

PLUCIŃSKI Michał¹

Teoretyczne i praktyczne aspekty zagospodarowania przestrzeni współczesnych portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki Polski

WSTĘP

Działalność gospodarcza portów morskich zawsze wiązała się z zaangażowaniem terenów portowych. Zarówno realizacja podstawowej funkcji portowej – funkcji transportowej, jak i pozostałych funkcji gospodarczych portów morskich (m.in. handlowej, dystrybucyjno – logistycznej, przemysłowej) nie mogłaby się odbywać bez istnienia terytorium portowego. W przypadku funkcji transportowej współcześnie można nawet zaobserwować zjawisko zwiększonego zapotrzebowania na powierzchnię bezpośredniego zaplecza lądowego nabrzeży przy zmniejszeniu zapotrzebowania na długość samej linii cumowniczej.

1. ZMIAN W ZAGOSPODAROWANIU PRZESTRZENI WSPÓŁCZESNYCH PORTÓW MORSKICH – ASPEKTY TEORETYCZNE

W dotychczasowym dorobku teoretycznym poświęconym tematyce zagospodarowania terytoriów lądowych na potrzeby rozwijających się portów morskich oraz praktyce gospodarczej poszczególnych portów i zespołów portowych odnotować można dwa główne kierunki, tj.:

- zagospodarowanie nowych (dotychczas niewykorzystywanych) terenów portowych
- rewitalizację terenów portowych już dotychczas wykorzystywanych na cele gospodarcze.

W przypadku pierwszego z wymienionych kierunków zagospodarowaniu przestrzeni, wykorzystane na te cele mogą zostać zarówno obszary położone w granicach administracyjnych poszczególnych portów morskich, jak i terytoria stanowiące tzw. rezerwę portową (najczęściej tereny sąsiadujące z portami, posiadające jedynie tymczasowe zagospodarowanie).

Nie wszystkie porty morskie posiadają w swoich granicach administracyjnych wolne tereny pod zagospodarowanie, co wymusza podjęcie działań nakierowanych na pozyskanie dla rozwoju funkcji portowych nowych terenów. Może się to odbywać zarówno na drodze włączenia w granice portów morskich terenów znajdujących się dotychczas poza tymi granicami, jak i „wydarcia” nowych terenów portowych morzu. Jak pisał K. Misztal, cechą charakterystyczną współczesnego rozwoju portów morskich jest jego wysoka przestrzenność (terenochłonność) polegająca na tym, że nowe przedsięwzięcia techniczne i technologiczne podejmowane w portach (z wyjątkiem modernizacji) wymagają dużych terenów, co stanowi niezbędny warunek zapewniający ich ekonomiczną efektywność [6, s. 35]. Generalnie jako niewystarczające uznaje się zabiegi adaptacyjne w granicach dotychczasowego zagospodarowania przestrzeni portów, co wymusza na podmiotach zarządzających tymi portami podejmowanie inwestycji na nowych terenach.

Drugi kierunek przekształceń stanowi restrukturyzacja terenów portowych. Związana jest z poszukiwaniem nowych, odpowiadających aktualnym potrzebom, sposobów na ożywienie podupadłych gospodarczo rejonów portowych. W praktyce portów morskich Europy Zachodniej można zaobserwować dwa główne kierunki rewitalizacji terenów portowych [szerzej m.in. 9, s. 186 i nast.]:

- rewitalizację w oparciu o rozwój innych funkcji portowych
- rewitalizację w oparciu o rozwój funkcji miejsko – portowych.

¹ Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Katedra Gospodarki Światowej i Transportu Morskiego, ul. Cukrowa 8, 71-004 Szczecin, michal.plucinski@wzieu.pl.

