

PROCEEDINGS

WORKSHOP 03-8:

*„Feeder, Ferry and Short-Sea Cargo Traffic
in the North-Sea and Baltic Area”*

May 30 – June 02, 2006

Szczecin, Poland





CONTENTS

1. INTRODUCTION	3
2. PRESENTATIONS	7
3. RESULTS AND RECOMMENDATIONS	8
Annex A Programme	9
Annex B Speakers, Participants and Guests	12
Annex C Press, Release and Reactions	15
Annex D Presentations - Full Text	18

1. Introduction

Over the recent years, the development of market economy in Poland has influenced changing objectives and mission of port authorities. Also the Sea Ports and Harbours Act stipulated turning to private management in port and terminal operations. This resulted in port authorities moving from performing their operator functions towards the administrative functions, development planning and landlord type of responsibilities. The ultimate separation of land and infrastructure management, called for by the new law, is still to be completed throughout Polish ports. However nowadays the ties are formal only. The Port Authority has not been directly involved in stevedoring or port services operations for a decade now. That enabled to improve standards, efficiency and competitiveness in both Szczecin and Świnoujście ports, at the same time maintaining uniform and consistent planning and development coordination. Szczecin and Świnoujście Seaports Authority, having a supervisory power over both ports in Szczecin and Świnoujście, run them with the responsibilities including:

- infrastructure management
- port planning and development
- maintenance, construction, expansion and modernisation of infrastructure
- acquisition of land for development
- preparation and provision of infrastructure and support services for port service companies
- execution of port dues in accordance with tariff published.

Among main objective of the Port Authority there is preparation of adequate infrastructure and friendly business environment for prospective investors. The most welcome are the ones who will ensure increased added value within the port. One of the major tasks of the Port Authority is development planning, coordination and preparation of infrastructure ready for new investment projects. That will be feasible in stable financial situation and with support from the European Union structural development funds.

Szczecin And Świnoujście Seaports Authority SA is very much interested in promotion of the international co-operation in the fields of maritime policy, management and financing of port activities, as well as of short sea shipping, motorways of the sea, logistic centres and spatial integration of ports and cities. It also strives to improve the quality of port services and to promote cost efficient and environmentally friendly intermodal transport aiming at generating of employment and an increase of prosperity of the region. As the functioning of ports has great influence on the city agglomerations - both positive and negative – it is also very important to describe the factors of mutual correlation of port and city. **Port-Net** is the program that concentrates on the above mentioned issues and thus participation in it had become of interest to the management of Szczecin And Świnoujście Seaports Authority SA.

The ports of Szczecin and Świnoujście - general outlook

The ports of Szczecin and Świnoujście form a major cargo handling complex in north-west Poland and one of the largest in the Baltic region. They are located at the cross roads connecting Scandinavia with South and Central Europe as well as Western Europe with Russia, Ukraine and other countries in the east BSR region. This convenient location of the two ports ensures the connection of the sea transport to all other transportation systems, i.e.: inland waterways, road and rail.

The port operating companies employ highly qualified and experienced staff and possess modern equipment to meet any needs and requirements and to provide service of the highest quality.

In order to successfully compete in the changing and demanding market, the Szczecin-Swinoujście seaports' complex has commenced a number of investments, out of which the most important are the West Pomeranian Logistic Centre and the Container Terminal on Ostrów Grabowski in Szczecin, as well as the planned extension of the ferry quay in Świnoujście.

Due to their advantageous location and to the importance of the marine economy for the EU, the ports of Szczecin and Świnoujście have a chance to play an important role in creating a transport bridge between the “east” and the “west” part of the EU. The planned investment projects will constitute important factors in the two ports' further development that is associated with the increasing international trade and especially the commercial exchange among the Baltic countries.

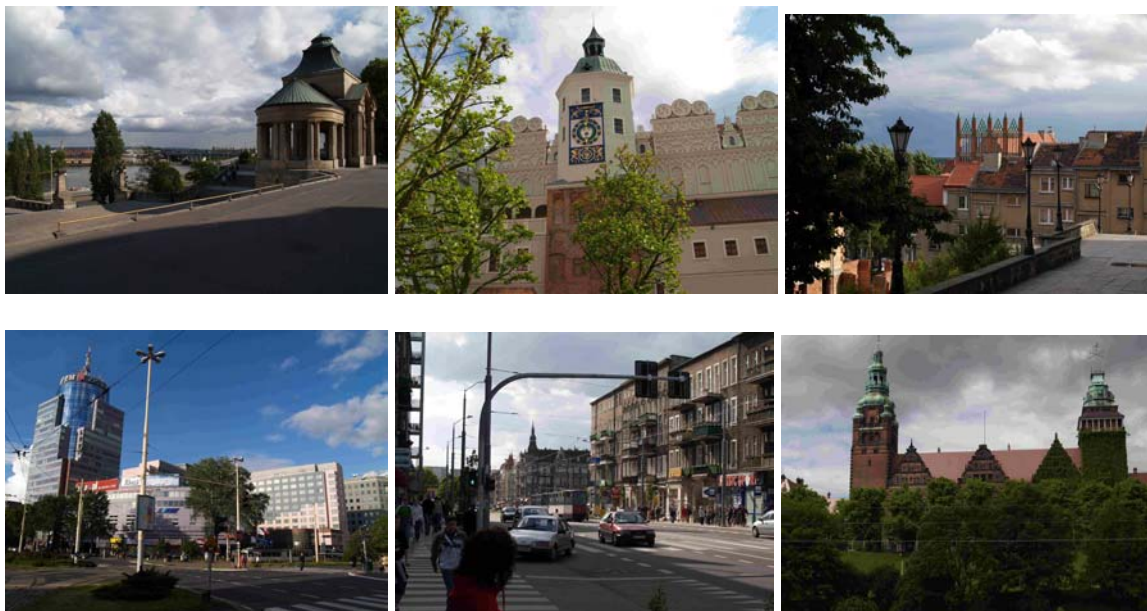
The participants of the Conference and of the Workshop had an opportunity to see the most interesting historic and commercial sites of both Szczecin and Świnoujście during the three excursions that had been organised as accompanying events to the Conference & Workshop.

