotnicze regionalne: Goleniów i Wrocław – Starachowice;
- terminale transportu kombinowanego;
- przejścia graniczne kolejowe, drogowe, rzeczne, morskie i lotnicze.

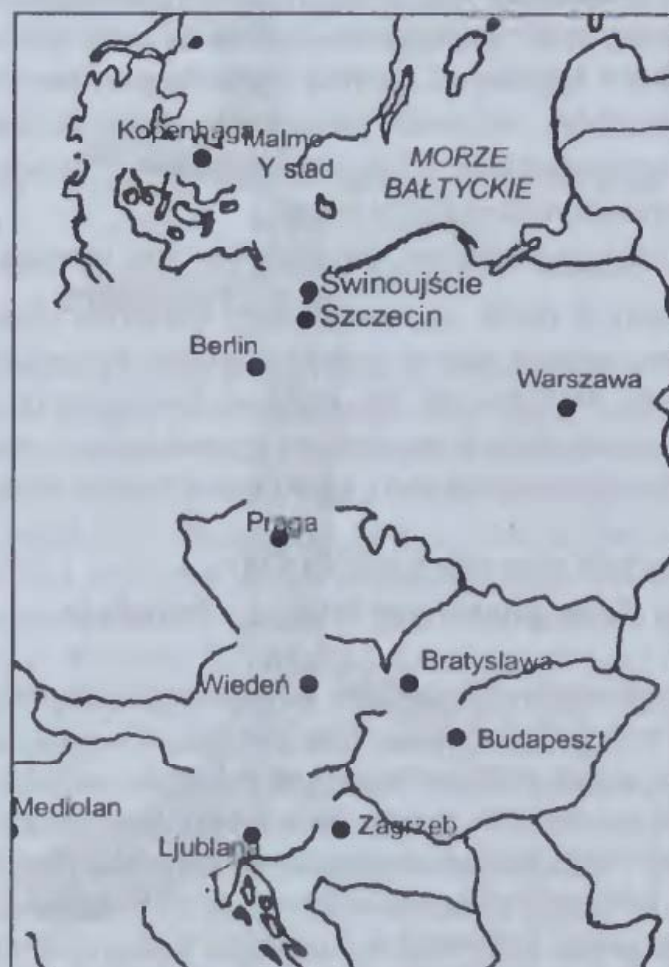
Jednym z głównych celów utworzenia tego korytarza transportowego jest między innymi wzmocnienie pozycji polskich portów Szczecina i Świnoujścia w zachodnim regionie Bałtyku, tak aby stały się one ważnym ogniwem transportowym w przewozach ładunków zarówno przewoźników polskich, jak i zagranicznych, i aby mogły sprostać m.in. konkurencji portów niemieckich.

Znaczenie portów morskich ujścia Odry w Korytarzu Transportowym Północ – Południe

Do największych portów ujścia Odry zaliczamy zespół portowy Szczecin – Świnoujście. Szczecin i Świnoujście leżą na skrzyżowaniu najważniejszych szlaków komunikacyjnych ze Skandynawii na południe i zachód Europy oraz ze wschodu na zachód kontynentu. Wraz z podmiotami działającymi w tym obszarze tworzą najważniejszy i jeden z największych zespołów portowych na Bałtyku, znajdujący się w bezpośrednim sąsiedztwie wielkiej aglomeracji berlińskiej. Porty te są podstawowymi ogniwami w Korytarzu Doliny Odry (rys. 1) i są połączone ze swoim zapleczem wszystkimi rodzajami transportu. Poprzez Dolną Odrę i Kanał Odra – Havela są połączone z systemem wodnych szlaków transportowych zachodniej Europy [8].

