

---

UKD: 629.5.08(438): 662.66: 339.562(438): 005.51: 656.615: 621.86/.87(438)



## Możliwości przeładunkowe portów polskich w aspekcie zwiększającego się importu węgla

*Dr inż. Tadeusz Olkusi\**)

**Treść:** W artykule przedstawiono stan obecny portów polskich, ich infrastrukturę, terminale, urządzenia portowe, składowiska i ogólne parametry portu. Omówiono szczegółowo cztery największe porty, tj. porty w Gdańsku, w Gdyni, w Świnoujściu i w Szczecinie. Szczególną uwagę zwrócono na terminale węglowe pod kątem możliwości zwiększenia importu węgla kamiennego do Polski drogą morską. Przedstawiono również taryfy opłat, a także wielkość obrotów przeładunkowych w ostatnich latach.

**Słowa kluczowe:**

*terminale węglowe, import węgla, możliwości przeładunkowe portów, porty polskie*

### 1. Wprowadzenie

Od wielu lat w opinii publicznej kraj nasz postrzegany jest jako potęga węglowa i jeden z głównych eksporterów węgla kamiennego. Sytuacja jednak w ostatnich latach ulega gwałtownej zmianie. Kurczące się zasoby węgla, likwidacja wielu kopalń oraz brak inwestycji spowodowały, że Polska z eksportera staje się powoli importerem węgla. W ubiegłym roku import po raz pierwszy w historii przewyższył swoją wielkością eksport, co do niedawna wydawało się nieprawdo-

podobne. Ten trend jednak nasila się, co źle wróży polskiemu górnictwu i w dłuższej perspektywie może doprowadzić do upadku tej – jakże ważnej dla naszej gospodarki – branży. W konsekwencji znacznie brakować w kraju węgla, co zmusi konsumentów, zarówno indywidualnych, jak i tych instytucjonalnych, do szukania innych źródeł zaopatrzenia, czyli do importu węgla zza granicy. Taki węgiel już jest sprowadzany, głównie z Rosji. W niedługim czasie po przebudowie polskich portów i przystosowaniu ich do importu, a nie eksportu węgla, zakup węgla amerykańskiego, australijskiego, czy też pochodzącego z innych państw zamorskich stanie się faktem. W dalszej części artykułu zostaną zaprezentowane porty polskie głównie pod kątem możliwości importu węgla.

\*) Instytut Gospodarki Surowcami Mineralnymi i Energią PAN, Kraków. Artykuł opiniował mgr inż. Jerzy Malara.

## 2. Stan obecny portów polskich

Polska ma 12 portów morskich. Cztery główne: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście i Szczecin oraz 8 małych portów, czyli Darłowo, Elbląg, Hel, Kołobrzeg, Łeba, Police, Władysławowo oraz Ustka. Rozmieszczenie portów na polskim wybrzeżu przedstawia rysunek 1.

Największe znaczenie dla gospodarki narodowej, a zwłaszcza dla przemysłu, mają oczywiście duże porty, głównie w Gdańsku i w Gdyni, mogące przeładowywać towary masowe, takie jak węgiel, ruda czy też inne surowce mineralne.

Na rysunku 2 przedstawiono widok portu w Gdańsku ([www.portgdansk.pl](http://www.portgdansk.pl)). Parametry portu są następujące:

Szerokość geograficzna	– 54°25'N
Długość geograficzna	– 18°39'E
Powierzchnia terenów	– 653 ha
Powierzchnia akwenów	– 412,56 ha
Całkowita długość nabrzeży	– 21,2 km
Powierzchnia magazynowa	– 106 300 m <sup>2</sup>
Powierzchnia składowa	– 548 000 m <sup>2</sup>
Maksymalne zanurzenie:	
Port Wewnętrzny	– 10,2 m
Port Północny	– 15,0 m
Zdolność przeładunkowa:	
Port wewnętrzny	– 11,5 mln t
Port Północny	– 48,5 mln t

