BIULETYN

POLSKIEJ IZBY SPEDYCJI I LOGISTYKI

CZERWIEC/LIPIEC/SIERPIEŃ
06-08/13

ISSN 1898-0244

e-mail: pisil@pisil.pl
www.pisil.pl

Polskie Porty Morskie

ADR 2013 - zmiany

Zorganizowane i zaplanowane przez PISiL spotkania/szkolenia 2013/2014

Walne Zgromadzenie PISiL	Hotel Bulwar	30.05.2014, Toruń
Kongres Spedytorów 2014	Hotel Bulwar	29.05.2014, Toruń
Konferencja Noworoczna 2014	Hotel Polonia Palace	16.01.2014, Warszawa
Konferencja Noworoczna 2014	Tawerna Orłowska	6.12.2013, Gdynia
Przewóz morski towarów niebezpiecznych – Kodeks IMDG	Siedziba PISiL	4.12.2013, Gdynia
ADR dla spedytorów czyli jak zorganizować bezpieczny i zgodny z obowiązującymi przepisami przewóz drogowy towarów niebezpiecznych	Siedziba PISiL	3.12.2013, Gdynia
Kurs spedycyjny	Siedziba PISiL	14-19.10.2013, egzamin 15.11.2013
Kurs według programu zatwierdzonego przez FIATA	Siedziba PISiL	7-12 i 21-26.10.2013, egzamin 15.11.2013
Powtórka z j.angielskiego	Siedziba PISiL	
Zwyczajne Walne Zgromadzenie PISiL	Hotel Bulwar	15 maj 2013, Toruń
Kongres Spedytorów	Hotel Bulwar	14 maj 2013, Toruń
Kurs spedycyjny	Siedziba PISiL	11-16.03.2013, egzamin 12.04.2013 (Gdynia/Sopot)
Kurs według programu zatwierdzonego przez FIATA	Siedziba PISiL	4-9.03.2013 i 18-23.03.2013, egzamin. 12.04.2013 (Gdynia/Sopot)
Powtórka z j.angielskiego	Siedziba PISiL	
„Zmiany w ustawie VAT w 2013 roku", 1.03.2013, Gdynia	Siedziba PISiL	1.03.2013, Gdynia
„Przepisy z zakresu cen transferowych w oparciu o ustawodawstwo polskie oraz o zbiór przepisów OECD, najistotniejsze zagadnienia podatkowe z zakresu transakcji dokonywanych przez podmioty powiązane oraz wytyczne Ministra Finansów dla kontroli UKS na rok 2013 – z uwzględnieniem branży TSL"	Siedziba PISiL	17.01.2013, Gdynia
Konferencja noworoczna PISiL - „Polityka Unii Europejskiej wobec branży TSL w Europie- dziś i jutro"	Hotel Polonia Palace	10.01.2013, Warszawa

POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI PISiL
PIFFA POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

SPIS TREŚCI

CZERWIEC/LIPIEC/SIERPIEŃ 2013

POLSKIE PORTY MORSKIE

Podstawowe informacje o portach (J.N.) ... 2
Podmioty zarządzające portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (J.N.) ... 3
Gospodarka nieruchomościami i infrastrukturą portową (J.N.) ... 4
Potencjał przeładunkowo-składowy (J.N.) ... 6
Obsługa ładunków i pasażerów (J.N.) ... 7
Struktury organizacyjne i własnościowe podmiotów świadczących usługi portowe (J.N.) ... 10
Podstawowe inwestycje portowe w latach 2004–2013 współfinansowane ze środków unijnych (J.N.) ... 14
Inne projekty inwestycyjne realizowane w portach morskich (J.N.) ... 21
Inwestycje poprawiające dostęp do portów od strony morza (J.N.) ... 23
Inwestycje poprawiające dostęp do portów od strony lądu (J.N.) ... 25
Inne polskie porty morskie (J.N.) ... 27

ADR 2013 - ZMIANY

ADR 2013 – istotne dla spedytorów i przewoźników zmiany dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych (B.K.) ... 29

ZAGADNIENIA CELNE

Kontrola celna (E.M.) ... 32

SPEDYCJA I TRANSPORT KOLEJOWY

Zmiany i uzupełnienia do Umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (SMGS) według tekstu jednolitego z 1 lipca 2008 r. obowiązujące od 1 lipca 2012 r. (J.G.) ... 34
IV pakiet kolejowy (E.M.) ... 35

ARTYKUŁY/INFORMACJE RÓŻNE/Z PRAC PISiL

Posiedzenie Rady PISiL (E.S./D.A./K.P.) ... 41
Czy uda się ujednolicić zasady weryfikacji zleceń na terminalach kontenerowych w aspekcie przepisów obowiązujących w transporcie drogowym ? (D.A.) ... 43
ShipCup 3.0 | 3. Regaty Branży TSL o Puchar PISiL (P.J.) ... 44
Międzynarodowe Targi Morskie BALTEXPO 2013, 3-5.09. 2013, Gdańsk (red.) ... 46
10 Międzynarodowe Targi Kolejowe- TRAKO 2013 (red.) ... 48
Jubileuszowy Kongres MODERN WAREHOUSE 2013 (M.L.) ... 50
Międzynarodowe Targi Branżowe Trans Poland 2013, Warszawa, 26-28.11.2013 (red.) ... okładka 2
Zorganizowane i zaplanowane przez PISiL spotkania/szkolenia 2013 (E.S.) ... okładka 2
PISiL w mediach , konferencje, spotkania, artykuły, prezentacje /red/ ... okładka 3
Udzielone patronaty/partnerstwo//współpraca/ udział w konferencjach/targach (red.) ... okładka 3

Biuletyn PISiL

Nakład: 200 egzemplarzy

Redaktor Naczelny:
Elżbieta Soszyńska
Kolegium redakcyjne:
Danuta Adamczyk

Wydawca:
Polska Izba Spedycji i Logistyki
tel.: 58 620 98 26
58 620 19 50
fax: 58 661 39 35
ul. Świętojańska 3/2
81-368 Gdynia
e-mail: pisil@pisil.pl
www.pisil.pl

Konto:
Bank Millennium S.A.
nr 34116022020000000061904525
NIP: 586-20-75-731
Regon: 192629364
KRS: 0000068564
Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ, VIII Wydział Gospodarczy KRS

Skład i druk:
Drukarnia ELFAX
ul. Płk. Dąbka 308
Gdynia - Pogórze
tel./fax: 58 665 02 42
58 665 02 37
www.elfax.pl
e-mail: elfax@elfax.pl

"*Umieszczone w Biuletynie artykuły, komentarze, materiały i wszelkie inne treści w nim zamieszczone nie stanowią ani źródła prawa, ani oficjalnej jego wykładni; nie są też poradą bądź opinią prawną / prawno-podatkową. Stanowią wyłącznie odzwierciedlenie poglądów Autora, a zatem ich przywoływanie w stosunkach prawnych pomiędzy stronami, osobami trzecimi oraz przed urzędami i sądami odbywać się może wyłącznie na ryzyko Czytelnika.*"

POLSKIE PORTY MORSKIE

Prof. zw. dr hab. Janusz Neider jest profesorem nauk ekonomicznych, specjalistą w dziedzinie transportu międzynarodowego.

Pracuje w Instytucie Handlu Zagranicznego Uniwersytetu Gdańskiego, kieruje Zakładem Transportu Międzynarodowego i Spedycji.

Opublikował wiele prac z zakresu transportu, w tym książek, podręczników akademickich, artykułów i opracowań.

Jest przewodniczącym komisji ds. szkolenia Polskiej Izby Spedycji i Logistyki w Gdyni, przez wiele lat był członkiem stałej komisji szkoleniowej FIATA w Zurychu.

Podstawowe informacje o portach

Spośród polskich portów morskich jedynie Gdynia jest w całości portem sztucznym, który nie został zbudowany w naturalnym ujściu rzeki, czy w jej korycie, ale został zaplanowany i wykonany dzięki wykopaniu basenów portowych oraz usypaniu refulatów i pirsów.

Również port gdański posiada swoją część sztuczną. Jest on bowiem podzielony na dwa obszary. Pierwszy, rozciągający się wzdłuż odcinka Martwej Wisły (a także wzdłuż dwukilometrowego kanału Kaszubskiego) i kanału Portowego (od Zakrętu Pięciu Gwizdków do ujścia do Zatoki Gdańskiej) tworzy tzw. port wewnętrzny. Może on przyjmować statki o zanurzeniu do 10,20 m i długości 225 m. Jego zdolność przeładunkowa jest szacowana na 11,5 mln ton. Drugi obszar, wysunięty w morze, to Port Północny, czyli tzw. port zewnętrzny, zbudowany w I połowie lat 70. ubiegłego wieku. Składa się on z pirsów, nabrzeży i pomostów przeładunkowych, zlokalizowanych bezpośrednio w akwenach Zatoki Gdańskiej. W tej części portu znajdują się specjalistyczne bazy przeładunku surowców energetycznych, jak paliwa płynne, węgiel, gaz płynny oraz terminal kontenerowy. Łączna zdolność przeładunkowa portu zewnętrznego wynosi 48,5 mln ton. Możliwa jest tu obsługa największych statków, jakie mogą wejść na Bałtyk. Przy pirsach mogą cumować jednostki o maksymalnym zanurzeniu do 15,00 m, a głębokość toru wodnego wynosi 17,00 m[1]. Obie części portu mają oddzielne kotwicowiska i tory wodne.

Również w odniesieniu do portu gdyńskiego można spotkać się z podziałem na port wewnętrzny i zewnętrzny. Jego część bowiem została zbudowana w głębi lądu, gdzie wykopano kanały i baseny portowe, przy których usytuowano nabrzeża. Jednak część nabrzeży została zlokalizowana na czterech pirsach wychodzących w morze i osłoniętych falochronem o długości 2,5 km. Maksymalne zanurzenie statków osiąga 13,00 m, a łączna zdolność przeładunkowa portu wynosi ok. 18 mln ton.

Port szczeciński sytuowany jest w ujściu rzeki Odry, w odległości ok. 65 km od otwartego morza. Tor wodny wiodący do Szczecina pogłębiono w 1958 r. do głębokości 9,60 m. Przepłynięcie tym torem z redy w Świnoujściu do Szczecina zajmuje statkom 4 godziny. Maksymalne zanurzenie dla statków wynosi 9,15 m. Ma tu miejsce ograniczenie długości statków wchodzących do portu do 160 m, możliwe jest jednak wejście statku niedoładowanego o długości do 215 m. Statki powyżej 200 m lub o zanurzeniu przekraczającym 9,00 m mogą wpływać do portu tylko w dzień, kiedy widzialność wynosi co najmniej 2 mile morskie. Łączna zdolność przeładunkowa portu wynosi ok. 14 mln ton.

Port w Świnoujściu położony jest na wyspie Wolin u ujścia rzeki Świny. Dostęp do portu prowadzi z morza torem podejściowym o głębokości 14,30 m. Parametry nabrzeży zlokalizowanych po wschodniej stronie rzeki Świny pozwalają na wejście do portu jednostkom o zanurzeniu 13,20 m i długości całkowitej 270 m. Daje to możliwość obsługi w pełni załadowanych masowców o nośności ok. 70 tys. DWT lub częściowo odlichtowanych o nośności ok. 80 tys. DWT. Roczny potencjał przeładunkowy portu wynosi ok. 16 mln ton.
(J.N.)

[1] Głębokość głównego toru wodnego, wiodącego przez Cieśniny Duńskie na Bałtyk, ma 17,50 m.

Podmioty zarządzające portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej

Główne polskie porty morskie działają na podstawie ustawy o portach i przystaniach morskich z 20 grudnia 1996 r.[2], kodeksu spółek handlowych, statutów poszczególnych spółek oraz innych właściwych przepisów.

Wejście w życie ustawy o portach i przystaniach morskich spowodowało istotne zmiany w zakresie funkcjonowania zarządów portów. Realizacja art. 13 spowodowała konieczność powołania nowych podmiotów w postaci spółek akcyjnych, zarządzających gruntami i infrastrukturą portową. Tak więc utworzono:

- w 1998 r. **Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA**;
- w 1998 r. Zarząd Morskiego Portu Szczecin-Świnoujście SA; zgodnie z ustawą o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw z 6 września 2001 r.[3], nazwę zmieniono na **Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA**;
- w 1999 r. **Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA.**

Jako spółki akcyjne są one spółkami kapitałowymi, prowadzącymi przedsiębiorstwa pod własną firmą. Zostały zawiązane przez akcjonariuszy, którzy są jej założycielami. Akcjonariusze nie odpowiadają za zobowiązania spółki, a są jedynie zobowiązani do świadczeń określonych w statucie (głównie wniesienia wkładów na pokrycie kapitału zakładowego).

Zgodnie z postanowieniami powyższej ustawy, spółki zarządzające portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej zawiązują Skarb Państwa oraz gminy, na terenie których te spółki funkcjonują. Stosowanie do art. 13, w spółkach zarządzających portami w Gdańsku i Gdyni, Skarb Państwa powinien objąć co najmniej 51% akcji w każdej spółce, a gminy Gdańsk i Gdynia co najmniej po 34% akcji. W przypadku Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, Skarb Państwa miał objąć 51% akcji, a gminy Szczecin i Świnoujście po 24,5%. Wartość jednej akcji ustalono na kwotę 10 zł.

Natomiast w nowelizacji ustawy dokonanej w 1999 r. znalazł się art. 30b, mówiący o tym, że uprawnionym pracownikom zarządów portów przysługuje prawo do nieodpłatnego nabycia akcji objętych przez Skarb Państwa, proporcjonalnie do wartości nominalnej tych akcji (w praktyce było to 15%).

Do dzisiaj nie zdołano jednak doprowadzić do ukształtowania struktury właścicielskiej (kapitałowej) zgodnie z ustawą. Akcjonariat spółek zarządzających portami w 2012 r. przedstawiał się następująco (tab. 1):

Port	Skarb Państwa		Gmina		Inni akcjonariusze*	
	Liczba akcji	Udział w %	Liczba akcji	Udział w %	Liczba akcji	Udział w %
Gdańsk	201 575	85,71	4 900	2,08	28 723	12,21
Gdynia	11 170 105	99,48	4 900	0,05	53 150	0,47
Szczecin i Świnoujście	1 378 810	85,18	24 500	1,52	215 339	13,30

*Osoby, które były pracownikami zarządów portów w dniu rejestracji komercjalizacji spółek, oraz uprawnieni emeryci i renciści.

Tab. 1. Struktura kapitału akcyjnego zarządów portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w 2012 r.

Źródło: dane zarządów portów oraz : Informacja o wynikach kontroli warunków rozwoju portów morskich, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2012, s. 47.

Wysoki udział Skarbu Państwa w kapitale portu gdyńskiego wynika z umorzenia imiennych akcji pracowniczych serii B. Nabyte akcje (każda po 10 zł) jako własne, nie dają zarządowi portu prawa głosu na walnym zgromadzeniu akcjonariuszy spółki. W pozostałych portach trwa również proces stopniowego wykupu i umarzania akcji pracowniczych.

Jak wynika z przedstawionych danych, gminy portowe nie objęły akcji w spółkach w proporcjach określonych w art. 13 ustawy o portach i przystaniach morskich. Jednak przedstawiciele gmin – pomimo ich niewielkiego udziału w strukturze właścicielskiej – uzyskali z mocy ustawy możliwość zasiadania w radach nadzorczych spółek oraz przewodniczenia tym radom. W porcie gdyńskim w skład 9-osobowej rady nadzorczej wchodzi pięciu przedstawicieli Skarbu Państwa i czterech przedstawicieli gminy Gdynia. W porcie gdańskim rada nadzorcza liczy 8 osób, w tym pięciu przedstawicieli Skarbu Państwa, natomiast w zespole szczecińsko-świnoujskim, w dziesięcioosobowej radzie nadzorczej, 6 osób reprezentuje Skarb Państwa, 2 osoby gminę Szczecin i 2 osoby gminę Świnoujście. Zgodnie z ustawą, funkcje przewodniczących rad nadzorczych pełnią przedstawiciele gmin (w ZMP Szczecin i Świnoujście przemiennie w każdej kadencji reprezentanci gmin Szczecin i Świnoujście). Gminy uzyskały więc uprzywilejowaną pozycję w zarządzaniu portami, pomimo tego, że ich zaangażowanie kapitałowe jest zgoła symboliczne.

Nadzór właścicielski nad spółkami zarządzającymi portami **wykonuje minister Skarbu Państwa**, ponieważ Skarb Państwa zachowuje w spółkach co najmniej 51% sumy głosów, służących całemu kapitałowi, po zrealizowaniu przez uprawnionych pracowników prawa do nieodpłatnego nabycia akcji z puli Skarbu Państwa. Akcje Skarbu Państwa i gmin są

2 Dz. U. 1997, nr 9, poz. 44.

3 Dz. U. 2001, nr 111, poz. 1197.

imienne i uprzywilejowane. Natomiast indywidualni akcjonariusze, jako nieuprzywilejowani, nie mają w radach nadzorczych swoich przedstawicieli.

Do najważniejszych zadań zarządów portów należy zarządzanie infrastrukturą portową oraz jej rozbudowa, modernizacja i utrzymanie. Autorzy ustawy o portach i przystaniach morskich przez infrastrukturę portową rozumieją znajdujące się w granicach portu akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje, związane z funkcjonowaniem portu, przeznaczone do wykonywania przez podmiot zarządzający jego zadań.

Zgodnie z art. 7 tejże ustawy, przedmiotem działalności podmiotu zarządzającego portem nie może być prowadzenie innej działalności gospodarczej (np. eksploatacyjnej czy handlowej) niż: zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową, świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej oraz zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów.

Ustawa przyjęła zasadę samofinansowania podmiotów zarządzających portami. Mają one przeznaczać uzyskane przychody tylko na realizację ustawowych zadań i pokrycie kosztów własnego funkcjonowania, a więc działać na zasadzie non-profit.

Źródłami przychodów podmiotu zarządzającego portem są:
- opłaty portowe (tonażowe, przystaniowe i pasażerskie);
- opłaty z tytułu użytkowania, najmu, dzierżawy lub innej umowy, na mocy której podmiot zarządzający oddaje w odpłatne korzystanie grunty oraz obiekty, urządzenia i instalacje portowe;
- przychody z tytułu usług świadczonych przez podmiot zarządzający (np. dostawa mediów);
- wpływy z innych tytułów (np. z prywatyzacji spółek zależnych).

W strukturze przychodów portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, większość stanowią wpływy z tytułu dzierżaw i najmu (w zależności od roku od 35 do 50%). Na przykład, w porcie gdyńskim ich udział w 2012 r. wyniósł 37%. Na drugim miejscu plasują się przychody z opłat portowych (w granicach 23-33%), których stawki nie są zmieniane od wielu lat.

Przychody te mogą być przeznaczane wyłącznie na:
- budowę, rozbudowę, utrzymanie i modernizację infrastruktury portowej, znajdującej się na gruntach, którymi gospodaruje podmiot zarządzający;
- utrzymanie akwenów portowych;
- realizację innych zadań, wynikających z zakresu działalności podmiotu zarządzającego;
- pokrycie jego bieżących kosztów utrzymania.

Zarządzający portami mają jednak dość znaczący przywilej podatkowy. Otóż na podstawie art. 17, ust. 1 ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych z 20 września 1993 r.[4] są oni zwolnieni z płacenia podatku dochodowego, ale tylko od tej części dochodów, które są przeznaczone na budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej oraz na realizację zadań określonych w ustawie o portach i przystaniach morskich. Jest to wszakże rozwiązanie powszechnie przyjęte w krajach Unii Europejskiej.

Ustawa o portach i przystaniach morskich nadała spółkom zarządzającym status **przedsiębiorstw państwowych o charakterze użyteczności publicznej**. (J.N.)

Gospodarka nieruchomościami i infrastrukturą portową

Podstawową wartością, jaka znajduje się w dyspozycji zarządów portów, są nieruchomości gruntowe[5]. Znajdują się one w użytkowaniu wieczystym zarządzających portami. Ich właścicielem jest Skarb Państwa.

Stosunki własnościowe w portach polskich są jednak skomplikowane. W granicach administracyjnych portów, określonych właściwymi ministerialnymi rozporządzeniami, funkcjonują bowiem liczne podmioty gospodarcze, mniej lub bardziej związane z obrotem portowym (np. różnego rodzaju zakłady przemysłowe i przetwórcze, np. stocznie morskie.) Użytkują one znaczną część nieruchomości gruntowych należących do Skarbu Państwa, niejednokrotnie wraz z obiektami infrastruktury portowej.

Zasadnicze znaczenie dla gospodarki nieruchomościami w portach miały przepisy ustawy o zmianie ustawy o gospodarce gruntami i wywłaszczaniu nieruchomości z 29 września 1990 r.[6] Na ich podstawie przedsiębiorstwa posiadające uprzednio w zarządzie grunty stanowiące własność Skarbu Państwa lub własność gminy – stały się użytkownikami wieczystymi tych gruntów, a w przypadku niektórych przedsiębiorstw, działających na terenach portów, również właścicielami obiektów infrastruktury portowej.

Niektóre z tych przedsiębiorstw w następnych latach uległy likwidacji, a pozostające w ich użytkowaniu wieczystym nieruchomoś-

4 Dz. U. 1993, nr 106, poz. 482, tekst jednolity.

5 Nieruchomościami są części powierzchni ziemskiej, stanowiące odrębny przedmiot własności (grunty), jak również budynki trwale związane z gruntem lub części takich budynków, jeżeli na mocy przepisów szczególnych stanowią odrębny od gruntu przedmiot własności, art. 46 ustawy Kodeks cywilny z 23 kwietnia 1964 r., Dz. U. 1964, nr 16, poz. 93.

6 Dz. U. 1990, nr 79, poz. 464. Ustawa ta utraciła moc 1 stycznia 1998 r. zastąpiona ustawą o gospodarce nieruchomościami z 21 sierpnia 1997 r. (Dz. U. 1997, nr 115, poz. 741).

ci gruntowe stawały się przedmiotem obrotu, zmieniając właścicieli. W portach utrwalał się więc niekorzystny stan **wielopodmiotowości** w zakresie władania terenami portowymi, utrudniając zarządzanie portami i planowanie ich rozwoju (np. dokonania optymalnej lokalizacji inwestycji i pozyskiwania inwestorów).

Nie uregulowała również tych kwestii ustawa o portach i przystaniach morskich z 1996 r., dopuszczała bowiem dalszą możliwość dokonywania obrotu gruntami położonymi w obrębie portów morskich, sankcjonując stan dotychczas istniejący.

W obszernej analizie dokonanej przez Najwyższą Izbę Kontroli[7], która objęła lata 1997–2002, stwierdzono, że na terenach administracyjnych portu gdańskiego funkcjonowało ponad 100 podmiotów o różnym charakterze (osoby prawne i fizyczne, przedsiębiorstwa i jednostki administracyjne, wojsko itp.), posiadających w użytkowaniu wieczystym nieruchomości gruntowe, niekiedy zabudowane także instalacjami i obiektami infrastruktury portowej. Na obszarze portu gdyńskiego takich podmiotów zarejestrowano 29, w Szczecinie – 38, a w Świnoujściu – 16.

Mamy więc jak gdyby do czynienia z **portem w porcie**. Z jednej strony mamy bowiem port morski wytyczony administracyjnymi granicami, a z drugiej właściwy port morski, którym gospodaruje zarządzający portem. Jak niewielką częścią w gruncie rzeczy gospodaruje pokazuje tab. 2.

Tereny portowe	Gdańsk	Gdynia	Szczecin i Świnoujście
Administracyjna powierzchnia portów w ha	3294,1	506,8	3063,9
Tereny zarządzane przez zarządy portów w ha	672	261	527
Tereny zarządzane przez zarządy portów w %	20,4	51,5	17,2

Tab. 2. Struktura terenów będących we władaniu spółek zarządzających portami (stan na 31 marca 2011 r.)

Źródło: Informacja o wynikach kontroli warunków rozwoju portów morskich, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2012, s. 30.

W ustawie o portach i przystaniach morskich wprowadzono wszakże zapis, który miał umożliwić powolną zmianę istniejącego stanu rzeczy. Chodzi mianowicie o to, że zgodnie z art. 4, podmiotowi zarządzającemu portem przysługuje prawo pierwokupu przy sprzedaży nieruchomości przez inne podmioty, jak również prawo pierwszeństwa przy przeniesieniu prawa użytkowania wieczystego przez podmiot działający na terenie portu w przypadku, jeżeli chce on przenieść to prawo na inny, niż zarząd portu, podmiot[8].

W związku z tym każdy wniosek, dotyczący nabycia powyższych praw, musi być zaopiniowany przez zarząd portu, który powinien zadeklarować, czy jest zainteresowany skorzystaniem z prawa pierwokupu. Jednak jak dotychczas, zarządy portów rzadko wykazywały zainteresowanie pierwokupem. Znaczącymi wyjątkami było kupno w 2001 r. bazy promów morskich w Świnoujściu przez ZMP Szczecin i Świnoujście (sprzedającym była Polska Żegluga Bałtycka) oraz w 2010 r. terminalu promowego w Gdańsku przez ZMP Gdańsk (sprzedającym była również Polska Żegluga Bałtycka). W wielu innych przypadkach zarządy portów powoływały się na brak pieniędzy lub też na nieprzydatność sprzedawanych terenów dla ich bieżącej działalności i dla celów rozwojowych, zbyt małą powierzchnię działek oraz ich niedogodną lokalizację (duża odległość od terenów eksploatowanych przez zarząd portu) oraz brak na tych działkach infrastruktury lądowej. W takiej sytuacji, zgodnie z ustawą, prawo pierwokupu przechodzi na Skarb Państwa.

Własność akwenów portowych oraz własność infrastruktury, zapewniającej dostęp do portów, również przysługuje Skarbowi Państwa. Własność ta, w przeciwieństwie do gruntów, jest wyłączona z obrotu. (J.N.)

7 Informacja o wynikach kontroli gospodarowania terenami i infrastrukturą w portach morskich, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2003.

8 Zarządy portów nie mają jednak ustawowych uprawnień do opiniowania planowych inwestycji na terenach niebędących w ich władaniu.

Potencjał przeładunkowo-składowy

Polskie porty morskie są portami **uniwersalnymi**, obsługującymi wszelkie rodzaje ładunków zarówno masowych, półmasowych jak i drobnicowych. Specjalizacja w ich obsłudze ma miejsce natomiast wewnątrz portów, na określonych nabrzeżach czy dedykowanych terminalach. W portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej funkcjonują następujące terminale specjalistyczne i uniwersalne.

Port w Gdańsku

1/ w Porcie Północnym:
- **Głębokowodny Terminal Kontenerowy** (Deepwater Container Terminal – DCT);
- **Terminal węglowy**;
- **Baza przeładunku paliw płynnych** (obsługa ropy naftowej i produktów ropopochodnych);
- **Terminal przeładunku gazu płynnego LPG**;

2/ w porcie wewnętrznym:
- **Gdański Terminal Kontenerowy** – GTK zlokalizowany na nabrzeżu Szczecińskim;
- **Baza przeładunku siarki** na nabrzeżu Obrońców Poczty Polskiej;
- **Terminal promowy Westerplatte** na nabrzeżu Obrońców Westerplatte;
- **Baza promowa PŻB** (Polferries) zlokalizowana na części nabrzeża kpt. Ziółkowskiego niedaleko od wejścia do portu wewnętrznego;
- **Baza nawozów sztucznych** na nabrzeżu Chemików, należąca do Gdańskich Zakładów Nawozów Fosforowych „Fosfory";
- **Gdański Terminal Masowy** (Gdańsk Bulk Terminal – GBT) usytuowany na nabrzeżu Bytomskim (przeładunki zbóż);
- **Basen Górniczy** obejmujący trzy nabrzeża: Węglowe, Rudowe oraz Administracyjne (przeładunki towarów masowych);
- **Wolny Obszar Celny** WOC składający się z dwóch nabrzeży – WOC I i WOC II (obsługa ładunków drobnicowych);
- **nabrzeże Zbożowe** wyposażone w elewatory, należące do firmy Gdańskie Młyny i Spichlerze dr Cordesmeyer;
- **nabrzeże Oliwskie** (obsługa ładunków drobnicowych);
- **nabrzeże Wiślane** (obsługa zarówno ładunków masowych jak i drobnicowych);
- **nabrzeże Przemysłowe** (obsługa ładunków masowych).

Port w Gdyni

- **Bałtycki Terminal Kontenerowy** (Baltic Container Terminal – BCT) zlokalizowany na nabrzeżu Helskim I;
- **Gdyński Terminal Kontenerowy** (Gdynia Container Terminal – GCT) zlokalizowany, tak jak poprzedni, w basenie kontenerowym VIII, na części nabrzeża Bułgarskiego;
- **Terminal promowy** usytuowany tuż obok BCT, przy nabrzeżu Helskim II, pracujący wyłącznie dla potrzeb szwedzkiego armatora Stena Line.
- **Bałtycka Baza Masowa** – BBM zlokalizowana na dwóch nabrzeżach – Szwedzkim i inż. Wendy (obsługa płynnych produktów chemicznych i nawozów sztucznych przez Zakłady Azotowe Puławy);
- **Morski Terminal Masowy Gdynia** – MTMG zlokalizowany przy głównym wejściu do portu, składający się z nabrzeży: Szwedzkiego, Holenderskiego, Śląskiego, pirsu Południowego nabrzeża Duńskiego oraz stanowiska przeładunku paliw płynnych usytuowanego na falochronie (obsługa ładunków masowych sypkich i płynnych);
- **Bałtycki Terminal Zbożowy** – BTZ zlokalizowany na części nabrzeża Indyjskiego i na nabrzeżu Norweskim wyposażony m.in. w elewator;
- **Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia** – BTDG usytuowany na sześciu nabrzeżach: Stanów Zjednoczonych, Czeskim, Rumuńskim, Polskim, Francuskim i Rotterdamskim (obsługa ładunków drobnicowych i ro-ro); na terenie terminalu znajdują się składy wolnocłowe;
- **Terminal przeładunku gazu płynnego LPG** zlokalizowany na niewielkim fragmencie nabrzeża Śląskiego obsługiwany przez firmę Petrolinvest;
- **Terminal ładunków płynnych Westway** (m.in. obsługa płynnych produktów chemicznych i olei jadalnych), należący do firmy Westway Polska;
- **Terminal Vistalu** mieszczący się przy nabrzeżu Indyjskim (obsługa konstrukcji stalowych i okrętowych produkowanych przez firmę Vistal).

Port w Szczecinie

- **Baza ładunków drobnicowych** prowadząca działalność na dziesięciu nabrzeżach: Albańskim, Czeskim, Fińskim, Greckim, Jugosłowiańskim, Polskim, Rosyjskim, Rumuńskim, Słowackim i Węgierskim (obsługa ładunków drobnicowych, ro-ro i masowych); część terenów bazy ma status Wolnego Obszaru Celnego;
- **Baza ładunków masowych** składająca się z jedenastu nabrzeży (Górnośląskie, Noteckie, Regalica, Huk, Gliwickie, Bytomskie, Wałbrzyskie, Pirs, Chorzowskie, Katowickie i Parnickie), tworzących trzy terminale: Cargo Port, Coal Port i Mas Port (obsługa ładunków masowych suchych i płynnych oraz drobnicy);
- **Elewator Ewa** mający największy elewator na polskim wybrzeżu, zlokalizowany przy nabrzeżu Zbożowym; w skład terminalu wchodzi również nabrzeże Słowackie z magazynem płaskim;
- **elewatory Warta i Basenowa** mieszczące się przy nabrzeżach Poznańskim i Bydgoskim, należące do Szczecińskich Zakładów Zbożowo-Młynarskich PZZ (Polskie Zakłady Zbożowe);
- **nabrzeże Snop** wyposażone m.in. w elewator, obsługiwany przez spółka Andreas ze Szczecina;
- **Terminal kontenerowy** na Ostrowie Grabowskim (nabrzeże Fińskie);
- **Terminal Baltchem** zlokalizowany na nabrzeżu o takiej samej nazwie, eksploatowany przez Zakłady Chemiczne Baltchem ze Szczecina (obsługa ładunków płynnych, głównie chemicznych);
- **Terminal Morski LPG** mieszczący się na nabrzeżu CPN 3, eksploatowany przez spółkę Orlen Gaz ze Szczecina;
- **Port Rybacki Gryf** na wyspie rzecznej Łasztownia, wykorzystujący nabrzeże Bułgarskie, eksploatowany przez Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowe Port Rybacki Gryf (obsługa różnego rodzaju ładunków chłodniczych, przede wszystkim ryb mrożonych);
- **Chłodnia Szczecińska** na nabrzeżu Polskim, należąca do przedsiębiorstwa o takiej samej nazwie (obsługa produktów mrożonych);

- **nabrzeże Kra I** (przeładunki metanolu i innych ładunków masowych) eksploatowane przez spółkę Krono-Chem ze Szczecinka;
- **Terminal cementowy** mieszczący się na dwóch nabrzeżach – Kra II oraz Kra III, eksploatowany przez spółkę Cemex Polska ze Szczecina;
- **Baza przeładunku kwasu siarkowego** firmy Metraco (należącej do grupy KGHM) usytuowana na półwyspie Katowickim;
- **Terminal FAST** zlokalizowany na czterech nabrzeżach: Angielskim, Belgijskim, Holenderskim i Luksemburskim, eksploatowany przez spółkę Fast Terminals (obsługa drobnicy);
- **Port nad Odrą** znajdujący się na terenie należącym do spółki Fosfan, producenta nawozów rolniczych i ogrodniczych; dysponuje dwoma nabrzeżami – Fosfatowym i Fosfatowym Dalby (obsługa płynnych chemikaliów i ładunków masowych sypkich.

Port w Świnoujściu

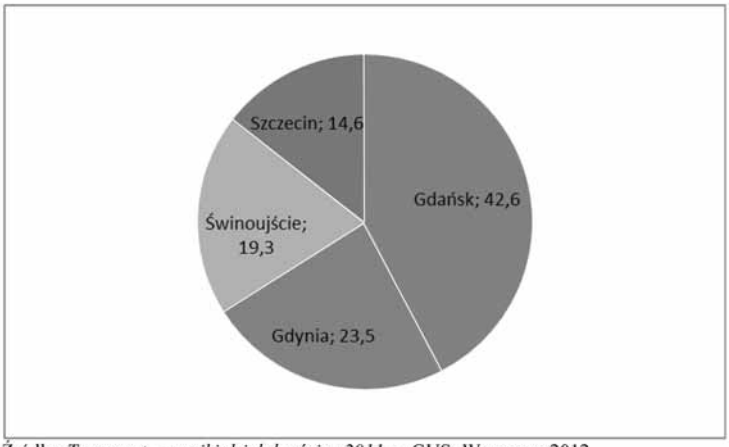
- **Terminal promowy** położony na prawym brzegu rzeki Świny, posiadający 4 stanowiska do obsługi promów kolejowych, kolejowo-samochodowych i pasażersko-samochodowych; operatorem terminalu jest spółka Terminal Promowy Świnoujście;
- **Terminal paliw Świnoujście** usytuowany na nabrzeżu CPN-2, eksploatowany przez koncern naftowy Orlen z Płocka (przeładunki eksportowanych paliw oraz innych produktów ropopochodnych);
- **Morska baza paliw płynnych** zlokalizowana na wyspie Uznam, eksploatowana przez przedsiębiorstwu Baltchem ze Szczecina (obsługa paliw);
- **Baza ładunków masowych sypkich** zajmująca teren na pięciu nabrzeżach – Górników, Portowców, Hutników, Chemików i 87 (Władysława IV); to ostatnie jest wykorzystywane jako miejsce postojowe dla statków (w tym wycieczkowców); operatorem jest spółka Port Handlowy Świnoujście;
- **Terminal produktów zbożowych** na nabrzeżu Portowców, należący do firmy Bunge Trade Polska;
- **Euro Terminal** wykorzystujący 6 nabrzeży: Rozładunkowe, Zaopatrzeniowe, Remontowe, Wyposażeniowe, NOK i Rybackie (obsługa ładunków chłodniczych i drobnicowych); operatorem terminalu jest norweska firma Euro Terminal, a część terenu ma status Wolnego Obszaru Celnego. (J.N.)

Obsługa ładunków i pasażerów

Lata 2008-2012 były okresem sporych wahań w przeładunkach portowych (tab. 3) Recesja światowej gospodarki wyraźnie odbiła się na danych za lata 2008 i 2009. Jednak rok 2010 przyniósł rekordową wielkość przeładunków, nienotowaną od 2000 r., utrzymującą się na podobnym poziomie w następnych latach. W okresie 2010-2012 nastąpiły niewielkie tylko przyrosty przeładunków, na co niewątpliwie miał wpływ stan polskiej gospodarki.

Największym portem przeładunkowym pozostaje **Gdańsk**, którego udział w przeładunkach w 2012 r. wyniósł 42,0% (Gdynia – 24,7%, Szczecin i Świnoujście – 33,2%). Potwierdzają to dane GUS za 2011 r. (rys. 1).

Rys. 1. Udział głównych polskich portów morskich w obrotach ładunkowych w 2011 r. (w proc.)



Źródło: *Transport – wyniki działalności w 2011 r.*, GUS, Warszawa 2012.