W przypadku pierwszego kierunku rewitalizacji, na terenach portowych obok zmian następujących w ramach realizowanych już dotychczas usług (w przypadku funkcji transportowej mogą to być nowe ładunki, nowe relacje przeładunkowe dla już obsługiwanych ładunków) rozwijane są funkcje gospodarcze wychodzące naprzeciw aktualnym potrzebom klientów portów morskich. Przykładem nowego spojrzenia na ewolucję funkcji gospodarczych portów morskich jest systematyka tych funkcji zaprezentowana przez S. Szwanckowkiego i A. Tubielewicz [10, s. 33], którzy wyróżnili:

- tradycyjne usługi portowe – takie jak przeładunek, magazynowanie i usługi nawigacyjne, pozostające podstawą działalności portu morskiego, wspierane nowoczesną organizacją i zarządzaniem, wysokowydajnym wyposażeniem technicznym oraz „infostrukturą” portu
- usługi przemysłowo-środowiskowe – obejmujące dwa rodzaje usług przemysłowych: przemysłowo-techniczne związane ze statkiem (przemysł remontowy i inne usługi inżyniersko-techniczne) oraz przemysłowe związane z ładunkiem, zwiększające wartość produktu pierwotnego jak również usługi środowiskowe związane z eksploatacją urządzeń niezbędnych do ochrony środowiska portowego
- usługi administracyjno-handlowe – obejmujące złożone procedury administracyjne związane z dokumentacją portową i przepisami oraz harmonogramem pracy portu, a także usługi handlowe (obsługa bankowa, ubezpieczenia, usługi prawne, komunikacyjne, informacyjne i inne)
- usługi logistyczno-dystrybucyjne – we współczesnym porcie morskim cechy logistyczne obejmują wszystkie wymienione poprzednio rodzaje działalności będące zintegrowanymi częściami całej koncepcji logistycznej, w ramach której funkcjonuje port morski; nową, typową sferą działalności logistycznej dzisiejszego portu są natomiast usługi dystrybucyjne
- obsługę ruchu pasażersko-turystycznego, obejmującą przede wszystkim obsługę pasażerskiego ruchu promowego i wycieczkowego na statkach pasażerskich, a także jachtingu, żeglugi przybrzeżnej.

W przypadku rewitalizacji terenów portowych w oparciu o funkcje miejsko – portowe, podupadłe gospodarczo tereny mogą stać się miejscem lokalizacji siedzib podmiotów gospodarczych niezwiązanych z obrotem portowym, obiektów funkcjonujących na potrzeby turystyki i rekreacji, obiektów kulturalnych, a nawet zabudowy mieszkalnej. Pomimo zmiany funkcji takich terenów zachowują one często elementy wskazujące na wcześniejsze, typowo portowe, zagospodarowanie (przykłady lokalizacji obiektów hotelowych w budynkach magazynów portowych, czy pozostawienia przy nabrzeżach urządzeń przeładunkowych).

2. STRATEGIE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENI WYBRANYCH PORTÓW EUROPY ZACHODNIEJ

W praktyce portowej w Europie Zachodniej spotkać można zarówno strategie ekspansji na nowe tereny portowe, jak i strategie dywersyfikacji wcześniej już zagospodarowanych obszarów. Strategie pozyskiwania przestrzeni portowej w wybranych portach morskich prezentuje tabela 1.

Tab. 1. Strategie pozyskiwania przestrzeni w wybranych europejskich portach morskich. Źródło: [1].

Wykorzystanie planowania	Projekty i strategie
1. Ekspansja	
Rotterdam	Maasvlakte 2
	Wykorzystywanie starych basenów
Barcelona	Podwojenie obszaru portowego dla zaspokojenia działalności logistycznych
2. Racjonalizacja	
Antwerpia	Pełne wykorzystanie istniejących terenów
	Wypełnianie małych doków
Wenecja	Ponowne wykorzystanie obszarów przemysłowych dla portu i obiektów logistycznych
3. Podejście pośrednie	
Hamburg	Alterwerder: zielony projekt

	Eurokai i inne doki: zasypywanie i rekonstrukcja
Genua	Częściowe wykorzystanie terenów portu Sampierdarena (wypełnienie doków i nowe tereny)
	Przekształcenie istniejących terenów kompanii naftowych i hut (Multedo i Cornigliano)

Spośród wymienionych w tabeli 1 przykładów strategii pozyskiwania przestrzeni warto bliżej przyjrzeć się przykładowi największego pod względem przeładunków portowi europejskiemu – portowi w Rotterdamie. Pozyskanie dodatkowych przestrzeni przewidziano w tym porcie jako proces realizowany dwutorowo, polegający na:

- powiększeniu arealu portu,
- restrukturyzacji terenów portowych.