Port Gdańsk ma następujące terminale i nabrzeża:

- Nabrzeże Oliwskie,
- Nabrzeże Zbożowe,
- Nabrzeże Wiślane,
- Nabrzeże Szczecińskie – kontenery,
- Nabrzeże Bytomskie,
- Nabrzeże Przemysłowe,
- Nabrzeże Chemików,
- Basen Górniczy,
- Nabrzeże Obrońców Poczty Polskiej,
- Terminal Promowy Westerplatte,
- Terminal Węglowy,
- Terminal Przeładunku Gazu płynnego (LPG),
- Terminal Kontenerowy DCT Gdańsk,
- oraz
- Bazę Paliw Płynnych,
- Bazę Promową PŻB,
- Wolny Obszar Celny.

Z punktu widzenia eksportu i importu węgla najważniejszy jest oczywiście terminal węglowy (rys. 3). Operatorem tego terminalu jest Port Północny Sp. z o.o. PPS.

Parametry terminalu:

Długość statku	– do 280 m,
Długość pirsu	– 765 m,
Maksymalne zanurzenie	– 15 m,
Place składowe	– 17 355 m <sup>2</sup> ,
Pięć zasobni	– 73 085 m <sup>2</sup> ,
Wydajność dobową	– 50 000 t/dobę.

Terminal węglowy jest całkowicie zmechanizowany i posiada place składowe o pojemności do 600 tys. ton. Przeładunek węgla w eksporcie może odbywać się bezpośrednio z wagonów na statek lub pośrednio z wykorzystaniem placów składowych. Terminal wyposażony jest w zwałowarko-ladowarkę, zasobnie węglowe, system taśmociągów, a także wywrotnice węglowe z tunelami do rozmrażania, co umożliwi pracę przez cały rok. Z węgla o sortymencie do 80 mm mogą być automatycznie pobierane próbki podczas załadunku.



Rys. 1. Rozmieszczenie portów polskich

Źródło: [www.portgdansk.pl](http://www.portgdansk.pl)



Rys. 2. Port Gdańsk – widok ogólny

Źródło: [www.portgdansk.pl](http://www.portgdansk.pl)



Rys. 3. Terminal węglowy

Źródło: [www.portgdansk.pl](http://www.portgdansk.pl)

Drugim co do wielkości portem w Polsce jest Port Gdynia. Na rysunku 4 przedstawiono widok „z lotu ptaka” tegoż portu.

Port Gdynia ma bardzo korzystne położenie ze względu na bliskość Półwyspu helskiego stanowiącego naturalną osłonę od strony morza. Oprócz tego ma falochron o długości 2,5 km, wejście do portu o szerokości 150 metrów i głębokości 14 metrów. Port Gdynia jest portem niezamarzającym, co stanowi jego dużą zaletę ([www.portgdynia.pl](http://www.portgdynia.pl)).



Rys. 4. Port Gdynia

Źródło: [http://www.gct.pl/plk/assets/images/port\\_gdynia.jpg](http://www.gct.pl/plk/assets/images/port_gdynia.jpg)

Parametry portu Gdynia są następujące:

Współrzędne	– 54°32'N, 18°34'E,
Długość nabrzeży	– 17 700 m,
Powierzchnia portu	– 755,4 ha,
w tym powierzchnia lądowa	– 492,6 ha.

Morski Terminal Masowy Gdynia Sp. z o.o. posiada następujące Nabrzeża i Terminale Przeładunkowe (MTNG ... 2009):

Nabrzeże Holenderskie:	
długość	– 500 m,
maksymalna długość statku	– 300 m,
zanurzenie	– 12,70 m (po modernizacji 13,00 m),

wyposażenie: 6 żurawi chwytakowo-hakowych o udźwigu 10÷16 ton, stacjonarny przenośnik pneumatyczno-mechaniczny do przeładunku tlenku glinu, powierzchnia składowa: place składowe o powierzchni 14 223 m<sup>2</sup>, magazyn czterokomorowy o łącznej kubaturze 20 000 m<sup>3</sup>.