Rys. 1. Udział głównych polskich portów morskich w obrotach ładunkowych w 2011 r. (w proc.)
Źródło: dane zarządów portów.

Lata	Gdańsk	Gdynia	Szczecin-Świnoujście[1]	Ogółem
2008	17 781	15 467	19 216	52 464
2009	18 863	13 257	16 498	48 618
2010	27 182	14 735	20 843	62 760
2011	25 306	15 911	21 354	62 571
2012	26 897	15 810	21 267	63 974

1/ zarząd portu podaje łączne dane dla dwóch portów.

Jeżeli chodzi o strukturę ładunkową (tab. 4) to największy udział w przeładunkach czterech portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej mają **ładunki drobnicowe** (44,1% w 2012 r.), których wielkość systematycznie rośnie. Podstawowe znaczenie w tej grupie ładunkowej odgrywają towary skonteneryzowane. Jak wynika z tab. 5, w latach 2010-2012 mieliśmy do czynienia z bardzo szybkim przyrostem obsługi ładunków skonteneryzowanych w portach polskich, przy czym należy pamiętać, że dane obejmują także przeładunek kontenerów pustych. Przyrost ten wyniósł w ciągu trzech lat 57,1%.

Liderem w obsłudze drobnicy skonteneryzowanej został w 2010 r. po raz pierwszy port gdański, przełamując dotychczasową hegemonie portu gdyńskiego. Z danych wynika, że udział dwóch gdańskich terminali w przeładunkach ogółem polskich portów w 2012 r. wyniósł 56,1%. Decydujący wpływ na ten wynik miał Głębokowodny Terminal Kontenerowy uruchomiony w 2007 r. oraz dwie decyzje armatora Maersk Line o przeniesieniu swoich statków z Gdyni do Gdańska na początku 2009 r., a następnie o uruchomieniu regularnego serwisu oceanicznego z Dalekiego Wschodu do terminalu (pierwszy statek przypłynął 4 stycznia 2010 r.), pierwszego tego typu na Bałtyku.

W latach 2010-2012 poszczególne terminale odnotowały następującą wielkość przeładunków (tab. 6).

Największą dynamikę przeładunków osiągnął wspomniany już DCT, a jego udział w 2012 r. w ogólnych obrotach kontenerowych wyniósł 54,1%. Niepokoi natomiast spadek przeładunków w Gdańskim Terminalu Kontenerowym – GTK, którego obroty w 2012 r. stanowiły już tylko 52,6% obrotów odnotowanych w 2010 r.

Drugie miejsce pod względem wielkości przeładunków zajmuje **ropa naftowa i produkty ropopochodne** (19,3% ogółu obrotów w 2012 r.). W tej grupie ładunkowej można mówić o wyraźnej dominacji portu gdańskiego (86,9 % ogółu przeładunków w 2012 r.). Jest to zasługa specjalistycznej, wysokowydajnej bazy paliw płynnych Naftoportu w Porcie Północnym. Nie potwierdzają się jednak pesymistyczne prognozy, mówiące o rychłym załamaniu się przeładunków ropy naftowej w związku z ukończeniem w listopadzie 2011 r. budowy rurociągu BTS 2 (*Bałtijskaja Truboprowadnaja Sistiema 2*), o długości 1 tys. km, zaczynającego się w Unieczy, niedaleko rosyjskiej granicy z Białorusią, i biegnącego do rosyjskich portów w pobliżu St. Petersburga (Ust-

Tab. 4. Wielkość przeładunków według grup ładunkowych w latach 2010–2012 (w tys. ton)

Rok	Gdańsk	Gdynia	Szczecin i Świnoujście	Razem
Węgiel i koks				
2010	3 181	1 684	7 295	12 160
2011	1 789	1 400	5 422	8 611
2012	1 924	2 050	4 257	8 231
Rudy				
2010	10	4	472	486
2011	11	0	465	476
2012	16	0	721	737
Zboża i pasze				
2010	781	1 664	1 343	3 788
2011	816	1 587	1 082	3 485
2012	1 018	1 782	1 394	4 194
Ropa i przetwory naftowe				
2010	14 401	916	1 040	16 357
2011	10 388	591	1 402	12 381
2012	10 741	213	1 403	12 357
Drewno				
2010	0	44	12	56
2011	1	45	23	68
2012	0	50	25	75
Inne masowe				
2010	2 677	2 264	2 214	7 155
2011	5 001	2 726	3 670	11 397
2012	4 312	1 795	4 040	10 147
Drobnica				
2010	6 132	8 160	8 467	22 759
2011	7 299	9 562	9 291	26 152
2012	8 887	9 920	9 426	28 233

Źródło: dane zarządów portów.

Tab. 5. Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich w latach 2007–2011 (w tys. TEU)

Lata	Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Razem
2010	514	485	56	1 055
2011	678	616	55	1 349
2012	929	676	52	1 657

Źródło: dane zarządów portów.

Tab. 6. Przeładunki kontenerów w poszczególnych terminalach portowych w latach 2010-2012 (w tys. TEU)

Terminal	2010	2011	2012
Głębokowodny Terminal Kontenerowy Gdańsk	452	635	897
Bałtycki Terminal Kontenerowy Gdynia	281	362	409
Gdyński Terminal Kontenerowy	199	246	264
DB Port Szczecin	56	55	52
Gdański Terminal Kontenerowy	62	43	32
Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia	5	8	4

Źródło: Namiary na Morze i Handel 2011-2013, nr 4.

Ługa i Primorsk) w Zatoce Fińskiej. Ponadto, przeładunki w pierwszych miesiącach 2013 r. w Naftoporcie były o wiele wyższe niż rok wcześniej.

Do grupy **inne ładunki masowe** statystyki zarządy portów zaliczają wiele różnorodnych ładunków zarówno sypkich, jak i płynnych, przykładowo: nawozy sztuczne płynne i sypkie, produkty chemiczne, oleje jadalne, melasę, cement luzem, masy bitumiczne, smołę, kruszywa, siarkę, złom czy biomasę. Jest to pod względem wielkości przeładunków trzecia grupa towarowa z udziałem 15,9% w 2012 r. W ostatnich latach odnotowano duży przyrost przeładunku kruszyw, co związane było z realizacją projektów infrastrukturalnych w Polsce. Natomiast za perspektywiczny ładunek w tej grupie uważa się biomasę, której udział w przeładunkach powinien systematycznie rosnąć.

Przeładunki **węgla** gwałtownie spadły w 2011 r. Wpłynął na to przede wszystkim spadek eksportu polskiego węgla, którego nie zrównoważył import tego surowca. Ta grupa ładunkowa zajmuje czwarte miejsce w przeładunkach polskich portów z udziałem 12,9% w 2012 r.

Specjalistyczne instalacje istniejące w portach Gdańska i Świnoujścia przystosowane są tylko do obsługi jednej relacji na out (eksportowej). W związku z tym węglowy potencjał przeładunkowy jest w wysokim stopniu niewykorzystany. Natomiast węgiel importowany obsługuje się metodą konwencjonalną (dźwigową) we wszystkich portach.

W 2012 r. wzrosły przeładunki **zbóż i pasz** (6,6% udziału w 2012 r.), najprawdopodobniej dzięki nowym inwestycjom poczynionych w portach Świnoujścia (terminal firmy Bunge) i Gdańska (Gdański Terminal Masowy).

Przeładunki **rud** są niewielkie, a w ich obsłudze niemalże monopolistą stały się porty w Szczecinie i Świnoujściu (97,8% ogółu przeładunków rud we wszystkich portach polskich w 2012 r.). Przyczyną tak niewielkich przeładunków jest fakt zaopatrywania polskich hut w surowiec sprowadzany przede wszystkim z Ukrainy i Rosji.

Drewno pojawia się portach w ilościach symbolicznych lub nie ma go w ogóle, jak w Gdańsku. A przecież onegdaj w porcie tym obsługiwano duże ilości drewna, o czym świadczy nazwanie jednego z terminali Dworzec Drzewny. Jest on niestety od wielu lat nieczynny.

W portach obsługuje się jednak nie tylko ładunki. Promy i statki wycieczkowe to trwały już element portowych pejzaży.

Pomimo konkurencji linii lotniczych, armatorzy promowi odnotowują coroczne przyrosty przewożonych pasażerów i ich pojazdów (tab. 7). Relacje przewozowe obsługuje regularnie 12 promów i ropaxów, należących do armatorów: Polska Żegluga Morska, Polska Żegluga Bałtycka, Euroafrica i Stena Line. Do portu świnoujskiego zamierza niebawem zawijać ze swoimi promami niemiecki armator TT Line.

Natomiast sezon dla statków wycieczkowych w polskich portach zaczyna się w kwietniu lub maju i trwa do września, października. Ruch turystyczny przedstawia tab. 8.

Tab. 7. Przewozy na polskim rynku promowym w latach 2010-2012

Relacja/*Operator*	Rok	Pasażerowie	Pojazdy osobowe
Świnoujście-Ystad	2010	142 004	60 859
Polferries	2011	151 561	62 497
	2012	154 024	63 659
Świnoujście-Ystad	2010	290 591	99 453
Unity Line	2011	329 078	123 647
	2012	329 403	129 445
Świnoujście-Trelleborg	2010	22 581	8 986
Unity Line	2011	18 230	7 789
	2012	18 594	7 932
Gdańsk-Nynäshamn	2010	132 658	41 858
Polferries	2011	128 132	41 602
	2012	130 079	43 795
Gdynia-Karlskrona	2010	376 764	72 096
Stena Line	2011	434 921	78 869
	2012	469 516	86 256
Ogółem	2010	964 590	283 252
	2011	1 062 001	314 535
	2012	1 101 616	311 077

Źródło: I. Urbanyi: *Na Bałtyku bez zmian,* Namiary na Morze i Handel 2012, nr 2, I. Urbanyi: *Polska wciąż na plusie*, Namiary na Morze i Handel 2013, nr 2.

Tab. 8. Pełnomorski ruch wycieczkowy w głównych portach polskich w latach 2008-2011

Wyszczególnienie		Gdańsk	Gdynia	Szczecin, Świnoujście	Razem
Liczba zawinięć	2008	36	89	5	130
	2009	40	96	3	139
	2010	26	85	12	123
	2011	22	56	3	81
Liczba pasażerów	2008	13 276	123 521	2 015	138 812
	2009	16 753	134 884	1 436	153 073
	2010	8 379	125 372	6 178	139 929
	2011	8 118	78 418	1 158	87 694

Źródło: www.cruiseeurope.com., 3 kwietnia 2013 r.

Analizując portowe dane statystyczne należy wspomnieć, że w 2007 r. zmieniła się metodologia obliczania przez Główny Urząd Statystyczny wielkości przeładowanych towarów w polskich portach. Jest ona obecnie zgodna z dyrektywą nr 42/2009 z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską[9]. Według tej dyrektywy, w statystykach należy podawać wagę towarów brutto, czyli tonaż przewożonych ładunków, włączając ich opakowanie, ale wyłączając wagę kontenerów lub jednostek typu ro-ro. Do jednostek ro-ro zaliczono sprzęt na kołach do przewozu ładunku, taki jak wagon, samochód ciężarowy, przyczepa lub naczepa, który może wjechać lub może być zaholowany na statek. Przyczepy i naczepy portowe lub statkowe są włączone do powyższej definicji.

W związku z powyższymi zmianami, wielkości przeładunków podawane przez GUS i zarządy portów różnią się, w niektórych przypadkach znacznie, bowiem statystyki portowe w dalszym ciągu uwzględniają wagę jednostek ładunkowych i transportowych.

GUS posługuje się też innymi kategoriami ładunków, wyróżniając: masowe ciekłe, masowe suche i inne niż masowe, czyli szeroko rozumianą drobnicę, przy czym ta ostatnia została podzielona na cztery pozycje (kontenery duże, toczne samobieżne, toczne niesamobieżne i pozostała drobnica). Utrudnia to dokonywanie porównań z klasyfikacją stosowaną przez zarządy portów. (J.N.)

Struktury organizacyjne i własnościowe podmiotów świadczących usługi portowe

Z arządy portów są podmiotami publicznymi, mającymi stwarzać warunki do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej przez firmy prywatne, które działając w warunkach konkurencji, są w stanie zapewnić wysoką jakość usług. Procesy prywatyzacyjne, przekształceniowe i rozwojowe powinny polegać więc na wyborze przez zarządców takich partnerów, którzy zagwarantują dalszy rozwój portów.

Ustawa o portach i przystaniach morskich nałożyła na porty morskie obowiązek rozdzielenia sfery eksploatacji od sfery zarządzania infrastrukturą portową, zgodnie z modelem landlorda. Zarządy portów mają sprawować rolę gospodarzy, oddając całą sferę eksploatacyjną operatorom terminali przeładunkowo-składowych i spółkom pomocniczym.

W pierwszej fazie przekształceń zarządy portów utworzyły więc spółki z własnym udziałem, powstałe w wyniku wyodrębnienia wewnętrznych dotychczas jednostek organizacyjnych tychże zarządów. W drugiej kolejności zostały one poddane procesowi prywatyzacji.

Zgodnie z powyższą ustawą, procesy prywatyzacyjne w polskich portach miały się zakończyć do końca 2005 r.[10], czego zrealizować się nie udało. Trzeba jednak zdawać sobie sprawę z faktu, że wystawiane na sprzedaż spółki eksploatacyjne, poza nielicznymi wyjątkami, nie stanowiły zbyt atrakcyjnej oferty dla potencjalnych inwestorów.

Wynikało to z niskich przychodów spółek, niektóre z nich nie były w stanie osiągnąć ze swej podstawowej działalności zysku lub też zalegały z opłatami dzierżawnymi na rzecz zarządów portów. To z kolei powodowało, że nie miały środków na niezbędne inwestycje odtworzeniowe i rozwojowe swojej suprastruktury, w związku z czym wykorzystywany przez nie potencjał przeładunkowo-składowy stawał się coraz bardziej zużyty technicznie i moralnie. Ponadto, z braku środków, część spółek nie była w stanie odkupić od zarządów portów części przejętej suprastruktury portowej, poza tą, która została wniesiona aportem przez zarządzających portami.

Tak więc potencjalni inwestorzy musieli liczyć się z tym, że – oprócz kosztu zakupu udziałów – będą musieli zainwestować znaczne środki w modernizację i dokapitalizowanie zakupionych terminali. Natomiast perspektywy zwrotu nakładów były niejasne.

Jedną z przyczyn opóźnień procesów prywatyzacyjnych były także żądania pracowników i związków zawodowych, walczących o gwarancje socjalne w umowach sprzedaży. Niektóre spółki nie były na tyle atrakcyjne, aby inwestorzy chcieli w nie inwestować w sytuacji, gdy musieli zapłacić nie tylko za udziały, ale i zapewnić pakiet socjalny dla załogi, w tym np. pewność zatrudnienia w okresie nawet 10–20 lat (a w niektórych spółkach występowały duże przerosty zatrudnienia).

Zarządy poszczególnych portów wybrały zróżnicowany sposób prywatyzacji swoich spółek operatorskich. W porcie gdyńskim zarząd portu zachował w spółkach 100% udziałów, kontrolując w pełni wybór potencjalnych nabywców i proces sprzedaży spółek. Dzięki temu pozyskiwał też znaczące sumy, które mógł przeznaczyć na inwestycje infrastrukturalne.

Natomiast w Gdańsku, Szczecinie i Świnoujściu prywatyzacji dokonano poprzez tworzenie spółek pracowniczych, w których pracownicy przejęli od 55% do 100% udziałów. Można powiedzieć, że majątek został „rozparcelowany" między te spółki, które jednak nie były w stanie wnieść żadnego nowego kapitału czy know-how, a dochody przeznaczane były głównie na wypłatę dywidend. Nie pozwalało to na głębsze przemiany oraz restrukturyzację, a w konsekwencji na poprawę ich kondycji finansowej i technicznej. A posiadanie przez

9 Dz. Urz. UE 2009, nr 141.

10 Art. 5 ustawy o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich z 23 listopada 2002 r., Dz. U. 2002, nr 169, poz. 1766.

zarządy portów mniejszościowych pakietów udziałów w spółkach, utrudniało ich sprzedaż i znacznie ograniczało wpływy z prywatyzacji, co szczególnie dało się odczuć w Gdańsku.

Praktyka więc pokazała, że strategia wybrana przez zarząd portu gdyńskiego w większym stopniu gwarantowała dalszy rozwój portu niż prywatyzacja w formie spółek pracowniczych.

Przekształcenia spółek przeładunkowych i pomocniczych

Port w Gdańsku

W porcie gdańskim, w wyniku działań restrukturyzacyjnych podjętych w 1991 r., pozostały dzisiaj cztery spółki eksploatacyjne. Są to:

1/ **Port Gdański Eksploatacja – PGE**[11] (98,68 % akcji posiada zarząd portu). Zarząd podjął próbę zbycia udziałów w tej spółce już w 2001 r., jednak w trakcie negocjacji oferenci zrezygnowali z zamiaru zakupu udziałów. Kolejnym przygotowaniem do prywatyzacji była uchwała Zgromadzenia Wspólników o przekształceniu statusu prawnego spółki, która 15 września 2010 r. została zarejestrowana jako spółka akcyjna. Z punktu widzenia portu chodzi jednak nie tylko o prywatyzację PGE, ale także o techniczną restrukturyzację i modernizację portu wewnętrznego, co wymaga znacznych nakładów kapitałowych ze strony przyszłego nabywcy.
PGE posiadała w 2011 r. udziały własnościowe w innych spółkach portowych: Gdańskim Terminalu Kontenerowym (33,33 %), Cargofruit (20,64 %), PUP Rezerwa (16,07 %), PUPS „Chemiki" (14,8 %) i PUP Siark-Port (6,2 %)[12].

2/ **Przedsiębiorstwo Przeładunkowo-Składowe Port Północny**. Prywatyzację tej spółki pracowniczej zainicjowano w 2006 r. jednak dopiero w listopadzie 2008 r. większościowym udziałowcem stała się belgijska firma Sea-Invest, wykupiwszy większość akcji pracowniczych od dotychczasowych 419 indywidualnych udziałowców. Ze spółką tą zarząd portu zawarł umowę na 30-letnią dzierżawę 59 ha gdańskiego portu. Spółką córką Portu Północnego jest Europort, w której część akcji posiada AccelorMittal.

3/ dwie spółki pracownicze powstałe w 1991 r., których nie przejęła onegdaj, w wyniku konsolidacji, PGE. Są to Przedsiębiorstwo Usług Przeładunkowo-Składowych **Chemiki**, będące operatorem Bazy nawozów sztucznych oraz Przedsiębiorstwo Przeładunkowo-Usługowe **Siark Port**, obsługujące eksploatacyjnie Bazę przeładunku siarki.

Zarząd portu posiada jeszcze 83,93% udziałów w Przedsiębiorstwo Usług Portowych Rezerwa, zajmującym się głównie organizowaniem brygad przeładunkowych na potrzeby różnych podmiotów działających na terenie portu gdańskiego, pracami porządkowymi i innymi.

Przekształcenia własnościowe nie dotyczyły jednak przedsiębiorstwa Naftoport, które było i jest właścicielem wszystkich stanowisk przeładunkowych w Terminalu paliw płynnych. Jego większościowym udziałowcem jest Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych PERN[13]

Mówiąc o porcie gdańskim należy jeszcze wspomnieć o przejęciu Gdańskich Zakładów Nawozów Fosforowych „Fosfory" (dysponenta Bazy nawozów sztucznych) przez Zakłady Azotowe Puławy. Nabyły one w 2011 r. 89,46 % kapitału zakładowego „Fosforów" od Ciechu, ówczesnego współwłaściciela zakładów. Od tego momentu „Fosfory" wchodzą w skład Grupy Kapitałowej Puławy, a ta z kolei jest współwłaścicielem Bałtyckiej Bazy Masowej w porcie gdyńskim, a także Zakładów Chemicznych w Policach, a tym samym tamtejszego portu.

Port w Gdyni

W porcie gdyńskim zarządzający portem został stuprocentowym udziałowcem wyodrębnionych podmiotów eksploatacyjnych o charakterze spółek. W ten sposób stworzono swego rodzaju holding. Celem właściciela było wystawienie danego terminalu czy spółki pomocniczej na sprzedaż w najlepszym momencie, z punktu widzenia możliwej do uzyskania ceny sprzedaży.

Do końca kwietnia 2013 r. sprywatyzowano następujące spółki:

1. **Bałtycki Terminal Kontenerowy** – BCT (spółka z o.o. powstała 1 grudnia 1994 r.) – w 2003 r. ZMP Gdynia sprzedał 100% udziałów filipińskiemu inwestorowi ICTSI (*International Container Terminal Services*). Inwestor zobowiązał się, w okresie trwania umowy dzierżawnej (początkowo 20, a później 30 lat) do podjęcia inwestycji i poniesienia nakładów niezbędnych do dalszego rozwoju potencjału eksploatacyjnego terminalu.
2. **Portowy Zakład Transportu Trans-Port** (spółka z o.o. powstała 1 czerwca 1995 r. z przekształcenia Wydziału Transportu Wewnętrznego MPH Gdynia); w 2004 r. zarząd portu sprzedał udziały tej pomocniczej spółki Grupie CTL Logistics, w związku z czym zmieniono jej nazwę na CTL Trans-Port. Świadczy ona usługi w zakresie utrzymania portowej infrastruktury kolejowej, obsługi manewrowej bocznic kolejowych, prac komunalnych, sanitarnych i porządkowych, sprzedaży paliw oraz obsługi warsztatowej pojazdów samochodowych.
3. **Bałtycki Terminal Zbożowy** – BTZ (spółka z o.o. powstała 1 lipca 1994 r.) – w 2006 r. ZMP Gdynia sprzedał swoje udziały konsorcjum, w skład którego weszły Wielkopolskie Zakłady Tłuszczowe ADM Szamotuły oraz Baltic Logistic Holding BV. Nowi właściciele, w zamian za 20-letnią dzierżawę (później przedłużoną do 30 lat), zobowiązali się do zwiększenia przeładunków zbóż i pasz.
4. **Morski Terminal Masowy Gdynia** – MTMG (spółka z o.o. powstała 1 czerwca 1995 r.) – 29 sierpnia 2011 r. podpisano umowę sprzedaży spółki francuskiej firmie Atic Services. Teren i nieruchomości zostały wydzierżawione na 30 lat.
5. **Przedsiębiorstwo Usług Żeglugowych i Portowych WUŻ** (spółka z o.o. powstała w 1996 r.) – WUŻ próbowano sprywatyzować trzykrotnie (w 1993, 2004 i 2007 r.), jednak bezskutecznie z powodu perturbacji z załogą i związkami zawodowymi. Przedmiotem negocjacji była sprzedaż 100%

[11] Port Gdański Eksploatacja jest głównym operatorem przeładunkowym na ponad 5 km nabrzeży położonych w części portu wewnętrznego, wzdłuż odcinka Martwej Wisły i kanału portowego. Spółka prowadzi obsługę wszystkich ładunków występujących w obrocie portowym, a operacje przeładunkowe prowadzi na nabrzeżach: WOC I, WOC II, Oliwskim, Wiślanym, Szczecińskim, Węglowym, Rudowym i Administracyjnym. Jest jedynym przeładowcą w GTK. W 2011 r. zatrudniała prawie 600 osób, przeładowując 3,6 mln ton ładunków.

[12] M. Borkowski: *W poszukiwaniu niszy*, Namiary na Morze i Handel 2013, nr 3.

[13] Naftoport znajduje się na liście przedsiębiorstw o szczególnym znaczeniu dla obronności kraju; zob. rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 października 2010 r. w sprawie wykazu przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym, Dz.U. 2010, nr 198, poz. 1314.

udziałów, będących w posiadaniu zarządu portu. Dopiero czwarte podejście prywatyzacyjne zakończyło się sukcesem. 31 sierpnia 2011 r., podpisano umowę z nabywcą, czyli z holenderską firmą Fairplay BV.

W przypadku wszystkich powyższych prywatyzacji zapewniono też pakiety gwarancji pracowniczych.

W trakcie prywatyzacji są:

- **Bałtycka Baza Masowa** – BBM – przedmiotem sprzedaży jest 50% udziałów, których właścicielem jest ZMP Gdynia; pozostałe 50% należy do Grupy Kapitałowej Puławy. BBM została powołana jako spółka z o.o. przez oba te podmioty w 1996 r., a działalność przeładunkową rozpoczęła w 1999 r.
- **Portowy Zakład Techniczny** SA (powstał 1 kwietnia 1995 r. jako spółka z o.o.) – PZT, który przejął potencjał dawnych wydziałów zaplecza technicznego ówczesnego MPH Gdynia, zajmuje się montażem wielkogabarytowych konstrukcji stalowych i dźwigów, naprawami i remontami urządzeń przeładunkowych i transportowych, świadczy też usługi budowlane i instalacyjne dla obiektów infrastruktury portowej.
- Przygotowywany do prywatyzacji jest także **Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia** BTDG (spółka z o.o. powstała 1 sierpnia 1995 r.). W latach 2004–2005 podejmowane były próby sprzedaży terminalu, ale złożone oferty nie spełniły oczekiwań. Trwa zatem proces dalszej restrukturyzacji spółki, realizowane są też znaczne inwestycje w celu przygotowania jej do kolejnej próby prywatyzacji. Będzie to już ostatnia spółka ze sfery eksploatacyjnej, która podlegała prywatyzacji w porcie gdyńskim.

ZPM Gdynia posiada też 100% udziałów w **Przedsiębiorstwie Portowym Sieć**, spółka z o.o., zajmującym się eksploatacją portowej sieci energetycznej i wodnej. Spółka ta powstała 2 stycznia 1997 r., nie jest jednak na obecnym etapie przewidziana do prywatyzacji. W 2006 r. została połączona z Portowym Zakładem Zaopatrzenia – PZZ, spółką z o.o. powstałą w 1995 r. W przypadku tej ostatniej przeprowadzono trzy procedury prywatyzacyjne, jednak zakończyły się one niepowodzeniem z uwagi na brak chętnych inwestorów. W związku z tym zarząd portu podjął decyzję o połączeniu obydwu spółek.

Oprócz udziałów w spółkach zależnych, powstałych w wyniku restrukturyzacji, zarząd portu gdyńskiego posiada też udziały w następujących przedsiębiorstwach:

- Spedcont Spedycja Polska, spółka z o.o. (operator multimodalnych przewozów kontenerowych) – 52,93% (w trakcie sprzedaży);
- Terramar Spedycja Międzynarodowa, spółka z o.o. (usługi spedycyjne i logistyczne) – 49%.

Jeszcze kilka lat temu podmiotów tych było więcej, ale zarząd portu stopniowo odsprzedawał swoje udziały lub akcje.

Porty w Szczecinie i Świnoujściu

W portach Szczecina i Świnoujścia przyjęto model prywatyzacji podobny jak w porcie gdańskim, ponieważ udziałowcami spółek zostali ich pracownicy. Jednak w kapitale zakładowym niektórych spółek ZMPSiŚ zachował część udziałów (od 4 do 45%). Stopniowo postępująca prywatyzacja dokonywała się poprzez sprzedaż wyłącznie udziałów ZMPSiŚ. Z podobnych względów jak w Gdańsku, w 1994 r. przeprowadzono konsolidację trudno sobie radzących spółek.

W latach 2006–2007 zarządzający portem prowadził bardzo intensywne działania, które doprowadziły do tego, że jako pierwszy spośród wszystkich portów zakończył prywatyzację niemal wszystkich swoich jednostek zależnych. Niektóre z nich przechodziły różne koleje losu.

Tak więc w 2006 r. zarząd portu sprzedał udziały (32,3%) w spółce **Fast Terminals**. Była to pierwsza prywatna firma z kapitałem zagranicznym, jaka pojawiła się w porcie szczecińskim. Stuprocentowym właścicielem jest obecnie angielska firma Fast Herco Investments Ltd., należąca do belgijskiej rodziny Scheers.

Następnie sprzedano spółkę pomocniczą **Portowe Centralne Warsztaty Mechaniczne** (PCWM). Stała ona niemalże na skraju bankructwa, a zarząd portu posiadał w niej 45% udziałów. Ich nabywcą zostało szczecińskie przedsiębiorstwo ProKonStal. Niestety, PCWM ogłosiły z dniem 31 maja 2010 r. upadłość likwidacyjną. Park maszynowy i narzędziowy oraz halę i budynek, gdzie były zgromadzone urządzenia eksploatowane przez PCWM, nabyła od zarządu portu inna szczecińska firma Partner-Ship.

45% udziałów zarządu portu w kolejnej spółce – **Drobnicy Port Szczecin** – zostało w 2007 r. sprzedane przewoźnikowi kolejowemu PCC Rail, należącemu do niemieckiego koncernu PCC SE z Duisburga. Po dokonanej transakcji, udział PCC Rail w kapitale spółki wynosił 46,2%, ponieważ przewoźnik posiadał już wcześniej 79 udziałów w kapitale zakładowym spółki (1,2%) Po podniesieniu kapitału zakładowego, udział PPC Rail w spółce wzrósł do 90%. Pozostałe udziały znalazły się w rękach pracowników.

Po przejęciu Drobnicy przez PCC Rail, spółka zmieniła nazwę na **PCC Port Szczecin**. Wkrótce jednak ponownie zmieniła właściciela, bowiem 1 lutego 2009 r. nabył ją DB Schenker Rail Polska, wchodzący do grupy kapitałowej Deutche Bahn. Spółka po raz kolejny zmieniała nazwę, tym razem na **DB Port Szczecin**. DB Schenker Rail Polska ma 93,40% udziałów, pozostałe posiadają pracownicy.

W następnej kolejności sprzedane zostało **Przedsiębiorstwo Usług Portowych Elewator Ewa**. Spółka powstała w 1991 r., a udziały w niej przejęli pracownicy (55%) oraz zarząd portu (45%). Spółka zarządza największym elewatorem, jaki znajduje się w portach polskich, stąd też ma ogromne znaczenie dla eksporterów i importerów zbóż. Potrzebowała jednak kapitału na rozwój. Po wielu zmianach własnościowych, w których brały udział polskie i zagraniczne przedsiębiorstwa, w 2007 r. zarząd portu zdecydował się na sprzedaż swoich udziałów (37,09%). Obecnie większościowym udziałowcem jest firma Glencore (szwajcarski koncern zajmujący się handlem zbożem), a w rękach pracowników pozostało 2,6% udziałów. Trzeba pamiętać, że sprywatyzowana została tylko spółka zarządzająca elewatorem, a nie sam elewator, który stanowi element infrastruktury portowej i jest właścicielowi dzierżawiony przez zarząd portu.

Następną spółką, sprywatyzowaną w 2007 r., była Bulk Cargo Port Szczecin sp. z o.o. Powstała ona w 1994 r., z połączenia trzech utworzonych w 1991 r. spółek eksploatacyjnych: Cargo-Port, Mas-Port i Coal-Port. Zarząd portu miał w niej 45% udziałów, pozostałe należały do pracowników. W wyniku kolejnych przekształceń, udziały zarządu portu trafiły do pracowników. W ten sposób Bulk Cargo stała się w stu procentach spółką pracowniczą, z dominującymi udziałami kadry zarządzającej.

W lipcu 2007 r. dokonano ostatniej i największej prywatyzacji. ZMP Szczecin i Świnoujście sprzedał 45% udziałów w **Porcie Handlowym Świnoujście** na rzecz konsorcjum firm w składzie: Odratrans z Wrocławia, Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego z Zabrza oraz spółka pomocnicza Port Service. PHŚ

jest spółką z o.o., która rozpoczęła działalność 10 września 1991 r. Początkowo, jak w innych spółkach, 55% udziałów należało do jej pracowników. W wyniku przekształceń własnościowych, jakie miały miejsce w latach 2007-2008, DB Schenker Rail Zabrze SA stał się właścicielem 46,23 % udziałów, OT Logistics SA[14] – 46,23 % i osoby fizyczne – 8,54 %.

W lipcu 2012 r. OT Logistics odkupił od DB Schenker jego udziały, mając ich teraz łącznie 92,46 %. Pozostałe znajdują się w rękach osób fizycznych.

Pisząc o prywatyzacji Portu Handlowego w Świnoujściu, należy pamiętać, że nie objęła ona świnoujskiej bazy promowej. W 2001 r. zarząd portu odkupił tę bazę od Polskiej Żeglugi Bałtyckiej i jednocześnie (1 sierpnia) powołał spółkę z o.o. Terminal Promowy Świnoujście, która zarządza bazą. Właścicielem tejże spółki są Polskie Terminale SA z siedzibą w Szczecinie. Ta ostatnia jest z kolei niemal w całości zależna od ZMP Szczecin i Świnoujście, posiada on bowiem 99,97% udziałów w kapitale zakładowym Polskich Terminali.

Po dokonaniu powyższych prywatyzacji, w porcie szczecińskim pozostała jeszcze tylko jedna spółka, w której 45% udziałów ma zarząd portu, a pozostałe 55% należy do pracowników spółki. Jest to firma Infra-Port, która powstała 25 kwietnia 1994 r. z połączenia trzech spółek: Bud-Port, Tel-Port i Trans-Port Service. Wykonuje ona różne prace na rzecz portu z zakresu energetyki, łączności, gospodarki wodno-ściekowej, robót ogólnobudowlanych, odbioru odpadów itd. Ze względu na swój profil działalności, najprawdopodobniej nie będzie wystawiona na sprzedaż.

Przekształcenia spółek holowniczch

Na terenie **portu gdańskiego** usługi holownicze świadczy tylko jedna firma, czyli sprywatyzowany Wydział Usług Żeglugowych, będący spółką pracowniczą z ograniczoną odpowiedzialnością, o nazwie Port and Maritime Services WUŻ. Spółka powstała w czerwcu 1991 r. Posiada m.in. 13 holowników, kuter pilotowy, żuraw pływający i motorówkę cumowniczą.

W Gdyni usługami holowniczymi zajmuje się Przedsiębiorstwo Usług Żeglugowych i Portowych Gdynia sp. z o.o., tzw. WUŻ, którego właścicielem od 1 września 2011 r. stała się holenderska firma holownicza Fairplay BV. WUŻ dysponuje flotą dziewięciu holowników (z których tylko 2 liczą sobie poniżej 30 lat), dwoma motorówkami cumowniczymi oraz dwoma pontonami transportowymi.

W portach szczecińskim i świnoujskim holowaniem statków zajmują się dwa przedsiębiorstwa. Pierwszym jest firma Fairplay Polska, która weszła do portu szczecińskiego w 2003 r. kupując przedsiębiorstwo Project Żegluga, istniejące od 1999 r., a należące do stoczniowej Porta Holding Group. Następnie, w 2008 r. Fairplay kupiło firmę Port-Hol, która świadczyła usługi holownicze w porcie w Świnoujściu. Była ona w stu procentach własnością spółki Port Handlowy Świnoujście, a powstała w 2001 r. w wyniku przekształcenia Wydziału Usług Żeglugowych Portu Handlowego Świnoujście. Fairplay Polska zarówno w Szczecinie, jak i w Świnoujściu, dysponuje flotą 11 holowników.

Jeszcze do niedawna funkcjonował Zakład Usług Żeglugowych ZUŻ, w którym pracownicy objęli 55 % udziałów. W 2003 r. szwedzka firma holowań morskich MP Bolagen stała się dominującym udziałowcem, wchodząc w posiadanie 45% udziałów odkupionych od zarządu portu. Spółka miała jednak nadal problemy finansowe i nie była w stanie terminowo spłacać zaciągniętych kredytów. Dysponowała co prawda 12 holownikami, ale mocno wiekowymi i przestarzałymi. W związku z tym Sąd Rejonowy w Szczecinie ogłosił pod koniec 2011 r. upadłość likwidacyjną ZUŻ. Nabywcą została niemiecka firma holownicza Otto Wulf z Cuxhaven.

O ZUŻ zrobiło się głośno, kiedy w czerwcu 2011 r. sprzedał 20-letniego Gucia, czyli 200-tonowy dźwig pływający. Była to jedna z ostatnich prób podreperowania kiepskiego stanu finansów firmy. Dźwig trafił w ręce firmy holenderskiej ZHD ML z Dordrechtu za 1,9 mln euro (został kupiony od zarządu portu przez WUŻ, przy okazji prywatyzacji, za preferencyjną cenę 4 mln zł). Operacja ta jednak nie uratowała firmy przed upadkiem.

Przekształcenia spółek pilotowych

W **porcie gdańskim** świadczeniem usług pilotowych zajmuje się Przedsiębiorstwo Usług Morskich Gdańsk-Pilot sp. z o.o., będące sprywatyzowaną w 1991 r. spółką pracowniczą. 100% udziałów posiadają pracownicy.

W **porcie gdyńskim** działalność taką prowadzi Przedsiębiorstwo Usług Morskich UNIPIL spółka z o.o., które rozpoczęło działalność w październiku 1989 r. jako prywatna firma, niezależna od zarządu portu. Założyło ją 26 spośród 27 czynnych wówczas pilotów portu gdyńskiego.

W **portach Szczecin i Świnoujście** usługi pilotowe świadczy firma Szczecin-Pilot sp. z o.o., będąca sprywatyzowaną w 1991 r. spółką pracowniczą. Tutaj także 100% udziałów należy do pracowników.