Przykłady przedsięwzięć, mających na celu rozwój przestrzeni portowej w Rotterdamie stanowią „The Maasvlakte 2 Area” oraz „The Kop Van Zuid Project”.

Zwiększenie arealu portu rotterdamskiego nie jest zadaniem łatwym. Z geograficznego punktu widzenia port od strony wschodniej sąsiaduje z miastem Rotterdam, w kierunku północnym rozciągają się wysokiej jakości pola uprawne, natomiast od południa graniczy z nim obszar rekreacyjny. Jedynym możliwym kierunkiem ekspansji jest więc kierunek zachodni związany z wydarciem terenów morzu.

Decyzja o realizacji Maasvlakte 2 została podjęta po narodowej debacie nad jej użytecznością i niezbędnością, co związane jest z brakiem wolnej przestrzeni w porcie Rotterdam. Dnia 11 lipca 1997 r. rząd holenderski zdecydował o rozpoczęciu procedury Key National Physical Planning Decision, aby zbadać możliwość realizacji nowego Maasvlakte na 1000 ha pozyskanych z morza². Ekspansja Maasvlakte 2 byłaby niemożliwa bez stworzenia nowych rezerw środowiska, tj. znalezienia podczas realizacji przedsięwzięcia balansu pomiędzy aspektami ekonomicznymi a środowiskowymi. W ten sposób w ramach projektu Maasvlakte 2 zaplanowano utworzenie obszaru zieleni rekreacyjnej o powierzchni 750 ha.

Inny przykład jednomyślności w spojrzeniu miasta i portu na zmiany przestrzenno – funkcjonalne w porcie rotterdamskim stanowi projekt Kop van Zuid. Projekt ten zajmuje centralne miejsce w planie odnowy Rotterdamu, który był owocem powstałych w 1987 r. studiów i planów dotyczących przyszłego rozwoju miasta. Teren Kop Van Zuid był niegdyś położonym w „sercu miasta” obszarem aktywności portowej. Wycofanie z niego tradycyjnych funkcji portowych, w tym przemysłu, stworzyło nowe miejsca dla rozwoju mieszkalnictwa i usług rekreacyjnych. Plan Kop Van Zuid miał spełniać 4 zasadnicze cele [4, s. 38]:

- powiązać części miasta leżące po obu stronach rzeki,
- stworzyć warunki lokalizacji dla mieszkalnictwa i przedsiębiorczości o skali międzynarodowej,
- ulokować funkcje centralne wzmacniające centrum Rotterdamu,
- wykorzystać elementy rzeki, nabrzeży basenów portowych, parków i zieleni do stworzenia zróżnicowanych warunków mieszkaniowych oraz rekreacji.

Wskazane główne kierunki zagospodarowania przestrzeni portowej w praktyce portów morskich Europy Zachodniej przenikają się. W większości przypadków można więc mówić o położeniu większego akcentu na pozyskanie nowych terenów dla rozwijających się funkcji gospodarczych lub na rewitalizację podupadłych gospodarczo terenów portowych. Zdarza się również, iż z rewitalizacją podupadłego gospodarczo rejonu portowego wiąże się konieczność zagospodarowania nowych terenów znajdujących się w jego sąsiedztwie (m.in. na działalność logistyczno – dystrybucyjną).

² W późniejszym czasie obszar ten może być rozbudowany nawet do 4000 ha. Pozyskanie terenów z morza jest b. kosztowne, przede wszystkim ze względu na ochronę przeciwpowodziową. Jest również problematyczne ze względu na podnoszący się poziom morza w wyniku globalnego ocieplenia. Jednak dla Rotterdamu jedyną możliwością jest rozbudowa na Morzu Północnym, bowiem w Holandii nie było akceptacji dla przesiedlania mieszkańców, jak np. w Belgii, gdzie dla budowy terminalu kontenerowego w Antwerpii przesiedlono całą wieś. Za: [2].