Nabrzeże Śląskie:	
długość	– 353 m,
maksymalna długość statku	– 250 m,
zanurzenie	– 8,60 m,
wyposażenie: 4 żurawie chwytakowo-hakowe o udźwigu 8÷10 t,	
powierzchnia składowa: place składowe o powierzchni 21 209 m <sup>2</sup> .	

Stanowisko Przeładunku Paliw Płynnych:	
maksymalna długość statku	– 210 m
minimalna długość statku	– 100 m,
maksymalne zanurzenie	– 10,80 m.

Nabrzeże Szwedzkie:	
długość	– 444 m,
maksymalna długość statku	– 300 m,
zanurzenie	– 10,60 m,

wyposażenie: 7 żurawi chwytakowo-hakowych o udźwigu 8÷25 t, urządzenie do przeładunku zboża z elektroniczną wagą zbiornikową, 2 elektroniczne wagi samochodowe, umożliwiające ważenie pojazdów drogowych o wadze do 60 t, powierzchnia składowa: plac składowy o powierzchni 8 197 m<sup>2</sup>, 2 magazyny płaskie o łącznej powierzchni 12 225 m<sup>2</sup>.

Pirs Południowy Nabrzeża Duńskiego:	
długość	– 170 m,
maksymalna długość statku	– 150 m,
zanurzenie	– 9,50 m,
przeznaczenie	– przeładunek płynnych ładunków masowych,
powierzchnia składowa	– 14 964 m <sup>2</sup> do obsługi suchych ładunków masowych.

Oprócz dużych portów w Gdańsku i w Gdyni, przystosowanych do przeładunku towarów masowych, w Polsce funkcjonują jeszcze dwa porty, w Szczecinie i w Świnoujściu. Przeładunkiem towarów masowych w Świnoujściu zajmuje się firma Port Handlowy Świnoujście Sp. z o.o., a w Szczecinie firma Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o.o. Do niedawna firmy te zajmowały się głównie eksportem polskiego węgla za granicę. Od kilku lat sytuacja jednak uległa – z punktu widzenia tych firm – znacznemu pogorszeniu. Wraz ze zmniejszaniem się krajowego wydobycia węgla, wzrostem kosztów produkcji oraz zwiększającym się importem, eksport z roku na rok maleje. Oprócz wymienionych czynników, na spadek obrotów w portach ma również wpływ sposób transportu węgla. Tradycyjny transport morski zastępowany jest, tam gdzie to możliwe i opłacalne, transportem lądowym. Na szczęście dla właścicieli firm przeładunkowych, eksport węgla zastępowany jest importem. Pozwala to na dalsze funkcjonowanie portów przeładunkowych.

W Porcie Handlowym Świnoujście zaplanowano w 2009 r. przeładowanie 1,3 mln t węgla eksportowanego i około 1 mln t węgla importowanego. Na 2010 r. zaplanowano dwa razy większe ilości importowanego węgla niż eksportowanego. Import nie dotyczy tylko polskich odbiorców lecz również kontrahentów z Niemiec, Czech i Słowacji. Zdarza się, że na sąsiednich nabrzeżach następuje jednocześnie import i eksport węgla. Nie jest to oczywiście taki sam węgiel. Przedmiotem importu jest węgiel koksowy, natomiast eksportowany jest węgiel energetyczny.

Nabrzeże Górników w porcie w Świnoujściu ma długość 330 metrów i przystosowane jest do obsługi statków o długości 270 metrów i maksymalnym zanurzeniu 13,20 metra. Wykorzystywane jest do przeładunku węgla, kruszyw, drobnicy i innych towarów zarówno w eksporcie jak i w imporcie.