Tak więc w każdym z portów usługi pilotowe świadczy tylko jedno przedsiębiorstwo, z konkurencją wewnątrzportową zatem nie mamy do czynienia.

W portach polskich funkcjonują **rady interesantów** powstałe na podstawie zapisu art. 12 ustawy o portach i przystaniach morskich. Do zadań rad należy m.in.: podejmowanie działań na rzecz rozwoju portu, współpraca z organami administracji państwowej i samorządowej, współpraca z Krajową Izbą Gospodarki Morskiej (np. w pracach Komisji Zwyczajów Portowych) i innymi organizacjami, reprezentowanie interesów członków wobec zarządów portów, wyrażanie stanowiska we wszystkich istotnych sprawach, dotyczących rozwoju i działalności portu. Rady skupiają przedstawicieli firm przeładunkowych, agencyjnych, spedycyjnych, armatorskich, kontrolnych i innych.

Do 2001 r. przedstawiciele rad interesantów portów zasiadali w radach nadzorczych ich zarządów. (J.N.)

[14] OT Logistics to nowa nazwa przedsiębiorstwa Odratrans.

Podstawowe inwestycje portowe w latach 2004–2013 współfinansowane ze środków unijnych

Lata 80. I 90. były, ogólnie rzecz biorąc, złym okresem dla portów polskich, jak zresztą dla całej gospodarki morskiej. Nie podejmowano nowych inwestycji, brak było środków na modernizację i remonty, skurczyły się obroty handlowe, zmieniła się struktura towarowa i kierunkowa polskiego handlu zagranicznego, spadła ilość ładunków tranzytowych, pojawiła się konkurencja ze strony portów Morza Północnego, z polskich portów niemalże zniknęły liniowe statki oceaniczne (drobnicowce i kontenerowce), przede wszystkim na skutek wyeliminowania z rynku Polskich Linii Oceanicznych. Poważna część infrastruktury portowej w postaci nabrzeży, dróg, placów, czy magazynów uległa gwałtownej dekapitalizacji i zużyciu.

Sytuacja portów zaczęła się poprawiać dopiero w pierwszych latach XXI w., a dopływ unijnych środków pomocowych oraz wpływy z prywatyzacji spółek eksploatacyjnych pozwoliły na realizację od dawna planowanych, niezbędnych inwestycji. Jednak stan potencjału portowego, pod względem sprawności i nowoczesności, oceniany jest nadal jako niezadowalający i stanowi poważną barierę dla portów krajowych w sprostaniu konkurencji na rynku międzynarodowym.

W ostatnich latach inspektorzy NIK dokonali dwukrotnie kompleksowej oceny stanu infrastruktury portowej i w jej efekcie sformułowali dość krytyczne opinie[15]. W raporcie z pierwszej kontroli, przeprowadzonej w 2004 r., stwierdzono, że w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej dekapitalizacja infrastruktury portowej wynosiła ok. 70%. Do podstawowych problemów istniejącej, na ogół przestarzałej, infrastruktury portowej należały:

- zbyt małe głębokości basenów portowych;
- niedostateczne dopuszczalne obciążenie nabrzeży;
- szczupłe zaplecze nabrzeży przeładunkowych;
- znaczna dekapitalizacja pozostałych elementów infrastruktury portowej.

Niektóre nowo zbudowane obiekty, będące w stosunkowo niezłym stanie technicznym, nie odpowiadały już obciążeniom, jakie wywierają na nie statki, ładunki nienormatywne, ciężkie pojazdy drogowe czy urządzenia przeładunkowe. Porty miały zbyt wiele krytych powierzchni składowych dla konwencjonalnej drobnicy, a jednocześnie brakowało obszernych placów składowych i parkingów. Zmniejszenie udziału transportu kolejowego w obsłudze portów pozostawiło rozległe torowiska, z reguły w bardzo złym stanie technicznym.

Natomiast zwiększenie znaczenia transportu drogowego spowodowało, że porty okazały się nieprzygotowane na przyjęcie rosnącej z roku na rok liczby ciężkich pojazdów drogowych. Drogi wewnętrzne były wąskie i ciasne, brak było też parkingów, a niektóre nabrzeża były wręcz pozbawione dróg dojazdowych, co uniemożliwiało dowóz i odwóz ładunków.

Po okresie zastoju zaczęto podejmować działania, mające na celu ożywienie inwestycyjne i modernizacyjne. Do momentu wejścia do Unii Europejskiej utrzymanie, budowa i rozbudowa infrastruktury portowej finansowana była z własnych przychodów spółek zarządzających portami, z kapitału prywatnego spółek zajmujących się działalnością przeładunkową oraz z kredytów bankowych. Nie były to jednak znaczące środki. Dopiero członkostwo w UE umożliwiło pozyskanie znacznych środków na modernizację infrastruktury portowej.

Fakty te dostrzeżono w drugim raporcie, który przedstawia wyniki oceny infrastruktury dokonanej w 2011 r. Jednak w okresie objętym kontrolą nadal utrzymywał się wysoki poziom dekapitalizacji majątku trwałego (średnio ok. 60%), chociaż odnotowano poprawę tego wskaźnika w stosunku do roku 2004. Wskazywano nadal na te same problemy co siedem lat wcześniej.

Niezależnie od wysokiego stopnia dekapitalizacji majątku trwałego, w okresie objętym kontrolą miała jednak miejsce poprawa stanu technicznego większości składników infrastruktury portowej. Biorąc jednak pod uwagę skalę inwestycji, jakie zostaną zrealizowane w portach do 2015 r. (ostatni rok rozliczeniowy perspektywy finansowej 2007-2013) wskaźnik dekapitalizacji infrastruktury portowej zapewne ulegnie dalszej, znaczącej poprawie.

Na lata 2004–2006 przyznano Polsce niewielkie środki na realizację **Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (SPOT)**. Zawarte w nim zostało m.in. działanie 1.2. pt. **„Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich"**. W jego ramach zrealizowano sześć projektów (tab. 9).

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk otrzymał środki na **poprawę infrastruktury dostępu do nabrzeża Przemysłowego**. W ramach projektu przebudowano nabrzeże, zbudowano nowy wiadukt o nośności 50 ton (poprzedni miał nośność 15 ton) wraz z dojazdami do niego oraz zmodernizowano ulicę Ku Ujściu.

W efekcie realizacji projektu zapewniony został bezpośredni dostęp dla transportu samochodowego do rejonu nabrzeża, przy jednoczesnym jego wyeliminowaniu z dzielnic mieszkalnych.

Ze względu na degradację infrastruktury hydrotechnicznej i niewydolny układ drogowy, część nabrzeża WOC II była przez dłuższy czas wyłączona z eksploatacji. Tak więc w ramach **poprawy dostępu do Wolnego Obszaru Celnego II** wykonano modernizację 300 m nabrzeża oraz zbudowano stalową uchylną rampę do obsługi statków ro-ro. Jednocześnie przebudowano drogi dojazdowe oraz powiększono place postojowe i składowe dla samochodów osobowych. Przebudowa skrzyżowania ulic Oliwskiej i Przemysłowej (odcinek drogi krajowej nr 1) poprawiła płynność ruchu w dojeździe do nabrzeża WOC II oraz do bazy promowej PŻB.

Zarząd portu gdańskiego zrealizował też projekt **rozbudowy infrastruktury nabrzeżowej i drogowej dla terminalu promowego Westerplatte**. Polegał on na stworzeniu w tym miejscu terminalu dla obsługi promów, statków typu ro-ro i jednostek pasażerskich. Przedsięwzięcie objęło modernizację 630 m

[15] *Informacja o wynikach kontroli wykorzystania możliwości rozwojowych gospodarki morskiej*, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2005.

Port	Projekt	Wartość projektu	Kwota dofinansowania
Gdańsk	1) Infrastruktura dostępu do rejonu nabrzeża Przemysłowego	34,3	22,0
	2) Poprawa dostępu do Wolnego Obszaru Celnego w Porcie Gdańsk	53,8	32,9
	3) Rozbudowa infrastruktury nabrzeżowej i drogowej terminalu promowego Westerplatte	63,9	36,6
Szczecin	1) Budowa infrastruktury portowej dla bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim w Szczecinie	94,2	57,9
	2) Budowa infrastruktury Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego w porcie w Szczecinie	32,6	20,0
	3) Rozbudowa infrastruktury portowej na półwyspie Katowickim	21,0	12,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.

Tab. 9. Portowe projekty inwestycyjne współfinansowane z programu SPOT (w mln zł)

nabrzeża Obrońców Westerplatte i budowę dwóch nowych stanowisk statkowych. Powiększeniu uległy place manewrowo-postojowe i wewnętrzne drogi dojazdowe.

Realizacja powyższego projektu była kontynuacją budowy terminalu promowego, którą zarząd portu z własnych środków zakończył w kwietniu 2002 r. Oddano wówczas do użytku: jedno stanowisko statkowe wyposażone w uchylną rampę ro-ro, budynek dworca pasażerskiego, galerię komunikacyjną dla pasażerów, czteropasmowe stanowisko odpraw dla pojazdów samochodowych, place składowe i manewrowe. W maju tego samego roku duński armator DFDS rozpoczął obsługę terminalu, uruchamiając prom na trasie Gdańsk-Trelleborg-Kopenhaga. Jednak po kilku miesiącach połączenie to zostało zlikwidowane. Od tego czasu terminal jest wykorzystywany jedynie sporadycznie.

W lipcu 2006 r. rozpoczęto w Szczecinie **budowę infrastruktury portowej dla bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim**, którą ukończono na początku 2008 r. Infrastruktura dla terminalu powstała na obszarze 15 ha[16]. Zbudowano nowe nabrzeże Fińskie o długości 300 m i zanurzeniu dla statków do 9,15 m. Są na nim usytuowane dwa stanowiska statkowe, w tym jedno z rampą ro-ro.

Natomiast w październiku 2007 r. ukończono prace budowlane przy budowie infrastruktury **Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego**. Powstało ono w północno-wschodniej części wyspy Łasztownia, graniczące od wschodu z kanałem Wrocławskim oraz od północy z drogą prowadzącą do usytuowanego nieopodal terminalu kontenerowego na Ostrowie Grabowskim. W ramach inwestycji przygotowano teren o powierzchni 25,5 ha, zbudowano parking i drogi dojazdowe, doprowadzono tory kolejowe, zbudowano sieć zasilania energetycznego i sieć wodnokanalizacyjną.

Liczono na to, że przygotowany infrastrukturalnie teren stworzy możliwość powstania centrum logistycznego, gdzie potencjalni inwestorzy (np. operatorzy logistyczni) podejmą budowę magazynów niskiego i wysokiego składowania, chłodni, placów składowych, punktów obsługi taboru, zaplecza usługowego itp. Niestety, nadzieje te nie spełniły się, zabrakło bowiem chętnych do prowadzenia tam działalności gospodarczej. Teren więc stoi pusty.

O wiele większe możliwości inwestycyjne stworzył dopiero **Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (PO IiŚ)**, obejmujący perspektywę finansową lat 2007-2013. Środki na realizację projektów transportowych w ramach PO IiŚ zostały przeznaczone na trzy priorytety:

VI – drogowa i lotnicza sieć TEN-T;
VII – transport przyjazny środowisku;
VIII – bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe.

Ówczesne Ministerstwo Gospodarki Morskiej, w ramach priorytetu VII, umieściło **działanie 7.2. pt. „Rozwój transportu morskiego"**. Celem przedsięwzięć realizowanych w ramach działania było zwiększenie konkurencyjności polskich bałtyckich portów morskich.

Inwestycje z działania 7.2. zostały określone jako strategiczne i wpisane na listę projektów indywidualnych. Działaniem tym objęto cztery porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, wchodzące w skład sieci TEN-T, oraz porty lokalne, znajdujące się poza tą siecią (Darłowo, Elbląg, Kołobrzeg i Police), z zastrzeżeniem, uzgodnionym podczas negocjacji z Komisją Europejską, że dofinansowanie dla portów lokalnych nie przekroczy 15% środków przeznaczonych dla całego działania 7.2.

Podstawą do uruchomienia środków unijnych była „Strategia rozwoju portów morskich do 2015 r.", przyjęta przez Radę Ministrów uchwałą nr 292/2007 w dniu 13 listopada 2007 r., opracowana w ówczesnym Ministerstwie Gospodarki Morskiej.

Wykaz projektów, których beneficjentami zostały poszczególne zarządy portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, zawiera tab. 10.

[16] Cały Ostrów Grabowski ma 175 ha.

Tab. 10. Wykaz portowych projektów podstawowych PO IiŚ

Projekt	Orientacyjny koszt (mln zł)	Szacunkowa kwota dofinansowania (mln zł)	Instytucja odpowiedzialna
Gdynia			
1/ Przebudowa kanału portowego w Porcie Gdynia	95,28	53,73	ZMP Gdynia
2/ Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia	116,86	76,84	ZMP Gdynia
3/ Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia	119,09	44,93	ZMP Gdynia
4/ Zagospodarowanie rejonu nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia	124,44	82,09	ZMP Gdynia
5/ Przebudowa nabrzeża Szwedzkiego w Porcie Gdynia	66,00	46,00	ZMP Gdynia
6/ Przebudowa nabrzeży W Porcie Gdynia – Etap I Nabrzeże Rumuńskie	86,00	59,43	ZMP Gdynia
Szczecin i Świnoujście			
1/ Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu	152,79	70,88	ZMP Sz i Ś
2/ Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie	38,02	21,13	ZMP Sz i Ś
3/ Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu	64,53	44,30	ZMP Sz i Ś
4/ Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu	76,98	52,78	ZMP Sz i Ś
5/ Budowa infrastruktury terminali portowych w Szczecinie i Świnoujściu – miejsca postojowe	73,80	50,29	ZMP Sz i Ś
6/ Budowa terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu – instalacja rozładunkowa i regazyfikacyjna	3 378,41	601,80	Polskie LNG

Źródło: *Lista projektów indywidualnych do PO IiŚ 2007-2013* (wersja z 29 marca 2013 r.).

Tab. 11. Projekty operatorów portowych zaakceptowane do dofinansowania w ramach konkursu dla działania 7.4

Projekt	Koszt projektu (mln zł)	Kwota dofinansowania (mln zł	Beneficjent
1/ Budowa terminalu etap II: rozbudowa bocznicy, zakup sprzęt – DCT Gdańsk bramą do Europy Środkowej	149,6	50,6	DCT Gdańsk
2/ Modernizacja terminalu BCT w Gdyni dla zwiększenia potencjału w zakresie przeładunków intermodalnych	153,3	53,9	BCT Gdynia
3/ Budowa infrastruktury i zakup sprzętu w ramach II etapu budowy terminalu kontenerowego GCT w Gdyni	64,7	24,4	GCT Gdynia
4/ Budowa terminalu kontenerowego na Ostrowie Grabowskim w Porcie Szczecin – etap I	44,6	19,5	DB Port Szczecin

Źródło: *Lista rankingowa wniosków o dofinansowanie złożonych w ramach konkursu dla działania 7.4 PO IiŚ*, (wersja z 27 kwietnia 2012 r.).

Zarząd gdyńskiego portu uzyskał więc szansę pozyskania 363 mln zł unijnej dotacji dla swoich sześciu projektów z listy podstawowej o łącznej, orientacyjnej wartości 607 mln zł. Natomiast Zarząd Portu Morskiego Szczecin i Świnoujście, realizując pięć projektów o łącznej wartości 406 mln zł, otrzyma na ich dofinansowanie kwotę 239 mln zł. Widać więc wyraźnie, jak dużą szansą rozwojową dla portów stał się PO IiŚ. Niestety, żaden z projektów zgłoszonych przez port gdański nie znalazł się na liście podstawowej. Zresztą nie wiadomo, czy ówczesna sytuacja finansowa portu pozwoliłaby na realizację tychże projektów.

Dodatkowo, w PO IiŚ wyodrębniono oddzielną pulę środków na **działanie 7.4. „Rozwój transportu intermodalnego"** z kwotą unijnego dofinansowania w wysokości blisko 552 mln zł. W tym przypadku wybór projektów odbywa się w trybie konkursowym. Wśród wnioskodawców i beneficjentów pierwszego konkursu w 2012 r. znaleźli się również operatorzy portowych terminali kontenerowych. Wyniki drugiego konkursu będą znane w drugiej połowie 2013 r. Wykaz projektów do realizacji w portach morskich w ramach pierwszego konkursu zawiera tab. 11.

Port w Gdańsku

Jedyną inwestycją współfinansowaną ze środków PO IiŚ w porcie gdańskim jest projekt przygotowany przez DCT w ramach działania 7.4. **„Budowa terminalu etap 2; rozbudowa bocznicy, zakup sprzętu – DCT Gdańsk bramą do Europy Środkowej"**.

Dotyczy on przede wszystkim modernizacji bocznicy kolejowej, dzięki czemu jej przepustowość zwiększy się dwukrotnie. Bocznica zostanie poszerzona, nawierzchnie placowe przebudowane, kupiony też zostanie nowy sprzęt przeładunkowo-manipulacyjny, jak suwnice, ciągniki czy naczepy. Dzięki temu, dwa pełnowymiarowe tory obsługiwane przez suwnice RTG (zamiast dotychczasowych reach stackerów) pozwolą na jednoczesną obsługę dwóch składów pociągów. Środki własne dla zrealizowania projektu zapewnił współwłaściciel, czyli fundusz inwestycyjny Macquarie.

Port w Gdyni

Bardzo ważnym przedsięwzięciem była **„Przebudowa kanału portowego w Porcie Gdynia"**. Pogłębienie kanału portowego oraz poprawienie warunków nawigacyjnych były dla portu gdyńskiego sprawą o strategicznym znaczeniu z punktu widzenia jego dalszego rozwoju. Inwestycja została zrealizowana w latach 2008-2011. Objęła ona prace czerpalne na całej długości kanału, czyli od wejścia do portu, poprzez obrotnice nr 1, 2 i 3 aż do nabrzeża Helskiego I i basenu III (tzw. węglowego, przy którym usytuowane są terminale masowe). W rezultacie cały kanał na długości 5,3 km został pogłębiony do 13,50 m, poszerzono wejście do portu o 14 m (do 98 m), zwiększono średnice obrotnic nr 2 i 3, pogłębiono i umocniono dna przy pięciu nabrzeżach.

Dzięki tym działaniom zwiększyło się o 1,50 m dopuszczalne zanurzenie dla statków, co oznacza, że przy nabrzeżu Holenderskim (masowym) mogą cumować statki o zanurzeniu 13,00 m[17], a przy nabrzeżu Helskim I (kontenerowym) o zanurzeniu do 12,70 m. Znacząco głębsze stały się także nabrzeża: Francuskie, Norweskie i Słowackie. Uzyskanie takiego zanurzenia umożliwia regularne przyjmowanie odpowiednio większych statków,

[17] Dzięki większej głębokości, mógł zawinąć w lutym 2013 r. do Gdyni największy w historii tego portu statek *Mona Pegasus*, o nośności ponad 172 tys. DWT, który zacumował przy nabrzeżu Holenderskim przywożąc 102 tys. ton węgla z Australii.

a w przypadku kontenerowców do 6 tys. TEU ładowności.

Zdaniem przedstawicieli zarządu portu, głównym ograniczeniem dla przyjmowania większych jednostek nie jest obecnie zanurzenie, ale długość statków. Przeszkodą jest obrotnica wewnętrzna nr 3, zlokalizowana w sąsiedztwie BCT. Konieczne jest więc poszerzenie tej obrotnicy do średnicy 480-490 m, co pozwoliłoby obsługiwać statki o długości 360-370 m. Problem tkwi jednak w tym, że obrotnica znajduje się na wysokości Stoczni Marynarki Wojennej, dlatego potrzebne byłoby wyburzenie ok. 200 m nabrzeża Gościnnego, znajdującego się w gestii stoczni (znajdującej się w upadłości). Zarząd portu podjął zatem rozmowy z syndykiem w sprawie odkupienia części owego nabrzeża, spodziewając się ich pozytywnego zakończenia.

Na skutek zmian zachodzących z światowej żegludze, polegających m.in. na wprowadzaniu do eksploatacji coraz większych statków, pożądane będzie w przyszłości dalsze pogłębienie wybranych akwenów w porcie gdyńskim do 15,00-16,00 m, co umożliwi przyjmowanie kontenerowców o ładowności przekraczającej nawet 10 tys. TEU. Uczynienie z Gdyni portu głębokowodnego staje się jedynym możliwym rozwiązaniem, mogącym zahamować odpływ kontenerów do innych terminali lub do innych portów bałtyckich.

Kolejny gdyński projekt na liście podstawowej to **„Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia"**. Jego realizacja została zaplanowana w latach 2008-2014.

Port gdyński, od południa, okolony jest ulicami Wiśniewskiego oraz Polską. Ta pierwsza została już zmodernizowana wcześniej, w ramach programu SPOT. Zatem w kolejnym etapie przyszedł czas na ulicę Polską[18], prowadzącą od skrzyżowania z ul. Wiśniewskiego do nabrzeża Francuskiego, gdzie cumują oceaniczne wycieczkowce.

Inwestycja objęła przede wszystkim rozbudowę i przebudowę ul. Polskiej aż do Dworca Morskiego w drogę dwujezdniową, przebudowę ulic Chrzanowskiego i Wendy oraz części ulicy Celnej, a także budowę przyportowych parkingów dla samochodów ciężarowych. Przebudowane i przesunięte zostaną tory kolejowe w kierunku ul. Polskiej, a nawierzchnia drogowo-kolejowa dostosowana zostanie do poruszania się ciężkiego sprzętu portowego. Przebudowa układu kolejowego poprawi dostęp do terminali zlokalizowanych przy nabrzeżu Polskim, co umożliwia prowadzenie przeładunków ciężkim sprzętem portowym. W niedalekiej przyszłości ma tu powstać specjalne stanowisko do załadunku naczep na wagony w ramach planowanego terminalu intermodalnego.

Poprawiony został również dojazd do Placu Gombrowicza przy Dworcu Morskim, a tym samym znacznie usprawniony dostęp do statków wycieczkowych, cumujących przy nabrzeżu Francuskim.

W sumie realizacja projektu znacznie polepszyła zarówno komunikację we wschodniej części portu, jak i dojazd do niego. Dzięki tej inwestycji ta część portu zyskała dogodne połączenie z estakadą Kwiatkowskiego, obwodnicą Trójmiasta i autostradą A1.

Następny projekt to **„Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia"**, a zakończenie inwestycji jest przewidywane w I kwartale 2014 r..

Inwestycja dotyczy terminalu ro-ro usytuowanego w basenie V, a eksploatowanego przez BTDG. Terminal ten boryka się z brakiem obszernych placów składowych i postojowych, a stan techniczny nawierzchni drogowych, torów kolejowych oraz placów na bezpośrednim zapleczu nabrzeża Rumuńskiego stwarza poważne problemy przy obsłudze ładunków. Problem ten stał się szczególnie dotkliwy, gdy w połowie 2009 r. do terminalu zaczęły zawijać duże statki typu ropax armatora Finnlines.

Realizacja całego projektu została podzielona na cztery etapy. Oprócz zainstalowania rampy, umożliwiającej równoczesne przeładunki z górnego i dolnego pokładu statku, projekt przewiduje budowę nowych magazynów i wiat, budowę i modernizację placów składowych i manewrowych wraz z układem drogowo-kolejowym, zagospodarowanie rejonu ul. Dokerów wraz z jej skomunikowaniem z ul. Wiśniewskiego, modernizację ul. Rumuńskiej oraz remont nabrzeży. Związane z tym będą duże wyburzenia, niezbędne w celu stworzenia miejsce dla nowych placów, parkingów i połączeń komunikacyjnych.

Czwarty projekt nosi nazwę **„Zagospodarowanie rejonu nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia"**, którego realizację zaplanowano na lata 2013-2015.

Projekt obejmuje budowę brakującego odcinka nabrzeża Bułgarskiego (192 m) i zbudowanie prostopadłego do niego nabrzeża Zamykającego (127,5 m) oraz dróg i placów składowo-manewrowych wraz z niezbędnym dostępem i infrastrukturą lądową. Dodatkowo powstanie nowa ulica (na razie zwana Logistyczną), biegnącą wzdłuż estakady Kwiatkowskiego, łączącą terminale BCT i GCT.

Brakujący odcinek nabrzeża Bułgarskiego to skarpa ziemna, spłycająca i zawężająca basen portowy. Zarząd portu od dawna miał w swoich planach budowę tego brakującego odcinka nabrzeża, na przeszkodzie stały jednak stosunki własnościowe, bowiem jeden fragment skarpy należy do GCT (170 m), a drugi do zarządu portu (192 m), do którego należy też nabrzeże Zamykające.

Początkowo nabrzeże będzie miało głębokość 13,50 m, czyli tyle, ile kanał portowy, zostanie jedynie przystosowane do pogłębienia do 15,50 m, co pozwoli w przyszłości na zawijanie statków oceanicznych. Równolegle z pracami wykonywanymi przez zarząd portu, swoją część nabrzeża będzie modernizować GCT. Razem z dotychczas funkcjonującą częścią, całe nabrzeże Bułgarskie będzie miało 810-820 m.

Tak więc cały obszar wokół basenu VIII, czyli nabrzeża Helskie, Bułgarskie i Zamykające (do cumowania jednostek pomocniczych) oraz ich zaplecze staną się obszarem obsługi przede wszystkim ładunków skonteneryzowanych.

Kolejnym projektem jest **„Przebudowa nabrzeża Szwedzkiego w Porcie Gdynia"**. Jego realizację przewidziano w latach 2013-2015. Projekt obejmuje przede wszystkim przebudowę i pogłębienie nabrzeża Szwedzkiego (co będzie oznaczać powstanie nowego stanowiska do obsługi statków o zanurzeniu 13,00 m) oraz przebudowę nabrzeża Duńskiego (przylegającego do Szwedzkiego). Ponadto, wykonana zostanie przebudowa nawierzchni układu drogowo-kolejowego prowadzącego do nabrzeża oraz sieci infrastrukturalnych. Realizacja inwestycji umożliwi zatem obsługę większych niż dotychczas statków, a port zyska nowoczesną infrastrukturę do obsługi ładunków masowych.

Projekt **„Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – Etap I nabrzeże Rumuńskie"** doty-

[18] Ulica Polska jest drogą publiczną, z której korzystają również prywatni użytkownicy.

czy przebudowy nabrzeża na długości 570 m, zwiększenia głębokości konstrukcyjnej do 15,50 m wraz z pogłębieniem bieżącym do 13,50 m (bez umocnienia dna), zwiększenie obciążenia konstrukcji nabrzeża oraz przebudowy sieci infrastrukturalnych. Obecnie głębokość przy nabrzeżu wynosi 9,50 m. Realizacja projektu pozwoli BTDG na przyjmowanie większych niż dotychczas statków, w tym z ładunkami masowymi.

GCT stało się także beneficjentem projektu konkursowego **„Budowa infrastruktury i zakup sprzętu w ramach II etapu budowy terminalu kontenerowego GCT w Gdyni"**. W jego ramach zarząd terminalu kupi dwie suwnice placowe RTG, jedną suwnicę nabrzeżową STS, ciągniki i naczepy oraz przygotuje nowe place składowe i manipulacyjne oraz parkingi. Pojawią się też 192 nowe stanowiska dla kontenerów chłodniczych. Dzięki temu potencjał przeładunkowy terminalu ma wzrosnąć z 250 tys. TEU do 400 tys. TEU. Środki własne do wykonania projektu zapewnił właściciel terminalu, czyli Hutchison Port Holdings.

Z tego samego działania 7.4. pt. „Rozwój transportu intermodalnego" środki pozyskał także BCT na projekt **„Modernizacja terminalu BCT w Gdyni dla zwiększenia potencjału w zakresie przeładunków intermodalnych"**.

Zgodnie z zamierzeniami, kupione zostaną dwie nowe suwnice nabrzeżowe STS, które umożliwią obsługę statków o szerokości 50 m, dwie suwnice kolejowe, dwie suwnice placowe RTG, ciągniki, naczepy i inny sprzęt przeładunkowy. Ponadto, zmodernizowane zostaną place składowe i drogi oraz powstanie 400 dodatkowych stanowisk dla kontenerów chłodniczych. Zmodernizowany też zostanie system komputerowy obsługujący terminal.

Ze względu na rosnący udział kolei w obsłudze terminalu (ponad 40% w 2012 r.), konieczne też stało się wybudowanie trzech nowych torów po 650 m każdy, dzięki czemu będzie można obsługiwać całe składy, bez ich rozformowywania, co było koniecznością ze względu na dotychczasowe, zbyt krótkie tory (3 tory po 300 m każdy). Ponadto, torowiska były już technicznie wyeksploatowane. Koszt tej inwestycji kolejowej poniesie zarząd portu. Dzięki poczynionym inwestycjom, potencjał przeładunkowy BCT ma się powiększyć do 1,2 mln TEU (750 tys. TEU w 2012 r.).

Nie doszło natomiast do skutku przedsięwzięcie pt. **„Budowa infrastruktury portowej do obsługi promów morskich wraz z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia"**. Nowy terminal miał być zlokalizowany we wschodniej części portu, przy nabrzeżach Polskim i Fińskim (wchodzących obecnie w skład BTDG). Miał mieć dwa stanowiska do obsługi dużych promów o długości do 240 m oraz jedno stanowisko do obsługi ropaxów i statków ro-ro; ponadto – place składowo-manipulacyjne, przejście graniczne, punkty odpraw pasażerskich oraz wielofunkcyjny budynek terminalu promowego. Z punktu widzenia przyszłych pasażerów zaplanowany terminal jest położony bardzo dogodnie, ponieważ znajduje się blisko centrum miasta.

Projekt nie został jednak zrealizowany w przewidzianym terminie, ponieważ armator Stena Line nie zdecydował się na wprowadzenie na linię Gdynia-Karlskrona nowych jednostek o długości 220 m oraz na udział w kosztach powstania terminalu. Zarząd portu liczy wszakże, że terminal prędzej czy później powstanie. Między innymi dla jego potrzeb został już zmodernizowany układ drogowy ulic Polskiej, Rotterdamskiej, Celnej, Chrzanowskiego i Wendy, ułatwiający dotarcie do centrum miasta.

Porty w Szczecinie i Świnoujściu

ZMP Szczecin i Świnoujście został beneficjentem pięciu projektów indywidualnych z listy podstawowej. Pierwszym z nich jest **„Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu"**.

Projekt dotyczy budowy nowego stanowiska nr 1 dla promów morskich, umożliwiającego obsługę większych jednostek o długości do 220 m. Realizacja przedsięwzięcia obejmie m.in.: budowę nowego nabrzeża o długości 246 m i zanurzeniu 12,50 m oraz wykonanie instalacji i infrastruktury towarzyszącej. Nowe stanowisko powstanie w 2014 r. na południe od dotychczas istniejących.

Kolejne przedsięwzięcie to **„Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie"**. Realizację projektu zaplanowano w latach 2012-2014.

Planując inwestycję przewidziano budowę nowego stanowiska statkowego przy nabrzeżu Niemieckim o długości 163 m wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Zwiększeniu ulegnie głębokość przy nabrzeżu z 9,60 m do 10,50 m, co poprawi dostępność dla statków o maksymalnym zanurzeniu 9,15 m. Inwestycja obejmie też przebudowę, pochodzącego z lat 30. ubiegłego wieku, nabrzeża Zbożowego wraz z jego wydłużeniem o 35 m. Zwiększą się w ten sposób możliwości przeładunku zbóż przez elewatorze Ewa. Powyższa inwestycja była konieczna również ze względu na powstanie na półwyspie nowego magazynu zbożowego w pobliżu wspomnianego elewatora.

„Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i w Świnoujściu" dotyczy obydwu portów. Projekt ma zostać ukończony w 2014 r.

W porcie szczecińskim przebudowa objęła wewnątrzportową infrastrukturę drogową (w rejonie przeładunków masowych oraz w rejonie przeładunków drobnicowych) o łącznej długości 5794 m wraz z towarzyszącą infrastrukturą energetyczną oraz kanalizacyjną.

Podobny zakres prac ma zostać wykonany w Świnoujściu, gdzie przebuduje się łącznie 2883 m wewnątrzportowej infrastruktury drogowej w najbardziej na północ wysuniętej części portu. Ponadto, uwzględniono też przebudowę wjazdu do portu, czyli połączenia drogowego z ulicą Barlickiego (skomunikowaną z drogą krajową nr 3) wraz z nawierzchnią wiaduktu drogowego leżącego na trasie tego połączenia. Wiadukt ten jest głównym wjazdem do portu, ale ma nośność tylko 10 ton, w związku z tym jego wykorzystanie jest niewielkie. Po modernizacji będzie miał nośność 35 ton. Modernizowane drogi zostaną poszerzone z 6 do 7 m, zwiększony też będzie dopuszczalny nacisk na oś pędną pojazdów do 115 KN. Realizacja inwestycji była konieczna ze względu zły stan techniczny dróg i niedogodny wjazd do portu ulicą Bunkrową.

Związany z poprzednim jest następny projekt pod nazwą **„Budowa infrastruktury terminali portowych w Szczecinie i Świnoujściu"**. Obejmie on budowę czterech placów postojowych dla samochodów ciężarowych (po dwa w każdym porcie) oraz jednego placu postojowego dla samochodów osobowych przy siedzibie zarządu portu. Inwestycja skróci czas obsługi samochodów ciężarowych, zmniejszy ryzyko kolizji ze sprzętem przeładunkowym oraz poprawi bezpieczeństwo na drogach wewnątrzportowych. Będzie realizowany w latach 2013-2014.

Podobnym przedsięwzięciem, ale tym razem dotyczącym dróg kolejowych, jest projekt **„Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i w Świnoujściu"**, którego realizacja ma być ukończona w 2014 r.

W 2005 r. zarząd portu przejął od PLK 40 km torów, rozjazdów i urządzeń wewnątrz-

portowych, będących w bardzo złym stanie technicznym i w większości nadających się do remontu. Ciągłe awarie i wyłączenia z eksploatacji kolejnych odcinków destabilizowały pracę w portach. Potrzebna była zatem zdecydowana poprawa portowej infrastruktury kolejowej.

W ramach projektu zostanie przebudowana nawierzchnia torowa wewnątrz obydwu portów, a efektem modernizacji będzie powstanie 26 km nowych torów i zmodernizowanie 9 km następnych. Powstaną także 44 nowe rozjazdy, a 86 przejdzie modernizację. Nawierzchnia kolejowa zostanie przystosowana do przenoszenia maksymalnego nacisku lokomotyw i wagonów wynoszącego 221 kN/oś. To pierwsza od 50 lat tak poważna inwestycja w portową infrastrukturę kolejową, która powinna przynieść zwiększenie udziału tej gałęzi transportu w obsłudze obydwu portów.

Natomiast z działania konkursowego 7.4. „Rozwój transportu intermodalnego", operator DB Port Szczecin uzyskał dofinansowanie dla projektu **„Budowa terminalu kontenerowego na Ostrowie Grabowskim w porcie Szczecin – etap I"**. Dzięki uzyskanym środkom poczynione zostaną przede wszystkim zakupy sprzętu przeładunkowo-manipulacyjnego. Natomiast zarząd portu przedłuży istniejące już szyny poddźwigowe dla suwnic nabrzeżnych, wykona nawierzchnię z płyt żelbetowych, oraz zbuduje drogi, łączące zewnętrzny układ komunikacyjny z terminalem.

Jednak najważniejszą inwestycją realizowaną w Zarządzie Portów Morskich Szczecin i Świnoujście jest budowa tzw. **gazoportu**, czyli terminalu LNG (*liquid natural gas*). Została ona uznana, na mocy uchwały Rady Ministrów z 19 sierpnia 2008 r., za strategiczną dla bezpieczeństwa energetycznego państwa.

Terminal w Świnoujściu będzie mógł odbierać rocznie do 5 mld m^3 gazu, który przypływać będzie z Kataru[19] (rocznie zużywa się w Polsce ok. 14 mld m^3 gazu). Pierwsze statki z gazem mają pojawić się w porcie w czerwcu 2014 r., chociaż budowa jest już opóźniona o kilka miesięcy.

Terminal będzie się składać z części wodnej i lądowej, a jego łączna powierzchnia zajmie ok. 50 ha. W części wodnej powstanie nowy falochron o długości 2974 m, na którym umieszczone zostanie stanowisko rozładunkowe dla gazowców o długości 412 m, mogące przyjmować statki o zanurzeniu do 12,50 m i nośności ok. 67 tys. DWT (145 tys. m^3 gazu). Głębokość toru podejściowego do portu wyniesie 14,50 m.

Natomiast część lądowa (o powierzchni ok. 38 ha), zlokalizowana na północno-zachodnim krańcu wyspy Wolin, obejmie urządzenia do przyjmowania skroplonego gazu ze statków, w tym 2 zbiorniki betonowe o pojemności 160 tys. m^3 każdy. Gaz dostarczany w formie ciekłej będzie na terenie terminalu otrzymywał formę lotną i dalej tłoczony tzw. rurociągiem przyłączeniowym o długości 6 km do rurociągu przesyłowego (o długości 74 km), dzięki któremu trafi do nowej tłoczni w Goleniowie, a stamtąd do krajowego systemy przesyłowego.