Przykładem korzystnego usytuowania portów na linii północ – południe są dobrze funkcjonujące połączenia promowe ze Świnoujścia, gdzie w roku 2000 oddano do użytku największy i najnowocześniejszy terminal promowy w Polsce. Dzięki nim port posiada stałe połączenia morsko-ładowe z sieciami transportowymi krajów skandynawskich, głównie Szwecją – Skanią i aglomeracją Sztokholmu oraz z Kopenhagą i Bornholmem. Z przeprowadzonych badań [11] wyni-

ka, że obecnie Baza Promów Morskich w Świnoujściu, jako główne ogniwo korytarza transportowego północ – południe obsługuje 20% wszystkich przewozów pasażerskich, 30% przewozów pojazdów drogowych i 25% przewozów wagonów całego regionu zachodniego Bałtyku. Świadczy to o znaczącej pozycji polskich przewoźników promowych na rynku promowym zachodniego Bałtyku, czyli rejonu korytarza transportowego, w którym polscy przewoźnicy konkurują z przewoźnikami szwedzkimi i niemieckimi. Oprócz tego istnieją połączenia ro-ro wiążące port Szczecin z siecią transportową Finlandii, poprzez Helsinki, Turku, Kotkę i Rauma [15].



Rys. 1. Miejsce portów Szczecina i Świnoujścia w korytarzu transportowym Doliny Odry

Fig. 1. The place of Szczecin and Świnoujście ports in the Lower Odra transport corridor

Źródło: opracowanie własne

Przeładunki towarów w zespole portowym Szczecin – Świnoujście stanowią około 40% całości przeładunków w polskich portach. W tabeli 1 i na rysunku 2 został pokazany udział procentowy przeładunków zespołu portowego Szczecin –

Świnoujście w stosunku do całości przeladunków w polskich portach morskich [9].

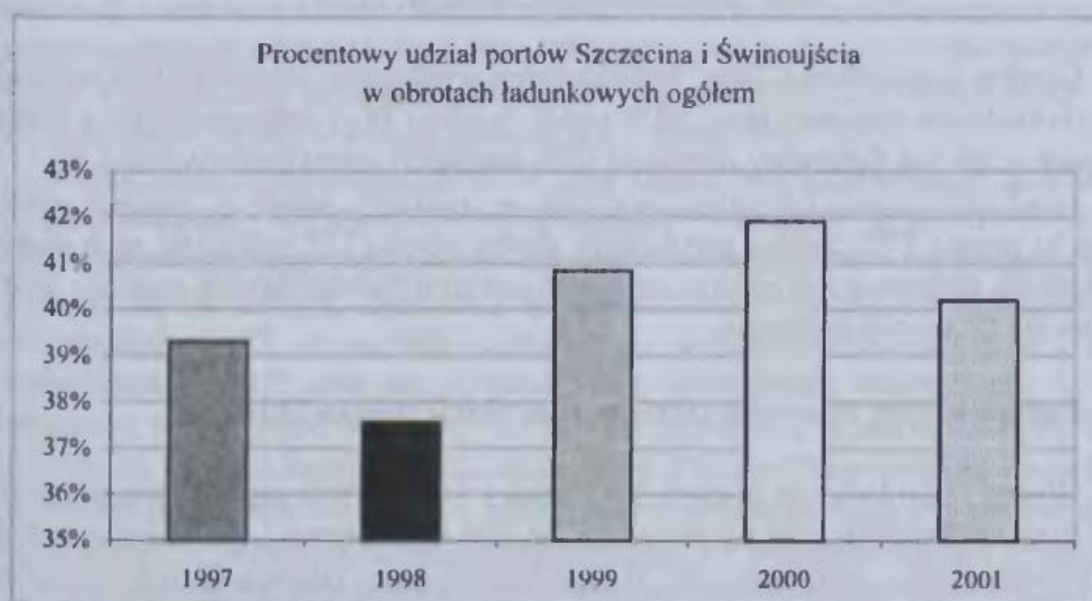
Tabela 1

Udział portów Szczecin – Świnoujście w obrotach ładunkowych polskich portów morskich w latach 1997 – 2001

Share of Szczecin and Świnoujście ports in the cargo-handling turnover of Polish sea ports in the years 1997 – 2001