3. STRATEGIE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENI NAJWIĘKSZYCH POLSKICH PORTÓW MORSKICH

W okresie po rozpoczęciu transformacji systemowej dominującą w polskich portach morskich strategią zagospodarowania przestrzeni portowej była rewitalizacja wykorzystywanych już wcześniej terenów portowych. Obserwowane w polskich portach morskich procesy rewitalizacyjne, podobnie jak miało to miejsce w portach morskich Europy Zachodniej, podążały w badanym okresie w dwóch kierunkach, tj. przekształceń w oparciu o inne funkcje portowe lub w ramach danej funkcji portowej (przykład uniwersalizacji oferty przeładunkowej) oraz w oparciu o funkcje miejsko – portowe (Tab. 2).

Tab. 2. Strategie zagospodarowania przestrzeni portowej w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Źródło: [8, s. 173].

Porty/ dominujący rodzaj strategii	Strategie aktywności w obszarze gospodarki gruntami portowymi
Gdańsk - ekspansja	– ekspansja na nowe tereny portu zewnętrznego, – rewitalizacja, poprzez funkcje portowe, terenów portu zewnętrznego związanych z nieudanymi inwestycjami z połowy lat 90. XX w. oraz terenów portu wewnętrznego.
Gdynia - rewitalizacja	– ekspansja możliwa jedynie na tereny niezlokalizowane bezpośrednio przy akwenach portowych (funkcja dystrybucyjno - logistyczna), brak nowych wolnych terenów do rozwoju funkcji transportowej, – rewitalizacja poprzez funkcje portowe – przykład rekonwersji terenów obsługujących drobnicę konwencjonalną w kierunku przystosowania jej do obsługi drobnicy ro-ro i ładunków masowych, – rewitalizacja poprzez funkcje miejskie – przykład terenów firmy Dalmor.
Szczecin – podejście pośrednie	– ekspansja – tereny Ostrowa Grabowskiego oraz Półwyspu Katowickiego – rewitalizacja – poprzez funkcje portowe – teren dawnej Huty Szczecin, uniwersalizacja oferty usługowej na terenach portowych w rejonie Basenu Górniczego, – rewitalizacja poprzez funkcje miejskie – nabrzeże Starówka w starym porcie drobnicowym.
Świnoujście – podejście pośrednie	– ekspansja – port zewnętrzny – terminal LNG, nabrzeża głębokowodne do obsługi ładunków drobnicowych i masowych, – rewitalizacja poprzez funkcje portowe – przykład rekonwersji terenów dawnego PPDiUR Odra, – rewitalizacja poprzez funkcje miejskie – przykład terenów Basenu Północnego i Kanału Mulnik.

Przykładowe działania rewitalizacyjne związane z pierwszym kierunkiem przekształceń (w oparciu o funkcje portowe) to [8, s. 173]:

- rozszerzenie funkcji przemysłowej zakładów zlokalizowanych na terenach portowych funkcje transportową i dystrybucyjną realizowane na rzecz podmiotów trzecich
- rewitalizacja w ramach funkcji transportowej (przejmowanie terenów od podmiotów niezainteresowanych bezpośrednim dostępem do nabrzeży – niekreujących bezpośrednich przeładunków, wyburzenia obiektów nieprzystosowanych do obecnych wymogów obrotu portowego, załadawiania basenów portowych, budowa nowej infrastruktury portowej, modernizacja istniejącej infrastruktury, instalowanie urządzeń zapewniających obsługę nowych ładunków, nowych relacji przeładunkowych dla obsługiwanych już ładunków, zastosowanie nowych technologii przeładunkowych, nowoczesnej organizacji i systemów informatycznych wspierających obrót portowy, powiązanie funkcji obsługi ładunków z funkcją obsługi sezonowych przewozów pasażerskich)
- rozwój funkcji dystrybucyjno-logistycznej, lokalizacja portowych centrów dystrybucyjno-logistycznych, dedykowanych terminali dystrybucyjnych ładunków masowych, kompleksów przemysłowo-przeładunkowo-dystrybucyjnych, wdrożenie wymogów współczesnej logistyki w działalności terminali portowych

- budowa na terenach portowych nowej i modernizacja istniejącej (zdekaptalizowanej) infrastruktury transportu drogowego i kolejowego, przejęcie przez podmioty zarządzające od PKP infrastruktury kolejowej zlokalizowanej w granicach poszczególnych portów, rewitalizacja terenów wcześniej przeznaczonych do obsługi kolejowej w kierunku realizacji na nich nowej działalności gospodarczej.