Koordynatorem budowy gazoportu jest spółka Polskie LNG. W realizacji przedsięwzięcia uczestniczą ponadto: ZPM Szczecin i Świnoujście (infrastruktura portowa), Urząd Morski w Szczecinie (budowa falochronu i inwestycji towarzyszących) oraz spółka Gaz System[20] (właściciel Polskiego LNG) odpowiedzialna za powstanie i eksploatację dwóch gazociągów oraz tłoczni w Goleniowie.

Komisja Europejska w listopadzie 2010 r. przyznała na budowę gazoportu 80 mln euro w ramach *European Energy Programme for Recovery* (Europejski program energetyczny na rzecz naprawy gospodarczej). Z tej kwoty 25 mln euro otrzymał ZMP Szczecin i Świnoujście na budowę stanowiska statkowego na falochronie. Natomiast Urząd Morski w Szczecinie otrzymał dofinansowanie z PO IiŚ z tytułu realizacji uzupełniającego projektu **„Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu"**.

Warto jeszcze wspomnieć o innym źródle finansowania projektów infrastrukturalnych, jakim jest specjalny fundusz na rozwój TEN-T, będący w gestii Komisji Europejskiej. Jest on przeznaczony głównie na współfinansowanie etapów poprzedzających inwestycje, a więc na projekty, studia, czy analizy. Można z niego wówczas uzyskać do 50% kosztów kwalifikowanych. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przekazało w 2012 r. Komisji 2 projekty portowe. Komisja przyznała dotację dla projektu przygotowanego przez DCT o nazwie **„Rozbudowa głębokowodnego terminalu kontenerowego w Gdańsku"**. Kwota dofinansowania wyniosła 1776 tys. euro, czyli 10% wartości planowanej inwestycji. Środki mają być przeznaczone na rekonstrukcję istniejącego placu składowego dla pustych kontenerów i zaadoptowanie go dla potrzeb składowania kontenerów pełnych, umocnienie innego, piaszczystego placu i przeznaczenie go do składowania kontenerów pustych oraz zakupy sprzętu.

Natomiast nie zyskał uznania drugi wniosek pt. **„Przebudowa infrastruktury dostępu kolejowego do Portu Gdynia"**, zgłoszony przez zarząd portu. Wnioskodawca chciał uzyskać 50% dofinansowania do kosztów przygotowania niezbędnej dokumentacji dla projektu dotyczącego kompleksowej modernizacji stacji kolejowej Gdynia Port (w 80% zdekapitalizowanej) i torów kolejowych prowadzących do portu.

Stan sieci kolejowej w samym porcie jest stosunkowo dobry, jednak potrzebna jest duża i nowoczesna stacja rozrządowa, przyjmująca pociągi przybywające z głębi kraju i kierująca je, lub poszczególne grupy wagonów, do właściwych terminali i odwrotnie. Jednak spadek znaczenia transportu kolejowego w obsłudze portu spowodował, że ogromne torowisko stacji Gdynia Port (będące w gestii PLK) przez lata popadło w ruinę, co skutkuje m.in. ograniczaniem prędkości pociągów na torach prowadzących w kierunku portu do 2 – 5 km/h.

W uzasadnieniu odmowy dofinansowania stwierdzono, że cały projekt jest jeszcze w zbyt wczesnej fazie, w związku z czym we wniosku nie przedstawiono w dostateczny sposób jego koncepcji[21]. (J.N.)

19 Na podstawie umowy zawartej w czerwcu 2009 r. przez przedsiębiorstwo państwowe Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo (PGNiG) z firmą Qatargas. Kontrakt ma obowiązywać 20 lat, począwszy od 2014 r.

20 Spółka Gaz System zajmuje się przesyłem gazu ziemnego na terenie Polski oraz budową gazociągów.

21 www. tentea.ec.europa.eu, 16 września 2012 r.

Inne projekty inwestycyjne realizowane w portach morskich

Port w Gdańsku

Po nieudanych i nieukończonych przedsięwzięciach inwestycyjnych Rudoportu i Europortu (zakończonych w sądach), w porcie gdańskim pojawił się nowy inwestor. W listopadzie 2008 r. większościowym udziałowcem Przedsiębiorstwa Przeładunkowo-Składowego Port Północny stała się belgijska firma Sea-Invest (a właściwie jej spółka zależna Sea-Invest Poland). Ze spółką tą zarząd portu zawarł umowę na 30-letnią dzierżawę 59 ha gruntów, będących dotyczących w gestii spółek Port Północny i Rudoport. Nowy właściciel postanowił stworzyć na tym terenie **terminal przeładunkowo-składowy suchych ładunków masowych**. Koszt budowy terminalu ma wynieść ok. 45 mln euro.

Zgodnie z założeniami, baza węglowa Portu Północnego nadal będzie się zajmować obsługą eksportowanego węgla, natomiast w oparciu o pirs Rudowy[22] mają być przyjmowane ładunki importowane, jak węgiel, rudy, kruszywa, czy biomasa. Oba rejony zostaną połączone ze sobą taśmociągami i drogami. Na pirsie zostaną ustawione 2 dźwigi chwytakowe o unosie 60 ton każdy, których łączna zdolność przeładunkowa wyniesie 1300 t/godz. Następnie ładunki będą przemieszczane przenośnikami taśmowymi i rozprowadzane po placach przy użyciu zwałowarko-ładowarek. Wybudowana też zostanie załadownia wagonów oraz nowa bocznica kolejowa. Z placów składowych towary albo ponownie będą ekspediowane na statki i wysyłane za granicę, albo dostarczane do krajowych odbiorców transportem kolejowym lub samochodowym. Na placach będzie się m.in. segregować, myć i rozdrabniać węgiel zgodnie z potrzebami odbiorców.

Będzie to więc centrum handlu towarami masowymi. Przy liczącym 600 m długości pirsie będą mogły cumować statki o zanurzeniu do 15,00 m, co umożliwi obsługę jednostek o nośności 70-80 tys. ton (w pełni załadowanych) lub nawet o nośności 120 tys. ton (częściowo załadowanych).

Będzie to największy na Bałtyku terminal do obsługi ładunków masowych. Roczne przeładunki mają sięgać 6 mln ton. Głównymi kontrahentami mają być polskie elektrownie i elektrociepłownie oraz huty. Prace budowlane ruszyły w marcu 2012 r., a terminal ma być gotowy w drugiej połowie 2013 r.

Należy jeszcze wspomnieć, że w związku z przejęciem przez prywatnego inwestora, jakim jest Sea-Invest, Portu Północnego, spółka ta musiała sprzedać dwa stanowiska P i O do przeładunku paliw, które trafiły do Naftoportu, czyli spółki zależnej Skarbu Państwa, ponieważ baza paliw płynnych Portu Północnego to miejsce strategiczne dla bezpieczeństwa energetycznego kraju.

Kolejnym inwestorem w Porcie Północnym będzie DCT. Przewidując dalszy szybki wzrost obrotów kontenerowych oraz ewentualne pojawienie się nowych armatorów, zarząd terminalu podjął decyzję o jego rozbudowie. Nowa część **terminalu kontenerowego** ma powstać w całości na lądzie. Planowane jest zbudowanie nowego nabrzeża o długości 600 m i zanurzeniu 16,50 m, prostopadle do już istniejącego (w kierunku zachodnim) oraz obszernych placów składowych. Dzięki zainstalowaniu nowoczesnego i wysokowydajnego sprzętu, potencjał przeładunkowy DCT ma wzrosnąć do 4 mln TEU.

W listopadzie 2012 r. minister Skarbu Państwa wyraził zgodę na bezprzetargowe przekazanie DCT terenu niezbędnego do budowy terminalu, a 19 marca 2013 r. zarząd portu podpisał z DCT umowę na dzierżawę 27 ha gruntów. Koszt inwestycji ocenia się na 250 mln euro. O ile nie pojawią się jakieś nadzwyczajne przeszkody, terminal mógłby rozpocząć prace w 2016 r.

Pomiędzy budującym się terminalem masowym a terenem przeznaczonym pod przyszły terminal kontenerowy znajduje się działka, na którą zarząd portu, w styczniu 2013 r., ogłosił już po raz drugi przetarg. Dotyczy on terenu o powierzchni 23,5 ha oraz wschodniej części pirsu Rudowego o długości 602 m. Znajdują się tam magazyn płaskiego składowania oraz bateria silosów żelbetowych do przechowywania zbóż, pozostałych po Europorcie. Warunki przetargu mówią o budowie i eksploatacji głębokowodnego terminalu głównie do obsługi towarów pochodzenia roślinnego, z wyłączeniem ropy naftowej i produktów ropopochodnych, a okres dzierżawy może wynosić 30 lat.

Zastrzeżenie dotyczące ropy naftowej jest związane m.in. z kolejnym, dużym projektem inwestycyjnym, jakim ma być budowa **terminalu paliwowego** na terenie Portu Północnego. Inwestorem jest Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych PERN, a terminal powstanie na 28 ha wydzierżawionych przez zarząd portu na 30 lat, tuż obok inwestycji firmy Sea-Invest. 8 kwietnia 2013 r. PERN podpisał umowę z konsorcjum, którego zadaniem będzie budowa terminalu. Ukończenie pierwszego etapu inwestycji ma nastąpić w 2015 r. Powstanie wówczas 6 zbiorników na ropę naftową. Docelowo PERN chciałby wybudować 20 zbiorników o łącznej pojemności 700 m^3 do przechowywania zarówno ropy naftowej (400 tys. m^3), jak i produktów ropopochodnych (300 tys. m^3). Zostanie więc utworzona baza magazynowa, gdzie będzie się przeładowywać i składować (w tym także uszlachetniać i mieszać) powyższe surowce. Oprócz zbiorników zostanie zbudowana bocznica kolejowa i stanowisko dla cystern samochodowych, obsługujące do 200 pojazdów na dobę.

Będzie to więc regionalne centrum handlowe ropą naftową i produktami ropopochodnymi, świadczące usługi dla wyspecjalizowanych firm, tzw. traderów. Nowy terminal nie będzie jednak wykorzystywany do obsługi obrotów polskiego handlu zagranicznego, a zwłaszcza do importu ropy i wprowadzania na polski rynek benzyny czy olejów napędo-

[22] Pirs Rudowy nigdy nie doczekał się zakończenia prac i oddania go do użytku. Zbudowano bowiem tylko jedną (lewą – patrząc od strony lądu) jego część o szerokości 26 m. Natomiast prawa część do dzisiaj nie posiada nawierzchni, a tylko ażurową konstrukcję nośną.

wych. Dlatego też przewiduje się możliwość objęcia go granicami Wolnego Obszaru Celnego. Koszt pierwszego etapu inwestycji ma wynieść 415 mln zł.

Oprócz swoich funkcji handlowych, terminal ma spełniać rolę zaplecza, pozwalającego zrekompensować ewentualne wstrzymanie lub ograniczenie dostaw ropy rurociągiem „Przyjaźń". Zwiększy więc bezpieczeństwo energetyczne kraju. Terminal będzie połączony z bazą magazynową w Dębogórzu k/Gdyni.

W związku z inwestycją PERN, w gdańskim Naftoporcie, który będzie ją obsługiwał, ma ruszyć budowa nowego stanowiska przeładunkowego, które powstanie przy pirsie T (będzie oznaczone jako T1), do obsługi tankowców zawijających do nowej bazy. Akwen przy pirsie zostanie przez zarząd portu pogłębiony z 9,70 m do 14,00 m, natomiast budowę samego stanowiska, kosztem ok. 30 mln zł, sfinansuje Naftoport.

W bezpośrednim sąsiedztwie DCT powstaje **Pomorskie Centrum Logistyczne** (PCL). Obiekt ten ma być ważnym elementem, uzupełniającym m.in. działalność terminalu kontenerowego.

W grudniu 2011 r. Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego (GARG), należąca do gminy Gdańsk, podpisała umowę z australijską firmą Goodman, dotyczącą dzierżawy 110 ha gruntów pod budowę centrum na okres 30 lat. Wynajmem powierzchni magazynowych będzie się zajmować również firma Goodman.

Projekt, ze względu na swoje rozmiary, będzie realizowany w kilku etapach. Na początku 2013 r. oddano już do użytku pierwszy, niewielki jeszcze stosunkowo obiekt.

W tym miejscu należy także wspomnieć o innym projekcie finansowanym ze środków unijnych, chociaż pochodzących z innego źródła niż PO IiŚ. Mianowicie, przy samym wejściu do portu wewnętrznego, na terenie WOC przylegającym do basenu Władysława IV, powstaje duża chłodnia składowa. Inwestorem jest Północnoatlantycka Organizacja Producentów (PAOP) z Warszawy[23], a przedsięwzięcie nosi nazwę **„Dalekomorski Port Rybacki Gdańsk"**. PAOP już w 2006 r. wydzierżawiła od zarządu portu 1,5 hektarową działkę, ale przez kilka lat służyła ona głównie do składowania samochodów. Po wielu perturbacjach prace budowlane ruszyły w 2011 r., a całość ma być oddana do użytku pod koniec 2013 r. Obiekt, który ma kosztować 62,5 mln zł, będzie w całości sfinansowany z Programu Operacyjnego Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nabrzeżnych obszarów rybackich na lata 2007-2013.

Chłodnia będzie miała powierzchnię 8600 m^2, a jej 4 komory pomieszczą jednorazowo ok. 20 tys. ton mrożonych ryb. Będzie ona bazą dla składowania importowanych ryb, prowadzenia działalności handlowej oraz dystrybucji ryb zarówno na rynek polski, jak i do krajów ościennych. Ma być dostępna dla wszystkich chętnych, w tym także dla rybaków bałtyckich.

Port w Gdyni

Port gdyński jest ze wszystkich stron otoczony osiedlami mieszkaniowymi, infrastrukturą miejską oraz zakładami przemysłowymi, co powoduje, że jego ekspansja terytorialna w stronę lądu jest bardzo ograniczona. Pewne możliwości w tym względzie stwarza m.in. obszar położony na terenie portu zachodniego, w którego pobliżu znajdują się dwa terminale kontenerowe oraz terminal promowy, a Trasa Kwiatkowskiego zapewnia bezpośrednie połączenie z autostradą A1. W bliskim sąsiedztwie tego terenu usytuowane są też portowe bocznice kolejowe. Tutaj więc zarząd portu chce stworzyć **centrum logistyczne** z niezbędną infrastrukturą.

Teren ten ma powierzchnię ok. 30 ha i w zamierzeniach władz portu powinien być wykorzystany zarówno przez nowych inwestorów, jak i przez firmy już działające w porcie, szczególnie te, które zajmują się działalnością spedycyjną i logistyczną związaną z obrotami kontenerowymi (napełnianie i opróżnianie kontenerów, składowanie towarów, ich sortowanie, kompletowanie, dystrybucja itp.).

Na początek zarząd portu zbudował w 2007 r. budynek biurowy, który w założeniu miał stanowić zaplecze dla firm działających w centrum. Jednak zapotrzebowanie ze strony różnych przedsiębiorstw, działających już w porcie, było tak duże, że wszystkie lokale zostały niemal natychmiast zajęte.

Następnie ZMP Gdynia zbudował, z własnych środków, nowoczesny magazyn wysokiego składowania do 10,50 m (jednokondygnacyjny, dwukomorowy) o powierzchni użytkowej 8 tys. m^2, oddany do użytku 14 grudnia 2010 r. Jest on podzielony na dwie części, z których każda ma do dyspozycji 6 bram, 4 doki przeładunkowe oraz rampę, co pozwala obsłużyć ok. 40 samochodów ciężarowych na dobę. Pod jego budowę i potrzebną infrastrukturę przeznaczono 1,4 ha terenu. Magazyn został wynajęty przez dwóch użytkowników, tj. Morską Agencję z Gdyni i firmę spedycyjną Terramar.

Władze portu, jako inwestor, podpisały 14 lutego 2013 r. umowę z wykonawcą, dotyczącą budowy kolejnego magazynu wysokiego składowania o powierzchni 18 tys. m^2. Obiekt ma być gotowy we wrześniu 2013 r. Będzie mógł obsługiwać do 200 samochodów ciężarowych na dobę. Magazyn będzie przeznaczony dla kilku użytkowników. Zainteresowanym prowadzeniem działalności logistycznej w budowanych magazynach, ZMP Gdynia oferuje dogodne warunki – od 30-letniej dzierżawy, po wynajem dedykowanej powierzchni.

Na tym terenie niedawno ulokowało się już **morskie centrum serwisowe** firmy Rolls-Royce Poland, uruchomione 16 czerwca 2011 r. Inwestycja kosztowała 5 mln euro. Zakład, o powierzchni 2 tys. m^2, zapewnia usługi naprawcze oraz doradztwo w zakresie przeglądów silników okrętowych, turbin gazowych itp. Ma też zajmować się działalnością marketingową, sprzedażą i dostawą nowych produktów oraz części zamiennych w Polsce i krajach nadbałtyckich. Umowa dzierżawy terenu została zawarta na 30 lat.

W związku z tym, że centrum logistyczne zajmie ostatni zwarty wolny teren, jakim dysponuje zarząd portu, zamierza on lokować działalność logistyczną również w porcie wschodnim, na rewitalizowanych obszarach terminali portowych, m.in. na terenie lub w sąsiedztwie BTDG (głównie przy ulicy Polskiej). Tam przewiduje się wyburzenie nieefektywnych części infrastruktury, modernizację placów składowych i dróg technologicznych oraz budowę nowych powierzchni magazynowych i wiat.

Możliwy jest także rozwój portu w kierunku południowym, gdzie znajduje się tzw. **międzytorze**, czyli 100-hektarowy, niezabudowany teren, oddzielający centrum miasta od portu. Jest to rejon zaniedbany, a ułożone tam torowiska nie są wykorzystywane dla potrzeb dowozu i odwozu ładunków z portu. Teren ten znajduje się co prawda w granicach administracyjnych portu, jednak torowiska są w użytkowaniu wieczystym Polskich Linii Kolejowych. Ze względu na położenie tej działki nie

[23] Udziałowcami PAOP są dwie firmy rybackie – Atlantex i Arctic Navigations, których jednostki połowowe operuja na północnym Atlantyku i Pacyfiku oraz u wybrzeży Mauretanii.

bez znaczenia jest również opinia władz miasta. Dla zagospodarowania międzytorza potrzebne jest zatem porozumienie pomiędzy trzema stronami. Kompleksowe rozwiązanie tego problemu przedłuża się jednak i nie nastąpi chyba szybko.

Duże znaczenie będzie miała budowa nowego, czterokomorowego **magazynu zbożowo-paszowego** o pojemności 60 tys. ton i kubaturze 220 tys. m^3, który powstanie na zapleczu nabrzeża Śląskiego (w odległości 37 m od jego krawędzi), gdzie operatorem jest Morski Terminal Masowy Gdynia MTMG. Przebudowany będzie także pobliski magazyn nr 26 oraz infrastruktura drogowa i kolejowa. Umowę z wykonawcą zarząd portu podpisał 2 kwietnia 2013 r., a ukończenie budowy jest spodziewane w czerwcu 2014 r. Magazyn będzie obsługiwany od strony nabrzeża Szwedzkiego, które zostanie pogłębione do 13,50 m. Koszt budowy magazynu w wysokości 25,8 mln zł pokryje zarząd portu, natomiast koszt wyposażenia poniesie MTMG, któremu magazyn zostanie wydzierżawiony. Inicjatywa ta ma umocnić pozycję Gdyni jako największego polskiego portu przeładunkowego zbóż (42% w 2012 r.)

Warto również wspomnieć o innej, ciekawej inwestycji. Z końcem maja 2010 r. zarząd portu zakończył dwuetapową **przebudowę nabrzeża Pomorskiego**, przy którym cumują na stałe takie jednostki, jak: „Dar Pomorza", okręt muzeum „Błyskawica", czy turystyczne statki białej floty. Zbudowane 70 lat temu nabrzeże wymagało pilnie remontu, gdyż jego podwodny fragment, oparty częściowo na elementach drewnianych, groził zawaleniem. Koszt przebudowy wyniósł 24 mln zł i został poniesiony w całości przez zarząd portu, aczkolwiek z punktu widzenia handlowego nabrzeże to jest portowi mało przydatne. Jednak reprezentacyjna część Gdyni, będącą miejscem odwiedzin niemal wszystkich turystów, zdecydowanie zyskała na urodzie.

Porty w Szczecinie i Świnoujściu

W portach Szczecina i Świnoujścia w ostatnich latach zrealizowano kilka ważnych inwestycji, poczynionych przede wszystkim przez prywatnych inwestorów. Przykładowo można tu wymienić:

1) Bazę przeładunku kwasu siarkowego oddaną do eksploatacji 29 maja 2012 r., którą zbudowała w porcie szczecińskim firma Metrach;
2) Terminal produktów zbożowych PTS, uruchomiony przez firmę Bunge Trade Polska w styczniu 2012 r. na nabrzeżu Portowców w Świnoujściu;
3) Terminal LPG, należący do PKN Orlen, w porcie szczecińskim;
4) rozpoczętą pod koniec 2011 r. budowę nowej, 4-komorowej chłodni w Porcie Rybackim Gryf w Szczecinie;
5) magazyn płaski do składowania śruty sojowej i rzepakowej oraz zbóż, zbudowany we wrześniu 2010 r. przez firmę Glencore w Szczecinie;
6) unowocześnienie infrastruktury przeładunkowej oraz powiększenie magazynu na nabrzeżu Snop w Szczecinie w 2011 r. przez firmę Andreas.

Zrealizowano też inne mniejsze przedsięwzięcia, jak budowę magazynów krytych na 30 tys. ton ładunków na nabrzeżu Gliwickim, plac do składowania 100 tys. ton węgla na nabrzeżu Hutników, czy magazyn kryty na biomasę na 30 tys. ton na nabrzeżu Chemików[24].

W sumie w porcie szczecińskim znajduje się jeszcze ok. 200 ha do zagospodarowania, pozostających w gestii zarządu portu i oferowanych inwestorom, głównie na półwyspie Katowickim i na ostrowie Mieleńskim.

Najstarszy rejon przeładunkowy portu szczecińskiego, czyli **nabrzeże Starówka na wyspie Łasztownia**, został już przez port opuszczony. Teren ten, ze względu na swe dogodne położenie w centrum miasta, ma mieć w przyszłości charakter mieszkaniowy, kulturalny, handlowy i turystyczny. Obecnie odbywają się tam różnego rodzaju imprezy, zawijają też żaglowce. Na leżącej naprzeciwko Wyspie Grodzkiej powstaje port jachtowy. Na zapleczu nabrzeża pozostały jednak różnego rodzaju budynki, magazyny i obiekty biurowe, niektóre o charakterze zabytkowym, które wymagają rewitalizacji. (J.N.)

[23] Wywiad z J. Siergiejem, prezesem ZMP Szczecin i Świnoujście, Namiary na Morze i Handel 2012, nr 3.

Inwestycje poprawiające dostęp do portów od strony morza

Infrastruktura zapewniająca dostęp do portów to, zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich, prowadzące do portu oraz położone w granicach portu tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami

Utrzymanie bezpiecznego dostępu do portów od strony morza, czyli torów podejściowych, falochronów oraz pozostałej infrastruktury z tym związanej leży w gestii urzędów morskich. Pierwsze środki unijne na ten cel pozyskano już z Sektorowego Programu Operacyjnego Transport. Nie były to duże kwoty (łącznie 105 mln zł), a i projektów zrealizowano niewiele, bo zaledwie dwa.

Port gdański miał niezbyt wygodne wejście do portu wewnętrznego. W związku z tym władze portu, wraz z Urzędem Morskim w Gdyni, opracowały projekt o nazwie **„Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego"**. Prace objęły rozebranie istniejącego falochronu zachodniego i zbudowanie nowego o długości 200 m, który jednocześnie został przesunięty o ok. 45 m w kierunku zachodnim. Równocześnie poszerzono wejście do portu z 72 m do 95 m. Inwestycję ukończono w marcu 2008 r., jej wartość wyniosła 29,7 mln zł, a dofinansowanie 21,1 mln zł.

Również w porcie gdyńskim podjęto podobne działanie. Chodziło o projekt **„Przebudowa falochronu głównego wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego"**. Dotychczas istniejąca konstrukcja falochronu była

w znacznym stopniu zniszczona, a system nawigacyjny przy podejściu południowym do portu wymagał niezbędnej modernizacji. Przebudowano więc 2019 m falochronu, któremu zostały przywrócone właściwe parametry wytrzymałościowe i stateczności owe, wytyczony został i pogłębiony tor wodny wraz z pływającym oznakowaniem nawigacyjnym i monitoringiem wejścia, zainstalowano nowoczesne systemy batymetryczne i precyzyjnej radionawigacji. Remont został ukończony we wrześniu 2009 r. Koszt wyniósł 151,5 mln zł, a dofinansowanie 84,9 mln zł.

Poważniejsze środki na projekty poprawiające dostęp do portów od strony morza zostały zarezerwowane w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013. Ich wykaz zawiera tab. 12.

Tab. 12. Projekty inwestycyjne współfinansowane z programu PO Infrastruktura i Środowisko (w mln zł)

Projekt	Orientacyjny koszt	Szacunkowa kwota dofinansowania	Instytucja odpowiedzialna
1/ Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku. Etap I – przebudowa falochronu wschodniego	51,42	43,69	Urząd Morski w Gdyni
2/ Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin (kanały Piastowski i Mieliński) – etap II, strona wschodnia i zachodnia	318,83	267,37	Urząd Morski w Szczecinie
3/ Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu	42,27	34,51	Urząd Morski w Szczecinie
4/ Modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie – oznakowanie nawigacyjne	35,00	29,75	Urząd Morski w Szczecinie

Źródło: *Lista projektów indywidualnych do PO IiŚ 2007-2013* (wersja z 29 marca 2013 r.).

Port w Gdańsku

Na liście projektów podstawowych została umieszczona kolejna inwestycja związana z wejściem do portu, czyli **„Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku - przebudowa falochronu wschodniego"**. Falochron ten, o długości 745 m, został zbudowany ponad 100 lat temu z głazów kamiennych i drewnianych elementów konstrukcyjnych. Wymagał zatem remontu, który umożliwiłby jednocześnie dokończenie pogłębiania wejścia do portu wewnętrznego do założonej głębokości 12,20 m.

W ramach tego przedsięwzięcia wyremontowano konstrukcję falochronu, wzmocniono jego głowicę, a wysokość falochronu została podniesiona do 4,20 m. W wyniku tej przebudowy poszerzone zostało wejścia do portu (z 90 m do 150 m w najszerszym punkcie), a tor wodny uzyskał lepsze parametry. Unowocześnione też zostało oznakowanie nawigacyjne. Prace zakończyły się w 2012 r.

Porty w Szczecinie i Świnoujście

W PO IiŚ zarezerwowano środki na inwestycję, polegająca na **modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin**, obejmującą kanały Piastowski i Mieliński po ich wschodniej i zachodniej stronie. W jej wyniku wykonane zostaną umocnienia brzegowe tychże kanałów na odcinku ok. 8 km. Prace w ramach drugiego etapu zaplanowano na lata 2012-2015. Natomiast pierwszy etap modernizacji zrealizowany został w latach 2000-2004 i obejmował budowę falochronów na wyjściu kanału Piastowskiego na Zalew Szczeciński oraz przebudowę trzech km umocnień brzegowych.

Również kolejny projekt pod nazwą **„Modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie – oznakowanie nawigacyjne"** dotyczy toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Obejmie modernizację pływającego oznakowania nawigacyjnego oraz wykonanie systemu monitorowania, kontroli i synchronizacji świateł. Prace mają być zakończone w 2014 r.

Szczeciński Urząd Morski przygotował także projekt inwestycji, dotyczącej **przebudowy falochronu wschodniego w Świnoujściu**, o długości 1500 m, który jest istotnym elementem toru podejściowego do tego portu. W ramach projektu dokonano gruntownej przebudowy i trwale zabezpieczono części podwodną i nawodną falochronu. A jest to miejsce, przez które przepływają statki zmierzające zarówno do Świnoujścia, jak i do Szczecina oraz Polic. Uzyskana dzięki pracom podwodnym oraz wzmocnieniu korony większa stabilność tej budowli hydrotechnicznej będzie miała bezpośredni wpływ na poprawę bezpieczeństwa żeglugi w tym rejonie, w tym także dla terminalu LNG. Inwestycję realizowano w latach 2009-2012.

Zarządowi Morskich Portów Szczecin i Świnoujście bardzo zależy na inwestycji, polegającej na **pogłębieniu całego 67-kilometrowego toru wodnego Świnoujście-Szczecin**, co umożliwiłoby bezpieczną żeglugę większym niż dotychczas statkom, zmierzającym do portu szczecińskiego. Szacunkowy koszt tej inwestycji to 1,2 mld zł. Projekt przewiduje pogłębienie toru do 12,50 m i poszerzenie do 110 m. Obecnie ma on 10,50 m głębokości i 90 m szerokości. Realizacja tego przedsięwzięcia umożliwi wówczas zawijanie do Szczecina statków o nośności do 40 tys. ton i kontenerowców o ładowności 2,5 tys. TEU. Urząd Morski w Szczecinie zamierza złożyć wniosek o ujęcie tego projektu w unijnej perspektywie finansowej 2014-2020.

Biorąc pod uwagę koszt projektu, oprócz ewentualnych środków unijnych, potrzebne będzie także finansowe wsparcie rządu. Prace rekonstrukcyjne kanałów, które polegają na budowie umocnień brzegowych, trwają już od 2000 r. i pochłonęły z budżetu państwa ok. 140 mln zł.

Należy jednak pamiętać, że część toru wodnego Świnoujście-Szczecin przebiega przekopami przez wyspy oraz korytem Odry. Zanim więc takie zadanie zostanie przyjęte przez rząd, muszą być najpierw zakończone prace przygotowawcze w postaci modernizacji kanałów Piastowskiego i Mielińskiego (łączą Świnoujście z jeziorem Dąbie).

Obecnie realizowany jest II etap modernizacji tych kanałów, o czym już wspomniano. Następnie potrzebne będzie umocnienie brzegów Odry i przekopu Mieleńskiego pomiędzy Policami a portem w Szczecinie na odcinkach o łącznej długości 20 km. Dopiero wówczas będzie można mówić o pogłębieniu całego toru Szczecin-Świnoujście do głębokości 12,50 m. Trzeba też brać pod uwagę fakt, że wszystkie wymienione akweny znajdują się w obszarze Natura 2000[25]. (J.N.)

[25] Wywiad z A. Wypych-Namiotko, podsekretarzem stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Polska Gazeta Transportowa 2012, nr 14.

Inwestycje poprawiające dostęp do portów od strony lądu

Oprócz wielkich inwestycji infrastrukturalnych, jak budowa autostrady A1, drogi ekspresowej S3, czy modernizacja linii kolejowej E65/CE65, dla portów morskich duże znaczenie mają także działania poprawiające bezpośredni do nich dostęp zarówno drogowy, jak i kolejowy.

Przy współudziale środków unijnych z programu SPOT 2004-2006, w którym umieszczono działanie 1.2. **„Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich"**, zrealizowano trzy projekty drogowe (tab. 13). Były to inwestycje o charakterze miejskim.

Tab. 13. Projekty drogowe zrealizowane przy pomocy programu SPOT (w mln zł)

Projekt	Wartość projektu	Dofinansowanie z programu SPOT	Instytucja odpowiedzialna
1/ Przebudowa ulicy Marynarki Polskiej, odcinek Reja-Wyzwolenia	46,6	33,0	Gmina Miasto Gdańsk
2/ Budowa trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III etap	223,3	174,2	Gmina Miasto Gdynia
3/ Rozbudowa ul. Janka Wiśniewskiego w Gdyni – II etap	69,0	51,5	Gmina Miasto Gdynia

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.

Jeśli chodzi o Gdańsk, to co prawda przebudowa **ul. Marynarki Polskiej** objęła tylko 3,06 km ulicy, tym niemniej jako droga dwujezdniowa, czteropasmowa znacznie poprawiła ona dostęp do terenów portowych, leżących po zachodniej stronie Martwej Wisły.

Natomiast w Gdyni rozbudowa i przebudowa **ul. Wiśniewskiego** do parametrów nowoczesnej drogi dwujezdniowej wraz ze zbudowanymi dwoma mostami i dwoma wiaduktami umożliwiła bezkolizyjne wyprowadzenie ruchu samochodowego z części wschodniej portu na Trasę Kwiatkowskiego i trójmiejską obwodnicę, a także pozwoliła na udrożnienie połączenia pomiędzy portem wschodnim i zachodnim. Ulica ta zapewnia komunikację z terminalami kontenerowymi, terminalem ro-ro, terminalami masowymi i planowanym terminalem promowym. Beneficjentem projektu było miasto Gdynia, jednakże wkład krajowy pokrył ZMP Gdynia, ponieważ ulica ta leży w granicach administracyjnych portu.

Równocześnie, w marcu 2008 r. zakończono budowę, brakującego od lat, 3,5- kilometrowego, dwujezdniowego odcinka Trasy Kwiatkowskiego, wraz z trzema wiaduktami, łączącego bezpośrednio autostradę A1, poprzez obwodnicę trójmiejską, z portem zachodnim (w tym z terminalami kontenerowymi i centrum logistycznym). Trasa ta pozwoliła na wyprowadzenie ruchu ciężkich pojazdów z centrum miasta, bowiem do tego momentu port nie miał bezpośredniego, bezkolizyjnego połączenia z systemem dróg krajowych, co obniżało jego konkurencyjność i hamowało rozwój.

Pewien problem polega na tym, że cała Trasa Kwiatkowskiego, pomimo tego, że wiedzie do przejścia granicznego, ma kategorię tylko drogi szybkiego ruchu o statusie drogi gminnej, a nie krajowej. W rezultacie dopuszczalny nacisk na oś pędną pojazdu ciężarowego wynosi 80 kN/oś, a nie 110-115 kN/oś, jak powinno być na drogach krajowych, utrzymywanych przez GDDKiA. Jest to powodem kłopotów dla spedytorów i przewoźników, nie mogą oni bowiem wykorzystać możliwości przewozowych swoich pojazdów. Ich przeciążenie skutkuje karami nakładanymi przez Inspekcję Transportu Drogowego[26].

W programie SPOT nie ujęto żadnej inwestycji drogowej, poprawiającej dostęp do portów zachodniego wybrzeża. Trzeba jednak w tym miejscu wspomnieć o dwóch przedsięwzięciach drogowych, które zrealizowano jeszcze przed wstąpieniem Polski do UE, a które miały duże znaczenie dla usprawnienia ruchu do portu szczecińskiego. Chodzi o przeprawy przez rzeki Regalica i Parnica, które zostały oddane do użytku pod koniec 2002 r., a ich budowa została sfinansowana dzięki pożyczce z Banku Światowego, udziałowi środków z budżetu państwa i budżetu miasta.

Z punktu widzenia poprawy bezpośredniego dostępu do portów, tak jak i w poprzednich przypadkach, o wiele większe znaczenie niż SPOT ma PO Infrastruktura i Środowiska (tab. 14).

Tab. 14. Projekty drogowe współfinansowane z programu PO IiŚ

Projekt	Orientacyjny koszt (w mln zł)	Szacunkowa kwota dofinansowania (w mln zł)
1/ Budowa drogi ekspresowej S7, odcinek Gdańsk (A1)-Koszwały (południowa obwodnica Gdańska)	1 430,78	1 055,46
2/ Połączenie portu lotniczego z portem morskim w Gdańsku – Trasa Słowackiego	1 420,00	1 154,92
3/ Połączenie dróg krajowych – Trasa Sucharskiego	472,60	378,17
4/ Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie	114,08	91,96
5/ Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – prace przygotowawcze	6,59	4,45
6/ Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)	505,91	270,91

Źródło: *Lista projektów indywidualnych do PO IiŚ 2007-2013* (wersja z 29 marca 2013 r.).

[26] Pod koniec 2011 r., z inicjatywy Inspekcji Transportu Drogowego, zaczęła działać waga dla samochodów ciężarowych opuszczających gdyński port. Jest ona zlokalizowana przy wjeździe na estakadę Kwiatkowskiego, tuż przy wyjeździe z BCT, na parkingu przy ul. Kontenerowej.

Do portu w Gdańsku

W Gdańsku podjęto realizację trzech inwestycji, które mają bardzo duże znaczenie dla tutejszego portu. Są to: obwodnica południowa Gdańska, trasa Sucharskiego i trasa Słowackiego

Południowa obwodnica Gdańska (będąca fragmentem drogi krajowej nr 7) o długości 19,4 km, została zaprojektowana jako dwujezdniowa droga ekspresowa z pięcioma dwupoziomowymi i bezkolizyjnymi węzłami i 10 mostami. Połączyła dotychczas istniejącą obwodnicę Trójmiasta z drogą krajową nr 7 (w kierunku Warszawy), autostradą A1 oraz Trasą Sucharskiego. W ten sposób umożliwia dojazd do gdańskiego portu od strony południowej i zachodniej, z pominięciem centrum miasta. Budowę obwodnicy zakończono w październiku 2012 r.