Excursion 1 – The Sites of Szczecin

The City of Szczecin has many attributes deciding of its exceptional character, potential and capabilities. It is one of the oldest and most important cities in the Baltic Sea basin. Over centuries, it has been constructed with numerous multicultural and multi-national influences that contributed to its history and appearance. The culture of Slavic princes, Pomeranians, Swedes, Germans, French and Poles is visible in its monuments, famous star-like squares, Secession buildings, parks or socialist sleeping quarters. The specific atmosphere and character of the city originates from its Hanzeatic tradition and vicinity to the Baltic coast. For generations, the Odra River and the port have been the driving factor of economic and cultural development, a link to the maritime industry and a window to the World.

Szczecin has become the historical, economic, scientific and cultural capital of Western Pomerania. It constitutes an important center of political, social and cultural co-operation for local authorities of Poland, Germany and Scandinavia.

During a nice and sunny afternoon on the 30th May, the participants of the Conference & Workshop had a possibility to visit a few of the most interesting sites of the City and to have a glimpse of some more.



Excursion 2 – The Port of Szczecin

The Port of Szczecin is located at the mouth of the Odra River, 65 km from the coast of the Baltic Sea. The port can accommodate vessels of up to 9.15 metres draught. It is a multipurpose port, focusing on container and ro-ro handling as well as paper, steel products and bulk cargoes. The handling operations are concentrated in two areas – one specialising in the general cargoes (conventional and containerised) and the other in bulk cargoes (dry and liquid).

On 1st June, the participants of the Workshop were taken on a boat trip round the Szczecin port. They could observe the operation of the port, as well as the activities at the docks of the Szczecin Shipyard and repair yards. As bonus to their city tour the day before, they had a possibility to look at the City sky-line from the river.



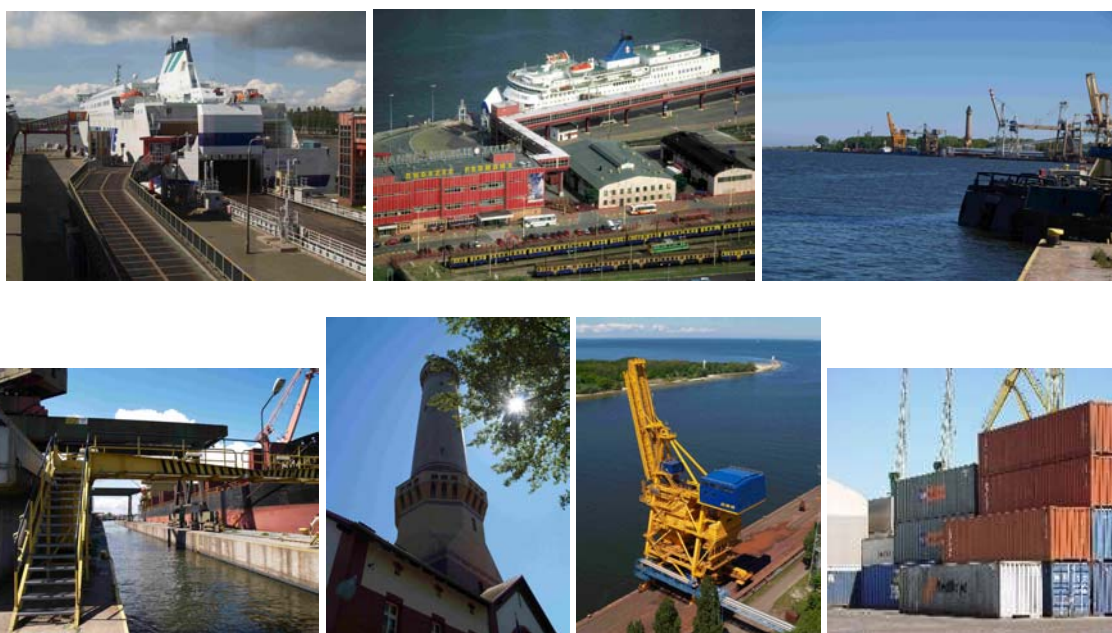
For detailed information on the port of Szczecin, please see the presentation by Mr. Krzysztof Pilarski (enclosed presentation no. 3).



Excursion 3 – The Port & City of Świnoujście

The Port of Świnoujście is located right on the Baltic Sea coast and can accept vessels of up to 13.2 metres draught, enabling to handle bulk carriers up to the panamax size. The port is equipped with modern facilities to handle such cargoes as coal, mainly Polish coal for export, and imported iron ore for steel mills in Poland, the Czech Republic and Slovakia making it the biggest and most convenient Polish centre for dry bulk cargo handling. It also provides one of the biggest and most modern ferry terminals in the Baltic region not only servicing the traffic between Poland and Scandinavia but also constituting a significant component of the north-south route system connecting the BSR and the south of Europe.

On 02nd June the Workshop participants travelled by bus to Świnoujście. There they did the sight-seeing tour of the town and they visited the port as well as the ferry terminal. Thanks to the hospitality of Unity Line Ltd., they were received onboard mv “Polonia” – the ferry that services the Świnoujście-Ystad line.