Terminal wyposażony jest w (PHS Port Handlowy Świnoujście):

- ciąg przenośników taśmowych o łącznej długości około 7 km i wydajności 2000 t/h,
- dwa żurawie LIEBHERR LHM 500 DOR = 140 t, o wydajności 1 t/h,
- dwa żurawie bramowe stacjonarne o udźwigu 10 t i wydajności 120 t/h,
- urządzenia załadunkowe statków o wydajności 25 tys. t/dobę,
- załadownię wagonów o wydajności do 10 tys. t/dobę,
- place składowe o łącznej powierzchni 120 000 metrów kwadratowych, na których można złożyć jednorazowo do 700 tys. t węgla. Place wyposażone są w zwałowarko-ładowniki, pracujące z wydajnością do 1 tys. t/h każda,
- rozmrażarnię wagonów,
- dwie wywrotnice wagonów do obsługi barek o maksymalnym zanurzeniu 4,50 m.

Obecnie przez porty w Szczecinie i Świnoujściu można sprowadzać rocznie około 10 mln t węgla, w tym 8 mln t przez

port Świnoujście. Jest to wzrost o 60 % w stosunku do roku 2008. Dla porównania, Port Północny w Gdańsku może przeładować do 30 mln t węgla, lecz jak do tej pory nastawiony jest na eksport [2]. Sytuacja jednak się zmienia, w pierwszym półroczu 2009 r. import stanowił już 50 % przeładunku.

W Szczecinie sytuacja jest nieco trudniejsza niż w Świnoujściu. Od nabrzeża do składów węglowych jest dość duża odległość. Poza tym składy przygotowane są do obsługi węgla i składowanie na nich innych towarów jest obecnie niemożliwe. Aby zwiększyć ilość przeładowywanych towarów trzeba by przygotować nowe składy oddalone od nabrzeża nie dalej niż 100 metrów. Najważniejsze jednak jest znalezienie kontrahentów chcących kupić węgiel zza granicy. Mimo to port w Szczecinie przeładuje w tym roku około 2 mln t węgla, w tym na eksport około połowę tej wielkości.

### 3. Rozwój infrastruktury portowej

Zarówno port w Świnoujściu, jak i w Szczecinie prowadzą obecnie szeroko zakrojone prace inwestycyjne mające na celu rozbudowę możliwości przeładunkowych oraz poszerzenie oferty. Na nabrzeżu Portowców budowany jest obecnie terminal zbożowy. Na nabrzeżu Górników planowany jest zakup nowych urządzeń o wydajności przeładunkowej około 35 tys. t/dobę. Zresztą to nabrzeże zostało już w ubiegłym roku przebudowane, dzięki czemu można przyjmować statki o większym zanurzeniu i większej długości. Również nabrzeże Hutników jest modernizowane. Rozbudowywany jest system kolejowy i modernizowane są przenośniki taśmowe. Przenośniki te łączą nabrzeże Hutników z zapleczem skladowym nabrzeża Górników. Zaplanowano także przedłużenie nabrzeża i rozbudowę terminalu kontenerowego. Rozważana jest także modernizacja nabrzeża Chemików. Również tam konieczna będzie modernizacja przenośników taśmowych. Nabrzeże Chemików ma służyć do obsługi transportu kruszyw. Należy zaznaczyć, że koszt jednego dźwigu to około 10 mln zł. Port w Świnoujściu może obsługiwać statki o wyporności 70 tys. t.

Prace w Świnoujściu finansowane są przez:

- Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. (właściciel terenów i obiektów),
- Port Handlowy Sp. z o.o.,
- Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego Holding Zabrze,
- Odratrans,
- firmy zainteresowane przeładunkami w Świnoujściu.

W porcie w Szczecinie firma Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o.o. przygotowuje się również do zwiększenia możliwości przeładunkowych portu. Plany przewidują nie tylko zwiększenie możliwości importu węgla, lecz także innych towarów masowych. Obecnie udział węgla w całkowitym obrocie portu wynosi około 20 %. Na inwestycje potrzeba kilku milionów złotych rocznie, które jednak trudno pozyskać. Na razie zakupiono nową wywrotnicę wagonową.