Lata	Obroty ładunkowe [tys. ton]		Udział procentowy zespołu portowego Szczecin – Świnoujście
	portów polskich ogółem	portów Szczecin – Świnoujście	
1997	50 984,7	20 042,0	39,30 %
1998	50 995,9	19 151,7	37,56 %
1999	49 679,6	20 301,5	40,86 %
2000	47 871,0	20 052,0	41,89 %
2001	47 754,0	19 201,0	40,21 %

Źródło: opracowano na podstawie [9, 13, 16]



Rys. 2. Wahania w obrotach ładunkowych portów Szczecin – Świnoujście w latach 1997 – 2001

Share of Szczecin and Świnoujście ports in the cargo-handling turnover in the years 1997 – 2001

Źródło: opracowanie własne

Obrót ładunków tranzytowych w 2001 roku stanowił 14,8% wszystkich obrotów ładunkowych w polskich portach morskich. Z ogółu ładunków tranzytowych 21,6% dokonano w porcie Szczecin, a 17,9% w porcie Świnoujście, czyli łącznie w zespole portowym Szczecin – Świnoujście 39,5% (tab. 2).

Tabela 2

Obroty ładunków tranzytowych w zespole portowym Szczecin – Świnoujście
Transit cargo turnover in the Szczecin – Świnoujście port team

Lata	Ogółem	Szczecin		Świnoujście	
	[tys. ton]	[tys. ton]	[%]	[tys. ton]	[%]
1997	3655,8	1899,8	52	1056,4	28,9
1998	6430,4	1895,2	29,5	1116,4	17,4
1999	6221,3	1933,7	31,1	909,6	14,6
2000	6009,5	1712,7	28,5	1225,9	20,4
2001	7065,7	1527,3	21,6	1264,7	17,9

Źródło: opracowano na podstawie [9, 13, 16]

Oprócz tego morska flota transportowa armatorów województwa zachodniopomorskiego stanowi około 85% ogółu polskiej floty transportowej, a dokonywane przez nią przewozy obejmują 83% morskich przewozów w kraju [9].

Przyjazdy pasażerów odnotowywane w ostatnich latach w portach ujścia Odry to ponad 77% całości przyjazdów drogą morską [2], zaś statki wchodzące do zespołu portowego Szczecin – Świnoujście to 62% wszystkich statków, które wpływają do polskich portów.

Perspektywy rozwoju portów morskich ujścia Odry

Obroty ładunkowe w portach Szczecina i Świnoujścia na przestrzeni pięciu ostatnich lat kształtują się na poziomie 20 mln ton rocznie i nie ulegają znacznemu wzrostowi. Związane jest to z dekapitalizacją istniejącej infrastruktury transportowej i brakiem nowej. Brak modernizacji infrastruktury technicznej transportu w korytarzu transportowym Odry, a zwłaszcza w jego północnym odcinku mogą spowodować nieodwracalną utratę ładunków i konkurencyjności portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, a co za tym idzie lądowych i wodnych śródlądowych przewozów tranzytowych [6]. Jest to już widoczne w obrotach ładunków tranzytowych w roku 2001, gdzie przeładunki te spadły o 9,4% w stosunku do roku poprzedniego.

Niewątpliwie krajem, który jest żywo zainteresowany utworzeniem tego korytarza, jest Republika Czeska oraz Słowacja. Tymczasem tranzyt przez Polskę ładunków czeskich przez zespół portowy Szczecin – Świnoujście nie jest duży, gdyż podstawowy potok ładunków kierowany jest do portów niemieckich, głównie do Hamburga [4]. Porty w Hamburgu i Rotterdamie już przejęły znaczną część ładunków nie tylko z Czech, ale też ze Słowacji, Węgier, Austrii i Skandynawii. Rośnie też udział tych portów w obsłudze polskiego handlu zagranicznego.

Utrzymanie polskiej gestii ładunkowej w tym pasie transportowym wymaga modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportu kolejowego, drogowego i portów morskich oraz odtworzenie zdolności transportowych Odry. Realizacja tych przedsięwzięć rozwojowych jest konieczna ze względu na realizowane obecnie wielkie inwestycje transportowe w krajach Unii Europejskiej (m.in. budowa autostrady A-20, budowa portu morsko-rzecznego w Schwedt, modernizacja linii kolejowej Sassnitz – Anklam), które przy braku równoległych działań ze strony polskiej mogą w poważnym stopniu wpłynąć na obniżenie rangi korytarza transportowego Odry.