For detailed information on the port of Świnoujście, please see the presentation by Mr. Krzysztof Pilarski (enclosed presentation no. 3).

2. Presentations

No.	Name	Position, company / institution	From	Topic
1.	Marc Vanderhaegen	principal administrator of the EC's Motorways of the Seas Program	Brussels, BE	Motorways of the Seas
2.	Maciej Matczak	Actia Forum consultant, Senior lecturer of Gdynia Maritime Academy	Gdynia, PL	Current potential of the 'Motorways of the Seas' development between the Baltic and NorthSea seaports
3.	Krzysztof Pilarski	Commercial Manager, Szczecin and Świnoujście Seaports Authority	Szczecin, PL	Port presentation
4.	Janina Mentrak	Director of the Maritime Department, Ministry of Maritime Economy and Fishery	Warszawa, PL	Position of Polish government on the Motorways of the Sea concept
5.	Adolf Wysocki	Korporacja Unity Co. Ltd Szczecin	Szczecin, PL	Motorways of the Seas – ship owner's point of view
6.	Jerzy Korecki	President of the Baltic Container Lines Co. Ltd Gdynia	Gdynia, PL	Motorways of the Seas – ship owner's point of view
7.	Janusz Jarosiński	Vice-President of Managing Board, Marketing and Development Director, Port of Gdynia Authority SA	Gdynia, PL	Motorways of the Sea – port's point of view
8.	Alberto Cappato	International Institute of Communication of the Chamber of Commerce of Genoa	Genoa, IT	Motorways of the Sea - Italian experience

For the full text of the presentations, please see Annex D.



3. Results And Recommendations

The International Conference and the Port-Net Workshop in Szczecin were important events not only from the perspective of the organisers (Szczecin And Świnoujście Seaports Authority S.A.) and Port-Net Partners who are all interested in promotion of the international co-operation in the fields of maritime policy, management and financing of port activities, short sea shipping, MoS, logistic centres and spatial integration of ports and cities. The events were also important from the regional government's point of view, as the organisers were successful in inviting a number of the industry's well recognised names to make presentations, give speeches and participate in the panel discussions. Having also attracted the attention of the media and thus making it possible to disseminate information on the Port-Net project and its' so far results as well as it's future actions, the organisers together with their project Partners had achieved their goal.



Annex A - The programme

WORKSHOP 03-8

**„Feeder, Ferry and Short-Sea Cargo traffic in the North-Sea and Baltic Area”
May 30 – June 02 2006
Szczecin and Swinoujście Seaports Authority**

Tuesday, May 30

Tuesday afternoon/evening: arrival of participants to the Radisson SAS Hotel in Szczecin

17:00 – 19:00 Guided City Tour round Szczecin (optional)

19:00 – 20:00 Registration of participants, hotel lobby

20:00 – 22:00 Welcome drink, Copernicus Club on the top floor of the hotel

Wednesday, May 31

6th International Conference Sea Ports 2006 “EU Programme – ‘Motorways of the Sea’ a chance for activating cargo traffic in the Baltic and North Sea Regions”, organized by Szczecin and Świnoujście Seaports Authority, Maritime University in Szczecin and Szczecin University, in cooperation with Interreg III C Project “Port-Net”.

Venue: the Radisson SAS Hotel in Szczecin, Concerto Conference Room, 1st floor

09:00 – 10:00 Registration of participants,

10:00 – 11:00 Welcome addresses of the representatives of Regional Authorities, Polish and European Parliament, representatives of Organizers

11:00 – 11:30 Coffee break and Press Conference

11:30 – 12:00 General EU lecture “Motorways of the Seas”
Marc Vanderhaegen, principal administrator of the EC’s ‘Motorways of the Seas’ Program

12:00 – 12:30 “Current potential of the ‘Motorways of the Seas’ development between the Baltic and North Sea seaports”. Maciej Matczak Ph.D., Actia Forum consultant, Senior lecturer of Gdynia Maritime Academy. The presentation is based on the preliminary outcome of the “Port-Net” Study “Traffic flows between the Baltic ports and other major European ports in preparation for ‘Motorways of the Seas’”

12:30 – 13:30 Lunch

13:30 – 15:30 Discussion panel – moderator Prof. Krzysztof Chwesiuk, Professor at the Maritime University in Szczecin, Dean of the Department of the Engineering and Economics of Transport Faculty

Panelists:

Dr Dariusz Bernacki, Member of the Board, Szczecin and Świnoujście Seaports Authority

Prof. Czesława Christowa, Professor at the Maritime University in Szczecin, Faculty of Transport Engineering and Economy

Prof. Andrzej S. Grzelakowski, Professor at the Maritime University in Gdynia, Head of Department of the Development and Management of Sea Ports, Actia Forum consultant

Prof. Krzysztof Luks, Professor at the State Higher School of Vocational Education in Elbląg

Dr Maciej Matczak, Actia Forum consultant, Senior lecturer of Gdynia Maritime Academy

Krzysztof Niemiec, CTL Logistics SA, Management Board Member in charge of Strategy

Dr Matthias Ross, representative of Port of Hamburg, "Port-Net" Project Lead Partner

Marc Vanderhaegen, principal administrator of the EC's Motorways of the Seas Program

Prof. Henryk Salmonowicz, The University of Szczecin, Faculty of Economics and Management

15:30 – 16:00 Conference recapitulation and final conclusions
Prof. Krzysztof Chwesiuk

16:00 – 18:30 Free time

18:30 Transfer by bus from the Radisson SAS Hotel to the Oberża Chłopska

19:00 – 22:00 Dinner at the Oberża Chłopska hosted by Szczecin and Świnoujście Seaports Authority (informal)