Obok strategii dywersyfikacji działalności gospodarczej dotychczas realizowanej na terenach portowych w polskich portach morskich podejmowane były działania nakierowane na zagospodarowanie nowych terenów portowych. Sytuacja w zakresie dostępności wolnych terenów w poszczególnych portach była w okresie po rozpoczęciu transformacji systemowej zróżnicowana. Część portów posiadała takie rezerwy (przykład terenów Ostrowa Grabowskiego czy Półwyspu Katowickiego w porcie Szczecin, terenu pod rozbudowę bazy promowej o nowe głębokowodne stanowisko w Świnoujściu, czy wolnych terenów w rejonie portu zewnętrznego w Gdańsku). Droga wyjścia w morze, nowe tereny portowe pozyskano w portach zewnętrznych w Gdańsku (teren DCT) i Świnoujściu (port zewnętrzny z terminalem LNG). Najgorszą sytuację w zakresie wolnych terenów posiadał i posiada port w Gdyni. Port ten skazany jest na pozyskiwanie terenów portowych pod nowe inwestycje jedynie na drodze rewitalizacji wykorzystywanych już terenów (przykład terenów Bałtyckiego Terminalu Drobnicowego). Należy jednak zauważyć, iż nawet w przypadku polskich portów morskich, posiadających rezerwy terenowe, nie są one rozmieszczone w sąsiedztwie wszystkich głównych rejonów portowych, a jedynie wybranych [2, s. 164]. Rezerwy te jak pokazują przykłady portu zewnętrznego w Gdańsku, czy też Półwyspu Katowickiego w Szczecinie, dość szybko ulegają zagospodarowaniu.

Przyszłe kierunki zagospodarowania przestrzeni portowej największych polskich portów morskich należy identyfikować z:

- rewitalizacją podupadłych gospodarczo terenów portowych (wszystkie porty),
- rozwojem działalności portowej na wolnych terenach portów wewnętrznych z możliwością bezpośredniego dostępu do akwatorium (tereny Ostrowa Grabowskiego i Mieleńskiego w porcie Szczecin),
- rozwojem portów zewnętrznych (w Gdańsku w kierunku na wschód od obecnego portu zewnętrznego – tzw. Port Centralny, w Świnoujściu na wschód od już zbudowanego portu zewnętrznego, w Gdyni w drodze realizacji projekt tzw. „wyjścia za falochron”),
- rozwojem działalności portowej na terenach portowych zlokalizowanych na zapleczu terminali przeładunkowo – składowych bez bezpośredniego dostępu do nabrzeży portowych (przykłady terenów na rozwój funkcji logistyczno – dystrybucyjnej w Gdyni w sąsiedztwie terminali kontenerowych oraz w Szczecinie w rejonie Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego oraz Basenu Górniczego, po drugiej stronie ul. Gdańskiej).

Ciekawą inicjatywą doceniającą znaczenie rozwijających się w powiązaniu z działalnością przeładunkowo-składową usług dystrybucyjno-logistycznych stanowi projekt powstania Subregionalnej Strefy Funkcjonalnej „Dolina Logistyczna”. Strefa miałaby powstać na terenach Gdyni, oraz gmin ościennych (Rumi, Redy, Wejherowa i Kosakowa). Koncepcja tego przedsięwzięcia powstała w ramach unijnego projektu SoNorA, a za najważniejszą przesłankę podjęcia tej inicjatywy uznano brak wystarczającego zaplecza logistycznego i transportowego dla rozwijającego się portu gdyńskiego.