### 4. Taryfy opłat

Każdy port posiada swoją taryfę opłat za świadczone usługi. Port Handlowy Świnoujście Sp. z o.o. prowadzi rozliczenia z kontrahentami opierając się na taryfie PHŚ zatwierdzonej Uchwałą nr 588 z dnia 22.01.2009 przez Zarząd Spółki i obowiązującej od 1.02.2009 r. [10]. Stawki opłat ustalane są w EUR i przeliczane na inne waluty na podstawie tabeli kursów Narodowego Banku Polskiego.

Zlecenie na obsługę statku powinno zawierać [10]:

- nazwę statku, jego flagę i kod wywoławczy,

- rodzaj statku i jego parametry,
  - pojemność brutto statku (GT),
  - nazwę portu, z którego statek przypląnął i nazwę portu do którego wpływa,
  - ilość i rodzaj ładunku do wyładowania i/lub załadowania w porcie,
  - nazwę i adres armatora lub czarterującego oraz agenta ze wskazaniem płatnika na zlecone usługi.
- Zlecenie na obsługę ładunku powinno zawierać [10]:
- nazwę, liczbę sztuk, ciężar brutto, pojemność w m<sup>3</sup> oraz współczynnik sztauerski t/m<sup>3</sup> i specjalne wymogi towaru,
  - rodzaj i cechy opakowania lub towaru,
  - specyfikację sztuk ciężkich i przestrzennych, z podaniem wymiarów,
  - przy towarach niebezpiecznych – szczególne właściwości towaru oraz klasę niebezpieczeństwa według klasyfikacji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

Usługi portowe obejmują [10]:

- Usługi cumownicze:  
Podstawą naliczania opłat jest pojemność statku brutto (GT).  
Opłata za zacumowanie lub odcumowanie statku wynosi EUR 0,04/GT
- Usługi dozоровe:  
Podstawą naliczania opłat jest długość linii cumowniczej statku i czas dozoru.  
Stawki opłat dozоровych wynoszą:  
50÷150 mb linii cumowniczej – EUR 0,10/godz./mb,  
150÷200 mb linii cumowniczej – EUR 0,20/godz./mb,  
200÷250 mb linii cumowniczej – EUR 0,25/godz./mb,  
powyżej 250 mb linii cumowniczej – EUR 0,30/godz./mb.
- Wynajem sprzętu wraz z operatorem,  
Za każde pół godziny pracy żurawi oraz suwnic nabrzeżowych:  
o udźwigu do 10 t – EUR 61,00,  
o udźwigu 10÷16 t – EUR 81,00,  
o udźwigu 25÷40 t – EUR 121,00,  
o udźwigu do 140 t – EUR 300,00.  
Za każdą rozpoczętą godzinę pracy sprzętu:  
ciągnik drogowy – EUR 25,00/godz.  
ciągnik siodłowy – EUR 40,00/godz.  
ładownica kołowa – EUR 32,00÷77,00/godz.  
spycharka gąsienicowa – EUR 143,00/godz.  
układarka spalinowa – EUR 21,00÷59,00/godz.  
wózek widłowy – EUR 20,00/godz.  
spycharka gąsienicowa – EUR 143,00/godz.  
żuraw samojezdny – EUR 30,00÷86,00/godz.  
lokomotywa – EUR 75,00/godz.
- Materiały i robocizna:  
stawka za pracę robotnika portowego – EUR 15,00/1 rbg,  
stawka za wyczekiwanie grup roboczych – EUR 12,00/1 rbg.
- Usługi przeładunkowe i skladowe:  
40÷60 % kosztów stanowi koszt przeładunku na odcinku: środek transportu ładowego lub rzeczno–burta statku lub odwrotnie; pozostałe koszty to koszt przeładunku na odcinku: burta statku–wnętrze statku, lub odwrotnie.  
Opłaty za przeładunki i składowanie obejmują [10]:
- Stawki opłat taryfowych,
- Towary masowe luzem,
- Drobnica,
- Dodatki,
- Klasa trymownicza,
- Pomieszczenia trudnodostępne,
- Niehandlowy stan towaru,
- Towary niebezpieczne.