Projektowana obwodnica południowa miała umożliwić wygodny dojazd tylko do istniejącego już mostu wantowego nad Martwą Wisłą, otwartego w listopadzie 2001 r. Jednak ulice wiodące dalej do Portu Północnego były w katastrofalnym stanie technicznym. Należało więc zbudować **Trasę Sucharskiego**. W ramach podjętego przedsięwzięcia, częściowo oddanego do użytku z końcem 2012 r. (całość ma być ukończona w 2014 r.) zbudowana zostanie nowoczesna ulica dwujezdniowa, czteropasmowa, która połączy południową obwodnicę z gdańskim portem i Trasą Słowackiego (na węźle Ku Ujściu).

Kolejnym projektem realizowanym w Gdańsku jest właśnie **Trasa Słowackiego**, o łącznej długości ok. 10 km, łącząca lotnisko w Rębiechowie z dotychczas istniejącą obwodnicą Trójmiasta i dalej z nowym stadionem PGE Arena oraz portem morskim w Gdańsku. Cała Trasa Słowackiego ma być gotowa w 2014 r.

Budowa trasy została podzielona na 4 części. Jedna z nich obejmuje wykonanie, metodą drążoną, **tunelu pod Martwą Wisłą** w pobliżu twierdzy Wisłoujście (gdzie obecnie pływa prom). Długość tunelu wyniesie 1377,5 m, średnica 12,5 m, a w swym najniższym miejscu tunel znajdzie się 35 m pod lustrem wody. Pomieści on dwie dwupasmowe jezdnie i pas awaryjny. Budowa ma się zakończyć pod koniec 2014 r.

Oddany do użytku tunel, łączący Trasę Słowackiego z Trasą Sucharskiego, sprawi, że ruch ciężkich pojazdów samochodowych z lewobrzeżnej części portu będzie bezpośrednio wyprowadzony (przez Trasę Sucharskiego i obwodnicę południową) na autostradę A1, co oznacza, że samochody ciężarowe nie będą już musiały przejeżdżać przez miasto.

Za realizację Trasy Słowackiego i Trasy Sucharskiego odpowiedzialne jest miasto Gdańsk, natomiast za budowę obwodnicy południowej – GDDKiA.

Natomiast w Gdyni istotne znaczenie dla tamtejszego portu miała gruntowna modernizacja ul. Polskiej, o czym wcześniej wspomniano.

Do portów zachodniego wybrzeża

Na liście inwestycji podstawowych znalazł się ważny dla portu szczecińskiego projekt **„Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie”**, którego beneficjentem zostało miasto Szczecin. W ramach tego projektu kompleksowo przebudowany został miejski odcinek drogi krajowej nr 10, czyli ulica Struga, będąca główną arterią wjazdową do Szczecina. Ulica ta z jednej strony dochodzi do autostrady A6, a z drugiej prowadzi w kierunku przyportowej ulicy Gdańskiej. Jej przebudowa ma zatem kluczowe znaczenie dla poprawy dostępności do terenów portowych. Wysoki koszt realizacji projektu to efekt konieczności zagłębienia drogi na dystansie aż 800 m oraz budowy licznych wiaduktów i estakad, usprawniających ruch w przebiegu ulicy Struga. Przebudowa została zakończona w grudniu 2012 r.

Jedyną inwestycja kolejową, poprawiającą bezpośredni dostęp do portu i współfinansowaną ze środków PO IiŚ jest **„Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)”**. Dla tej inwestycji wyodrębniono dodatkowy projekt, o takim samym tytule, z przeznaczeniem na wykonanie prac przygotowawczych.

Beneficjentów projektu jest dwóch, czyli Zarząd Morskiego Portu Gdańsk oraz Polskie Linie Kolejowe (Centrum Realizacji Inwestycji PLK), przy czym udział pierwszego w realizacji inwestycji będzie raczej niewielki.

Linia kolejowa nr 226 ma kluczowe znaczenie dla Portu Północnego, szczególnie w perspektywie budowy terminalu masowego Sea-Invest, terminalu paliwowego PERN, centrum logistycznego, czy dalszego rozwoju DCT. Ze względu na zły stan techniczny nawierzchni torowej, od 2002 r. czynny jest tylko jeden tor.

Po zakończeniu tego przedsięwzięcia inwestycyjnego, nowoczesna dwutorowa linia towarowa zapewni wygodny dostęp do modernizowanej trasy E65/CE65. Zbudowany też zostanie nowy, dwutorowy most nad Martwą Wisłą o długości 70 m, dostosowany do potrzeb zarówno trakcji elektrycznej, jak i spalinowej. Zastąpi on stary most obrotowy, umożliwiający przejazd pociągów tylko po jednym torze (most zostanie rozebrany).

Linia zostanie wyposażona w nowoczesne urządzenia sygnalizacyjne, zbudowane zostanie lokalne centrum sterowania ruchem kolejowym Gdańsk Port Północny, zainstalowany system ERTMS na poziomie pierwszym. Zakończenie prac ma nastąpić w 2015 r.

Parametry zmodernizowanej linii umożliwią wzrost jej zdolności przepustowej z obecnych 82 pociągów na dobę do 240 o nacisku 221 kN/oś. Po modernizacji pociągi pojadą szybciej (do 100 km/h, z obecnych 40 km/h) i tym samym zwiększy się jej zdolność przepustowa. W związku tym inwestor, czyli PLK, uznał, iż nie ma potrzeby budowy trzeciego toru (co postulowano) prowadzącego do węzła kolejowego w Tczewie.

W Szczecinie natomiast wiele problemów sprawia wiadukt nad ulicą Gdańską, nieprzystosowany do obsługi cięższych składów pociągów. Jego ograniczona nośność uniemożliwia przetaczanie składów towarowych do portu przez lokomotywy szlakowe, więc muszą to wykonywać lokomotywy manewrowe, co wydłuża czas tych operacji i podnosi koszty. Jednak w najbliższych latach przebudowa wiaduktu nie jest uwzględniona w planach inwestycyjnych PLK. (J.N.)

Inne polskie porty morskie

Wzdłuż polskiego wybrzeża położonych jest kilkadziesiąt portów i przystani morskich o znaczeniu lokalnym. Ważniejsze spośród nich są zlokalizowane w Darłowie, Elblągu, Kołobrzegu i Policach. Za wyjątkiem portu w Policach, który wykazuje dość znaczne przeładunki wykonywane na rzecz miejscowych zakładów chemicznych, pozostałe porty łączą w sobie funkcje handlowe, turystyczne i rybackie (ta ostatnia w Elblągu nie występuje).

Tab. 15. Obroty ładunkowe portów lokalnych w latach 2008-2012 (w tys. ton)

Lata	Police	Kołobrzeg	Elbląg	Darłowo	Razem
2008	2 159	102	2	3	2 266
2009	802	93	2	26	923
2010	1 829	136	53	44	2 062
2011	2 012	264	112	71	2 469
2012	1 725	171	168	190	2 254

Źródło: *Transport – wyniki działalności w latach 2007–2011*, GUS, Warszawa 2008–2012 oraz dane zarządów portów.

Porty w Darłowie (u ujścia rzeki Wieprzy), Elblągu (u ujścia rzeki Elbląg wpadającej do Zalewu Wiślanego) i Kołobrzegu (u ujścia rzeki Parsęty), jak wskazują dane w tab. 15, wykonują niewielkie ilości przeładunków. Skupiają się one na obsłudze lokalnych nadawców i odbiorców. W portach tych pojawiają się przede wszystkim ładunki masowe suche oraz konwencjonalna drobnica, ponieważ nie obsługują one kontenerów.

Wymienione porty są portami komunalnymi. Spółki zarządzające portami są w stu procentach własnością miejską. Są to: Zarząd Portu Morskiego Darłowo powołany do życia w 1999 r., Zarząd Portu Morskiego Elbląg powstały w 1997 r. oraz Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg, który przejął zarządzanie portem w 2000 r.

Jednak we władaniu zarządców znajdują się tylko niewielkie powierzchnie gruntów komunalnych położonych w granicach administracyjnych portów (tab. 16).

Porty te borykają się z wieloma problemami. Brakuje dobrej infrastruktury drogowej i kolejowej, nowoczesnych nabrzeży i basenów, czy sprzętu przeładunkowego. W ostatnich latach pojawiło się wszakże kilka okoliczności, które pozwalają powoli zmieniać ten niekorzystny stan rzeczy.

W porcie darłowskim duże zmiany w towarowej części portu wywołało pojawienie się Morskiej Agencji z Gdyni. Po upadku Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich Kuter kupiła ona nabrzeże Władysławowskie wraz z placami składowymi. We wrześniu 2009 r. otwarty został zmodernizowany terminal przeładunkowo-składowy wyposażony w nowo zbudowane magazyny. Tenże terminal spowodował, że w porcie ponownie pojawiły się statki handlowe. W 2008 r. bowiem odnotowano tylko 2 zawinięcia statków, natomiast w 2012 zawinięć tych było już 113. Statki obsługują przede wszystkim relacje skandynawskie.

Podobne znaczenie w porcie kołobrzeskim miało odkupienie przez zarząd portu (środki na ten cel zostały przekazane przez miasto) w sierpniu 2009 r. portu handlowego od Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. PŻB, która niegdyś posiadała i eksploatowała kilka małych jednostek w akwenie Bałtyku, wykorzystywała nabrzeża w porcie kołobrzeskim do ich obsługi. Po zlikwidowaniu tego typu działalności oraz w związku z przygotowaniami do prywatyzacji, PŻB musiała sprzedać teren o powierzchni 14 ha oraz budynek biurowy. Transakcja ta umożliwiła ponowny wzrost przeładunków w Kołobrzegu. Operatorem portu handlowego, zajmującym się przeładunkami i składowaniem, jest firma spedycyjno-agencyjna Rentrans Cargo ze Szczecina,

Zgoła inne przyczyny zastoju w przeładunkach wystąpiły w Elblągu. Otóż Rosjanie w maju 2006 r., dość nagle, wprowadzili zakaz pływania po Zalewie Kaliningradzkim dla statków wchodzących do portu elbląskiego z ot-

Tereny portowe	Darłowo	Elbląg	Kołobrzeg
Administracyjna powierzchnia portów w ha	169,2	478,3	61,1
Tereny zarządzane przez zarządy portów w ha	11	11	11
Tereny zarządzane przez zarządy portów w %	6,5	2,3	18,0

Źródło: *Informacja o wynikach kontroli warunków rozwoju portów morskich*, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2012, s. 30.

Tab. 16.
Struktura terenów będących we władaniu spółek zarządzających portami komunalnymi (stan na 31 marca 2011 r.)

wartego morza. Przestano także wpuszczać polskie jednostki do portu w Kaliningradzie. Powodem było wejście Polski do UE i w konsekwencji wygaśnięcie dotychczasowej umowy międzypaństwowej, regulującą żeglugę po Zalewie.

Dopiero 1 września 2009 r. podpisana została nowa polsko-rosyjska umowa o transporcie morskim, dotycząca m.in. żeglugi po Zalewach Wiślanym i Kaliningradzkim oraz o ruchu statków przez Cieśninę Pilawską. 1 czerwca 2010 r. port wznowił przeładunki, obsługując ładunki w relacji z Kaliningradem. Ze względu na małą głębokość w porcie, wynoszącą średnio 2,50 m oraz na Zalewie Wiślanym (od 2,00 do 2,50 m), przewozy te realizowane są przez płaskodenne barki przy pomocy pchaczy. Niedogodnością portu elbląskiego jest także zamarzanie zimą Zalewu Wiślanego, co uniemożliwia przewozy.

W Darłowie, Elblągu i Kołobrzegu podjęto w ostatnich latach sporo inwestycji zarówno w samych portach jak i wokół nich, korzystając ze środków unijnych.

W Darłowie są to głównie środki z Programu Operacyjnego Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013. Z ich pomocą podjęto modernizację nabrzeży Parkowego i Skarpowego i Słupskiego, przebudowano ulice prowadzące do portu, zbudowano nowy basen rybacki. Ze środków tego samego programu zmodernizowano kilka nabrzeży w porcie kołobrzeskim, zmodernizowano infrastrukturę drogową, energetyczną i wodno-kanalizacyjną, stworzono zaplecze socjalne i magazynowe dla rybaków.

Natomiast w porcie elbląskim zbudowano uniwersalny masowo-drobnicowy terminal towarowy w ramach projektu **„Rozwój portu morskiego w Elblągu”**, przy pomocy środków z przedakcesyjnego programu PHARE, obejmującego lata 2000-2003. Powyższy projekt objął też modernizację basenu jachtowego Bryza.

W tym samym czasie zbudowano też terminal pasażerski. Środki na ten cel pozyskał zarząd portu. Pochodziły one z budżetu Ministerstwa Infrastruktury, a także z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, który był dysponentem funduszy z programu Schengen.

Przeładunkami w terminalu towarowym zajmuje się spółka KMTP Service Poland, której głównym udziałowcem jest port handlowy w Kaliningradzie. Zdolność przeładunkowa terminalu wynosi 1 mln ton rocznie. Na terenie portu usługi przeładunkowe oferuje także firma Glenport, posiadająca własne nabrzeże z elewatorem zbożowym, oraz przedsiębiorstwo Delta, dysponujące nabrzeżem i powierzchniami składowymi, jednak w dość kiepskim stanie technicznym.

Ponieważ w portach tych ważną rolę odgrywa funkcja turystyczna, podjęto starania o pozyskanie środków z Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka, działanie 6.4 „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym”. Dzięki programowi, w Darłowie i Kołobrzegu zbudowano nowe przystanie jachtowe wraz zapleczem socjalnym, sanitarnym i technicznym. Również w Elblągu powstała marina z prawdziwego zdarzenia, zlokalizowana w basenie Jacht-klubu Elbląg.

Miasto Elbląg uzyskało też środki z PO IiŚ na projekt **„Modernizacja i rozbudowa infrastruktury portu morskiego w Elblągu (w obrębie Starego Miasta)”**. Wartość projektu to 35,70 mln zł, a dofinansowanie 29,84 mln zł. Ukończenie jego realizacji nastąpi w 2013 r. W jego ramach powstaną dwa mosty zwodzone na rzece Elbląg, zmodernizowane zostanie nabrzeże przyjmujące statki turystyczne, okoliczne ulice oraz spacerowy Bulwar Zygmunta Augusta.

Porty są słabo skomunikowane z zapleczem, jeżeli chodzi o obsługę ruchu towarowego, a do obsługi ładunków wykorzystywany jest jedynie transport samochodowy. Co prawda port w Elblągu dysponuje bocznicą kolejową, ale jest ona w fatalnym stanie technicznym. Także do Darłowa prowadzi linia kolejowa, ale jest ona nieczynna, podobnie jak zdewastowana bocznica kolejowa. Analogiczna sytuacja ma miejsce w Kołobrzegu.

Sytuacja drogowa ma szansę niebawem się poprawić w Darłowie, bowiem na liście projektów podstawowych PO IiŚ uwzględniony został projekt **„Poprawa dostępności do portu morskiego w Darłowie z sieci dróg krajowych i wojewódzkich poprzez budowę dróg dojazdowych”**. Beneficjentem projektu zostało miasto Darłowo, które wyremontuje odcinek drogi wojewódzkiej nr 205. Szacunkowy koszt projektu wyniósł 25,83 mln zł, a dofinansowanie – 21,66 mln zł. Realizację inwestycji przewidziano w latach 2013-2015.

W Kołobrzegu jest natomiast realizowana największa inwestycja drogowa w historii tego miasta, dzięki pozyskaniu środków z PO IiŚ w ramach projektu **„Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i kolej)”**, realizowanego w dwóch etapach. Wartość inwestycji wyniesie 139,32 mln zł, dofinansowanie 107,45 mln zł, a jej realizację rozłożono na lata 2010-2014. Beneficjentem zostało miasto Kołobrzeg.

Zmodernizowanych więc zostanie kilka kilometrów dróg, przebudowany most nad kanałem Drzewnym, zbudowany nowy most na rzece Parsęcie oraz niezbędna infrastruktura techniczna. Poprawi to nienajlepszy dotychczas stan dróg bezpośrednio prowadzących do portu oraz umożliwi wyprowadzenie z centrum miasta ciężkich pojazdów samochodowych. Poprawiona ma być tez infrastruktura kolejowa.

W Kołobrzegu zakończono też w kwietniu 2010 r. przebudowę wejścia do portu. Inwestycja trwała 10 lat i kosztowała 114,4 mln zł., w całości sfinansowana przez budżet państwa. W jej ramach zbudowano nowy falochron zachodni o długości 452 m, a falochron wschodni przedłużono o 150 m – do 513 m. Wejście do portu poszerzono z 40 do 80 m, co pozwala na zawijanie do Kołobrzegu statków o długości 100 m, szerokości 20 m i zanurzeniu 5,00 m.

Jeżeli chodzi o port w Policach, usytuowany na lewym brzegu Odry, między 45 a 50 km toru wodnego ze Szczecina do Świnoujścia, to administruje nim Zarząd Morskiego Portu Police, który rozpoczął działalność 1 stycznia 2005 r. Założycielami spółki były Zakłady Chemiczne Police (900 udziałów) oraz gmina Police (100 udziałów). Powierzchnia portu wynosi 28 ha. Port składa się z trzech terminali: Morskiego, „Mijanki” oraz Barkowego. Przeładowuje się w nich surowce potrzebne do produkcji zakładów oraz produkty przez nie wytworzone.

Zarząd portu chciał się onegdaj częściowo uniezależnić od macierzystego zakładu i zdywersyfikować zakres swoich usług. W 2009 r. przygotowano ofertę 30-letniej dzierżawy gruntów, skierowaną do inwestorów krajowych i zagranicznych, pod nazwą *Green Bay*. Ze względu na brak środków finansowych nic jednak z tego projektu nie wyszło. (J. N.)

ADR 2013 – istotne dla spedytorów i przewoźników zmiany dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych

I. Wstęp

Na wstępie krótkie przypomnienie – podstawowe akty prawne regulujące bezpośrednio przewóz drogowy towarów niebezpiecznych to:

- w Europie: międzynarodowa Umowa ADR (fr. L' **A**ccord européen relatif au transport international des marchandises **D**angereuses par **R**oute)
- w Polsce, ponadto: Ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych z 19 sierpnia 2011 roku, obowiązująca od 1 stycznia 2012 r. (wcześniej – Ustawa z dnia 28 października 2002 roku o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671)).

ADR to międzynarodowa konwencja dotycząca drogowego przewozu towarów i ładunków niebezpiecznych, sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r., która została ratyfikowana przez Polskę w 1975 r. Składa się z Umowy właściwej oraz przepisów zawartych w Załącznikach A i B, stanowiących jej integralną część, zawierających przepisy regulujące w szerokim zakresie warunki przewozu poszczególnych towarów niebezpiecznych w międzynarodowym transporcie samochodowym. Zgodnie z zasadą zapisaną w samej Umowie, przepisy Załączników nowelizowane są w cyklu dwuletnim: co dwa lata w roku nieparzystym. Od 1 stycznia danego roku nieparzystego obowiązuje nieobligatoryjnie (można stosować wersję ostatnio obowiązującą), ale od 1 lipca obowiązuje zawsze obligatoryjnie (w szczególnych przypadkach ustalony jest indywidualnie dłuższy okres przejściowy).

W Polsce zmiany do Załączników A i B Umowy ADR wprowadzane są w życie Oświadczeniem Rządowym, w którym jednolity tekst znowelizowanej wersji ADR (uwzględniający zmiany znowelizowanych załączników A i B) opublikowany jest w załączniku.

W związku z opisaną zasadą, 1 stycznia 2013 br. pojawiła się znowelizowana wersja ADR 2013, której przepisy można stosować od zaraz, ale bezwzględnie obowiązywać będą od 1 lipca 2013 r., po sześciomiesięcznym okresie przejściowym. Czyli do 30 czerwca 2013 r. można stosować przepisy ADR 2011, a od 1 lipca 2013 br. obowiązuje wyłącznie znowelizowany ADR 2013.

Niniejsze opracowanie zawiera tylko wybrane informacje o zmianach, które są istotne dla przewoźników i spedytorów (zgodnie z definicją zawartą w ADR, „przewoźnik" oznacza przedsiębiorstwo, które wykonuje operację transportową na podstawie umowy przewozu lub bez niej).

II. Zmiany wynikające jeszcze z ADR 2011

Omawianie zmian zacznę od tych, które wynikają jeszcze z ADR 2011, dla których ustanowiono dłuższy niż półroczny okres przejściowy.

Umowa ADR od 1 stycznia 2011 roku wprowadziła zmianę dotyczącą wzoru zaświadczenia ADR dla kierowców przewożących towary niebezpieczne i jednocześnie dwa przepisy przejściowe:

- dotychczas wydane papierowe uprawnienia ważne są nadal, aż do końca ich pięcioletniego okresu ważności, oraz
- dopuszczono wydawanie papierowych zaświadczeń według dotychczasowego wzoru do dnia 31 grudnia 2012 r., czyli zaświadczenia według nowego wzoru powinny być wydawane dopiero od 1 stycznia 2013 r.

W związku z powyższym zaświadczenia wydawane w 2013 roku mają format zgodny z ISO 7810:2003 ID-1, czyli są wykonane z plastiku i posiadają wymiary takie same jak prawo jazdy czy dowód osobisty oraz zawierają zdjęcie kierowcy-posiadacza zaświadczenia (wzór poniżej).

Podstawą określenia daty ważności będzie data zdania egzaminu po kursie podstawowym. W przypadku ukończenia kursu specjalistycznego w okresie ważności zaświadczenia po kursie podstawowym, kierowca otrzyma nowe zaświadczenie z niezmienioną datą ważności.

Wydawanie zaświadczeń należy do właściwej władzy (przed 2012 rokiem robiły to ośrodki szkolące kierowców, w roku 2012 – zgodnie z obowiązującą Ustawą – Marszałek Województwa).

III. Wybrane nowości wynikające z ADR 2013

1. Zmiany dotyczące oznakowania jednostek transportowych przewożących towary niebezpieczne zapakowane w ilościach ograniczonych, zgodnie z wymaganiami działu 3.4 (tzw. Limited Quantity) (ADR 3.4).

Od 1 stycznia 2011 roku, pojazdy przewożące powyżej 8 ton brutto towarów niebezpiecznych zapakowanych w ilościach ograniczonych („LQ") muszą być oznakowane i do tego wymogu wszyscy uczestnicy przewozu już się przyzwyczaili. Wprowadzona przez ADR 2013 zmiana dotyczy przepisu określającego sposób oznakowania jednostki transportowej, kontenera.

Zgodnie z nowymi przepisami, tablice ostrzegawcze barwy pomarańczowej na pojazdach o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton przewożących ponad 8 ton brutto towarów pakowanych w ilościach ograniczonych nie mogą być zastosowane, jeżeli nie są przewożone towary, które wymagają takiego oznakowania. Kontenery przewożące ponad 8 ton brutto towarów pakowanych w ilościach ograniczonych, znajdujące się na jednostkach transportowych o dopuszczalnej

Wzór na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 listopada 2012 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie egzaminów dla kierowców przewożących towary niebezpieczne (Dz.U. z dnia 26 listopada 2012 r, poz. 1297)

masie całkowitej powyżej 12 ton, nie mogą być oznakowane nalepkami ostrzegawczymi, jeżeli nie są przewożone inne towary niebezpieczne, które wymagają takiego oznakowania.

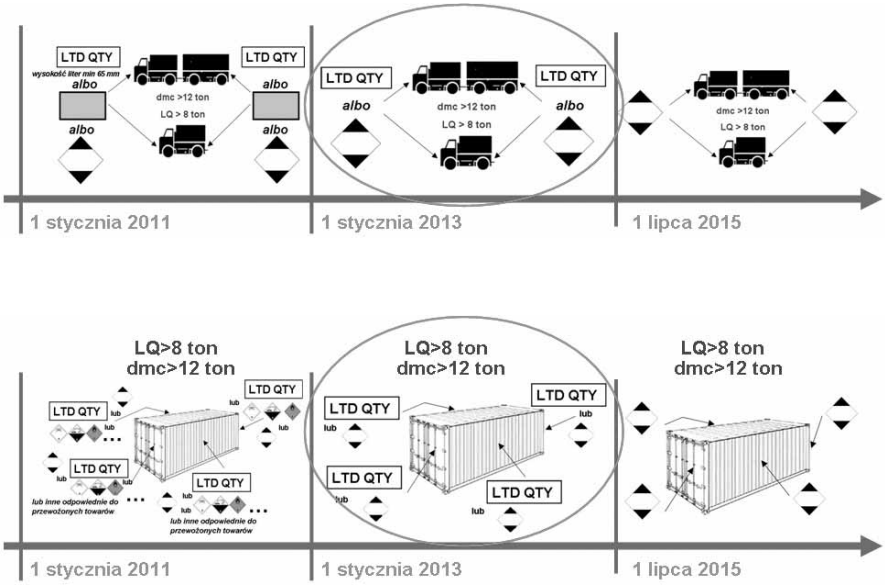
Zatem pomarańczowe tablice, które zgodnie z ADR 2011 mogły być stosowane zamiennie z napisem „LTD QTY" lub nowym znakiem dla towarów LQ, po nowelizacji z 2013 roku nie będą mogły być umieszczone na pojazdach, jeżeli nie są przewożone towary, które wymagają takiego oznakowania.

Analogicznie, nalepki ostrzegawcze, które zgodnie z ADR 2011 mogły być stosowane zamiennie z napisem „LTD QTY" lub nowym znakiem dla towarów LQ, po nowelizacji z 2013 roku nie będą mogły być umieszczone na kontenerach, jeżeli nie są przewożone towary, które wymagają takiego oznakowania.

2. Ograniczenia przewozu przez tunele towarów pakowanych w ilościach ograniczonych, zgodnie z wymaganiami działu 3.4 (tzw. Limited Quantity) (ADR 3.4, 8.6.4).

Dotychczasowe ograniczenie przy przejazdach z towarami niebezpiecznymi przez tunele kategorii „E" zostało rozszerzone o towary pakowane w ilościach ograniczonych. Wprowadzoną nowością jest zakaz przejazdu przez tunele kategorii „E" jednostkami transportowymi przewożącymi towary niebezpieczne pakowane w ilościach ograniczonych (tj. zgodnie z działem 3.4) w ilości przekraczającej 8 ton brutto, oznakowanymi znakiem „LTD QTY' i nowym znakiem „LQ" (tzw. romb z czarnymi rogami) oraz jednostkami transportowymi przewożącymi kontenery, dla których takie oznakowanie jest wymagane.

Ponadto, doprecyzowane zostały ograniczenia przejazdu z towarami niebezpiecznymi przez tunele kategorii „B", „C", „D", „E" poprzez stwierdzenie, że mają one zastosowanie do jednostek transportowych, dla których wymagane jest oznakowanie tablicami barwy pomarańczowej oraz, w przypadku tuneli kategorii „E", do jednostek transportowych, dla których wymagane jest oznakowanie znakiem dla towarów pakowanych w ilościach ograniczonych lub przewożących kontenery, dla których wymagane jest takie oznakowanie.



3. Oznakowanie jednostek transportowych tablicami barwy pomarańczowej (ADR 5.3.2.1.1).

Wprowadzony został wymóg, że jeżeli przyczepa zawierająca towary niebezpieczne została podczas przewozu odłączona od pojazdu silnikowego, to z tyłu tej przyczepy powinna pozostać tablica barwy pomarańczowej.

4. Mocowanie ładunku (ADR 7.5.7.1).

Każda sztuka przesyłki zawierająca materiały niebezpieczne lub nieopakowane przedmioty niebezpieczne podczas przewozu powinna być umocowana przy użyciu odpowiednich urządzeń (np. pasów spinających, burt przesuwanych lub przegród nastawnych), umożliwiających ich unieruchomienie w pojeździe lub w kontenerze w sposób zapobiegający takiemu ich przemieszczaniu podczas przewozu, które mogłoby spowodować zmianę orientacji sztuk przesyłki lub ich uszkodzenie.

Tak jak w poprzednich dwóch nowelizacjach ADR, jako wytyczne odnośnie ładowania, rozmieszczania ładunku przy przewozie towarów niebezpiecznych, wskazuje się publikację Komisji Europejskiej p.t. „Wytyczne odnośnie europejskiej dobrej praktyki w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym". Ponadto wprowadzona została zmiana, która stanowi, iż wymagania dotyczące mocowania ładunku są spełnione, jeżeli ładunek został zamocowany zgodnie z normą EN 12195-1:2010 (norma ta nie jest obligatoryjna).

5. Zmiany dotyczące zasad ładowania razem (ADR 7.5.2.4).

Wprowadzony został zakaz ładowania razem do tego samego pojazdu lub kontenera towarów niebezpiecznych pakowanych w ilościach ograniczonych (tzw."LQ") z materiałami i przedmiotami wybuchowymi (klasy 1), z wyjątkiem zaklasyfikowanych do podklasy 1.4 oraz UN 0161 i UN 0499.

6. Nowe przepisy dotyczące towarów niebezpiecznych używanych podczas przewozu jako chłodziwo lub czynnik chłodzący (ADR 1.1.3.9 i 5.5.3).

Nowy przepis 1.1.3.9 ADR zwalnia przewóz towarów niebezpiecznych używanych podczas przewozu do chłodzenia lub klimatyzowania (*gazy: suchy lód (UN 1845), azot schłodzony skroplony (UN 1977) lub argon schłodzony skroplony (UN1951)*) ze stosowania przepisów ADR pod warunkiem spełnienia wymagań działu 5.5.3 ADR przedstawionych poniżej:

- Pojazdy i kontenery, zawierające w/w gazy powinny być oznakowane znakiem podanym pod 5.5.3.6 ADR, naniesionym na każdym wejściu, w miejscu gdzie będzie dobrze widoczny dla osób otwierających lub wchodzących do pojazdu lub kontenera.

Znak wymagany na pojazdach i kontenerach, zawierających towary niebezpieczne używane podczas przewozu do chłodzenia lub klimatyzowania

W miejscu gwiazdki powinna być wpisana prawidłowa nazwa przewozowa podana w kolumnie (2) Tabeli A w dziale 3.2 (np. azot skroplony schłodzony) uzupełniona odpowiednio wyrazami „JAKO CHŁODZIWO" lub „JAKO CZYNNIK CHŁODZĄCY" w języku urzędowym państwa nadania, a także, jeżeli nie jest to język angielski, francuski lub niemiecki, w języku angielskim, francuskim lub niemieckim, o ile umowy zawarte między zainteresowanymi państwami nie stanowią inaczej.

Zatem pojawia się nowy znak wymagany na pojazdach i kontenerach zawierających towary niebezpieczne używane podczas przewozu do chłodzenia lub klimatyzowania.

- Ponadto, w dokumencie przewozowym musi być umieszczony odpowiedni zapis (5.5.3.7 ADR), na przykład:
  UN 1845, DWUTLENEK WĘGLA, STAŁY, JAKO CHŁODZIWO
  w języku urzędowym państwa nadania, a także, jeżeli nie jest to język angielski, francuski lub niemiecki, w języku angielskim, francuskim lub niemieckim.
- Osoby zatrudnione przy przewozie chłodzonych lub klimatyzowanych pojazdów lub kontenerów, na podstawie przepisu 5.5.3.2.4 ADR, powinny zostać przeszkolone odpowiednio do obowiązków tych osób.

Przepisy rozdziału 5.5.3 ADR nie mają zastosowania do gazów zawartych w układach chłodzenia, towarów niebezpiecznych używanych podczas przewozu do chłodzenia lub klimatyzowania cystern lub MEGC oraz jednostek transportowych poddanych fumigacji.

7. Wyposażenie jednostek transportowych w gaśnice (ADR 8.1.4.1).

Nie zmienia się wymagana liczba dodatkowych gaśnic, które muszą znajdować się w jednostce transportowej podczas przewozu towarów niebezpiecznych, dla których wymagane jest oznakowanie tablicami barwy pomarańczowej. Jedynie w nieco inny sposób (tabela obok) podane zostały minimalne wymagania dotyczące liczby gaśnic przenośnych, dzięki czemu określenie wymagań jest jednoznaczne.

8. Szkolenie pracowników (ADR 1.3.1).

Zgodnie z nowym brzmieniem rozdziału 1.3.1. ADR, nie ma obowiązku szkolenia – na podstawie przepisów tego rozdziału - kierowców, którzy podlegają obowiązkowi szkolenia kursowego. Oznacza to, że kierowcy, którzy przeszli takie szkolenia i zdali wymagane egzaminy, nie podlegają szkoleniom u swojego pracodawcy (zwolnienie to nie obejmuje szkolenia w zakresie ochrony towarów niebezpiecznych działu 1.10 przepisów ADR).

9. Nowe obowiązki nadawcy (ADR 1.4.2.1.1).

Uzupełniono obowiązki nadawcy dotyczące dostarczenia przewoźnikowi wymaganych informacji i danych. Czynność ta powinna być wykonana w sposób możliwy do udowodnienia.

10. Oznakowanie opakowań zbiorczych (ADR 5.1.2.1).

Oznakowanie opakowań zbiorczych zostało uzupełnione o obowiązek umieszczania na tych opakowaniach znaku dla materiałów zagrażających środowisku (powyżej) wymaganego dla oznakowania sztuk przesyłki w odniesieniu do każdego towaru niebezpiecznego znajdującego się w opakowaniu zbiorczym (w przypadku, gdy oznakowanie sztuk przesyłek w opakowaniu zbiorczym jest niewidoczne).

11. Wielkości liter „UN" oraz numeru UN w oznakowaniu sztuk przesyłki (ADR 5.2.1.1).

Zgodnie z nowym brzmieniem przepisów, numer UN oraz litery „UN" umieszczane na sztukach przesyłki powinny mieć wysokość:

UN XXXX

wysokość liter i cyfr – co najmniej 12 mm

Wyjątek stanowią:

- sztuki przesyłki o maksymalnej masie netto ≤ 30 kg lub sztuki przesyłki o pojemności ≤30 l oraz butle o pojemności wodnej ≤ 60 l, dla których wysokość liter i cyfr powinna wynosić co najmniej 6 mm;
- sztuki przesyłki o maksymalnej masie netto ≤ 5 kg lub sztuki przesyłki o pojemności ≤5 l, dla których wysokość liter i cyfr powinna być odpowiednia do wymiarów sztuki przesyłki.

Uwaga: sztuki przesyłki oznakowane zgodnie z dotychczasowymi wymaganiami mogą być używane do 31 grudnia 2013 roku.

12. Dokument przewozowy (ADR 5.4.1.1.18).

Zgodnie z nowym przepisem zapis w dokumencie przewozowym **„ZAGRAŻAJĄCY ŚRODOWISKU"** może być zastąpiony wyrazami **„MARINE POLLUTANT/ZAGRAŻAJĄCY ŚRODOWISKU"**

(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*	*(5)*
Dopuszczalna masa całkowita jednostki transportowej	Minimalna liczba gaśnic	Minimalna pojemność całkowita gaśnic na jednostkę transportową	Gaśnica odpowiednia do gaszenia pożaru silnika lub kabiny. Co najmniej jedna gaśnica o minimalnej pojemności:	Wymagania dotyczące dodatkowej gaśnicy (gaśnic). Co najmniej jedna gaśnica powinna mieć minimalną pojemność:
≤ 3,5 tony	2	4 kg	2 kg	2 kg
>3,5 tony ≤ 7,5 tony	2	8 kg	2 kg	6 kg
> 7,5 tony	2	12 kg	2 kg	6 kg

Podane pojemności dotyczą gaśnic proszkowych (lub służą do określenia pojemności równoważnej dla innych odpowiednich środków gaśniczych).

Kontrola celna

Minister Finansów wydał w dniu 14 grudnia 2012 r. obwieszczenie w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu w sprawie wykonywania kontroli przestrzegania przepisów prawa celnego oraz innych przepisów związanych z przywozem i wywozem towarów (Dz. U. poz. 176, z dnia 6 lutego 2013 r.).

Na podstawie art. 49 ust. 1 pkt 1 ustawy o Służbie Celnej zarządza się co następuje i określa warunki jej wykonywania:

1. przestrzegania przepisów prawa celnego oraz innych przepisów związanych z przywozem i wywozem towarów w obrocie między obszarem celnym Unii Europejskiej a państwami trzecimi;
2. przystosowania zakładów produkcyjnych do rejestrowania i stosowania receptur zgodnie z art. 3 ustawy o uruchamianiu środków pochodzących z Sekcji Gwarancji Europejskiego Funduszu Orientacji i Gwarancji Rolnej (Dz. U. 2003, nr 166, poz. 1611, ze zm.);
3. stosowania receptur, o których mowa w pkt 2 oraz prawidłowości deklaracji dotyczących surowców wykorzystywanych przy produkcji towarów wywożonych z refundacją wywozową;
4. działalności zakładów produkcyjnych w zakresie prawidłowości deklaracji dotyczących surowców wykorzystywanych przy produkcji towarów wywożonych z wnioskiem o refundację wywozową;
5. prawidłowości wypłaty refundacji wywozowych przyznawanych w przypadku wywozu produktów rolnych do państw trzecich, realizowanych w ramach finansowania wspólnej polityki rolnej zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 485/2008 (Dz. Urz. UE L 143);
6. wywozu i przywozu na terytorium Rzeczpospolitej Polskiej towarów podlegających ograniczeniom lub zakazom.