Należy podkreślić, że otoczenie międzynarodowe polskiego transportu morskiego w regionie bałtyckim będzie posiadało charakter wysoko konkurencyjny. Dotyczyć to będzie zwłaszcza działań niemieckich portów oraz przewoźników lądowych i morskich, którzy będą się starać przechwycić część ładunków potencjalnie ciężących do portów polskich. Wskazują na to prognozy dla bałtyckich portów niemieckich, które przewidują, że w latach 2000–2010 obroty tych portów wzrosną o 50–60%, w tym drobnicowe o ponad 70% [15].

Z literatury i prezentowanych w niej badań przytoczonych w publikacji M. Tarchalskiego [10] wynika pomyślna prognoza dla rozwoju portów Świnoujście – Szczecin, obejmująca obroty ładunków drobnicowych i przeładunki tranzytu z południa Europy. Zgodnie z tymi analizami w roku 2010 obroty ładunków drobnicowych w portach zachodniego wybrzeża kształtować się będą w granicach 7,0–7,7 mln ton, a tranzytowe przeładunki drobnicowe, w tym kontenery, winny mieć wielkość ok. 1,5–2,2 mln ton. Z przedstawionych liczb wynika, że jeśli w korytarzu transportowym Doliny Odry zostaną stworzone odpowiednie warunki techniczne, możliwe jest ożywienie naszych portów m.in. dla tranzytu, w potokach ładunkowych płynących z południa Europy do krajów skandynawskich. W przewozach tych – obok magistrali kolejowej i szlaku rzeki Odry – zasadniczą osią musi być autostrada A-3.

Potwierdzeniem tej tezy są zauważalne działania rządu zmierzające do zmodernizowania infrastruktury transportowej korytarza transportowego Doliny Odry i wzmocnienia konkurencyjności portów Szczecin – Świnoujście. W lipcu 2000 roku zostały wynegocjowane z Międzynarodowym Bankiem Odbudowy i Rozwoju w Waszyngtonie dwie pożyczki portowe. Pierwsza z nich obejmuje modernizację toru wodnego Szczecin – Świnoujście (29,3 mln euro) na odcinku

0-16,5 km, a druga na modernizację portu Szczecin – Świnoujście (11,7 mln euro). Jest to kolejny projekt Banku Światowego, dotyczący modernizacji portów morskich, który powinien wydatnie wzmocnić ich pozycję konkurencyjną na międzynarodowym rynku usług portowych [3]. Oprócz tego Zespół do Spraw Gospodarki Morskiej [7], który zebrał się w styczniu 2001 roku za główne kierunki działań w celu wzmocnienia polskiej gospodarki morskiej obrał m.in. dokończenie modernizacji linii kolejowej Szczecin – Poznań, dokończenie budowy węzła drogowego do portu Szczecin, mostu Nowocłowego i zmodernizowanie drogi Szczecin – Świnoujście oraz ogłoszenie przetargu na odcinek autostrady A-3 Szczecin – Jordanowo oraz pogłębienie toru wodnego. Oprócz tego w lipcu 2001 roku w Sejmie przyjęto ustawę o ustanowieniu Programu Odry 2006, który ma za zadanie zwiększenie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego oraz użegłowania Odry na całej długości jej biegu.