22:00 Transfer back to the Radisson Hotel

Thursday, June 01

09:00 – 09:30 Presentation of Szczecin and Świnoujście Seaports Authority
Krzysztof Pilarski, Commercial Manager of SSSA

09:30 – 10:00 "Position of Polish government on the Motorways of the Seas concept"
Mrs Janina Mentrak, Director of the Maritime Department, Ministry of Maritime Economy and Fishery

10:00 – 10:30 "Motorways of the Seas" – ship owner's point of view
Dr Adolf Wysocki, Korporacja Unity Co. Ltd Szczecin
Jerzy Korecki, President of the Baltic Container Lines Co. Ltd Gdynia

10:30 – 11:00 Coffee break

11:00 – 11:30 "Motorways of the Seas" – port's point of view
Mr Janusz Jarosiński, Vice-President of Managing Board, Marketing and Development Director, Port of Gdynia Authority SA

11:30 – 12:00 "Motorways of the Seas" - Italian experience
Mr Alberto Cappato, International Institute of Communication of the Chamber of Commerce of Genoa

12:00 – 12:30 Questions and discussion

- 12:30 – 13:00** Transfer by bus to the port area
- 13:00 – 16:00** Port information cruise, including buffet lunch
- 16:00 – 16:30** Transfer back to the Radisson SAS Hotel
- 16:30 – 17:30** Working Group Meeting
- Evening available for individual scheduling

Friday, June 02

- 08:30 – 10:00** Transfer by bus to Świnoujście
- 10:00 – 10:45** Recommendations and outputs, evaluation and closure of workshop on board of m/f Polonia
- 10:45 - 11:00** Presentation by the Unity Line (www.unityline.pl), the owner of m/f Polonia
- 11:00 – 11:30** Visit to Ferry Terminal Świnoujście
- 11:30 – 12:00** Visit to commercial port - Port Handlowy Świnoujście Ltd.
- 12:00 – 13:00** A view on Świnoujście from the tallest lighthouse in the Baltic Sea Region
- 13:00 – 13:45** Transfer by bus to the Gospoda (Rusitcal Inn)
- 13:45 – 14:45** Lunch in the Gospoda
- 14:45 – 15:30** Transfer by bus to the Radisson SAS Hotel Szczecin

15:30 End of Port-Net workshop 03-8



Annex B - Speakers, Participants and Guests

List of Speakers

No.	Name	Position, company / institution	From	Topic
9.	Marc Vanderhaegen	principal administrator of the EC's Motorways of the Seas Program	Brussels, BE	Motorways of the Seas
10.	Maciej Matczak	Actia Forum consultant, Senior lecturer of Gdynia Maritime Academy	Gdynia, PL	Current potential of the 'Motorways of the Seas' development between the Baltic and NorthSea seaports
11.	Krzysztof Pilarski	Commercial Manager, Szczecin and Świnoujście Seaports Authority	Szczecin, PL	Port presentation
12.	Janina Mentrak	Director of the Maritime Department, Ministry of Maritime Economy and Fishery	Warszawa, PL	Position of Polish government on the Motorways of the Sea concept
13.	Adolf Wysocki	Korporacja Unity Co. Ltd Szczecin	Szczecin, PL	Motorways of the Seas – ship owner's point of view
14.	Jerzy Korecki	President of the Baltic Container Lines Co. Ltd Gdynia Vice-President of Managing Board, Marketing and Development	Gdynia, PL	Motorways of the Seas – ship owner's point of view
15.	Janusz Jarosiński	Director, Port of Gdynia Authority SA	Gdynia, PL	Motorways of the Sea – port's point of view
16.	Alberto Cappato	International Institute of Communication of the Chamber of Commerce of Genoa	Genoa, IT	Motorways of the Sea - Italian experience

List of Participants

No	Name	Institution/Company	Country
1.	Hans-Ulrich Wolff	UNICONSLT Universal Transport Consulting GmbH Port-Net Project Manager	Germany
2.	Silke Lorenzen	UNICONSLT Universal Transport Consulting GmbH	Germany
3.	Matthias Ross	Hamburg Port Authority Port-Net Lead Partner	Germany
4.	Anna Ode	Hamburg Port Authority	Germany

5.	Joachim Meyer	Hamburg Ministry for Economic and Labour Affairs	Germany
6.	Jens Kristian Elvers	Hamburg Port Authority	Germany
7.	Alberto Cappato	IIC-Istituto Internazionale delle Comunicazioni CCIAA di Genova	Italy
8.	Mauricio Campanai	Regione Emilia Romagna	Italy
9.	Richard Morton	Haven Gateway Partnership	United Kingdom
10.	John Winn	Haven Gateway Partnership	United Kingdom
11.	Jason Bongailas	Malta Maritime Authority	Malta
12.	Riina Palu	Port of Tallinn	Estonia
13.	Margus Sitsi	Port of Tallinn	Estonia
14.	Paulina Kusy	Elbląg Sea Port Authority	Poland
15.	Julian Kołtoński	Elbląg Sea Port Authority	Poland
16.	Tadeusz Kacprzak	Elbląg Sea Port Authority	Poland
17.	Goedele Sannen	Antwerp Port Authority	Belgium
18.	Iwona Górecka	Szczecin and Świnoujście Seaports Authority	Poland
19.	Krzysztof Pilarski	Szczecin and Świnoujście Seaports Authority	Poland
20.	Mieczysław Szczęść	Szczecin and Świnoujście Seaports Authority	Poland
21.	Andrzej Baron	Szczecin and Świnoujście Seaports Authority	Poland