Oplaty za towary masowe luzem, naliczane są za przeładunki i składowanie w zależności od ciężaru ładunku podanego w zleceniu w tonach, zaokrąglonego wzwyż do 100 kg.

Oplaty dodatkowe to [10]:

czyszczenie wagonu	– EUR 15,00/wag
ważenie lub tarowanie wagonów	– EUR 9,00/wag
przyjmowanie i zdawanie wagonów pod względem technicznym	– EUR 2,50/wag
rozmrzanie wagonów (za każde rozpoczęte 4 godziny)	– EUR 2,00/t
białkowanie węgla na wagonach	– EUR 7,00/wag
zlecona trymerka w ładowni (węgiel w eksporcie)	– EUR 0,21/t

Pobiera się również opłaty za:

odbior odpadów ze statku,  
korzystanie z portowej infrastruktury kolejowej,  
usługi świadczone przez Portową Służbę Ratowniczą,  
dostawę wody.

Minimalna wysokość opłaty wynosi 50 PLN.

Taryfa opłat portowych Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. ustanowiona została Uchwałą Zarządu spółki nr 168/II/2004 z dnia 18.08.2004. Zmiany dokonane zostały Uchwałami Zarządu nr 082/III/2005 oraz nr 036/III/2007. Taryfa obowiązuje od dnia 1 stycznia 2006 roku (Taryfa ... Portu Gdynia S.A.). Według tej taryfy ustalono następujące opłaty tonażowe dla statków żeglugi morskiej (tabl. 1).

Pojemność brutto (GT) zestawu pchanego lub holowanego stanowi sumę pojemności brutto holownika lub pchacza i jednostki holowanej lub pchanej.

Opłata tonażowa jest to opłata pobierana za wejście statku do portu i wyjście statku z portu, przejście statku tranzytem przez obszar portu oraz za zapewnienie w granicach odrębnie określonych limitów odbioru odpadów ze statku w celu przekazania ich do unieszkodliwienia.

Oprócz tego do opłat portowych zalicza się również opłatę przystaniową pobieraną za korzystanie przez statek z nabrzeża

oraz opłatę pasażerską pobieraną za zejście na ląd lub wejście pasażera na statek.

## 5. Obroty przeładunkowe w polskich portach

Całkowite obroty przeładunkowe w polskich portach w latach 2007÷2009 przedstawiono w tablicy 2, natomiast w tablicy 3 przedstawiono strukturę ładunkową oraz dynamikę zmian obrotów polskich portów morskich w pierwszym półroczu 2009 r. w stosunku do analogicznego okresu 2008 r.

Jak widać z tablicy, w Gdańsku zanotowano zwiększenie obrotów węglem i koksem o 190,3 %, to jest o 761,1 tys. t, w Gdyni o 168,3 %, to jest o 630,5 tys. t, natomiast w porcie Szczecin-Świnoujście zanotowano spadek obrotów o 21,6 %, tzn. 430,3 tys. t. Niemniej jednak całkowity obrót węglem i kosem we wszystkich polskich portach wzrósł o 34,7 %. W przyszłości przeładunek mógłby być większy, lecz należy w tym celu przebudować porty i przestawić je z eksportu węgla na import. Port Północny w Gdańsku pokłada duże nadzieje w nowym operatorze portowym See-Invest, który nabył pakiet większościowy w Przedsiębiorstwie Przeładunkowo-Składowym Port Północny. Ta belgijska firma działa w 23 portach, zatrudnia ponad 5 tys. osób i obsługuje 120 mln t ładunków. Plany przewidują utworzenie w tym porcie Bałtyckiego Centrum Dystrybucji Węgla, które będzie kosztowało ponad 70 mln Euro [6, 9]. Zarząd Portu Gdańsk podjął decyzję o przekształceniu tego obszaru w głębokowodny terminal ładunków masowych suchych. Dzięki możliwości cumowania statków typu „Baltimax” o zanurzeniu do 15 m port może oferować usługi o wysokiej jakości i wysokiej opłacalności [10]. Zarząd jest również gotowy do współpracy przy ewentualnej budowie terminalu LNG, gdyby Rząd podjął taką decyzję. Proponowana jest także budowa na terenie portu elektrowni.