Kontrola autentyczności dokumentów polega przede wszystkim na:

a) ocenie cech zewnętrznych i treści dokumentów;
b) oględzinach znaków zabezpieczających, w szczególności hologramów lub kodów, jeżeli dokument został w ten sposób zabezpieczony;
c) uzyskaniu od organów lub osób, które wystawiły dokumenty, potwierdzenia ich autentyczności;
d) dokonaniu przez organ celny lub inny organ albo instytucję ekspertyzy laboratoryjnej dokumentów;
e) ustaleniu autentyczności podpisów, pieczęci i innych znaków urzędowych lub firmowych;
f) porównaniu dokumentów z ich kopiami lub uwierzytelnionymi fotokopiami, które są w posiadaniu organów celnych lub zostały bezpośrednio przekazane organom celnym.

Kontrole te przeprowadza się w warunkach niezagrażających bezpieczeństwu osób i mienia.

Wykonywanie kontroli w urzędzie celnym albo miejscu wyznaczonym lub uznanym przez organ celny

Funkcjonariusz celny, przystępując do kontroli, okazuje kontrolowanemu – na jego wniosek – numer znaku identyfikacji osobistej, a także podaje podstawę prawną podjęcia kontroli.

1) Kontrolę celną towarów zgłoszonych, wprowadzanych na obszar celny Unii Europejskiej i wyprowadzanych z tego obszaru, wykonuje się w szczególności przez podjęcie czynności określonych w przepisach tytułu VIII części I rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 ustanawiającego przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz. Urz. WE L 253 z 11.10. 1993).
2) Wprowadzenie towarów na obszar celny Unii Europejskiej przed nadaniem przeznaczenia celnego jest wykonywane w szczególności przez weryfikację:
   a. dokumentów wymaganych na podstawie przepisów prawa;
   b. komunikatów przesyłanych w Systemie Kontroli Importu (ICS).

Poza kolejnością dokonuje się kontroli w przypadku m.in. środków transportu przewożących żywe zwierzęta, towary łatwo psujące się, towary niebezpieczne lub pomoc humanitarną, autobusów w komunikacji międzynarodowej, dokonujących regularnych przewozów osób, towarów przewożonych przez upoważnionych przedsiębiorców, posiadających świadectwa AEO (Authorised Economic Operator, uproszczenie celne) oraz w szczególnie uzasadnionych przypadkach.

W przypadku przywozu lub wywozu towarów, których posiadanie, obrót lub rozpowszechnianie przepisy prawa uzależniają od spełnienia określonych wymogów, kontrola jest wykonywana po dokonaniu zgłoszenia celnego lub przed nadaniem przeznaczenia celnego w przypadku, gdy nadanie towarom tego przeznaczenia nie wymaga dokonania zgłoszenia celnego. Jeżeli przepisy prawa uzależniają przywóz lub wywóz towaru od posiadania pozwolenia, funkcjonariusz w momencie przyjęcia zgłoszenia celnego jest obowiązany w szczególności do dokonania na oryginale pozwolenia adnotacji o ilości lub wartości przywożonego lub wywożonego towaru oraz całkowitym wykorzystaniu pozwolenia – a następnie zwrócić oryginał pozwolenia zgłaszającemu, chyba że odrębne przepisy określają inny sposób postępowania, np. kontrola mięsa wołowego.

Kontrola towarów przemieszczanych transportem przesyłowym, np. rurociągiem, gazociągiem i siecią energetyczną jest wykonywana przez porównanie danych z przyjętymi za podstawę ustaleniami ilości lub masy towarów z danymi w akcie wykonawczym, wydanym na podstawie art. 19 ust. 1 ustawy – Prawo celne (Dz. U. nr 68, poz. 622, ze zm.). W trakcie kontroli funkcjonariusz sprawdza również stan zamknięć urzędowych.

Kontrola prowadzenia magazynu czasowego składowania jest wykonywana przez sprawdzenie zgodności jego prowadzenia z przepisami prawa celnego i udzielonym pozwoleniem na prowadzenie magazynu czasowego składowania. Czy np. stan miejsca, w którym prowadzony jest ten magazyn oraz jego wyposażenie zapewniają odpowiednie warunki składowania towarów, czy umożliwiają prowadzenie kontroli i gwarantują pozostawanie towarów pod dozorem celnym, tożsamość oraz stan towarów złożonych w magazynie są zgodne z dokumentami dotyczącymi tych towarów, czy ewidencja towarów składowanych w tym magazynie jest prowadzona zgodnie z przepisami prawa celnego.

Wykonywanie kontroli w siedzibie, w miejscu prowadzenia działalności gospodarczej oraz miejscu zamieszkania podmiotu podlegającego kontroli

Kontrola uproszczeń w stosowaniu przepisów prawa celnego, których sposób weryfikacji nie został określony, jest wykonywana przez ustalenie, czy posiadacz pozwolenia nie naruszył przepisów dotyczących uproszczeń w stosowaniu przepisów prawa celnego, związanych z przewozem lub wywozem towarów, warunków określonych w pozwoleniu lub niezbędnych do udzielenia pozwolenia. Kontrola ta jest wykonywana w szczególności przez weryfikację prowadzonej przez podmiot podlegający kontroli dokumentacji lub przez porównanie stanu towaru z dokumentacją.

Wykonywanie kontroli w miejscach innych niż urząd celny albo miejsce wyznaczone lub uznane przez organ celny oraz innych niż siedziba, miejsce prowadzenia działalności gospodarczej oraz miejsce zamieszkania podmiotu podlegającego kontroli

Przystępując do kontroli funkcjonariusz podaje podmiotowi podlegającemu kontroli swój stopień służbowy, imię i nazwisko oraz informacje o celu kontroli. Legitymację służbową okazuje się w sposób umożliwiający odczytanie i odnotowanie danych funkcjonariusza. W ramach kontroli określonych w tym rozdziale, właściwe czynności są wykonywane w miejscu zapewniającym warunki dla bezpiecznego przeprowadzenia kontroli.

Wykonywanie kontroli stosowania procedur celnych

Stosowanie procedury dopuszczenia do swobodnego obrotu jest wykonywane przez sprawdzenie przestrzegania obowiązujących w tym zakresie warunków określonych przepisami prawa celnego. Kontrolę przeprowadza się w szczególności wtedy, gdy towar został zwolniony z należności przywozowych ze względu na przeznaczenie lub cel przywozu albo pod warunkiem nieodstępowania towaru, a także gdy ze względu na przeznaczenie towarów zostały zastosowane obniżone lub preferencyjne stawki celne bądź inne środki taryfowe.

Kontrola dopuszczenia do swobodnego obrotu towarów z zastosowaniem zerowej lub obniżonej stawki celnej ze względu na ich przeznaczenie jest wykonywana przez sprawdzenie, czy podmiot podlegający kontroli prowadzi działalność zgodnie z przepisami prawa celnego, w tym:

1) towary nie zostały usunięte spod dozoru celnego przed otrzymaniem określonego w pozwoleniu przeznaczenia;
2) towary zostały użyte w celach określonych do zastosowania obniżonej lub zerowej stawki celnej;
3) przestrzega wyznaczonych terminów, w których towary dopuszczone do swobodnego obrotu z zastosowaniem zerowej lub obniżonej stawki celnej ze względu na ich przeznaczenie powinny otrzymać określone dla nich przeznaczenie;
4) przestrzega warunków niezbędnych do udzielenia pozwolenia oraz określonych w pozwoleniu;
5) przestrzega procedury obiegu karty kontrolnej T5, o której mowa w art. 912a – 912g rozporządzenia wykonawczego Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r.

Kontrola stosowania procedury tranzytu jest wykonywana w szczególności przez sprawdzenie dokumentów wymaganych na podstawie przepisów prawa (celnego, przewozowego), zamknięć urzędowych, przestrzegania terminu dostarczenia towarów i dokumentów do urzędu przeznaczenia, komunikatów przesyłanych w Nowym Skomputeryzowanym Systemie Tranzytowym (NCTS), w tym terminów ich przesyłania, zgodności stanu faktycznego przewożonego towaru z danymi zawartymi w zgłoszeniu celnym oraz w dołączonych dokumentach.

Stosowanie procedury składu celnego jest wykonywane przez sprawdzenie, czy podmiot podlegający kontroli prowadzi działalność zgodnie z przepisami prawa celnego i udzielonym pozwoleniem, w tym czy:

1) towary, podczas ich pozostawania w składzie celnym, nie zostały usunięte spod dozoru celnego;
2) spełnia obowiązki wynikające ze składowania towarów objętych procedurą składu celnego;
3) przestrzega warunków niezbędnych do udzielenia pozwolenia oraz warunków określonych w pozwoleniu;
4) towary są poddawane zwyczajowym czynnościom, zgodnie z warunkami wskazanymi w pozwoleniu;
5) towary są czasowo wyprowadzane ze składu celnego, zgodnie z warunkami określonymi w pozwoleniu.

Kontrola, o której mowa w ust. 1 jest wykonywana przez sprawdzenie faktycznego stanu składowanych towarów ze stanem wynikającym z dokumentów celnych, ewidencji towarowych lub wykazu towarów, przedkładanego na podstawie art. 529 rozporządzenia wykonawczego Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r. oraz weryfikacji dokumentacji w zakresie niezbędnym do stwierdzenia przestrzegania warunków, o których jest mowa w ust. 1 pkt. 3.

Kontrola stosowania procedury uszlachetniania czynnego, procedury przetwarzania pod kontrolą celną, procedury odprawy czasowej i procedury uszlachetniania biernego jest wykonywana przez sprawdzenie, czy podmiot podlegający prowadzi działalność zgodnie z przepisami prawa celnego, przestrzega wyznaczonych terminów oraz niezbędnych warunków.

Stosowanie procedury wywozu jest wykonywane przez sprawdzenie, czy podmiot podlegający kontroli przestrzega określonych przepisami prawa warunków stosowania tej procedury. Kontrola jest wykonywana przez weryfikację komunikatów przesyłanych w Systemie Kontroli Eksportu (ECS), w tym terminów ich przesyłania oraz zgodności stanu faktycznego wywożonego towaru z danymi zawartymi w zgłoszeniu celnym oraz w dokumentach stanowiących załączniki do zgłoszenia celnego.

Wykonywanie kontroli działalności składów celnych, działalności prowadzonej w wolnym obszarze celnym i składzie wolnocłowym

Kontrola działalności składu celnego jest wykonywana przez sprawdzenie zgodności prowadzenia tej działalności z przepisami prawa celnego i udzielonym pozwoleniem, w tym ustalenie, czy m.in. towary są składowane zgodnie z ustalonymi warunkami, a zwłaszcza czy przestrzegane są wyznaczone terminy składowania, czy ewidencja towarowa jest prowadzona zgodnie z przepisami prawa celnego oraz warunkami określonymi przez organ Służby Celnej, czy ilość towarów, znajdujących się w składzie celnym jest zgodna z ilością wykazaną w ewidencji towarowej oraz dokumentach celnych. W uzasadnionych przypadkach organ Służby Celnej może zakazać wprowadzenia towarów do składu celnego lub wyprowadzenia ich ze składu na okres niezbędny do przeprowadzenia czynności kontrolnych w składzie celnym.

Kontrola działalności prowadzonej w wolnym obszarze celnym lub składzie wolnocło-

wym jest wykonywana przez sprawdzenie zgodności prowadzenia tej działalności z prawem celnym i decyzją organu Służby Celnej, w tym sprawdzenie, czy m.in. działalność gospodarcza w wolnym obszarze celnym lub składzie wolnocłowym prowadzona jest przez operatorów zgodnie z zakresem i warunkami ustalonymi w decyzji wydanej przez organ Służby Celnej i przestrzegane są terminy pozostawania towarów w wolnym obszarze celnym lub składzie wolnocłowym, jeżeli terminy zostały wyznaczone. Ewidencja towarów jest prowadzona zgodnie z zasadami wskazanymi przez organ Służby Celnej.

Działalność prowadzona przez zarządzającego wolnym obszarem celnym lub składem wolnocłowym jest wykonywana przez sprawdzenie, czy zarządzający prowadzi działalność zgodnie z warunkami określonymi przez organ Służby Celnej, w tym czy:

1) granice wolnego obszaru celnego lub składu wolnocłowego są zgodne z przepisami wydanymi na podstawie art. 27 ust. 2 ustawy z dnia 19 marca 2004 r. – Prawo celne;
2) granice oraz miejsca wejścia i wyjścia do wolnego obszaru celnego lub składu wolnocłowego zapewniają możliwość skutecznego sprawowania dozoru celnego i zapobiegają nieprawidłowemu wyprowadzaniu towarów z tego obszaru;
3) spełnione są wymogi, od których przepisy prawa celnego uzależniają ustanowienie wolnego obszaru celnego lub składu wolnocłowego;
4) prace budowlane i modernizacyjne na terenie wolnego obszaru celnego lub składu wolnocłowego są realizowane zgodnie z zasadami wskazanymi w przepisach prawa celnego.

Wykonywanie kontroli wynikających ze Wspólnej Polityki Rolnej

Kontrola przystosowania zakładów produkcyjnych do rejestrowania i stosowania receptur zarejestrowanych we właściwej agencji płatniczej ustanowionej zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 30 lipca 2003 r. o uruchamianiu środków pochodzących z Sekcji Gwarancji Europejskiego Funduszu Orientacji i Gwarancji Rolnej jest wykonywana przez przeprowadzenie czynności kontrolnych, które pozwolą na ustalenie, czy:

1) zakład prowadzi działalność w zakresie produkcji produktów przetworzonych;
2) surowce wykorzystywane do wytwarzania produkcji przetworzonych i wywożonych w celu uzyskania refundacji wywozowej są przechowywane oddzielnie od innych surowców lub zapewnione są warunki do prawidłowego lokalizowania i identyfi-kowania surowców na podstawie dokumentacji handlowej, produkcyjnej lub magazynowej;
3) producent posiada warunki do prowadzenia w zakładzie produkcyjnym stałej ewidencji surowców, z wyszczególnieniem ich pochodzenia, używanych półproduktów, produktów ubocznych, strat oraz gotowych produktów lub produktów przetworzonych, jak również dokumentacji handlowej dotyczącej wszystkich zgłoszonych i zarejestrowanych receptur;
4) producent posiada warunki do archiwizowania dokumentacji produkcyjnej, handlowej i magazynowej w układzie chronologicznym.

Kontrola, o której mowa w ust. 1, jest przeprowadzana na wniosek agencji płatniczej. Dokumentacja handlowa oznacza dokumenty wskazane w art. 1 ust. 3 lit. a rozporządzenia nr 485/2008 z dnia 26 maja 2008 r. w sprawie kontroli przez państwa członkowskie transakcji stanowiących część systemu finansowania przez Europejski Fundusz Rolniczy Gwarancji.

Kontrola stosowania receptur, o których mowa w §27 ust. 1 oraz kontrola prawidłowości deklaracji dotyczących surowców użytkowanych przy produkcji towarów wywożonych z refundacją wywozową jest dokonywana przez ustalenie, czy spełnione są warunki, o których mowa w §27 ust. 1 ww. tekstu oraz receptura stosowana przez producenta jest zgodna z recepturą zarejestrowaną przez agencję płatniczą. Ta kontrola jest przeprowadzana na wniosek agencji płatniczej oraz w szczególnie uzasadnionych przypadkach z urzędu. Kontrola magazynów żywnościowych jest wykonywana przez ustalenie, czy:

1) są przestrzegane warunki określone w pozwoleniu;
2) towar wprowadzony do magazynu nie został usunięty spod dozoru celnego;
3) ilość, wartość, tożsamość oraz stan towaru złożonego w magazynie są zgodne z odpowiednią dokumentacją;
4) rejestry magazynowe są prowadzone prawidłowo;
5) towar wyprowadzany z magazynu dostarczany jest zgodnie z przeznaczeniem do miejsc wskazanych w art. 37 ust. 1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 612/2009 z dnia 7 lipca 2009 r. ustanawiającego wspólne szczegółowe zasady stosowania systemu refundacji wywozowych do produktów rolnych (Dz. Urz. UE L 186/2009);
6) przestrzegane są terminy przechowywania towarów w magazynie.

Tak więc możliwości wykonania kontroli obsługi celnej jest wiele. (dr Edward Mendyk)

Zmiany i uzupełnienia do Umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (SMGS)

według tekstu jednolitego z 1 lipca 2008 r. obowiązujące od 1 lipca 2013 r.

Z dniem 1 lipca 2013 roku wchodzi w życie poprawka do Umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (SMGS). Teksty poprawki (zmiana nr 5) w języku polskim i rosyjskim zamieszczamy w niniejszym Biuletynie na stronie 51 oraz na stronie internetowej Izby w zakładce „wydawnictwa Izby" celem uzupełnienia przez osoby posiadające wydaną przez PISiL książkę „Konwencja COTIF/CIM a Umowa SMGS w opracowaniu Jerzego Godlewskiego. (E.S.)

IV pakiet kolejowy

Komisja Europejska wydała jeden tekst wspólny dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego zastępując trzy dyrektywy unijne:

- 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych,
- 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym,
- 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej,

które zostały znacząco zmienione. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TF UE), w szczególności jego art. 91, wymaga zwiększenia integracji tego sektora transportu, jako że Unia jest podstawowym elementem w urzeczywistnianiu rynku wewnętrznego, a koleje stanowią istotną cześć tego sektora w Unii, zmierzającego w kierunku zgodnej z mobilnością komercyjną, dostosowujących się potrzeb do rynku usług transportowych oraz z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Dla zapewnienia przyszłego rozwoju, a także efektywnego systemu kolei należy dokonać rozróżnienia między świadczeniem usług przewozowych oraz zarządzaniem infrastrukturą. W tej sytuacji niezbędne są dwa rodzaje działalności - zarządzane odrębnie oraz rachunkowość odrębną. Zasada swobody świadczenia usług przewozowych powinna mieć zastosowanie w całym sektorze kolejowym, z uwzględnieniem jego cech specyficznych. Jednocześnie klienci kolei powinni mieć możliwość wyrażenia swych opinii na temat treści planu biznesowego w zakresie użytkowania, udostępnia i rozwoju infrastruktury. Nie musi to powodować ujawnienia pełnego planu biznesowego, opracowanego przez zarządcę infrastruktury. Jednak państwa członkowskie powinny mieć możliwość decydowania o pokryciu wydatków na infrastrukturę ze środków innych niż bezpośrednie finansowanie przez państwo, takich jak partnerstwo publiczno-prywatne lub finansowanie przez sektor prywatny.

Rachunek zysków i strat zarządcy infrastruktury powinien być zbilansowany w rozsądnym okresie, który może zostać przekroczony w wyjątkowych okolicznościach, takich jak poważne i nagłe pogorszenie sytuacji gospodarczej w państwie członkowskim, mające znaczny wpływ na poziom pracy przewozowej na jego infrastrukturze lub na poziom dostępnego finansowania publicznego. Efektywny sektor towarowy, zwłaszcza przewozów transgranicznych wymaga działań zmierzających do otwarcia rynku przewozowego. Dla zapewnienia stosowania praw dostępu do infrastruktury kolejowej na całym terytorium Unii w sposób jednolity i niedyskryminacyjny należy wprowadzić licencję dla przedsiębiorstw kolejowych.

Głównym celem nowych, powszechnie dostępnych przewozów międzynarodowych powinien być przewóz osób na trasie międzynarodowej. Przy ustalaniu, czy taki jest główny cel danego przewozu, powinno się brać pod uwagę kryteria takie, jak stosunek wartości i wielkości przewozów pasażerskich na trasach krajowych do wartości i wielkości przewozów pasażerskich na trasach międzynarodowych oraz długość tej trasy. Ustalenia te powinny być dokonywane przez krajowy organ regulacyjny.

Kolejne rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego[1] zezwala państwom członkowskim i władzom lokalnym na zawieranie umów o świadczenie usług publicznych. Wymaga ono zapewnienia spójności tych przepisów zgodnie z zasadą otwarcia międzynarodowych przewozów pasażerskich na konkurencję, co może mieć wpływ na organizację i finansowanie kolejowych przewozów pasażerskich, świadczonych na podstawie umowy o usługach publicznych. Opłaty te powinny przyczyniać się do finansowania obowiązków świadczenia usługi publicznej określonych w umowach o usługach publicznych.

Krajowy organ regulacyjny powinien działać w sposób pozwalający uniknąć jakichkolwiek konfliktów interesów oraz jakiegokolwiek ewentualnego zaangażowania w zawieraniu rozpatrywanych umów o świadczenie usług publicznych. Jednak należy rozszerzyć uprawnienia organu tak, aby umożliwić mu ocenę celu przewozu międzynarodowego oraz w stosownych przypadkach potencjalnego wpływu ekonomicznego na obowiązujące umowy. Krajowe organy kolejowe powinny wymieniać się informacjami oraz - o ile zaistnieje taka potrzeba – koordynować zasady i praktykę oceniana.

Aby inwestować w usługi korzystające z wyspecjalizowanej infrastruktury, np. linie kolejowe dużych prędkości, wnioskodawcy powinni posiadać pewność prawną, biorąc pod uwagę wiążące się z tym znaczne inwestycje długoterminowe.

Kolejna dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/72/WE z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej[2] przewiduje otwarcie europejskiego rynku energii elektrycznej. Prąd trakcyjny powinien być dostarczany przedsiębiorstwom kolejowym na żądanie na niedyskryminacyjnych zasadach. W odniesieniu do stosunków z państwami trzecimi należy zwrócić szczególną uwagę na zapewnienie tym unijnym przedsiębiorstwom wzajemności w dostępie prądu do rynku kolejowego, co należy ułatwić za pomocą umów transgranicznych.

Dla świadczenia należytej jakości usług konieczne jest zapewnienie aby przedsiębiorstwa kolejowe zawsze spełniały określone wymogi dotyczące dobrej reputacji, zdolności finansowej oraz kwalifikacji zawodowych. W celu ochrony klientów i stron trzecich podstawowe znaczenie ma zapewnienie by te przedsiębiorstwa były dostatecznie ubezpieczone od odpowiedzialności cywilnej oraz w razie wypadków kolejowych przez banki lub

1 Dz. U. L 315 z 3.12.2007 r.
2 Dz. U. L 211 z 14.8. 2009 r.

inne przedsiębiorstwa, pod warunkiem, że takie ubezpieczenia jest oferowane na warunkach rynkowych.

Aby zapewnić wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym przejrzystość i niedyskryminacyjny dostęp do infrastruktury kolejowej i usług w obiektach infrastruktury usługowej, wszystkie informacje wymagane przy wykorzystywaniu uprawnień do dostępu powinny zostać opublikowane w Regulaminie sieci, co najmniej w dwóch językach urzędowych Unii. Zachęcanie do optymalnego wykorzystania infrastruktury kolejowej doprowadzi do zmniejszenia kosztów transportu dla społeczeństwa.

Jednak metody przydzielania kosztów ustalonych przez zarządców infrastruktury powinny być oparte na najlepszym dostępnym rozumieniu źródeł kosztów i powinny służyć przydzielaniu kosztów do poszczególnych usług oferowanych przedsiębiorstwom kolejowym. W rezultacie funkcjonowania odpowiednich systemów pobierania opłat za infrastrukturę kolejową w połączeniu z odpowiednimi systemami pobierania opłat za pozostałe rodzaje infrastruktury transportowej i przy działalności konkurencyjnych przewoźników powinna zostać uzyskana w trwały sposób optymalna równowaga między różnymi środkami transportu.

Przy nakładaniu marży zarządca infrastruktury powinien zdefiniować odrębne segmenty (ceny rynkowe, jakość usługi). Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny umożliwiać równy i niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich przedsiębiorstw i mieć na celu możliwie pełne zaspokojenie potrzeb wszystkich użytkowników i rodzajów przewozów. Te systemy powinny pozwalać na uczciwą konkurencję przy wykonywaniu przewozów kolejowych.

W warunkach hałasu powodowanego przez żeliwne klocki hamulcowe, używanych w wagonach towarowych jest jedną z przyczyn emisji hałasu, która mogłaby zostać zmniejszona poprzez zastosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych. Opłaty za dostęp do infrastruktury transportowej są zróżnicowane głównie z powodu emitowanego hałasu, w zależności od decyzji Komisji nr 2006/66/WE z dnia 23 grudnia 2005 r. dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu tabor kolejowy – hałas transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych[3]. W odniesieniu do pozostałych środków transportu powinno się rozważyć środki zmniejszania emisji hałasu równoważne z tymi, które zostały przyjęte w sektorze kolejowym.

W celu przyśpieszenia instalacji w lokomotywach Europejskiego systemu sterowania pociągiem (ETCS) zarządcy infrastruktury powinni modyfikować system pobierania opłat stwarzając odpowiednie zachęty do szybszego wyposażenia pociągów w systemy sterowania ETCS.

Dla zapewnienia przedsiębiorstwom kolejowym optymalnych wyników, należy stworzyć wymóg sprawdzania wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury w sytuacjach, gdy w celu zaspokojenia potrzeb użytkowników konieczna jest koordynacja wniosków o przyznanie zdolności przepustowej. Mając na uwadze monopolistyczną pozycję zarządców infrastruktury należy wymagać od nich analizy dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury oraz metody jej poprawy w sytuacji, gdy proces alokacji zdolności przepustowej nie jest w stanie zaspokoić potrzeb użytkowników. Duże znaczenie ma zapewnienie lepszej koordynacji systemów alokacji, aby poprawić atrakcyjność kolei dla przewozów korzystających z sieci więcej niż jednego zarządcy infrastruktury, w szczególności w ruchu międzynarodowym. Istotne jest, aby zmniejszać zakłócenia konkurencji, które mogą powstać między infrastrukturami kolejowymi albo między różnymi rodzajami transportu z powodu znaczących różnic w zasadach pobierania opłat.

Konieczne jest wskazanie tej części składowej usług dotyczącej infrastruktury, mającej zasadnicze znaczenie dla zapewnienia przewoźnikowi świadczenia danej usługi, która powinna być zapewniona w zamian za minimalne opłaty za dostęp. Inwestowanie w infrastrukturę kolejową jest konieczne, a systemy pobierania opłat z tego tytułu powinny stwarzać zarządcom zachęty, aby prowadzone odpowiednie inwestycje były atrakcyjne ekonomicznie.

Pożądanym jest, aby przy podejmowaniu decyzji mających wpływ na funkcjonowanie kolei uwzględniane były koszty zewnętrzne oraz pobieranie opłat za infrastrukturę kolejową co przyczynia się do internalizacji kosztów zewnętrznych w spójny i zrównoważony sposób w ramach wszystkich rodzajów transportu. Ważne jest zapewnienie, aby poziom opłat za przewozy krajowe i międzynarodowe pozwalał kolejom na zaspokojenie potrzeb rynku. W rezultacie pobieranie opłat za infrastrukturę powinno być ustalone na poziomie kosztu, który jest ponoszony bezpośrednio jako rezultat wykonywania przewozu pociągiem.

Alokacja zdolności przepustowej jest związana z kosztem dla zarządcy infrastruktury, za który powinien otrzymać zapłatę. Obowiązek transpozycji niniejszej dyrektywy do prawa krajowego należy ograniczyć do tych przepisów, które stanowią merytoryczną zmianę w porównaniu z wcześniejszymi dyrektywami, chyba że wynika to z tych wcześniejszych dyrektyw. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do użytkowania infrastruktury kolejowej w przewozach krajowych i międzynarodowych.

Przy tym stosuje się następujące definicje (art. 3):

1) „przedsiębiorstwo kolejowe" oznacza każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, posiadające licencję zgodnie z niniejszą dyrektywą, którego działalność podstawowa polega na świadczeniu usług w transporcie towarowym lub pasażerskim koleją, z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to zapewnia pojazdy trakcyjne; obejmuje to także przedsiębiorstwa, które tylko dostarczają pojazdy trakcyjne;
2) „zarządca infrastruktury" oznacza każdy podmiot lub przedsiębiorstwo, które są odpowiedzialne w szczególności za założenie infrastruktury kolejowej, zarządzanie nią i jej utrzymanie, w tym za prowadzenie ruchu pociągów, urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy i urządzenia sterowania ruchem kolejowym (srk); funkcje zarządcy infrastruktury na sieci lub części sieci mogą być przydzielane różnym podmiotom lub przedsiębiorstwom;
3) „infrastruktura kolejowa" oznacza elementy wymienione w załączniku I (powierzchnia gruntów, tory i podtorze, obiekty inżynieryjne, drogi dostępu dla pasażerów i towarów, systemy oświetleniowe, itp.) ;
4) „międzynarodowe przewozy towarowe" oznaczają usługi przewozowe, w przypadku których pociąg przekracza co najmniej jedną granicę państwa członkowskiego; pociąg ten może być łączony lub dzielony, a różne jego części mogą mieć różne stacje nadania i przeznaczenia, pod warunkiem że wszystkie wagony przekraczają co najmniej jedną granicę;
5) „międzynarodowe przewozy pasażerskie" oznaczają przewozy pasażerskie, w przy-

[3] Dz. U. L 37 z. 8.2. 2006 r.

padku których pociąg przekracza co najmniej jedną granicę państwa członkowskiego i których głównym celem jest przewóz pasażerów pomiędzy stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich; pociąg może być łączony lub rozłączany, a jego różne części mogą mieć różne stacje początkowe i końcowe, pod warunkiem że wszystkie wagony przekraczają co najmniej jedną granicę;

6) „przewozy miejskie i podmiejskie" oznaczają usługi przewozowe, których głównym celem jest zaspokojenie potrzeb transportowych ośrodka miejskiego lub konurbacji, w tym konurbacji transgranicznej, a także potrzeb transportowych na trasie między ośrodkiem miejskim lub konurbacją a otaczającymi je obszarami;
7) „przewozy regionalne" oznaczają usługi przewozowe, których głównym celem jest zaspokojenie potrzeb transportowych regionu, w tym regionu transgranicznego;
8) „tranzyt" oznacza przejazd przez terytorium Unii bez ładowania lub wyładowywania towarów lub bez zapewniania pasażerom możliwości wsiadania lub wysiadania na terytorium Unii;
9) „trasa alternatywna" oznacza inną trasę pomiędzy tą samą stacją początkową i końcową w przypadku gdy istnieje zastępowalność obu tras w związku ze świadczeniem danych usług przewozu towarowego lub pasażerskiego przez przedsiębiorstwo kolejowe;
10) „realna alternatywa" oznacza dostęp do innego obiektu infrastruktury usługowej, który przedsiębiorstwo kolejowe może zaakceptować z punktu widzenia ekonomicznego i który umożliwia mu świadczenie odpowiednich usług przewozu towarowego lub pasażerskiego;
11) „obiekt infrastruktury usługowej" oznacza instalację, w tym grunt, budynek i sprzęt, które zostały specjalnie przygotowane, w całości lub w części, aby umożliwić świadczenie jednej lub większej liczby usług, o których mowa w załączniku II pkt 2–4;
12) „operator obiektu infrastruktury usługowej" oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny odpowiedzialny za zarządzanie co najmniej jednym obiektem infrastruktury usługowej lub świadczący przedsiębiorstwom kolejowym jedną lub więcej usług, o których mowa w załączniku II pkt 2–4 (dostęp, w tym dostęp do torów, usługi dodatkowe mogą obejmować np. prąd trakcyjny, podgrzewanie składów pociągów pasażerskich, usługi pomocnicze mogą dotyczyć dostępu do sieci telekomunikacyjnych, itp.);
13) „umowa transgraniczna" oznacza każdą umowę między co najmniej dwoma państwami członkowskimi lub między państwami członkowskimi i państwami trzecimi służącą ułatwieniu świadczenia transgranicznych przewozów kolejowych;
14) „licencja" oznacza licencję wydaną przedsiębiorstwu przez organ wydający licencje, poprzez którą zostaje uznana jego zdolność do wykonywania przewozów kolejowych jako przedsiębiorstwo kolejowe; zdolność ta może być ograniczona do świadczenia określonych rodzajów przewozów;
15) „organ wydający licencje" oznacza organ odpowiedzialny za udzielanie licencji w państwie członkowskim;
16) „umowa" oznacza umowę lub, odpowiednio, porozumienie w ramach środków administracyjnych;
17) „rozsądny zysk" oznacza stopę zwrotu z własnego kapitału, która uwzględnia ryzyko, w tym związane z przychodami – lub brak takiego ryzyka – ponoszone przez operatora obiektu infrastruktury usługowej i uwzględnia średnią stopę dla danego sektora w ostatnich latach;
18) „alokacja" oznacza alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej przez zarządcę infrastruktury;
19) „wnioskodawca" oznacza przedsiębiorstwo kolejowe lub międzynarodowe ugrupowanie przedsiębiorstw kolejowych lub inne osoby lub podmioty prawne, takie jak właściwe organy w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz spedytorzy, nadawcy towarów i operatorzy transportu kombinowanego, którzy ze względu na świadczenie usługi publicznej lub ze względów handlowych są zainteresowani uzyskaniem zdolności przepustowej infrastruktury;
20) „przepełniona infrastruktura" oznacza odcinek infrastruktury, dla którego popyt na zdolność przepustową infrastruktury nie może być w pełni zaspokojony w pewnych okresach, nawet po koordynacji różnych wniosków o przyznanie zdolności przepustowej;
21) „plan powiększenia zdolności przepustowej" oznacza środek lub serię środków wraz z terminarzem ich wdrożenia, mających na celu złagodzenie ograniczeń, które prowadziły do zgłaszania danego odcinka infrastruktury jako „przepełnionej infrastruktury";
22) „koordynacja" oznacza proces, za pomocą którego zarządca infrastruktury i wnioskodawcy będą próbowali rozwiązać sytuacje, w których występują kolidujące ze sobą wnioski o przyznanie zdolności przepustowej;
23) „umowa ramowa" oznacza prawnie wiążącą umowę ogólną prawa publicznego lub prywatnego, ustalającą prawa i obowiązki wnioskodawcy i zarządcy infrastruktury w stosunku do zdolności przepustowej infrastruktury, która to zdolność ma zostać alokowana, oraz opłat, które mają zostać pobrane w czasie dłuższym niż jeden okres obejmujący obowiązujący rozkład jazdy;
24) „zdolność przepustowa infrastruktury" oznacza potencjał do układania rozkładu jazdy zamówionych tras pociągów dla danego odcinka infrastruktury w określonym przedziale czasowym;
25) „sieć" oznacza całość infrastruktury kolejowej zarządzanej przez zarządcę infrastruktury;
26) „regulamin sieci" oznacza regulamin, który ustala szczegółowo ogólne zasady, terminy, procedury i kryteria dotyczące systemów pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej, w tym inne informacje, jakie są wymagane, aby umożliwić złożenie wniosku w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury;
27) „trasa pociągu" oznacza zdolność przepustową infrastruktury potrzebną do prowadzenia pociągu między dwoma punktami w określonym przedziale czasowym;
28) „obowiązujący rozkład jazdy" oznacza dane określające wszelki planowy ruch pociągów i taboru, który będzie miał miejsce na danej infrastrukturze w ciągu okresu, w którym on obowiązuje;
29) „tory postojowe" oznaczają tory specjalnie przeznaczone do tymczasowego postoju pojazdów kolejowych między dwoma okresami eksploatacji;
30) „utrzymanie naprawcze" oznacza prace, których nie wykonuje się rutynowo w ramach codziennych operacji i które wymagają wycofania pojazdu z eksploatacji.

Oznacza to wiele definicji, zarówno w sensie organizacyjnym, jak i prawnym oraz finansowym.

Rozwój kolei w Unii Europejskiej

Niezależność zarządzania przejawia się w niezależności statusu przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, aby w zakresie zarządzania i spraw ekonomicznych postępowały zgodnie z zasadami rynkowymi. Państwa członkowskie zapewniają więc aby przedsiębiorstwa kolejowe, będące bezpośrednio lub pośrednio własnością państw członkowskich, posiadały w szczególności aktywa, budżety i rachunkowość oddzielne od państwowych (art. 4). Zarządca infrastruktury odpowiada m.in. za szczególne zasady pobierania opłat i dokonywania alokacji ustalonych przez państwa członkowskie.

Te państwa umożliwiają przedsiębiorstwom kolejowym dostosowanie ich działalności do rynku transportowego oraz kierowanie tą działalnością w ramach odpowiedzialności ich własnych organów zarządzających, w interesie skutecznego świadczenia odpowiednich usług po najniższych możliwych kosztach w stosunku do jakości świadczonej usługi. Przedsiębiorstwa kolejowe przygotowują swoje plany biznesowe wraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi. Plany te służą osiągnięciu równowagi finansowej przez przedsiębiorstwo oraz innych celów technicznych i handlowych. W odniesieniu do ogólnych wytycznych wydanych przez każde z państw oraz przedsiębiorstwa kolejowe mają w szczególności swobodę:

a/ tworzenia własnej organizacji wewnętrznej (art. 7, 29 i 39 – niezależność funkcji, pobieranie opłat za infrastrukturę, alokacja zdolności przepustowej);
b/ kontrolowania podaży i wprowadzania na rynek usług oraz ustalania ich cen;
c/ podejmowania decyzji w sprawie pracowników, aktywów i własnych zamówień;
d/ rozszerzania udziału w rynku, opracowania nowych technologii i nowych usług oraz przyjmowania wszelkich innowacyjnych technik zarządzania;
e/ podejmowania nowej działalności w dziedzinach zawiązanych z koleją.