List of Guests

No	Name	Institution/Company
1.	Dr. Dariusz Bernacki	Szczecin and Świnoujście Seaports Authority
2.	Alberto Cappato	International Institute of Communication of the Chamber of Commerce of Genoa
3.	Prof. Czesława Christowa	Maritime University in Szczecin Faculty of Transport Engineering and Economy

4. Prof. Andrzej S. Grzelakowski Maritime University in Gdynia
Department of the Development
and Management of Sea Ports
5. Dir. Janusz Jarosiński Port of Gdynia Authority SA
Marketing and Development Director
6. Jerzy Korecki Baltic Container Lines Co. Ltd Gdynia
7. Prof. Krzysztof Luks State Higher School of Vocational Education in Elbląg
8. Dr. Maciej Matczak Gdynia Maritime Academy
9. Dir. Janina Mentrak Ministry of Maritime Economy and Fishery
Maritime Department
10. Krzysztof Niemiec CTL Logistics SA
11. Dr. Matthias Ross Port of Hamburg
“Port-Net” Project Lead Partner
12. Prof. Henryk Salmonowicz The University of Szczecin
Faculty of Economics and Management
13. Marc Vanderhaegen Principal Administrator
of the EC’s Motorways of the Seas Program
14. Adolf Wysocki Korporacja Unity Co. Ltd Szczecin



Annex C - Press Release

TRANSPORT MORSKI

Polska Gazeta Transportowa | 21 czerwca 2006 r. | PGT nr 25

Bałtyckie autostrady

Szczecin. VI Międzynarodowa Konferencja Naukowa

Pola Gazeł

Transportowa 21.06.2006

FAKTY I LICZBY

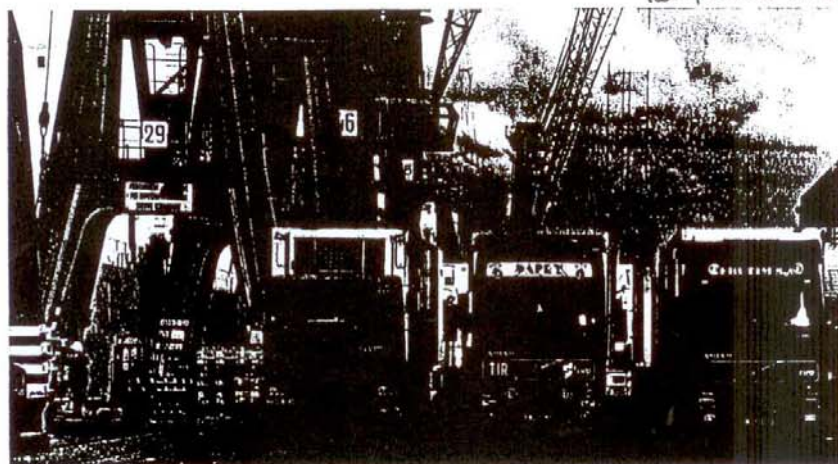
TEN-T

Układ sieci TEN-T ma obejmować 89,5 tys. km dróg o najwyższym standardzie, 94 tys. km sieci kolejowej, w tym 20 tys. km sieci szybkiego ruchu dla pociągów poruszających się z szybkością co najmniej 200 km/godz., 11 200 km wodnych dróg śródlądowych wraz z 210 portami rzeczynymi oraz 294 portów morskich i 366 lotniczych. Stworzenie tego układu komunikacyjnego wymaga budowy do 2020 r. dodatkowych 4,8 tys. km autostrad i 12,5 tys. km sieci kolejowej.

Dobrym przykładem rozwoju potencjału ro-ro są inwestycje zrealizowane w porcie w Elblągu. Pierwsza z nich terminal towarowy, oddany do użytku w listopadzie 2005 r., wyposażony został w rampę ro-ro, plac składowy dla kontenerów o pojemności 100 szt., magazyny o powierzchni 4400 m² itp. Łączne przeładunki szacuje się na 600 tys. t towarów masowych i 150 tys. t ładunków drobnicowych. Powstał także terminal pasażersko-promowy z punktem odpraw granicznych o jednorazowej przepustowości 200 osób i 30 samochodów osobowych.

Reasumując, w polskich portach istnieje 13 nabrzeży przystosowanych do obsługi statków ro-ro (rampy stacyjne) oraz potencjał kontenerowy do obsługi 778 tys. TEU rocznie. Dla sprawnego funkcjonowania autostrad morskich poza wszelką wątpliwością jest konieczność odpowiedniego przygotowania zaplecza infrastruktury portów polskich. Zależy od nich będzie rozwój bałtyckich autostrad, jak i poziom konkurencyjności gałęzi transportu morskiego.

ANORZEI GRZESKOWIAK, SZCZECIN



W Szczecinie obradowała VI Międzynarodowa Konferencja Naukowa Porty Morskie 2006. Poświęcona była programowi Unii Europejskiej dotyczącego tworzenia autostrad morskich.

Główne założenia projektu przedstawił Marc Vanderhaegen, główny koordynator programu w Komisji Europejskiej. Polityka transportowa UE, której podstawowe założenia, cele i instrumenty realizacji określono w Białej Księdze z września 2001 r., ma na celu twórczo i zrównoważony rozwój transportu. Oznacza to konieczność podejmowania działań zmierzających do przesunięcia efektywnego i potencjalnego popytu na usługi transportowe z sektora drogowego na mniej obciążające środowisko naturalne gałęzie transportu – głównie kolejowy, rzeczny, morski – oraz promowanie transportu kombinowanego i zbiorowego transportu publicznego. W tym kontekście Biała Księga promuje m.in. programy rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu (short sea shipping – SSS), transportu kombinowanego (Marco Polo), a także określa wskazania i wytyczne dotyczące autostrad morskich.