Port Gdańsk S.A. ma własną taryfę opłat podobną do ta-

**Tablica 1. Opłaty tonażowe dla statków żeglugi morskiej**

Lp.	Typ i wielkość statku	Wysokość opłaty, EUR/1 GT
1	Samochodowce	0,18
2	Drobnicowce	0,49
3	Chłodniowce	0,49
4	Kontenerowce	0,22
5	Statki typu „ro-ro”	0,26
6	Masowce	0,52
7	Statki pasażerskie	0,13
8	Promy	0,13
9	Zbiornikowce	0,59
10	Holowniki, pchacze, zestawy pchane i zespoły holownicze	0,40
11	Kutry i łodzie rybackie o długości do 35 m	0,00
12	Pozostałe statki żeglugi morskiej	0,49

Źródło: Taryfa ... Portu Gdynia S.A.

**Tablica 2. Całkowite obroty przeładunkowe w polskich portach w latach 2007÷2009, tys. t**

Port	Rok 2007	Rok 2008	I półrocze 2009 r.
Gdańsk	19 826	17 781	8 925
Szczecin-Świnoujście	18 652	19 216	7 292
Gdynia	17 025	15 467	6 178
RAZEM	55 504	52 464	22 395

Źródło: Polskie ... 2009

**Tablica 3. Struktura ładunkowa oraz dynamika zmian obrotów polskich portów morskich w pierwszym półroczu 2009 r. w stosunku do analogicznego okresu 2008 r., t**

Ładunek	Gdańsk		Gdynia		Szczecin-Świnoujście		Razem	
Węgiel i koks	1 161 040	190,3 %	1 005 200	168,3 %	1 564 300	-21,6 %	3 730 540	34,7 %
Ruda	0	-100,0 %	0	-	190 300	-65,4 %	190 300	-65,8 %
Inne masowe	1 051 603	-22,6 %	856 500	-24,8 %	883 800	-31,9 %	2 791 903	-26,4 %
Zboże	483 407	28,1 %	947 600	36,2 %	867 100	65,5 %	2 298 107	43,9 %
Drewno	0	0,0 %	7 800	-68,0 %	7 500	-64,5 %	15 300	-66,4 %
Drobnica	1 607 117	2,0 %	3 150 800	-38,1 %	3 332 600	-19,6 %	8 090 517	-25,2 %
Paliwa	4 621 801	-8,8 %	210 200	-50,9 %	446 800	3,9 %	5 278 801	-10,9 %
RAZEM	8 924 968	1,6 %	6 178 100	-20,3 %	7 292 400	-18,6 %	22 395 468	-12,2 %

Źródło: *Polskie ... 2009*

ryf w innych portach. Opłaty pobierane są zgodnie z Ustawą z dnia 20.12.1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U. nr 110 z dnia 18 lipca 2002, poz. 967 z późniejszymi zmianami). Podstawą do ustalania wysokości opłat portowych obliczanych za 1 GT jest aktualne międzynarodowe świadectwo pomiarowe statku lub ważna karta bezpieczeństwa. W przypadku braku możliwości określenia pojemności brutto GT statku żeglugi morskiej opłatę pobiera się od pojemności brutto statku V, wynikającej z iloczynu jego długości całkowitej L, szerokości maksymalnej B i zanurzenia według letniej marki jednostki D, z zaokrągleniem wwyż do pełnego jednego m<sup>3</sup> według wzoru określającego, iż 1 GT = 1 m<sup>3</sup> pojemności brutto V [11].