Oddzielenie zarządzania infrastruktury od transportu i różnych jego rodzajów stanowi więc rozdział rachunkowości oraz niezależność podstawowych funkcji zarządcy infrastruktury. Państwa członkowskie zapewniają, aby oddzielne rachunki zysków i strat oraz bilanse były prowadzone i publikowane, z jednej strony w zakresie świadczenia usług przewozowych przez przedsiębiorstwa kolejowe, z drugiej strony - związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową. Fundusze publiczne wypłacane na jeden z tych dwóch obszarów działalności nie mogą być przenoszone na drugi z nich. Te państwa mogą postanowić, że rozdział ten wymaga organizacji odrębnych działów w ramach jednego przedsiębiorstwa lub że infrastruktura i usługi przewozowe są zarządzane przez osobne podmioty.

Podstawowe funkcje niezależności zarządcy infrastruktury to:

a/ podejmowanie decyzji dotyczących alokacji tras pociągów, w tym określanie, jak i ocena dostępności, a także alokacja poszczególnych tras pociągów,
b/ podejmowanie decyzji dotyczących pobierania opłat za infrastrukturę.

Państwa członkowskie mogą jednakże powierzyć przedsiębiorstwom kolejowym lub jakiemukolwiek innemu podmiotowi podejmowanie decyzji dotyczących pobierania opłat za infrastrukturę oraz odpowiedzialność za przyczynianie się do rozwoju infrastruktury kolejowej, np. poprzez inwestycje, utrzymanie lub finansowanie. W tym celu informują one w terminie do dnia 16 grudnia 2014 r., po konsultacjach z zainteresowanymi stronami, mając na uwadze zaspokojenie przyszłych potrzeb w tym zakresie. Strategia ta obejmuje okres co najmniej pięciu lat i podlega przedłużeniu na dalsze okresy. Te państwa mogą także zapewnić zarządcy infrastruktury finansowanie zgodnie z wielkością infrastruktury i wymogami finansowymi, w szczególności na pokrycie kosztów nowych inwestycji (plan biznesowy = program inwestycyjny + finansowy).

Państwa członkowskie zapewniają, aby w zwyczajnych okresach działalności gospodarczej i w rozsądnym terminie, który nie przekracza pięciu lat, rachunek zysków i strat zarządcy infrastruktury przynajmniej bilansował dochody z opłatami za dostęp do infrastruktury, nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej i inne. Państwa te wprowadzają odpowiednie mechanizmy, które pozwolą zmniejszyć zadłużenie przedsiębiorstw kolejowych, będących przedsiębiorstwami publicznymi, które nie będą utrudniać stabilnego zarządzania finansowego oraz umożliwią poprawę ich sytuacji finansowej.

Przedsiębiorstwom kolejowym przyznaje się na sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych zasadach prawo dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich w celu wykonywania wszystkich rodzajów kolejowych przewozów towarowych. Prawo to obejmuje dostęp do infrastruktury łączącej porty morskie i śródlądowe z innymi obiektami infrastruktury usługowej (załącznik II pkt 2 – np. terminale towarowe, infrastruktura portów morskich, kolejowe stacje paliw). Warunki dostępu do usług zarządcy infrastruktury zapewniają wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym w niedyskryminacyjny sposób minimalny pakiet dostępu wskazany w załączniku II pkt 1 – np. minimalny pakiet obejmuje prawo do wykorzystania zdolności przepustowej, która obejmuje prowadzenie ruchu pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów. Wnioski o dostęp mogą zostać rozpatrzone w rozsądnych ramach czasowych, ustalonych przez organ regulacyjny, lub oddalone, tylko jeśli istnieją realne alternatywy pozwalające tym przedsiębiorstwom kolejowym na prowadzenie przewozów towarowych lub pasażerskich.

W przypadku gdy obiekt infrastruktury usługowej, o którym mowa w załączniku II pkt 2, nie był używany przez okres co najmniej dwóch kolejnych lat i na podstawie wykazanych potrzeb przedsiębiorstwa kolejowe zgłosiły to operatorowi tego obiektu, jego właściciel podaje do publicznej wiadomości, że obiekt i jego obsługa przeznaczone są do wynajęcia lub dzierżawy, chyba że toczący się proces restrukturyzacji uniemożliwia jego użycie przez jakiekolwiek przedsiębiorstwa kolejowe.

Umowy transgraniczne zawierają zasady ogólne, których zadaniem jest zapewnienie aby nie dyskryminowały przedsiębiorstw kolejowych ani nie ograniczały ich swobody w zakresie wykonywania przewozów transgranicznych. Jeśli w terminie dwóch miesięcy od daty otrzymania powiadomienia o tym, że dane państwo członkowskie zamierza rozpocząć negocjacje Komisja Europejska, stwierdzi, że te mogą naruszyć cele negocjacji unijnych toczących się z danymi państwami trzecimi lub doprowadzić do tego, że umowa będzie niezgodna z prawem unijnym, odpowiednio informuje o tym dane państwo członkowskie.

Przyznawanie licencji przedsiębiorstwom kolejowym

Każde państwo członkowskie wyznacza organ wydający licencję, który jest odpowiedzialny za wydawanie licencji oraz wykonywanie obowiązków nałożonych. Organ wyda-

jący licencje sam nie może świadczyć kolejowych usług transportowych i musi być niezależny od przedsiębiorstw kolejowych lub podmiotów świadczących takie usługi. Każde przedsiębiorstwo jest upoważnione do ubiegania się o przyznanie licencji w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę. Te państwa nie wydają licencji ani nie przedłużają ich ważności. Przedsiębiorstwo, które spełnia wymogi, uprawnione jest do uzyskania licencji. Taka licencja nie stanowi jeszcze uprawnienia jej posiadacza do dostępu do infrastruktury kolejowej.

Warunkiem otrzymania licencji jest aby składający wniosek o licencję był w stanie udowodnić organom wydającym tę licencję w danym państwie członkowskim, jeszcze przed rozpoczęciem swojej działalności, że w każdej chwili będzie zdolny spełnić wymogi dotyczące dobrej reputacji, zdolności finansowej i kwalifikacji zawodowych oraz pokrycia zobowiązań z tytułu odpowiedzialności cywilnej, wymienionych w art. 19-22 niniejszej dyrektywy. Wymogi dotyczące:

- dobrej reputacji, to m.in. aby podmioty te nie były skazane za poważne przestępstwa, w tym za przestępstwa o charakterze gospodarczym, prawa socjalnego lub prawa pracy, bezpieczeństwa higieny pracy, obowiązków wynikających z prawa celnego,
- zdolności finansowej, min. konieczność wy-kazania przez podmioty, że będą w stanie wypełniać rzeczywiste i potencjalne zobowiązania oparte na realistycznych założeniach, przez okres 12 miesięcy; organ wydający licencję poddaje weryfikacji zdolność finansową (dostępne środki finansowe, w tym stan rachunku bankowego, środki finansowe i aktywa dostępne jako zabezpieczenie, kapitał obrotowy, istotne koszty, łącznie z zakupem na rachunek pojazdów i terenów, obciążenia na aktywach przedsiębiorstwa, podatki i składki na ubezpieczenia społeczne);
- kwalifikacji zawodowych, to m.in. zapewnienie, że podmiot ma lub będzie posiadać organizację zarządzania, dysponującą wiedzą lub doświadczeniem niezbędnym do prowadzenia kontroli bezpieczeństwa i niezawodności działalności operacyjnej;
- ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej obejmują, m.in. fakt, iż przedsiębiorstwo kolejowe musi być odpowiednio ubezpieczone lub posiadać odpowiednie gwarancje na warunkach rynkowych, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym.

Licencja jest ważna na całym terytorium Unii Europejskiej i zachowuje ważność tak długo, jak długo przedsiębiorstwo kolejowe spełnia obowiązki przewozowe. W tym przypadku przeglądy przeprowadza się przynajmniej raz na pięć lat. Gdy organ kolejowy wydający licencję jest przekonany, że dane przedsiębiorstwo nie jest już w stanie spełniać wymogów – zawiesza lub cofa licencję. Licencja tymczasowa jest jednak ważna nie dłużej niż przez sześć miesięcy od daty jej wydania. W przypadku, gdy organ wydający licencje wydaje, zawiesza, cofa lub zmienia licencję niezwłocznie informuje o tym fakcie Europejską Agencję Kolejową.

Tryb wydawania licencji zostaje podany do wiadomości publicznej przez zainteresowane państwo członkowskie. Organ kolejowy, wydający licencje, podejmuje decyzję w sprawie złożonego wniosku nie później niż w trzy miesiące po przedłożeniu wszystkich istotnych informacji, zwłaszcza danych w załączniku III. Te państwa zapewniają, aby decyzje organu wydającego licencje podlegały kontroli sądowej.

Pobieranie opłat za użytkowanie infrastruktury i alokacja zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej

Państwa członkowskie zapewniają, aby systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej spełniały zasady ustanowione w niniejszej dyrektywie, a także zapewniają osiągnięcie optymalnej efektywności wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury.

Zarządca infrastruktury opracowuje i publikuje Regulamin sieci w co najmniej dwóch językach urzędowych Unii Europejskiej. Portal internetowy jest tworzony przez zarządców infrastruktury i powinien on zawierać m.in. część przedstawiającą:

- charakterystykę infrastruktury, która jest udostępniana przedsiębiorstwom kolejowym oraz warunki dostępu do niej;
- zasady pobierania opłat i taryf (załącznik II);
- zasady i kryteria alokacji zdolności przepustowej; zarządca infrastruktury publikuje również szczegółowe informacje dotyczące procedur alokacji dla międzynarodowych tras pociągów;
- informacje dotyczące wniosku o wydanie licencji oraz certyfikatów bezpieczeństwa;
- szczegółowe informacje odnośnie procedur rozstrzygania sporów i odwołań w zakresie spraw z dostępem do infrastruktury kolejowej;
- dostęp do obiektów infrastruktury usługowej i opłat za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa z załączniku II.

Każde przedsiębiorstwo kolejowe, świadczące kolejowe usługi przewozowe, zawiera niezbędne umowy prawa publicznego lub prywatnego z zarządcami infrastruktury kolejowej na warunkach umów, które są niedyskryminacyjnymi (art. 28).

Państwa członkowskie ustalają ramy pobierania opłat bez naruszania niezależności zarządców infrastruktury. Te państwa zapewniają również aby Regulamin sieci zawierał ramy pobierania opłat lub wskazywał stronę internetową, na której są one publikowane. Zarządca infrastruktury zgodnie z ustalonymi ramami pobierania opłat, zapewnia aby wynikiem stosowania systemu pobierania opłat były one równoważne i niedyskryminacyjne; przestrzega również poufności handlowej dostarczanych informacji.

Ci zarządcy otrzymują z należytym uwzględnieniem bezpieczeństwa oraz utrzymania i poprawienia jakości usług w zakresie infrastruktury, zachęty do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i poziomu opłat za dostęp do infrastruktury (art. 30). Dla budżetowej zasady jednoroczności między właściwym organem a zarządcą infrastruktury zostanie zawarta umowa spełniająca podstawowe zasady i parametry określone w załączniku V i obejmująca okres nie krótszy niż pięć lat (w razie konieczności termin 16 czerwca 2015 r.). Dołączona też będzie zgodność postanowień szczegółowych informacji w sprawie kosztów odnowy i modernizacji infrastruktury.

Zarządcy infrastruktury opracowują metodę alokacji kosztów do poszczególnych kategorii usług, oferowanych przedsiębiorstwom kolejowym. Metoda ta jest od czasu do czasu uaktualniana na podstawie najlepszej praktyki międzynarodowej.

Pobierane opłaty za użytkowanie infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury użytkowej są wpłacane odpowiednio zarządcy infrastruktury oraz operatorowi obiektu infrastruktury usługowej i wykorzystywane do finansowania ich działalności gospodarczej. Zarządca infrastruktury i operator obiektu infrastruktury usługowej muszą wykazać wobec przedsiębiorstw kolejowych, że opłaty za infrastrukturę i usługi, na które faktycznie

wystawiono faktury przedsiębiorstwu kolejowemu, zgodnie z art. 30-37 są zgodne z metodologią. Opłaty za minimalny pakiet dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu.

Opłaty za dostęp do infrastruktury mogą być zmieniane aby uwzględnić koszty skutków dla środowiska spowodowane przez ruch pociągów. Nie mogą one powodować nadmiernego zakłócenia konkurencji między przedsiębiorstwami kolejowymi ani wpływać na ogólną konkurencyjność sektora kolejowego.

Operator obiektów służących świadczeniu usług, o których mowa jest w załączniku II pkt 2, 3 i 4 przekazuje zarządcy infrastruktury informacje o opłatach, które należy uwzględnić w Regulaminie sieci lub wskazuje właściwą stronę internetową.

Jeśli zarządca infrastruktury może pobierać odpowiednią opłatę za zdolność przepustową, która zostanie przydzielona, ale nie jest wykorzystana, to opłata za niewykorzystanie zapewnia zachętę do efektywnego wykorzystania zdolności przepustowej.

Uprawnienie do zdolności przepustowej infrastruktury jest alokowane przez zarządcę infrastruktury. Po dokonaniu alokacji na rzecz wnioskodawcy nie może być ona przekazywana przez otrzymującego innemu przedsiębiorstwu lub innym rodzajom przewozów. Wszelki obrót zdolnością przepustową infrastruktury jest zakazany. Prawo do użytkowania określonej zdolności przepustowej infrastruktury w formie trasy pociągu może zostać przyznane wnioskodawcom maksymalnie na okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy[4]. Ustala się szczegółowe zasady alokacji zdolności przepustowej, której dokonuje zarządca infrastruktury, jeden raz w roku kalendarzowym, przestrzegając zachowania tajemnicy informacji handlowej. Zmiana obowiązującego rozkładu jazdy ma miejsce o północy w drugą sobotę grudnia (art. 43). Odpowiednie prawa i obowiązki zarządców infrastruktury i wnioskodawców w odniesieniu do każdej alokacji zdolności przepustowej ustala się w ramach umów lub w prawie państw członkowskich.

Wnioskodawcy mogą składać wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury wyznaczając przedsiębiorstwo kolejowe, które zawrze umowę z zarządcą infrastruktury zgodnie z art. 28. Zarządca infrastruktury może ustalić wymogi odnoszące się do wnioskodawców w celu zapewnienia jego przyszłych uzasadnionych oczekiwań dotyczących przyszłych przychodów i wykorzystania infrastruktury. W miarę możliwości zarządca infrastruktury realizuje wszystkie wnioski o przyznanie zdolności przepustowej, w tym zamówienia tras pociągów przebiegających przez więcej niż jedną sieć. Uwzględnia się wszystkie ograniczenia dotyczące wnioskodawców, w tym skutki ekonomiczne dla ich działalności gospodarczej.

W razie zdolności przepustowej infrastruktury specjalnej jest ona uważana za dostępną dla wszystkich rodzajów przewozów, które odpowiadają parametrom niezbędnym dla wykonania usług przewozowych na całej trasie pociągu. W razie dokonywania takiego przeznaczenia, zarządca infrastruktury może nadać priorytet temu rodzajowi ruchu przy dokonywaniu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury (art. 49).

Celem analizy zdolności przepustowej jest wskazanie ograniczeń zdolności przepustowej infrastruktury, które uniemożliwiają odpowiednie zrealizowanie wniosków o przyznanie zdolności przepustowej i zaproponowanie metod umożliwiających zdobycie dodatkowych środków. Analiza ta identyfikuje przyczyny powstania przepełnienia i środki jakie mogłyby być podjęte aby zmniejszyć przepełnienie ładunków. Analiza zdolności przepustowej zostaje zakończona w ciągu sześciu miesięcy od chwili rozpoznania infrastruktury za przepełnioną. W ciągu sześciu miesięcy od zakończenia analizy zdolności przepustowej zarządca infrastruktury przedstawia plan powiększenia zdolności przepustowej.

Przy wykorzystaniu tras pociągów w Regulaminie sieci należy wymagać, aby zarządca infrastruktury określił warunki, na jakich przy ustalaniu priorytetów w procesie alokacji trasy uwzględnione zostały poprzednie wielkości wykorzystania tras pociągów. W przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek zarządca infrastruktury musi podjąć wszystkie konieczne kroki, aby przywrócić normalną sytuację.

Dalej omówione zostały m.in. funkcje organu regulacyjnego, w szczególności zależne od decyzji podjętych przez zarządcę infrastruktury lub stosownym przypadku przedsiębiorstwo kolejowe lub operatora obiektu infrastruktury usługowej w zakresie dotyczącym

a/ regulaminu sieci w jego wersjach tymczasowych i ostatecznych;
b/ kryteriów w nim określonych;
c/ procesu alokacji i jego wyniku;
d/ systemu pobierania opłat;
e/ poziomu lub struktury opłat za dostęp do infrastruktury, które są lub mogą być wymagane do zapłaty;
f/ prawa dostępu zgodnie z art. 10-13, tj. dostępu do infrastruktury kolejowej i usług;
g/ dostępu do usług i pobierania opłat za usługi zgodnie z art. 13, tj. warunki dostępu do usług.

Organ regulacyjny posiada uprawnienia do monitorowania sytuacji w zakresie konkurencji na rynkach przewozów kolejowych, krajowych i międzynarodowych.

Do załączników I – X należą m.in. wykaz pozycji infrastruktury kolejowej, usługi które mają być świadczone na rzecz przedsiębiorstw kolejowych, treść regulaminu sieci, harmonogram procesu alokacji.

(dr Edward Mendyk)

[4] Alokacja – przyporządkowanie rzadkich zasobów czynników produkcji do poszczególnych gałęzi produkcji oraz struktury wytwarzanych dóbr do struktury potrzeb – Nowy leksykon PWN, Wydawnictw Naukowe PWN, Warszawa 1998, s. 41.

Posiedzenie Rady PISiL

19 czerwca 2013 roku w Gdyni odbyło się posiedzenie Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, podczas którego m.in.:

- Skreślono z listy członków zwyczajnych firmy : Magda-Trans Sp. z o.o. i Vision Cargo Sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie (wnioski firm bez podania powodu) oraz Euro Logistics Sp. z o.o., Gdynia - udziały firmy przejęte przez AP Logistics Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, która jest członkiem Izby.
- Omówiono wnioski przyjete przez Zwyczajne Walne Zgromadzenie Członków Izby w dniu 15 maja 2013 r.
- Ustalono terminy i miejsca organizacji imprez stałych PISiL w roku 2013/2014 - 6 grudnia 2013 – spotkanie świąteczno-noworoczne w Gdyni (Tawerna Orłowska), 16 stycznia 2014 konferencja noworoczna w Warszawie (hotel Polonia Palace), 29 maja 2014 XV Kongres Spedytorów (Toruń) i 30 maja 2014 roku – Walne Zgromadzenie PISiL (Toruń).
- Podsumowano dotychczasowe działania Izby w kwestii urzędowych kontroli granicznych towarów oraz inicjatywy Komisji Europejskiej mającej na celu usprawnienie jakości usług portowych i połączeń dowozowych w kluczowych portach Europy – tzw. „Pakiet portowy".

Urzędowe kontrole graniczne.

W kontynuacji tematyki XIV Kongresu Spedytorów, który odbył się 14 maja br. w Toruniu pod hasłem „Single Window i deregulacja – lekarstwo na bolączki branży TSL?" skierowane zostało wystąpienie PISiL do Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Gospodarki p. Mariusza Haładyja odpowiedzialnego w ministerstwie za sprawy deregulacji i uczestniczącego w naszym kongresie (Pismo PISiL z dnia 27 maja 2013 r.)

Działalność PISiL w odniesieniu do urzędowych kontroli granicznych zbiegła się z propozycją Ministerstwa Rolnictwa (projekt z 9 maja 2013 r. na rzecz scalenia służb kontrolnych i powołania jednego organu centralnego w postaci Państwowej Inspekcji Bezpieczeństwa Żywności i Weterynarii, które przychodzi w sukurs naszej inicjatywie. W projekcie założeń znajdujemy potwierdzenie przesłanek przemawiających za proponowaną przez PISiL konsolidacją służb, a mianowicie: regulacje prawne obowiązujące w UE, potrzeba kompleksowego i skutecznego nadzoru inspekcyjnego, optymalne wykorzystanie zasobów ludzkich, finansowych i potencjału inspekcji, coraz częstsze tendencje na świecie do konsolidacji służb kontrolnych, uszczelnienie kontroli, stworzenie przejrzystych zasad kontroli, poprawa organizacji i jakości pracy służb, pokrywanie się ogólnych zadań niektórych inspekcji.

Tematyka zbiegła się także z inicjatywą unijną – przyjęcia przez Komisję Europejską pakietu środków służących skuteczniejszemu egzekwowaniu norm zdrowia i bezpieczeństwa w całym łańcuchu rolno-spożywczym. W pakiecie przyjęto nowocześniejsze i uproszczone podejście do ochrony zdrowia, w większym stopniu oparte na ocenie ryzyka, a także efektywniejsze narzędzia kontroli służące zapewnieniu skutecznego stosowania przepisów rządzących działaniem łańcucha żywnościowego. Obecny zbiór przepisów UE dotyczących tego łańcucha liczy blisko 70 aktów prawnych, które na mocy pakietu mają być ograniczone do liczby 5. Pakiet obejmuje m.in. projekty rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie:

- kontroli urzędowych i innych czynności urzędowych przeprowadzanych w celu zapewnienia stosowania prawa żywnościowego i paszowego oraz zasad dotyczących zdrowia i dobrostanu zwierząt, zdrowia roślin, materiału przeznaczonego do reprodukcji roślin i środków ochrony roślin (zmieniających szereg dotychczasowych rozporządzeń)- COM(2013) 265, także
- środków ochronnych przeciwko agrofagom roślin – COM (2013) 267,
- produkcji i udostępniania na rynku materiału przeznaczonego do reprodukcji roślin – COM (2013) 262,
- zdrowia zwierząt – COM (2013) 260,

Ocenia się na obecnym etapie, że pakiet, który podlegać będzie rozpatrzeniu przez Parlament Europejski i Radę winien wejść w życie w 2016 r.

Pakiet portowy.

Komisja Europejska podjęła nową inicjatywę w celu usprawnienia jakości usług portowych i połączeń dowozowych w kluczowych portach morskich Europy. Spośród ogólnej liczby 1200 portów morskich w Europie programem unijnym objęto 319 kluczowych portów, którym już nadano znaczenie priorytetowe w ramach TEN-T - transeuropejskiej sieci transportowej. W programie znalazły się porty Gdańsk, Gdynia i Szczecin-Świnoujście.

Obrót do/z Europy drogą morską obejmuje 74 % towarów, z czego jedna piąta obsługiwana jest przez trzy porty: Rotterdam, Hamburg i Antwerpię. Widoczny brak równowagi w zakresie efektywności portów powoduje zatory komunikacyjne, jest także źródłem dodatkowych kosztów dla wysyłających, przewoźników i konsumentów. Ocenia się, że do 2030 r proponowane zmiany mogłyby przysporzyć gospodarce europejskiej do 10 mld EUR oszczędności. i przyczynić się do rozwoju morskich połączeń krótkiego zasięgu.

Inicjatywa przewiduje szereg obszarów działania, wśród których należy wymienić:

- bardziej transparentne i otwarte procedury wyznaczania podmiotów świadczących usługi portowe – ustanowione przyszłe przepisy mają zapobiegać ew. nadużyciom cenowym ze strony operatorów działającym na zasadzie wyłączności praw. Planowane jest powoływanie ciała doradczego w postaci komitetu użytkowników portu, przy czym szczegółowe zasady z tym związane pozostawiono do ustalenia społecznościom lokalnym,
- dla dalszego podniesienia efektywności portów jeszcze przed sezonem letnim KE przedstawi propozycje tzw. „Blue Belt" – ograniczenia formalności administracyjnych w portach oraz inicjatyw w zakresie e-maritime i e-Freiight,
- w ramach poprawy połączeń z zapleczem lądowym - środki w ramach unijnego

projektu CEF – „Connecting Europe Facility" będą odtąd przeznaczane głównie na finansowanie projektów portowych mieszczących się w planach priorytetowego finansowania korytarzy TEN-T oraz połączenia portów z siecią kolejową, śródlądowymi drogami wodnymi oraz transportem drogowym z zachętą skierowaną do portów do aktywnego współuczestnictwa w tych działaniach między innymi poprzez dostarczanie informacji o strumieniach ładunkowych,

- propozycje nadające portom większą swobodę w zakresie pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury i zwiększające przejrzystość sposobu ustalania tych opłat i wykorzystywania finansowania ze środków publicznych. Większa przejrzystość pozwoli na korzystanie ze środków publicznych bez nadmiernego zakłócania konkurencji i ułatwi przyciąganie prywatnych inwestorów. Porty będą mieć również możliwość zmniejszenia opłat dla statków o lepszej efektywności środowiskowej.

Z przedmiotowej inicjatywy wyłączono jednak sprawy obsługi ładunków, gdyż zgodnie ze stanowiskiem KE nie zachodzi potrzeba ustalania nowych zasad, szczególnie w aspekcie przyszłej dyrektywy w sprawie udzielania koncesji, która będzie miała zastosowanie do koncesji portowych w zakresie przeładunku towarów i terminali pasażerskich.

Wniosek musi zostać zatwierdzony przez Parlament Europejski i państwa członkowskie przed jego przyjęciem w ramach zwykłej procedury ustawodawczej. W ubiegłym tygodniu Komisja zaprezentowała projekt zatytułowany „Ports: an engine for growth", który nie spotkał się z przychylnym przyjęciem przez kraje członkowskie. Najbardziej krytyczne wobec projektu były Wielka Brytania, Francja i Holandia (w mniejszym stopniu Niemcy) podważające potrzebę wprowadzania legislacji i wyrażające obawy co do efektów w postaci dodatkowej biurokracji.

- Wiceprzewodniczący Rady PISiL p. J.Popiel – przedstawiciel PISiL w Radzie Transportu Intermodalnego przy MTBiGM - przekazał informację o jej pracach. W ramach Rady powołano dwa zespoły robocze. Pan J.Popiel jest w zespole ds. wprowadzenia lub zmian regulacji o charakterze technicznym i operacyjnym.

- Zaproszona na posiedzenia Rady pani Kamilla Piotrowska-Król będąca przedstawicielem PISiL w Radzie Konsultacyjnej Służby Celnej przedstawiła sprawozdanie z posiedzenia RKSC, które odbyło się w dniu 3 czerwca 2013 roku.

Głównym tematem posiedzenia były zmiany organizacyjne w Służbie Celnej, tj.:

1. likwidacja oddziałów celnych Władysławowo i Sanok
2. ograniczenie zakresu działalności OC w Dorohusku do odpraw celnych towarów przemieszczanych koleją.
   W opinii części członków RKSC nie należy wprowadzać takiego ograniczenia na przejściu granicznym przez które są przemieszczane towary zarówno koleją jak i samochodami i na którym 80% odpraw to odprawy towarów w ruchu drogowym.Oddziały celne graniczne nie powinny ograniczać się do obsługi tylko jednego rodzaju transportu (w tym wypadku kolei).
3. plan ograniczenia płatności należności celno-podatkowych na jedno konto bankowe dla całej Polski i rozliczanie płatności tylko w jednym miejscu (wskazano IC Kraków)
4. stan prac na nowymi rozwiązaniami informatycznymi (CELINA, NCTS i in.)

Kolejny temat do przyjęcie Unijnego Kodeksu Celnego (listopad 2013) oraz jego wdrożenie i główne zmiany w tym wynikająca z inicjatywy polskiej zmiana dotycząca rozszerzenia możliwości korzystania przez podmioty posiadające status AEO z ograniczenia kwoty referencyjnej dla zabezpieczenia generalnego.

Omówiono również przygotowania do konferencji organizowanej przez MF - "Ułatwienia dla Biznesu".

- Przedstawiciel PISiL w Warszawie pan M. Kaczmarek przekazał zebranym informacje na temat spotkań/konferencji, w których reprezentował Izbę w ostatnim czasie, tj.:
  - działalność w Komisji Branżowej powołanej do zatwierdzenia Standardów Kompetencji Zawodowych dla 3 typów stanowisk pracy: specjalista do spraw logistyki, pracownik działu logistyki, specjalista do spraw organizacji i rozwoju transportu.
  - 18.04.2013 posiedzenie plenarne Rady Krajowej Izby Gospodarczej, na którym przedstawiono projekt sprawozdania Rady i Prezydium KIG z działalności w okresie 2009 – 2013 oraz sprawozdanie finansowe z rok 2012.
  - 22.05.2013 – spotkanie przedstawicieli Izb Branżowych przy okazji szkolenia z zakresu Społecznej Odpowiedzialności Przedsiębiorców (analogiczne w jakim uczestniczył w roku 2012), poświęcone wstępnemu przygotowaniu kandydatur przedstawicieli IZB Branżowych we władzach KIG w latach 2013 – 2017.
  - 6.06.2013 – Walne Zgromadzenie KIG.

- Wiceprzewodniczący Rady PISiL pan Jerzy Wójtowicz zrelacjonował przebieg Walnego Zgromadzenia CLECAT'u, które odbyło się 4 czerwca 2013 roku w Brukseli.

Głównym przedmiotem zgromadzenia były sprawy formalne takie jak zatwierdzenie bilansu i sprawozdania organizacji zgodnie z obowiązującym prawem w Belgii.

Ponadto omówiono:

- podjęcie przez CLECAT kampanii na rzecz zwiększenia ilości członków organizacji, w czym i Polska ma swój udział poprzez zaproszenie na noworoczne spotkanie PISiL przedstawiciel Europy Wschodniej nie należących do CLECAT'u;
- sposób na uniknięcie odpowiedzialności za udział w zmowie monopolowej – zgłoszenie do protokołu spotkania sprzeciwu;
- termin i sposób zgłaszania przez zrzeszenia narodowe kandydatów do Zarządu CLECAT na kolejną kadencję – obecna kadencja upływa z końcem roku – kandydatury powinny być zgłoszone najpóźniej na 7 dni przed wyznaczonym terminem walnego zgromadzenia.
- Ustalono, że kolejne walne zgromadzenie odbędzie się 27 listopada 2013 roku będzie połączone z konferencją FF Day i odbędzie się w Antwerpii.

(E.S. / D.A. / K.P.)

Czy uda się ujednolicić zasady weryfikacji zleceń na terminalach kontenerowych w aspekcie przepisów obowiązujących w transporcie drogowym?

W dniu 20 czerwca 2013 r. w siedzibie Polskiej Izby Spedycji i Logistyki w Gdyni odbyło się spotkanie w sprawie ujednolicenia zasad weryfikacji zleceń na terminalach kontenerowych w aspekcie przepisów obowiązujących w transporcie drogowym w odniesieniu do DMC.

W wyniku działań podjętych w roku 2011 praktycznie wszystkie terminale kontenerowe wprowadziły procedury zmierzające do eliminowania ruchu przeciążonych samochodów ciężarowych, aczkolwiek każdy z w/w podmiotów ustalił swoje własne zasady postępowania.

Inicjatywa zorganizowania spotkania wypłynęła ze strony terminalu DCT w Gdańsku, który także podjął się przedstawienia propozycji ujednolicenia zasad, które mogły by być stosowane przez wszystkie terminale . Zaproszenie do udziału w spotkaniu skierowano do terminali: BCT Gdynia, GCT Gdynia, BTDG Gdynia, GTK Gdańsk oraz do Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego, Wydziału Infrastruktury Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku oraz Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych w Gdyni udostępniając zaprezentowany przez DCT materiał, jako bazę wyjściową do dalszej dyskusji i osiągnięcia zamierzonego celu w postaci ujednoliconych procedur, które byłyby stosowane przez wszystkie terminale (z zachowaniem ich ew. specyfiki czy odrębności).

Członkowie spotkania wyrazili swoje przekonanie co do słuszności podjętej inicjatywy podkreślając w wypowiedziach konieczność osiągnięcia porozumienia w tej kwestii, które leży w interesie terminali portowych, spedytorów, przewoźników i które jako kolejny krok winno przyczynić się do dalszego uszczelnienia systemu kontroli eliminując przypadki nieuczciwej konkurencji ze strony niektórych podmiotów.

Z generalnej oceny przedstawionej w czasie spotkania przez Wojewódzkiego Pomorskiego Inspektora Transportu Drogowego wynika, że zainicjowana blisko 2 lata temu akcja i wprowadzenie systemu weryfikacji zleceń przez terminale kontenerowe przyniosła pozytywne rezultaty w postaci poprawy sytuacji w zakresie ruchu przeciążonych pojazdów. W ciągu roku kontroli poddawanych jest ok. 1000 – 1100 pojazdów, w wyniku których wydawanych jest ok. 150 decyzji. Większość naruszeń dotyczy nacisków – dla przypomnienia nacisk na drogach dojazdowych do terminali trójmiejskich wynosi 8 ton, stąd ryzyko przekroczenia jest bardzo duże. Przeprowadzona przed miesiącem kontrola ITD. nie ujawniła przypadków przewozu ciężkich 2 kontenerów 20"owych na jednej naczepie, co nie oznacza, że takie transporty nie występują. Odpowiedzią niektórych przewoźników na podejmowane próby uszczelniania systemu kontroli jest praktyka łączenia 2 x 20 w promieniu do 30 km od terminali. Mimo zauważalnej poprawy zdarzają się przypadki wyjazdu z terminali przeciążonych zestawów – jako przykład Inspektor podał zestaw o wadze 70 ton, z czego wynika, że transportowane nim kontenery ważyły w granicach 28 – 30 ton. Inspektor zwrócił uwagę na obowiązujące w transporcie drogowym przepisy wskazując zwłaszcza na zapisy :

- ustawy - Prawo przewozowe
  - art. 43 dot. czynności ładunkowych,
- ustawy – Prawo o ruchu drogowym –
  - art. 61 – umieszczanie ładunku na pojeździe,
  - art. 140aa dot. kar pieniężnych (również nakładanych na podmiot wykonujący inne czynności związane z przewozem drogowym, a w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę, załadowcę lub spedytora),
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

ITD została wyposażona w nowe instrumenty wykorzystywane w kontroli, a mianowicie posiada 40 punktów do ważenia pojazdów spełniające wszelkie wymagania prawne, stacje preselekcyjne (również w Pomorskiem), które pozwalają na automatyczną kontrolę nacisku i określenie innych parametrów, w konsekwencji na zatrzymanie pojazdu i skierowanie na wagę stacjonarną. Inspektor wspomniał także o wizycie w jednym z terminali kontenerowych, na którym przyszłościowo rozważa się zainstalowanie dla ruchu wyjazdowego wagi preselekcyjnej (problem tkwi w kosztach inwestycji). Pozwoliłaby ona przy zachowanie płynności ruchu wyjazdowego na monitorowanie z ustaleniem masy, nacisku i wydruk, który stanowiłby potwierdzenie dla kierowcy i ew. kontroli ITD, że pojazd jest pojazdem normatywnym. Inspektor sugerował natomiast odchodzenie od wag całościowych z uwagi na koszty, pracochłonność i czasochłonność kontroli.

Z uwagi na koszty inwestowania w sprzęt Inspektor wyraził aprobatę dla działań nie rodzących ekstra kosztów, a za takie należy uznać ujednolicenie procedur, co w jeszcze większym stopniu winno ułatwić walkę z patologiami ze strony podmiotów łamiących prawo. Sprawa jest równie ważna dla terminali w świetle wyroków sądowych w kwestii odpowiedzialności terminali, od której można się uwolnić przy zachowaniu zasad należytej staranności (w tym miejscu padła także sugestia zabezpieczania przez terminal dokumentacji, bowiem istnieje możliwość cofnięcia przewoźnikowi licencji). O ile udałoby się wdrożyć jednolity system, to osiągnięto by trzy cele – skuteczną ochronę infrastruktury, poprawę bezpieczeństwa i wreszcie eliminowanie nieuczciwej konkurencji wśród przewoźników, spedytorów, ponadto rozwiązanie to pozwoliłoby zapobiec rozgrywaniu pomiędzy poszczególnymi terminalami portowymi.

Dyskusja., która wywiązała się w czasie spotkania potwierdziła, że mimo podjętych

dotychczas działań system kontroli jest nieszczelny i jako taki jest wykorzystywane przez grupę firm spedycyjnych i transportowych nie grających fair i psujących rynek. PISiL jest za jak najdalej idącym zaostrzeniem procedur. Dotychczasowa odpowiedzialność spoczywająca na przewoźniku drogowym po nowelizacji prawa poprzez otwarcie długiej listy podmiotów odpowiedzialnych za przeciążenia została także przerzucona na terminale. Ukształtowana linia orzecznictwa potwierdza pozycję terminalu i konieczność wykazania się należytą starannością, dlatego też terminal ma pełne prawo organizować swoje relacje z przewoźnikami i spedytorami w ramach swobody umów łącznie z kontrolą dokumentów przewoźnika. Zdaniem większości dyskutantów zapis w tej mierze może być wprowadzany do umów generalnych o współpracę zawieranych przez terminal z kontrahentami, ponadto terminal ma pełną swobodę ustalania zasad korzystania z terminalu przez kontrahentów np. w postaci regulaminów.