Znaczenie transportu morskiego w wymianie towarowej między państwami UE, a także krajami trzecimi, jest i zawsze było duże. Droga morską realizowane jest ponad 90% wymiany handlowej UE z krajami trzecimi i 40% wewnątrzspółnotowej. Przeładunki portowe krajów Unii szacuje się na 1,8 mld t masy towarowej, z czego 1/3 przypada na porty krajów bałtyckich. Kraje członkowskie Wspólnoty kontrolują także około 35% światowej floty handlowej. To wszystko skłania do budowy autostrad morskich i rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu. Nie jest to jednak zadanie łatwe, gdyż wymaga włączenia ich do sieci intermodalnych, logistycznych łańcuchów transportowych, oferujących klientom kompletny pakiet usług w relacji drzwi–drzwi.

Autostrada morska jest jednym z elementów transeuropejskiego układu sieci

infrastruktury transportowej – TEN-T (Transeuropejska Sieć Transportowa). Dzięki budowie sieci TEN-T możliwa będzie sprawna obsługa dodatkowych potoków masy towarowej, które do 2020 r. mają wzrosnąć w UE o prawie 70%, a w nowych krajach członkowskich ulec podwojeniu. Szacuje się ponadto, że tylko w relacjach wewnątrzregionalnych roczne korzyści z pełnej realizacji TEN-T wyniosą około 8 mld euro rocznie.

Obecny potencjał rozwojowy autostrad morskich, łączących porty Morza Bałtyckiego i Północnego, omówił dr Maciej Matczak.

Cztery reiony. W raporcie Grupy Wysokiego Szczebla Transeuropejskiej Sieci Transportowej wskazano na cztery reiony tworzenia autostrad morskich: Morza Bałtyckiego, Zachodniej Europy (z Półwyspu Iberyjskiego przez Luk Atlantycki do Morza Północnego i Irlandzkiego), Południowo-Wschodniej Europy (łącznie Morze Adriatyckie z Jońskim), Południowo-Zachodniej Europy (Morze Śródziemne).

Raport definiuje też listę niezbędnych działań, jak: koncentrację ładunków na szlakach morskich, przekonanie przewoźników, armatorów i spedytatorów o korzyściach i zaletach alternatywnej drogi morskiej itp.

Bałtyckie autostrady morskie obejmują także porty polskie. Dotyczy to głównie Trójmiasta, gdzie znajduje się początek dwóch projektów priorytetowych TEN-T, autostrady A-1 oraz linii kolejowej E-65. Dlatego też dla aktywnego uczestnictwa w projekcie portów zachodniego wybrzeża niezbędna jest szybka budowa drogi szybkiego ruchu S-3 oraz modernizacja linii kolejowej Świnoujście – Szczecin – Poznań – Wrocław i Szczecin – Gorzów – Zielona Góra.

Autostrady morskie, stanowiące alternatywę dla przewozów drogowych, muszą być przygotowane do obsługi ładunków technologicznie zjednostkowanych, stąd podstawowymi składnikami autostrad będą terminale promowe i kontenerowe. W tym wypadku niebagatelną rolę odgrywa baza promów morskich w Świnoujściu, przygotowana

do obsługi pasażerów, samochodów, wagonów kolejowych i statków ro-ro. W porcie szczecińskim zaś trwa budowa bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim, mającej obsługiwać 80 tys. TEU rocznie.

Intensywnie przebiegają też prace przy rozbudowie infrastruktury terminalu promowego Westerplatte, w porcie gdańskim, jak również przy zwiększaniu potencjału kontenerowego. W porcie gdyńskim (na zdjęciu) trwa rozbudowa potencjału przeładunkowego ro-ro oraz modernizacja dworca na terminalu pasażerskim.



NIA Europejska lansuje ustrady morskie. Nazwa ta żywana jest od kilku lat, realizacja tej idei ma być skarkstem na zatłoczone drogi a kontynencie, antidotum, które oziwie problem spalin i hałasu, i więc odciąż przyrodę. Ma też doskonalić transport między aństwami Unii, które ddzielone są od siebie norzami.

Na ten temat rozmawiano w zelym tygodniu w szczecińskim hotelu Radisson w ramach VI Międzynarodowej Konferencji Naukowej „Porty Morskie 2006”. Hasło debaty praktyków i teoretyków od morskich przewozów brzmiało: „Program UE – Autostrady Morskie szansą dla rozwoju szotoków ładunkowych pomiędzy Morzem Bałtyckim a Północnym”. Główną postacią spotkania był Marc Vanderhaegen, który pełni funkcję głównego koordynatora programu autostrad morskich w Komisji Europejskiej.

Faworyci Brukseli

Vanderhaegen przypomniał, że jednym z celów idei autostrad morskich jest przedłużenie arterii lądowych. Mają one usprawnić żeglugę bliskiego zasięgu. Europejczycy chcą, aby ich szlaki transportowe były coraz bardziej doskonałe, dlatego postanowili wspierać finansowo te z nich, które uznają za kluczowe dla sprawnego funkcjonowania gospodarczego kontynentu. Gość z Brukseli poinformował, że UE określiła cztery akweny, na które zwróci swoje oczy i skieruje pieniądze. Jest nim m.in. Bałtyk. Ważne też są szlaki, które przebiegają przez Morze Pół-

Autostradą po morzu

Komu Unia da pieniądze

iluvon
5.06.2006 L

nocne i północny Atlantyk. Uznane znalazły również Zatoka Biskajska i przyległy Atlantyk oraz Morze Śródziemne otaczające południowo-wschodnią Europę. Unia zaznacza jednak, że jej decyzje finansowe zależą od aktywności inwestycyjnej zainteresowanych krajów.