Natomiast jeżeli chodzi o działalność portów Szczecin – Świnoujście, to Zarząd Morskiego Portu Szczecin – Świnoujście S.A. (ZMPSS S.A.) opracował projekt rozwoju portu do roku 2015 [14]. W strategii tej, która stawia przed ZMPSS S.A. zadania do wykonania w określonym czasie, uwzględnione zostały wszystkie tendencje związane z ruchem ładunków, ze wzrostem międzynarodowej wymiany handlowej głównie w rejonie Morza Bałtyckiego, a także wymogi dotyczące obsługi tranzytu. Na inwestycje zapisane w strategii, służące rozwojowi infrastruktury portowej dającej możliwość lokowania przedsięwzięć gospodarczych i finansowych przez podmioty zewnętrzne, w najbliższych latach przeznaczonych zostanie około 200 milionów euro [8]. Do najważniejszych zamierzeń już realizowanych i projektowanych należą inwestycje infrastrukturalne, które warunkują sprawne funkcjonowanie istniejących baz przeładunkowych i umożliwiają budowę nowych terminali (przykładem mogą być zaczęte inwestycje na Półwyspie Katowickim i Ostrowie Grabowskim). Oprócz tego powiększenie wolnego obszaru celnego oraz utworzenie centrum logistyczno-dystrybucyjnego [5].

ZMPSS S.A. przyjął takie warianty rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu, które będzie można sfinalizować również w przypadku nie sfinalizowania przez budżet państwa potrzebnych inwestycji. Analiza sytuacji rynkowej na przedpolu i zapleczu portów pokazała między innymi, że można część ładunków tranzytowych skandynawskich przejąć z portów niemieckich na porty w Szczecinie i Świnoujściu, lecz z dalszym transportem samochodowym i śródlądowym na południe po stronie niemieckiej lub kolejowym po polskiej stronie. Oprócz tego przyjął na wzór portów konkurencyjnych, że będzie odgrywać aktywną rolę w tworzeniu powiązań transportowych portów z zapleczem i przedpołem, stając się organizatorem łańcuchów transportowych nakierowanych na porty Pomorza Zachodniego.

Podsumowanie

1. Porty Szczecin i Świnoujście są ważnymi elementami Korytarza Doliny Odry. Leżą na skrzyżowaniu najważniejszych szlaków komunikacyjnych ze Skandynawii na południe i zachód Europy oraz ze wschodu na zachód kontynentu. Wraz z podmiotami działającymi w tym obszarze tworzą najważniejszy i jeden z największych zespołów portowych na Bałtyku.
2. Oficjalne zatwierdzenie Korytarza przez Radę Europy jako transeuropejskiego korytarza transportowego byłoby między innymi szansą na wzmocnienie pozycji polskich portów Szczecina i Świnoujścia w zachodnim regionie Bałtyku, tak aby stały się one ważnym ogniwem transportowym w przewozach ładunków zarówno przewoźników polskich, jak i zagranicznych, i aby mogły sprostać m.in. konkurencji portów niemieckich.
3. Region zachodniej Polski i wschodnie landy Niemiec są obecnie jednym z najważniejszych terenów w Europie Środkowej, najbardziej podatnych na wzajemne powiązania gospodarcze (w tym transportowe), obejmujące także coraz szersze kontakty handlowe ze Skandynawią a Czechami, Słowacją, Węgrami, Austrią, sięgające aż do państw bałkańskich oraz Grecji i Turcji. Obszar ten stanowi potencjalny obszar rozwoju, przez który będą przemieszczane miliony ton surowców i wyrobów gotowych. Poparte jest to prognozami dla regionu bałtyckiego, które wskazują, że w nadchodzących latach będzie się on charakteryzować wysokimi wskaźnikami wzrostu. Prognozy wskazują, że do 2010 roku obroty handlu zagranicznego w regionie bałtyckim wzrosną ponad 2,0–2,5-krotnie, przy czym najszybciej będzie się rozwijał handel morski krajów Bałtyku południowego i wschodniego. Przemieszczanie to może następować również po polskiej stronie granicy przez porty Szczecina i Świnoujścia.
4. Baza Promów Morskich w Świnoujściu już obecnie obsługuje 20% wszystkich przewozów pasażerskich, 30% przewozów pojazdów drogowych i 25% przewozów wagonów całego regionu zachodniego, czyli rejonu korytarza transportowego północ – południe.
5. Z działań podejmowanych przez kraje skandynawskie widać, że są one zainteresowane dalszymi przewozami na kierunku północ – południe poprzez Bazę Promów Morskich w Świnoujściu. Kierunek ten od wielu lat uznawany jest za najważniejsze połączenie Szwecji z Polską, na którym obserwowany jest wzrost przewozów znacznie powyżej przeciętnych dla połączeń Skandynawii z kontynentem. Dowodem na to są prowadzone modernizacje i rozbudowa linii kolejowych oraz sieci autostrad z północy Skandynawii na kierunki Malmö i Ystad.