Terminal DCT przygotował propozycje odnośnie obrotu samochodowego, kolejowego i via magazyn, które zostały przekazane uczestnikom spotkania. Spotkanie zakończono ustaleniem, iż jego uczestnicy przekażą do PISiL swoje uwagi odnośnie przedłożonych projektów. Izba podejmie się zredagowania zasad weryfikacji zleceń i po ostatecznym uzgodnieniu procedury przez wszystkie strony spotkania, do rozcyrkulowania informacji wśród swoich członków w formie stosownych rekomendacji. Z propozycją włączenia się do inicjatywy PISiL wystąpił także do DB Port Szczecin.

O dalszych losach podjętej inicjatywy i ustaleniach będziemy Państwa informować w komunikatach. (D.A.)

ShipCup 3.0 | 3. Regaty Branży TSL o Puchar PISiL

W dniach 13-16 czerwca 2013 roku odbyła się kolejna edycja Regat o Puchar Polskiej Izby Spedycji i Logistyki | ShipCup 3.0. Patronat Honorowy ponownie objął PISiL i podobnie jak rok temu Partnerem projektu została drukarnia Omnidruk, natomiast firma G.L.G. ufundowała trofea.

W czwartek po południu uczestnicy zaczęli zjeżdżać do bazy regat w Porcie PTTK Wilkasy k. Giżycka na Mazurach. Wspólna kolacja okraszona koncertem szantowym sprawiły, że u biznesowych konkurentów natychmiast zagościł dobry humor.

fot.: organizator regat

Piątek był pierwszym dniem regatowym. Do startu zgłosiło się 8 załóg. Organizatorzy zapewnili wszystkim jednakowe jachty kabinowe typu Maxus 24.

Do południa rozegrano 3 biegi regatowe. Pogoda była idealna do żeglowania: słoneczna i wietrzna. Po obiedzie aura zmieniła się i sędzia odwołał ten blok regatowy ze względu na niepewne warunki atmosferyczne. W zamian organizatorzy zaprosili uczestników na 2 godzinny rejs wokół Jeziora Niegocin repliką XIX-wiecznego statku Loewentin.

W sobotę odbyły się kolejne biegi. Do południa rozegrano 3 „śledzie" i jeden „trójkąt", przy czym jedną z „boi" stanowiła pobliska wyspa. Popołudniu wiatr był bardzo słaby przez co wyścigi regatowe wymagały od skipperów pokazania swojego kunsztu żeglarskiego. Czytanie najmniejszego powiewu i odpowiednie balastowanie jachtu decydowały o kolejności załóg na mecie.

Całość regat zabezpieczona była przez WOPR, a wieczorami przygrywały kapele szantowe.

Atmosfera panująca wśród uczestników na wodzie i po zmaganiach żeglarskich w tawernie DeZeTa była wyśmienita. Na pewno wielka w tym zasługa samych delegatów, którzy w większości znają się z poprzednich edycji ShipCup, a „nowi" natychmiast zintegrowali się z całą grupa. Organizatorzy jak co roku stanęli na wysokości zadania, aby nikomu nic nie zabrakło…

W niedzielę po śniadaniu odbyło się końcowe ogłoszenie wyników, połączone z rozdaniem unikatowych pucharów i medali przez Przewodniczącego Rady PISiL Pana Marka Tarczyńskiego. Poniżej końcowa klasyfikacja:

1. Sealand Logistics (biała bandera)
2. DB Schenker (niebieska bandera)
3. BCT Gdynia
4. Loconi Intermodal
5. Shipco Transport
6. TSLogistic
7. Sealand Logistics (ciemna bandera)
8. DB Schenker (biała bandera)

Gratulujemy zwycięzcom i wszystkim uczestnikom hartu ducha podczas zmagań regatowych i świetnej wspólnej zabawy. (P.J.)

fot.: organizator regat

Organizator: Zarząd Targów Warszawskich S.A., ul. Puławska 12a, 02-566 Warszawa Tel. + 48 22 849 60 06 Fax + 48 22 849 35 84 baltexpo@ztw.pl

Materiał Prasowy BALTEXPO 2013

/v.2.6_ 03.06.13/

1) W dniach **3-5 września 2013 odbędą się 17. Międzynarodowe Targi Morskie i Konferencje BALTEXPO**, na których polscy i zagraniczni przedstawiciele środowisk związanych z gospodarką morską będą prezentowali swoje produkty, technologie, usługi, rozwiązania, osiągnięcia, potencjał oraz plany rozwojowe. BALTEXPO stanowić będzie platformę współpracy i kooperacji.

2) Targi BALTEXPO to także **program konferencji i debat,** których tematyka stanowi rozwinięcie zagadnień prezentowanych na targach. *Szczegółowa agenda na: www.baltexpo.com.pl

3) Po raz pierwszy na BALTEXPO odbędzie się dwudniowe **Polsko-Norweskie Forum Gospodarki Morskiej,** z udziałem przedstawicieli administracji rządowej, samorządowej , liderów przemysłu morskiego, środowisk naukowych i gospodarczych oraz kooperantów rynku.

3 i 4 września 2013 r.

- **Polsko-Norweskie Forum Gospodarki Morskiej**

NORWEGIAN EMBASSY

3 września 2013 r. Polsko-Norweskie Forum Gospodarki Morskiej cz.I

- Współpraca ekonomiczna obu krajów - inwestycje, obroty handlowe, przeszkody i wyzwania.
- Potencjał wzrostu i obszary możliwej przyszłej współpracy.
- LNG i inne innowacyjne rozwiązania na rzecz żeglugi przyjaznej środowisku.
- LNG jako paliwo przeszłości dla Polski i Basenu Morza Bałtyckiego.
- Innowacyjne i przyjazne środowisku projekty statków: wdrożenie technologii i konstrukcja.

4 września 2013 r. Polsko-Norweskie Forum Gospodarki Morskiej cz.II

- Energia z offshore.
- Nowe wyzwania i perspektywy współpracy Polsko-Norweskiej.
- Morskie farmy wiatrowe – perspektywy współpracy.
- Kooperacja przy budowaniu i konstrukcji dla działań podwodnych i jednostek offshore (OSV).

4) Ponadto w programie Konferencje:

3 września 2013 r.

- Konferencja I: „**Rynek Offhore w Polsce**".
  - Perspektywy i uarunkowania realizacji inwestycji offshore w Polsce.
  - Mechanizmy wsparcia inwestycji w obszarze morskiej energetyki wiatrowej.
  - Technologie i rozwiązania na rzecz sektora offshore.
  - Źródła finansowania, kryteria wyboru, szanse i zagrożenia.

PTMEW

4 września 2013

- Konferencja II: „**Aktualna sytuacja i perspektywy rozwoju polskiego przemysłu stoczniowego w Polsce - źródła jego finansowania**".

PortalMorski.pl MORZE

- Konferencja III: „**Perspektywy rozwoju portów morskich w europie a rozwój portów w Polsce**".
  - Program rozwoju portów na 2020 rok z perspektywą na rok 2030
  - Transport i logistyka w korytarzach transportowych

PORT GDYNIA

ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDAŃSK SA

5 września 2013

- Konferencja IV: „**Bezpieczeństwo wybrzeża portów i żeglugi**".
- Konferencja V: „**Technologie sprzyjające rozwojowi żeglugi przyjaznej środowisku**".
- Warsztat: „**Nowoczesny marketing B2B w gospodarce morskiej - światowe trendy a uwarunkowania**" **prowadzenia biznesu w Polsce**".
- **Walne zgromadzenie Związku Pracodawców Forum Okrętowe.**

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW FORUM OKRĘTOWE

5) W targach wezmą udział przedstawiciele z Polski i zagranicy m.in.: **Danii, Finlandii, Francji, Holandii, Korei Płd., Litwy, Niemiec, Norwegii, Szwajcarii, Szwecji, Wielkiej Brytanii, USA.**

6) **Po raz pierwszy targi odbędą się w Centrum Kongresowo Wystawienniczym AMBEREXPO Gdańsk** ul. Żaglowa 11.

Głównym Partnerem BALTEXPO są Międzynarodowe Targi Gdańskie S.A. MTG | MIĘDZYNARODOWE TARGI GDAŃSKIE SA amberexpo

Patronat honorowy BALTEXPO 2013:

Wiceprezes Rady Ministrów Minister Gospodarki

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

Ministerstwo Skarbu Państwa

Wojewoda Pomorski

Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury

Mieczysław Struk Marszałek Województwa Pomorskiego

Prezydent Miasta Gdańska Paweł Adamowicz

Prezydent Miasta Gdyni

PARP Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości (PARP)

Invest in Poland Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych S.A.

Komenda Główna Straży Granicznej

POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI Polska Izba Spedycji i Logistyki

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW FORUM OKRĘTOWE

KRAJOWA IZBA GOSPODARCZA

7) W związku z nowymi możliwościami, rozwojem i inwestycjami w obszarze gospodarki morskiej **zakres tematyczny targów BALTEXPO 2013** obejmuje:

8) **Wydarzenia i możliwości promocji towarzyszące BALTEXPO 2013:**
   - **Internetowa platforma matchmaking**-owa zintegrowana z punktami „let's meet & cooperate" rozmieszczonymi na terenie wystawy, mająca na celu ułatwienie i usprawnienie komunikacji pomiędzy wystawcami a zwiedzającymi.
   - **Giełda kooperacyjna** w formie mini-punktów informacyjnych, stwarzająca możliwość prezentacji na targach potencjału przedsiębiorców rozpoczynających swą działalność w ramach szeroko pojętej gospodarki morskiej (tzw. start-up'ów)

9) **Goście i uczestnicy BALTEXPO**: przedstawiciele administracji rządowej i samorządowej, klastrów i stowarzyszeń branżowych, instytutów naukowo-badawczych, instytucji klasyfikacji, certyfikacji i nadzoru, morskich stoczni produkcyjnych, remontowych, jachtowych, stoczni rzecznych, producentów wyposażenia okrętowego, firm zaopatrzeniowych i stoczniowych usług kooperacyjnych, biur projektowych i konstrukcyjnych, banków i kancelarii prawnych, a także reprezentanci portów morskich i rzecznych, specjalistycznych terminali portowych i firm zaplecza portowego, centrów dystrybucyjno - logistycznych, morskich i śródlądowych przedsiębiorstw żeglugowych oraz ośrodków nauki, kształcenia kadr i szkolnictwa morskiego.

Powyższa, nowa formuła Międzynarodowych Targów Morskich BALTEXPO została opracowana by odzwierciedlać zmiany, mające miejsce na przestrzeni ostatnich lat i dotyczące zarówno struktur przemysłu morskiego jak i sposobu prowadzenia nowoczesnego morskiego biznesu.

BALTEXPO 2013 to
TARGI NOWEGO OTWARCIA

Nowe usługi, produkty, technologie, nowe rynki zbytu, nowe strategie i rozwiązania
Współczesna gospodarka morska charakteryzuje się jeszcze bardziej dynamicznymi i wciąż postępującymi zmianami w otoczeniu rynkowym, nowymi szansami, wyzwaniami, niszami i czynnikami wzrostu. Na rynku pojawiają się nowe usługi, produkty i technologie, z czym związane jest tworzenie się nowych rynków zbytu. Wymusza to na przedsiębiorstwach z obszaru szeroko rozumianej gospodarki morskiej wypracowanie nowych strategii rozwoju i rozwiązań pozwalających utrzymać i rozwijać swoją przewagę konkurencyjną w nowych wymiarach morskiego biznesu.

Nowe wyzwania
Wśród nowych wyzwań dla nowoczesnej gospodarki morskiej i nowego modelu przemysłu stoczniowego w Polsce wymienić należy:
- Nowe odkrycia podmorskich zasobów ropy naftowej i gazu ziemnego
- Silny popyt na nowe produkty i usługi w sektorze off-shore
- Dynamicznie rozwijający się sektor energii odnawialnej, w tym także morskiej energetyki wiatrowej
- Silne trendy związane z „ekologizacją" żeglugi (tzw. greening ships) oraz przepisy i regulacje prawne (IMO i UE)

Targi Baltexpo 2013 będą pierwszą i najbardziej reprezentatywną w Polsce próbą pokazania wymienionych wyżej nowych wymiarów morskiego biznesu, stanowiąc dla ich uczestników solidną platformę do nawiązania nowych i obiecujących kontaktów handlowych.

Główny partner BALTEXPO 2013: MTG Międzynarodowe Targi Gdańskie SA – Gdańsk International Fair Co.
Główny Partner Polsko-Norweskiego Forum Gospodarki Morskiej: Norwegian Embassy
Partner Konferencji I: PTMEW
Partner Konferencji III: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA; Port Gdynia
Główny partner medialny BALTEXPO 2013: PortalMorski.pl
Partnerzy medialni BALTEXPO 2013: TVP INFO; Radio Gdańsk; Dziennik Bałtycki; gospodarkamorska.pl; Magazyn Gdański; Gazeta Transportowa; Namiary; Baltic Transport; The Naval Architect; Morski Wortal www.maritime.com.pl; Morza i Oceany.pl; Raport

TRAKO 2013
10. Międzynarodowe Targi Kolejowe

Gdańsk, 24-27 września

Informacja prasowa

Innowacyjne produkty, nowoczesne rozwiązania, premiery i niespodzianki dla zwiedzających – wszystko to już od 24 września będzie można obejrzeć w Gdańsku podczas 10. Jubileuszowych Targów Kolejowych TRAKO 2013, organizowanych po raz pierwszy w nowej siedzibie - w Centrum Wystawienniczo Kongresowym AmberExpo. Targi potrwają do 27 września. To największe i najbardziej prestiżowe w Polsce oraz drugie w Europie spotkanie branży transportu szynowego zostało objęte honorowym patronatem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Wystawcy

Tegoroczna, jubileuszowa edycja targów zgromadzi rekordową ilość wystawców. Ponad 500 firm z kraju i zagranicy zaprezentuje swoje najlepsze oferty zajmując powierzchnię ponad 17 tys. m^2. Na targach pojawią się wszyscy uczestnicy krajowego rynku kolejowego - spółki Grupy PKP, prywatni i samorządowi przewoźnicy oraz dostawcy technologii dla kolei i taboru. Wśród zagranicznych wystawców tegorocznej edycji najliczniejszą grupę stanowić będą firmy z Niemiec, Czech i Austrii

Nowości

Tegoroczna wystawa taboru kolejowego TRAKO to ponad kilometr torów ekspozycyjnych. Zwiedzający będą mogli podziwiać min. Tramwaj Tramino Jena dostarczony przez firmę Solaris oraz pierwszy skład Pendolino, który pojawi się w Gdańsku w barwach PKP Intercity.

PKP CARGO jako jedna z nielicznych firm na rynku polskim, zaprezentuje podczas targów swoje usługi w nowoczesnym, **mobilnym kinie 5D.** Tradycyjnie, jak co dwa lata, lider wśród polskich producentów taboru szynowego **– PESA Bydgoszcz SA** zaprezentuje swoje produkty. Jednym z najciekawszych pojazdów, którego PESA nie pokazywała dotąd na żadnej imprezie wystawienniczej w Polsce, będzie **lokomotywa Gama Marathon**.

Konferencje i seminaria

Targi TRAKO to bogaty program merytorycznych wydarzeń towarzyszących wystawie m.in. debaty, konferencje, liczne seminaria i prezentacje firm.]

W tym roku odbędą się one w warunkach oferowanych przez nowoczesne Centrum Targowo-Kongresowe AMBEREXPO. W przeddzień targów na seminarium: Certyfikacja podsystemów i na wyrobów oraz certyfikacja podmiotów gospodarczych w transporcie kolejowym zaprasza SIRTS. Celem seminarium jest przegląd i porządkowanie na przykładzie Polski najistotniejszych działań gwarantujących bezpieczeństwo czyli certyfikację podsystemów i wyrobów oraz certyfikację podmiotów gospodarczych w transporcie kolejowym. Również w przeddzień targów odbędzie się konferencja **"Systemy monitorowania stanu torowisk i pojazdów w ruchu. Systemy sterowania zwrotnicami" przygotowana przez IGKM.**

Współpraca

Targi TRAKO są organizowane przez Międzynarodowe Targi Gdańskie SA oraz Grupę PKP SA., która zaprasza na swoje stoisko zlokalizowane w hali B. Partnerami targów w tym roku są firmy Bombardier, Medcom, Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz SA, Siemens oraz TINES. Program imprezy tworzy Rada Programowa Targów w skład, której wchodzą organizacje branżowe: Izba Gospodarcza Transportu Lądowego (IGTL), Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Stowarzyszenie Elektryków Polskich (SEP), Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Railway Business Forum (RBF), Stowarzyszenia na Rzecz Interoperacyjności i Rozwoju Transportu Szynowego (SIRTS). UniFe oraz Europejskiego Stowarzyszenia Przemysłu Kolejowego(UNIFE).

Świat Małek Kolei

10. Jubileuszowym Targom Trako, towarzyszyć będzie kolejna edycja **„Świata Małej Kolei",** wydarzenia współorganizowanego przez Polski Związek Modelarzy Kolejowych. W tym roku modelarze zaprezentują kilka nowych projektów, które jeszcze nie były pokazywane szerszej publiczności. Bardzo ciekawie zapowiada się prezentacja stacji rozrządowej zbudowanej przez Feliksa Jaworskiego z Sopotu. Makieta jest wiernym odwzorowaniem górki rozrządowej w skali 1:87. Po raz pierwszy makietę w skali 1:120, zaprezentuje znany i doświadczony modelarz z Sopotu – Jarosław Kozłowski. Będzie to debiut tego projektu dla publiczności. Na makiecie zostanie przedstawiony tabor współczesny, poruszający się przede wszystkim po torach Niemiec. Duża różnorodność prezentowanego taboru będzie stanowić niewątpliwie ciekawostkę dla wielu miłośników kolei.

Po raz kolejny na Targach „Trako" zaprezentuje się ze swoją kolekcją (jedną z największych w Polsce) – ksiądz Janusz Grygier. Wzorem lat ubiegłych, będzie to prezentacja pt. „Satyry kolejowe" w ciekawy i pełen humoru sposób, ukazujący kolei w „krzywym zwierciadle".

Na stoiskach pojawią się też fragmenty makiet młodych adeptów modelarstwa zrzeszonych w Sopockim Klubie Modelarzy Kolejowych. Prace te wezmą udział w tegorocznych **Mistrzostwach Polski w kategorii – junior. Również w tym roku odbędzie się konkurs o prestiżową nagrodę Prezesa MTG SA.**

TRAKO Dzieciom

Od 2003 roku Międzynarodowym Targom Kolejowym TRAKO towarzyszy zainicjowana przez Radę Programową targów akcja charytatywna TRAKO DZIECIOM, na rzecz Fundacji Hospicyjnej im. Księdza Eugeniusza Dutkiewicza. Dzięki hojności Rady Programowej oraz Wystawców TRAKO, na rzecz Podopiecznych Hospicjum przekazaliśmy wiele darów rzeczowych w postaci sprzętu medycznego, AGD, RTV oraz datków pieniężnych. Jednym z ważnych działań akcji TRAKO DZIECIOM jest konkurs plastyczny dla dzieci i młodzieży, poświęcony tematyce kolejowej. Tradycją wieczornego uroczystego spotkania wystawców TRAKO jest aukcja prac dzieci, które zostały laureatami konkursu. Pozyskane środki zasilają konto Hospicjum. W tym roku odbędzie się już siódma edycja zmagań dla uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych zatytułowana: **„Świat z okien pociągu"**

Konkursy i nagrody

Najlepsze wyroby i technologie prezentowane na targach zostaną ocenione i nagrodzone **w konkursie o nagrodę im. inż. Ernesta Malinowskieg**o oraz **konkursie im. prof. Czesława Jaworskiego**, organizowanym przez SITK RP. Przyznany zostanie także **Medal Prezesa Stowarzyszenia Elektryków Polskich. Rozstrzygnięty będzie również Konkurs im. prof. Jana Podoskiego przygotowywany przez** Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej. Podobnie jak przy poprzednich edycjach imprezy Międzynarodowe Targi Gdańskie wyróżnią **najatrakcyjniejsze ekspozycje Targów TRAKO.**

Podczas targów nastąpi również rozstrzygnięcie konkursu na najciekawsze projekty marketingowe zgłoszone do **Konkursu MediaKreator**. Powstał on z inicjatywy spółki KOW media&marketing. Jego celem jest nagrodzenie wyjątkowych, projektów promocyjnych i reklamowych, zrealizowanych przez spółki kolejowe w minionym roku.

więcej informacji I www.trakotargi.pl

Dorota Daszkowska – Kosewska I Dyrektor Projektu TRAKO
tel: (58) 554 92 12, 554 93 62 I d.daszkowska@mtgsa.com.pl

TRAKO 2013 10 Międzynarodowe Targi Kolejowe

Jubileuszowy Kongres MODERN WAREHOUSE 2013

13-14 listopada w Warszawie odbędzie się piąta edycja Ogólnopolskiego Kongresu Magazynowania i Logistyki MODERN WAREHOUSE organizowana przez redakcję czasopism branżowych „Nowoczesny Magazyn", „Logistyka a Jakość" oraz portal NM.pl.

– Z okazji małego jubileuszu przygotowaliśmy dla Państwa nową formułę kongresu, w której wykłady prelegentów staną się punktem wyjścia do MODEROWANYCH SESJI NETWORKINGOWYCH, odbywających się równolegle do prelekcji. Zapraszamy do nich wszystkich tych uczestników kongresu, który chcą poszerzyć swoją wiedzę na temat zagadnień poruszanych w trakcie wykładów, podzielić się swoimi doświadczeniami i rozwiać obawy z nimi związane – **mówi Anna Frąckowiak, project manager MODERN WAREHOUSE i redaktor naczelna „Nowoczesnego Magazynu".**

Dlaczego warto wziąć udział w tegorocznym kongresie MODERN WAREHOUSE?

– Poza sesjami networkingowymi, o których już wspominałam, na tegorocznym kongresie gościć będziemy ekspertów z cenionego na całym świecie Fraunhofer – Institute für Materialfluss und Logistik, którzy zaprezentują wyniki swoich autorskich badań i zaprezentują najnowsze trendy w logistyce światowej. Piąta edycja kongresu to nie jedyny jubileusz, który będziemy świętować w listopadzie. Dzięki współpracy z poznańskim Instytutem Logistyki i Magazynowania tegoroczny kongres wpisuje się także w obchody 40-lecia kodów kreskowych – **dodaje Anna Frąckowiak.**

Jak wynika z redakcyjnej sondy „Nowoczesnego Magazynu" przeprowadzonej wśród szefów logistyki, w 2013 roku muszą oni sprostać sześciu kluczowym dla całego biznesu wyzwaniom. Wokół nich organizatorzy zbudowali program tegorocznej edycji kongresu.

I WYZWANIE SZCZUPŁY MAGAZYN – technologie, nowe usługi, koncepcje działania magazynu dzięki którym te same procesy magazynowe można realizować efektywniej. **BENCHMARK:** Jak porównać efektywność pracy różnych magazynów – o innej powierzchni, z inną infrastrukturą i w których składowany jest odmienny towar? Jak ocenić który z nich jest bardziej rentowny? Zarówno w jednej sieci dystrybucyjnej, jak i porównując się do konkurencji?

II WYZWANIE LOGISTYKA W WYNIK FIRMY – kardynalnym błędem logistyka w roku 2013 jest więc brak odpowiedzialności za sprzedaż. Jak to zmienić? Jak wyłapać mocne i słabe strony swojej logistyki oraz mocne i słabe strony logistyki konkurentów? Jak wyciągnąć z nich odpowiednie wnioski? **KROK PO KROKU** przeanalizujemy strategie tych polskich firm, które wygrywają walkę z konkurencją wysoką jakością obsługi zleceń.

III WYZWANIE ZUŻYCIE ENERGII – na rynku nie brakuje ofert, deklarujących ograniczenie kosztów zużycia energii. Pytanie tylko ile trzeba zainwestować, żeby faktycznie oszczędzać? Na kongresie przeanalizujemy energooszczędne inwestycje. **ANALIZA:** Automatycznie i oszczędnie? Producenci nowoczesnych regałów automatycznych zapewniają, że zaawansowana automatyka nie oznacza gigantycznych kosztów bieżącej eksploatacji? Przeanalizujemy koszty automatyki na konkretnych przykładach.

IV WYZWANIE BEZPIECZEŃSTWO – logistyk musi realnie oceniać zagrożenia, które czekają na podległych mu pracowników, towar składowany na magazynie i podlegający mu obiekt. Czy potrzebuje audytu bezpieczeństwa, aby faktycznie ocenić ryzyko? A może z pomocą przychodzą nowoczesne technologie? **KROK PO KROKU:** Czy logistyk może kompetentnie odpowiadać za poziom bezpieczeństwa na magazynie czy w Twojej firmie potrzebny jest menedżer ds. bezpieczeństwa, który każdego dnia koncentruje się na odpowiednim poziomie ochrony? Przedstawimy za i przeciw obydwu rozwiązań.

V WYZWANIE MOTYWOWANIE ZESPOŁU – działanie na styku kilku działów i odpowiedzialność za wiele, często odbywających się równolegle procesów, generuje konflikty. Jak je skutecznie przewidywać, odpowiednio diagnozować i sprawnie rozwiązywać? **ANALIZA PRZYPADKU:** Jak owocnie współpracować z agencją zatrudnienia przy nieregularnych zleceniach. Jak zapisy w umowie sprawią, że agencja dostarczy tylko kompetentnych pracowników.

VI WYZWANIE POSZUKIWANIE INSPIRACJI – najskuteczniejsi logistycy to wizjonerzy. Ciągle szukają inspiracji do usprawnień, które pozwolą realizować procesy logistyczne jeszcze bardziej niezawodnie. Nie boją się też innowacji. Czy polskie magazyny mają się czego wstydzić w stosunku do swoich odpowiedników na świecie? Czy wykorzystujemy wszystkie nowinki technologiczne, które z powodzeniem są już stosowane poza granicami naszego kraju? Cała logistyczna Europa czeka już na przyszłoroczne targi CeMAT, które co trzy lata nadają kierunek rozwoju branży. Co czeka nas w logistyce w najbliższych latach?

Program wydarzenia i więcej informacji na stronie www.modern-warehouse.pl (M. L)

KONWENCJA COTIF/CIM A UMOWA SMGS -
WYDAWNICTWO POLSKIEJ IZBY SPEDYCJI I LOGISTYKI Z 2010 R.

ZMIANY I UZUPEŁNIENIA DO UMOWY O MIĘDZYNARODOWEJ KOLEJOWEJ KOMUNIKACJI TOWAROWEJ (SMGS) WEDŁUG TEKSTU JEDNOLITEGO Z 1 LIPCA 2008 r.

Zmiana nr 5 obowiązująca od 1 lipca 2013 r.

I. W treści Umowy SMGS wprowadza się następującą zmianę:

W artykule 15 § 3 pkt. 3 (str. 89), po wyrazach „dokonującą przeładunku" dodaje się: „lub przestawienia".

II. W załącznikach do Umowy SMGS wprowadza się następujące zmiany:

1. Załącznik 12.6 (str.231)
2. uzupełnia się punktami 11.1 i 11.2 w następującej redakcji:

11.1 Przewóz towarów z krajów stosujących SMGS, do Turcji lub w tranzycie przez Turcję, z udziałem przeprawy promowej Iliczewsk – Samsun, odbywa się za listem przewozowym SMGS do stacji Iliczewsk – Promowy (UZ), na której dokonywana jest zmiana listu przewozowego i odprawa przesyłki do kraju ostatecznego przeznaczenia.

W rubryce 8 listu przewozowego SMGS: *Kolej i stacja przeznaczenia*, nadawca zamieszcza skrót nazwy Kolei Ukraińskich (UZ) i nazwę stacji Iliczewsk – Promowy. Ponadto w tej rubryce nadawca wpisuje: „ Do dalszego przewozu do stacji ……" (wskazuje się stację i kolej ostatecznego przeznaczenia).

W rubryce 5 listu przewozowego SMGS: *Odbiorca, adres pocztowy*, nadawca wpisuje: „Naczelnik stacji".

W rubryce 4 listu przewozowego SMGS: *Szczególne oświadczenia nadawcy*, nadawca wskazuje ostatecznego odbiorcę przesyłki na stacji ostatecznego przeznaczenia i jego adres pocztowy.

Wszystkie dane zawarte w liście przewozowym SMGS, stacja Iliczewsk – Promowy przenosi do nowo wystawionego listu przewozowego CIM i odprawia przesyłkę do ostatecznej stacji przeznaczenia.

W liście przewozowym CIM, w rubryce 1: *Nadawca (nazwa, adres)*, stacja Iliczewsk – Promowy wpisuje nadawcę przesyłki z listu przewozowego SMGS, jego adres pocztowy oraz stację i kraj pierwotnego nadania.

W liście przewozowym CIM, w rubryce 16 : *Przyjęcie*, oraz w rubryce 29: *Miejsce i data wystawienia*, stacja Iliczewsk - Promowy odciska swój datownik albo dokonuje stosownego wpisu.

Pierwszą część listu przewozowego SMGS dołącza się do listu przewozowego CIM, zamieszczając na czołowych stronach jego wszystkich części uwagę: „Dołączono list przewozowy SMGS nr……, z ….." (data).

Na żądanie nadawcy, zamieszczone w rubryce 4 listu przewozowego SMGS, stacja Iliczewsk – Promowy wysyła na jego adres oryginał wtórnika listu przewozowego CIM.

11.2 Przewóz towarów z Turcji do krajów stosujących SMGS z udziałem przeprawy promowej Samsun – Iliczewsk odbywa się za listem przewozowym CIM do stacji Iliczewsk – Promowy (UZ), na której dokonywana jest zmiana listu przewozowego i odprawa przesyłki do kraju ostatecznego przeznaczenia.

W liście przewozowym CIM, jako stację przeznaczenia nadawca wpisuje nazwę stacji Iliczewsk – Promowy (UZ), a jako odbiorcę naczelnika tej stacji. Oprócz tego nadawca wskazuje w liście przewozowym ostateczną stację i kolej przeznaczenia oraz ostatecznego odbiorcę i jego adres pocztowy.

Wszystkie dane z listu przewozowego CIM, stacja Iliczewsk – Promowy przenosi do nowo wystawionego listu przewozowego SMGS i odprawia przesyłkę do ostatecznej stacji przeznaczenia.

W rubryce 3 listu przewozowego SMGS: *Stacja nadania*, wpisuje się nazwę stacji Iliczewsk – Promowy (UZ).

W rubryce 1 listu przewozowego SMGS: *Nadawca, adres pocztowy*, stacja Iliczewsk – Promowy wpisuje nazwę pierwotnego nadawcy i jego adres pocztowy oraz stację i kraj pierwotnego nadania przesyłki.

W rubryce listu przewozowego SMGS: *Datownik stacji nadania*, stacja Iliczewsk – Promowy odciska swój datownik.

Pierwszą część listu przewozowego CIM przeznaczoną dla odbiorcy dołącza się do listu przewozowego SMGS, zamieszczając na czołowych stronach jego wszystkich części, w lewym górnym rogu, uwagę :"Dołączono list przewozowy CIM nr ….., z ……" (data). Otrzymanie listu przewozowego CIM odbiorca potwierdza w rubryce 98 czwartej części listu przewozowego SMGS.

Na żądanie nadawcy, zamieszczone w liście przewozowym CIM, stacja Iliczewsk – Promowy wysyła na jego adres oryginał wtórnika listu przewozowego SMGS.

III. W treści Umowy SMGS (tekst rosyjski) wprowadza się następującą zmianę:

w artykule 15 § 3, pkt. 3 (str. 88), po wyrazach: „ осуществляющей перегрузку „ dodaje się: „ Илй перестановку"

PISiL w mediach, konferencje, spotkania, patronaty, artykuły, zaproszenia

Lp.	Tytuł medialny	Temat	Autor
1.	PGT nr 22 z 29.05.2013	XIV Kongres Spedytorów w Toruniu	Jerzy Konwicki
2.	Namiary na morze i handel nr 10/13 (maj 2013)	Kongres Spedytorów	Władysław Jaszowski
3.	Namiary na morze i handel nr 10/13 (maj 2013)	Umieć się znaleźć (Kongres Spedytorów 2013)	Maciej Borkowski
4.	Magazyn Outsourcing&More Nr 2 marzec/kwiecień 2013	Rynek usług TSL w Polsce	Mirosław Kaczmarek
5.	Polska Gazeta Transportowa Nr 7 z 13.02.2013	Na czym będzie można zaoszczędzić w transporcie drogowym w 2013 r.	EG (wypowiedź Przewodniczącego Rady PISiL M.Tarczyńskiego)
6.	Polska Gazeta Transportowa Nr 3 z 30.01.2013	Efekty współpracy branży i rząd	K. Koprowski
7.	Namiary na morze i handel nr 02/13 (styczeń 2013)	PISiL o Europie	K. Koprowski
8.	Namiary na morze i handel nr 02/13 (styczeń 2013)	Spotkanie noworoczne	P. Frankowski
9.	Namiary na morze i handel nr 01/13 (styczeń 2013)	Więcej Czech w portach?	W. Jaszowski
10.	PGT nr 4 z 23.01.2013	PISiL w Europie	K. Koprowski
11.	3.01.2013, Dziennik Gazeta Prawna	Komentarz nt. wzrostu w polskich obrotach usługowych pozycji usługi transportowe (eksport/import)	Przewodniczący Rady M.Tarczyński

Udzielone patronaty / partnerstwo // współpraca / udział w konferencjach / targach

Lp.	Data wydarzenia	Wydarzenie / Konferencja	Organizator
1.	26-29.11.2013, Warszawa	Międzynarodowe Targi Branżowe Trans Poland 2013	Lentewenc Sp. z o.o.
2.	13-14.11.2013, Warszawa	Kongres Modern Warehouse 2013	„Nowoczesny Magazyn", „Logistyka a Jakość", portal NM.pl
3.	23-27.09.2013,Gdańsk	X Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO 2013	Międzynarodowe Targi Gdańskie SA
4.	3-5.09.2013, Gdańsk	XVII Międzynarodowe Targi Morskie BALTEXPO 2013	Targi Warszawskie S.A.
5.	Lipiec 2013	Spedycja,Transport Logistyka –Wykład dla słuchaczy II roku studiów	Akademia Morska w Gdyni
6.	13.06.2013, Sopot	Warsztaty Transportowe na temat zewnętrznych kosztów transportu i intermodalności	Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań
7.	Czerwiec/Mazury- Wilkasy nad Jeziorem Niegocin	Trzecia edycją regat branży TSL ShipCup'13	SAIL Roman Paschke
8.	18 kwietnia 2013, Gdańsk	Forum Transportu Intermodalnego FRACHT 2013	KOW Media& Marketing Sp. z o.o., Warszawa
9.	16-17 kwietnia 2013, Sosnowiec	Targi Transportu, Spedycji i Logistyki Silesia TSL EXPO 2013	Expo Silesia Sp. z o.o.
10.	20 marca 2013 roku , Warszawa	konferencja „EUROHUB Luxemburg"	Ambasada Luksemburga w RP, Izba Handlowa Wielkiego Księstwa Luksemburg , Cluster for Logistics Luxemburg a.s.b.l,
11.	13.03.2013, Warszawa	konferencja „Multimodalna Europa"	Eurologistics / Flota Auto Biznes / Truck & Business Polska/Logistyka Produkcji
12.	12.03.2013, Sosnowiec	V rocznica działalności Centrum Targowo-Konferencyjnego Expo Silesia	Zarząd Expo Silesia
13.	5-7.03.2013, Gdańsk	„Transport Week 2013" Udział Przewodniczącego Rady PISiL w panelu dyskusyjnym (deregulacje) w d. 6.03.2013	Actia Forum Sp. z o.o.
14.	1.03.2013, Warszawa	Konferencja „Polski transport drogowy. Jak utrzymać pozycję lidera"	ZMPD
15.	19.02.2013, Warszawa	"Optymalizacja kosztów w transporcie - sprawdzone strategie zarządzania"	ZMPD
16.	15.02.2013, Warszawa	Konsultacje publiczne w procesie ciągłego doskonalenia prawa	Ministerstwo Gospodarki
17.	13.02.2013, Warszawa	Komisja Gospodarki Narodowej	Senat RP
18.	1.02.2013, Warszawa	Polska Gospodarka , konferencja	Stowarzyszenie Polskich Mediów
19.		współpraca przy opracowaniu materiałów dotyczących branży TSL (Transport, Spedycja Logistyka) - publikacje na łamach magazynu	Magazyn Outsourcing&More
20.		Patronat merytoryczny studiów podyplomowych „logistyka w zarządzaniu" oferowanych	Akademia Leona Koźmińskiego, Warszawa

Polska Izba Spedycji i Logistyki

ul. Świętojańska 3/2, 81-368 Gdynia
tel. 58 620 19 50, 620 98 26, fax 58 661 39 35
e-mail: pisil@pisil.pl, www.pisil.pl

POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI PISiL

PIFFA POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

konto: Bank Millennium S.A.
nr: 34116022020000000061904525
NIP: 586-20-75-731

placówki regionalne:

71-620 SZCZECIN
ul. Jana Kazimierza 3
tel.: 91 480 67 01
fax: 91 480 67 32
e-mail: management@hartwig.szczecin.pl

Przedstawiciel w Warszawie:
tel.: 608 623 419, email: pisil-waw@pisil.pl