Róbmy swoje

Profesor Krzysztof Luks, były wiceminister transportu, podchodzi z dystansem do hojności Wspólnoty w przypadku takich opóźnionych w rozwoju infrastruktury morskiej krajów, jak Polska. Uważa jednak, że jesteśmy przygotowani, aby w programach unijnych uczestniczyć. – Przy wszystkich naszych zahamowaniach, przy ogromnych zapóźnieniach, musimy wybić własne priorytety – uważa K. Luks.

Profesor obawia się, że Unia zamiast wyrównywać szansę między bardziej a mniej rozwiniętymi obszarami Europy, będzie przydzielała pieniądze tym, którzy już coś pokazali, czyli bogatym. Klasycznym przykładem takiego podejścia są korytarze transportowe. Szczecin i pas kraju leżący wzdłuż Odry nie ma szansy na zakwalifikowanie jako paneuropejski korytarz.

– Oczywiście, gdybyśmy mieli zmodernizowaną Odrę, drogę S-3, przebudowane linie kolejowe, to nasza pozycja przetargowa byłaby silniejsza.

Z drugiej jednak strony Unia jest po to, aby takie dysproporcje wyrównywać. Takie przynajmniej hasło ma na sztandarach.

Jaką więc receptę w walce o unijne fundusze ma były wiceminister? – Brać co się da, przystosowywać infrastrukturę do własnych interesów. Czy Unia da nam pieniądze, czy też nie, i tak musimy powiązać nasze porty z zapleczem lądowym, z którego muszą ściągać towary. Natomiast do UE należy wyciągać rękę w sytuacji, gdy mamy już co pokazać, a więc w dłoni są argumenty, żeby te środki wziąć.

Zatrzymać ładunki

Uczestnicy „Portów Morskich” podkreślali też, iż nie należy dopuszczać do tego, aby ładunki polskiego handlu zagranicznego oraz te w tranzycie, z powodu złej jakości dróg i zbyt wysokich taryf przewozowych były przekierowywane na obce drogi lądowe i przejmowane przez zagraniczne porty. Powinny przechodzić przez nabrzeża krajowe.

Na szczęście Polacy mają swoją autostradę morską, którą skutecznie pielęgnują. Jest nią linia promowa Świnoujście – Ystad. Aby jednak była bardziej przepustowa i szybsza,

Szwedzi od lat apelują do nas o modernizację jej lądowego przedłużenia na południe kontynentu.

Na spotkaniu mówiono też o wzrastającym ruchu kontenerowym między Bałtykiem a Morzem Północnym. Na nowoczesne terminale stawia wiele portów. Potentatami w kraju stają się Gdańsk i Gdynia, których zdolność przeładunkowa sięgnie miliona kontenerów rocznie. Szczecin i Świnoujście też inwestują, ale będą raczej portami, z których kontenery będą się dowozić małymi statkami do portów Morza Północnego.

Marek KLASA

IV

W skrócie Puls Biznesu Szczecin pełen portowców

Wczoraj w hotelu Radisson SAS w Szczecinie rozpoczęła się konferencja Porty Morskie 2006 – największe na Pomorzu Zachodnim specjalistów z dziedziny gospodarki morskiej.

Jednocześnie od wtorku w Szczecinie trwają międzynarodowe warsztaty dla partnerów międzynarodowego projektu Port-Net, których tematem jest żegluga promowa, dowozowa i bliskiego zasięgu na Morzu Północnym i Bałtyckim. Uczestnicy warsztatów biorą udział w konferencji Porty Morskie 2006. BOT



Międzynarodowa Konferencja Porty Morskie 2006

Źródło Własne 2006-06-09

31.05.2006 w szczecińskim hotelu Radisson odbyła się konferencja "Porty Morskie 2006". W największym uczestników z kraju i zagranicy. Honorowy patronat nad konferencją objął minister gospodarki morskiej Ra-tęgoroczna konferencja odbywa się pod hasłem "Autostrady morskie szansą aktywizacji potoków ładunków znajdzie się także problem utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego łączącego par Zarządu Morskich Portów Szczecin i Swinoujście S.A. Dariusz Rutkowski.

Temat autostrad morskich przedstawił w obszernej prezentacji Marc Vanderhaegen koordynator programu Holenderski gość podkreślał konieczność promocji programu autostrad morskich, przedstawił zmieniają-ładunkowych z zatłoczonych dróg na wodę w myśl promowanej przez państwa UE polityki transportowej "fr O powiązaniach między rozwojem gospodarczym, a rozwojem transportu mówił w swoim wystąpieniu rekto - powodzenie naszego regionu zależy od dobrej kondycji naszych przedsiębiorstw. Jeśli firmy będą się n powiedział rektor Akademii Morskiej w Szczecinie.

Podczas konferencji odbyła się krótka konferencja prasowa, na której zaprezentowano podstawowe zało Hamburgu, który przedstawił zamierzenia i cele projektu Port-Net, którego partnerami jest 20 podmiotów z Celem projektu jest promocja współpracy międzynarodowej ze szczególnym uwzględnieniem polityki m centrów logistycznych oraz integracji przestrzennej portów i miast. Szczególne zainteresowanie uczestnił Podniesienie jakości pracy portów, promocja kosztowo efektywnego i przyjaznego dla środowiska natur dodanej, zwiększenia zatrudnienia oraz zwiększenia zamożności w regionach lokalizacji portów. Istotny zabezpieczenia przeciwpowodziowe, emisja hałasu lub kompleksowa ochrona środowiska.