WNIOSKI

Dotychczas zaprezentowane w artykule rozważania można podsumować następującymi wnioskami:

1. Działalność gospodarcza portów morskich zarówno w przeszłości, jak i obecnie związana jest z posiadaniem rozległych terenów.
2. Dwie główne strategie zagospodarowania przestrzeni portowej (i przyportowej) to ekspansja na wolne tereny oraz rewitalizacja wykorzystywanych już w przeszłości terenów portowych.

3. W przypadku największych polskich portów morskich w okresie ostatnich 20 lat można zidentyfikować różne strategie zagospodarowania przestrzeni portowej (ekspansji – Gdańsk, rewitalizacji – Gdynia, podejście pośrednie – Szczecin, Świnoujście).
4. Polskie porty morskie posiadają zróżnicowaną sytuację w zakresie dysponowania wolnym terenami na rozwój działalności portowej (najlepsza sytuacja portów w Gdańsku i Szczecinie, najgorsza portu w Gdyni).
5. Przyszłe strategie zagospodarowania przestrzeni portowej i przyportowej w Gdańsku Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu związane będą ze strategią dywersyfikacji oraz w zależności od konkretnego portu z: rozbudową portów zewnętrznych, wchodzeniem z działalnością portową na wolne tereny portów wewnętrznych oraz wykorzystaniem na cele portowe terenów sąsiadujących z terminalami przeładunkowymi (bez bezpośredniego dostępu do nabrzeży).

Streszczenie

W artykule przedstawiono główne kierunki zmian w zagospodarowaniu przestrzeni współczesnych portów morskich raz ich najbliższego sąsiedztwa. Analizie poddano strategie zagospodarowania przestrzeni wybranych portów Europy Zachodniej, odnoszące się zarówno do pozyskiwania nowych terenów z przeznaczeniem na rozwój tradycyjnych (przeładunek i składowanie) oraz nowych usług portowych (w tym dynamicznie rozwijających się usług dystrybucyjno – logistycznych), jak i strategie dywersyfikacji dotychczas prowadzonej działalności gospodarczej. W ostatniej części artykułu zaprezentowano dotychczasowe strategie największych polskich portów morskich w zakresie zagospodarowania przestrzeni portowej oraz zmiany jakie nastąpią w tym zakresie w przyszłości.

Theoretical and practical aspects of utilizing areas occupied by the modern seaports with a focus on the seaports of primary importance to the Polish economy

Abstract

The article presents the main courses of changes in utilizing areas occupied by the modern seaports and in their immediate vicinity. The analysis included the strategies for utilizing the areas of particular ports in Western Europe which are related both to the development of traditional (handling and storing) and new port services (including the dynamically developing distribution and logistics services) as well as diversification strategies for their business activities performed until now. The last part of the article presents the current strategies of the largest Polish seaports for utilization of the port areas and future changes which will be made in this respect.

BIBLIOGRAFIA

1. Amato D., Port planning and port/city relations, The Dock & Harbour Authority, July/December 1999.
2. Biała Księga Infrastruktury, opracowanie pod kierunkiem A. Furgalskiego i M. Malinowskiego, Warszawa 2013.
3. Gessner A., Rotterdam rüstet sich. Internationale Transport Zeitschrift. 1998, nr 28.
4. Hołub A., Miasto i jego fragment. Rotterdam i Kop van Zuid. Pod red. M. Kochanowskiego: Współczesna metamorfoza miast portowych. Politechnika Gdańska 1998.
5. Kotowska I., Mańkowska M., Pluciński M., Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), opracowanie wykonane na zlecenie MTBiGM, Szczecin – Warszawa 2012.
6. Misztal K., Współczesny rozwój portów morskich, Wydawnictwo Morskie Gdańsk 1985.
7. Namiary na Morze i Handel, nr 12/2010.
8. Pluciński M., Polskie porty morskie w zmieniającym się otoczeniu zewnętrznym, Wydawnictwo CeDeWu, Warszawa 2013.
9. Szwankowski S., Funkcjonowanie i rozwój portów morskich, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000.

10. Szwankowski S., Tubielewicz A, Planowanie strategiczne w portach morskich, Wydawnictwo Instytutu Morskiego, Gdańsk – Szczecin 1992.