6. Obecnie przeładunki towarów w zespole portowym Szczecin – Świnoujście stanowią około 40% całości przeładunków w polskich portach. Udział tych portów w obsłudze ładunków tranzytowych wyniósł w roku 2001 – 39,5%, (21,6% w porcie Szczecin, a 17,9% w porcie Świnoujście). Należy tu jednak dodać, że nastąpił dosyć znaczący ich spadek o około 9,4%.
7. W świetle prognoz przeprowadzonych dla portów Szczecin – Świnoujście istnieje duża szansa zwiększenia obrotów polskich portów leżących w korytarzu transportowym północ – południe oraz ich konkurencyjności na rynkach międzynarodowych. Należy jednak podjąć działania, które umożliwią napływ ładunków do portów poprzez infrastruktury okołoportowej aktywizację rynkową zarządów portów i proporcjonalną polityką międzynarodową rządu prowadzonego w odniesieniu do państw skandynawskich i państw na południe od Polski.

Literatura

1. Christowa C.: *Szczyt gospodarki morskiej regionu zachodniopomorskiego 2000*. Spedycja i Transport 2000. Nr 7/8.
2. Galor A.: *The Analysis of Polish Sea-Ports Situation in the Baltic Sea Region*. I Międzynarodowy Kongres Mórz i Oceanów, Szczecin 2001.
3. Grzelakowski A.: *Restrukturyzacja i wspieranie rozwoju transportu morskiego w Polsce*. Spedycja i Transport 2001. Nr 6/7.
4. Jaszczuk M.: *Dylematy wokół korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk*. Przegląd Komunikacyjny 2000. Nr 3.
5. Kuciewicz P.: *W stronę Europy*. Spedycja i Transport 2001. Nr 1.
6. Lewandowski P.: *Korytarz Doliny Odry szansą dla Europy*. Szczyt gospodarki morskiej. Szczecin 2001.
7. Liberadzki B.: *Zespół do spraw gospodarki morskiej. Synteza programu*. www.liberadzki.pl/wystapienia.htm
8. Montwiłł A.: *Porty w odrzańskim korytarzu*, Spedycja i Transport 2001. Nr 5.
9. Persz T.: *Polska gospodarka morska 2000*. Międzynarodowa Konferencja Naukowa „Porty morskie 2001”.
10. Tarchalski M.: *Jeszcze raz o A – 3*. Spedycja i Transport 2000. Nr 3.
11. Tarchalski M., Litke A.: *Udział polskiej żeglugi promowej w rynku przewozowym zachodniego Bałtyku*. Spedycja i Transport 2000. Nr 12.
12. Załoga E.: *Paneuropejskie korytarze transportowe jako czynnik konkurencyjności gospodarki*. Szczyt gospodarki morskiej. Szczecin 2001.
13. *Obroty ładunkowe w portach Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia w 2000 i 2001 r.* Inżynieria morska i geotechnika nr 2, 2002
14. *Port Szczecin – Świnoujście. Wizja rozwoju do roku 2015*. Wydawnictwo ZAPOL S.C. Szczecin 2001.

15. *Program MATROS. Raport przejściowy*. Gdynia 2000.
16. *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej*. Warszawa – Szczecin 2001.

Wpłynęło do redakcji w listopadzie 2002 r.

Recenzent

prof. dr hab. H. Salmonowicz

Adres Autorki

mgr inż. Anna Galor

Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie

Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu

Instytut Inżynierii Transportu

70-507 Szczecin

ul. Henryka Pobożnego 11