Bardzo ciekawie przebiegała dyskusja panelowa, której moderatorem był prof. Józef Perenc z Uniwersyteł morskich, ale także prezentowali szerokie spojrzenie na całą gospodarkę morską naszego kraju i regionu w Dyskutowano między innymi o wciąż nie zrealizowanym projekcie połączenia wodnego Swinoujście-Kłajped Kolejna konferencja "Porty morskie" odbędzie się w przyszłym roku.



Morze słów

Puls Biznesu 2006-06-01

Autostrady morskie szansą aktywizacji potoków ładunkowych w rejonie Morza Bałtyckiego i Północnego - pod takim hasłem odbyła się wczoraj w Szczecinie konferencja naukowa. Impreza tyleż kosztowna, co poświęcona czystej teorii. Ale z drugiej strony coś poza dyskusjami mogą w tej sprawie zrobić Polacy? Coś z tego, że prezentowane projekty rozwoju portów zdobywają uznanie fachowców, jeśli i tak na ich realizację nie ma pieniędzy.

Jeden z młodych doktorów, który wygłosił referat w trakcie wczorajszej imprezy przyznał, że naukowcy zarabiają marnie, a tego typu konferencje po prostu pozwalają im więcej zarobić, a przy okazji wspinać się na kolejne szczeble naukowej drabinki.

Mówi się zatem dużo o projektach, które mają promować współpracę międzynarodową ze szczególnym uwzględnieniem polityki morskiej, jej zarządzania i finansowania oraz działalności portowej. Mówi się o żegludze morskiej bliskiego zasięgu, na której rozwijanie też ciągle brakuje pieniędzy. Dyskutuje się o jakże potrzebnych autostradach morskich, nie wspominając już o ich najważniejszych częściach składowych - centrach logistycznych oraz integracji przestrzennej portów i miast.

Szczególnym zainteresowaniem uczestników wszelkich konferencji cieszą się oczywiście porty morskie, które stanowią istotne ogniwo łańcucha transportowego. Podniesienie jakości ich pracy, promocja kosztowo efektywnego i przyjaznego dla środowiska naturalnego transportu intermodalnego. Mówi się i słucha uważnie o zwiększeniu zatrudnienia oraz podnoszeniu zamożności w regionach portowych, a także problemach funkcjonowania portów w miastach i ich wpływie na aglomeracje miejskie. Mówi się...

Wymiana wiedzy i doświadczeń kwitnie i na tym się niestety kończy, bo z wdrożeniem teorii zawsze mamy kłopoty. Może nowy minister gospodarki morskiej znajdzie sposób, aby to zmienić...

Bogdan Tychowski

“

Polska/ UE chce promować żeglugę krótkiego zasięgu i autostrady morskie

31.05.2006 Szczecin (PAP) - Unia Europejska chce promować żeglugę morską krótkiego zasięgu i wspierać program rozwoju "autostrad morskich" jako alternatywy dla transportu drogowego - powiedział w środę w Szczecinie główny koordynator programu "autostrad morskich" w Komisji Europejskiej Marc Vanderhaegen.

Vanderhaegen wziął udział w konferencji naukowej "Porty Morskie 2006".

Jego zdaniem kraje członkowskie Unii powinny bardziej rozwijać żeglugę morską krótkiego zasięgu, bo jest ona bardziej efektywna i przyjazna środowisku.

"Unia powinna dokonać korekty w zakresie korzystania z transportu drogowego, ponieważ osiągnął on już punkty nasycenia. Nam chodzi o przeniesienie transportu z dróg na inne formy, mniej szkodliwe, np. na transport drogami wodnymi" - przekonywał.

Przez ostatnich kilka lat w krajach UE w ramach żeglugi morskiej krótkiego zasięgu transport towarów wzrósł o ponad 30 procent.

Przeszkodą w swobodnym rozwoju tej formy transportu jest np. brak harmonizacji procedur celnych czy administracyjnych w poszczególnych krajach członkowskich. Jak wyjaśnił Vanderhaegen obecnie dzieje się tak, że towary przewożone drogą morską w portach narodowych poddawane są kontroli tak, jakby przywożono je z zagranicy, spoza UE. Aby przewoźnicy chcieli częściej korzystać z tych form transportu, Unia zamierza podjąć bardziej aktywne działania promujące żeglugę morską krótkiego zasięgu; w tym celu ma "stymulować" tworzenie krajowych centrów promocji.

"Państwa Unii powinny uzgodnić wspólne procedury i wspólnie opracować plany działania, np. przekazywanie dokumentacji w formie elektronicznej" - uważa koordynator KE.

Rozwiązanie problemu zatłoczonych dróg w Europie zapewniłoby też, według Vanderhaegena, tworzenie regularnych połączeń morskich zintegrowanych z transportem lądowym, czyli tzw. autostrad morskich, będących w naturalny sposób przedłużeniem dróg lądowych.

"Zastosowanie wielu gałęzi transportu w całym łańcuchu transportowym powinno się stać naturalnym sposobem przewozu ładunków w Europie, ale to jest duże wyzwanie, wymaga zmiany mentalności" - podkreślił. (PAP)

mgm/ je/

”

Annex D - Presentations

For the full text of the presentations please see the attached files.

The photographs © by:

Mr. Jens Kristian Elvers, Mr. Marek Czasnojęć, "Studio Domino" Sp. z o.o.
ZMPŚiŚ S.A. , www.niezwykly.szczecin.pl , www.szczecin.xt.pl , www.szczecin.pl