### Podsumowanie

Zmniejszająca się z roku na rok produkcja węgla kamiennego spowodowana restrukturyzacją branży, wysokimi kosztami wydobycia, jak również pogarszającymi się warunkami geologiczno-górnictwem, doprowadziła do wzrostu zainteresowania importem węgla. Importowanie przez Polskę tego surowca do niedawna było nie do pomyślenia. Polska, jako kraj posiadający duże zasoby tego surowca, była przede wszystkim jego eksporterem, importując jedynie niewielkie ilości węgla koksowego. W 2008 r. Polski import po raz pierwszy w historii przekroczył eksport. W tymże roku import wyniósł 10 100 tys. t, podczas gdy eksport spadł poniżej 10 mln t (ARP S.A.). Również w 2010 r. import utrzymuje się na podobnym poziomie. Dane ARPS.A. podają wielkość importu za jedenaście miesięcy 2009 r. na poziomie 9 200 tys. t.

Znaczący udział w imporcie węgla mają porty polskie. Przez pierwsze dziesięć miesięcy 2009 r. przeładowano 3,6 mln t węgla, podczas gdy w analogicznym okresie 2008 r. było to około 4,5 mln t [13, 2]. Po przeprowadzanej obecnie modernizacji portów i przestawieniu infrastruktury z eksportowej na importową, można spodziewać się w najbliższych

latach jeszcze większego napływu obcego węgla do Polski. Spowoduje to załamanie branży wydobywczej i wzrost bezrobocia na terenie Śląska. Jeśli chodzi o ceny to wszystko będzie zależało od cen węgla rosyjskiego oraz od cen węgla w portach Amsterdam-Rotterdam-Antwerpia. Od 2004 r. import systematycznie wzrasta i należy spodziewać się, że ta tendencja utrzyma się, lub wręcz nasili, w kolejnych latach.

### Literatura:

1. ARP S.A. Dane Departamentu Górnictwa Ministerstwa Gospodarki 2009.
2. *Berezowski K.*: Więcej przyplynie niż wypłynie. Przewoźnicy i portowcy szukają sposobów na powetowanie spadku eksportu węgla energetycznego i koksowego. Trybuna Górnicza. 2008 Wydawnictwo Górnictwa Sp. z o.o. ([www.w-g.com.pl](http://www.w-g.com.pl))
3. *Chojnacki I.*: Porty chcą zwiększać import węgla. Gazeta Prawna z dnia 2009-08-07.
4. EUROSTAT (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>)
5. MTNG – Morski Terminal Masowy Gdynia Sp. z o.o. ([www.mtmg.gdynia.pl](http://www.mtmg.gdynia.pl))
6. Polskie Porty Morskie w pierwszym półroczu 2009 roku. Raport Actia Consulting. Actia Forum. Gdynia, sierpień 2009 r.
7. Poradnik importera ([www.terramar.com.pl](http://www.terramar.com.pl))
8. Port Handlowy Świnoujście (<http://phs.com.pl>)
9. Portowa przyducha ... i przerebel ([www.portgdansk.pl](http://www.portgdansk.pl)) Data ukazania się artykułu 12.03.2009.
10. See-Invest w Porcie Północnym ([www.portgdansk.pl](http://www.portgdansk.pl)). Data ukazania się artykułu 4.11.2008.
11. Taryfa 2009 – Port Handlowy Świnoujście Sp z o.o. Obowiązuje od dnia 1.02.2009 r.
12. Taryfa opłat portowych Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. 2009.
13. Taryfa Opłat Portowych Zarządu Morskiego Portu Gdynia Spółka Akcyjna.
14. *Walasek T.*: Węgiel mniej pesymistyczny 2009 ([www.promare.pl](http://www.promare.pl))