

Projekt rozwojowy finansowany przez
Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w latach 2009-2011

www.projekt-rozwojowy.am.szczecin.pl

BADANIE I MODELOWANIE ZINTEGROWANEGO GAŁĘZIOWO
SYSTEMU TRANSPORTOWEGO W REGIONIE
ZACHODNIOPOMORSKIM ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM
ŚRODKOWOEUROPEJSKIEGO KORYTARZA TRANSPORTOWEGO
PÓŁNOC – POŁUDNIE

Autor wniosku o finansowanie badań

Kierownik projektu

PROF. NADZW. DR HAB. CZESŁAWA CHRISTOWA

KONFERENCJA NAUKOWO-TECHNICZNA
INNTRANS 2013
„Zachodniopomorska przestrzeń transportu”

BADANIE, OCENA I KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO REGIONU ZACHODNIOPOMORSKIEGO

prof. ZUT dr hab. Czesława Christowa
Kierownik Zakładu Badań Systemów Transportu i Logistyki
Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie
Wydział Ekonomiczny
e-mail: cz.christowa@wp.pl

Szczecin 11 – 12.06.2013 r.

PLAN WYSTĄPIENIA

WSTĘP

1. ALGORYTM BADAŃ SYSTEMU
TRANSPORTOWEGO W REGIONIE
ZACHODNIOPOMORSKIM
2. ZIELONY ŚRODKOWOEUROPEJSKI
KORYTARZ TRANSPORTOWY
CETC ROUTE 65

3. PYTANIA

WNIOSKI

Wstęp

Celem prezentacji jest przedstawienie procesu badań naukowych prowadzących do oceny stanu i stworzenia koncepcji systemu transportowego w regionie zachodniopomorskim ze szczególnym uwzględnieniem Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Północ – Południe CETC ROUTE 65 (The Central-European Transport Corridor ROUTE 65).



1. ALGORYTM BADAŃ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO W REGIONIE ZACHODNIOPOMORSKIM

W celu jednoznacznego rozumienia pojęcia **algorytm, przyjęto definicję, iż jest to przedstawiony w formie schematu blokowego, ściśle określony ciąg czynności, których wykonanie prowadzi do rozwiązania zadania.**

Główną przesłanką stworzenia prezentowanego algorytmu

jest identyfikacja i opis obiektywnie istniejącego ciągu logicznie powiązanych zadań badawczych i celów częściowych prowadzących do realizacji głównego celu badań,

jakim jest powstanie wizji nowoczesnego, zintegrowanego gałęziowo systemu transportowego w regionie zachodniopomorskim,

powiązanego z systemem transportowym Polski i Europy.

ETAP I

ANALIZA ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO W REGIONIE ZACHODNIOPOMORSKIM

Zadanie 1

Identyfikacja i ocena krajowych i międzynarodowych powiązań regionu zachodniopomorskiego w układzie gałęzi transportu (transport wodny morski i śródlądowy, kolejowy, samochodowy, lotniczy, przesyłowy) i korytarzy transportowych



Cel

Celem zadania pierwszego jest identyfikacja oraz charakterystyka istniejących powiązań transportowych regionu zachodniopomorskiego z otoczeniem w relacjach krajowych i zagranicznych w układzie gałęzi transportu i korytarzy transportowych z uwzględnieniem portowych węzłów transportowych. **W wyniku badań została dokonana ocena dostępności transportowej regionu.**



Zadanie 2

Dokonanie
wielokryterialnej oceny
systemu transportowego
funkcjonującego
w regionie
zachodniopomorskim



Cel

**Celem zadania drugiego
jest identyfikacja i charakterystyka
techniczno-eksploatacyjna
elementów systemu transportowego
funkcjonującego w regionie
zachodniopomorskim,**
sprecyzowanie kryteriów jego oceny
oraz dokonanie wielokryterialnej
analizy w aspekcie potrzeb, jakości
i dostosowania do norm i wymagań
polityki transportowej i morskiej UE.



Zadanie 3

Ocena komunikacji
miejskiej w systemie
transportowym regionu
zachodniopomorskiego



Cel

Celem zadania trzeciego jest szczegółowa analiza stanu komunikacji w głównych miastach regionu zachodniopomorskiego (Szczecin, Police, Świnoujście, Goleniów, Kołobrzeg, Koszalin, Stargard Szczeciński) oraz syntetyczna ocena pozostałych ważnych miejskich węzłów transportowych, ze szczególnym uwzględnieniem parametrów techniczno-eksploatacyjnych infrastruktury transportowej, przepustowości dróg i bezpieczeństwa.



Zadanie 4

Analiza potencjału gospodarczego regionu zachodniopomorskiego, jako generatora ładunków i zapotrzebowania na przewozy



Cel

Celem zadania czwartego jest charakterystyka głównych funkcji gospodarczych i przedsiębiorstw przemysłowych regionu zachodniopomorskiego w aspekcie ich wpływu na kształtowanie popytu na usługi sektora TSL oraz wielkość i strukturę przewozów w relacjach krajowych i zagranicznych ze szczególnym uwzględnieniem przemysłu przyportowego.



Zadanie 5

Analiza zdolności przewozowych i konkurencyjności przedsiębiorstw transportowych, spedycyjnych i logistycznych (sektor TSL) w regionie zachodniopomorskim



Cel

Celem zadania piątego jest **określenie zdolności usługowych oraz wewnętrznej i zewnętrznej konkurencyjności przedsiębiorstw transportowych spedycyjnych i logistycznych (sektor TSL) w regionie zachodniopomorskim.**



Zadanie 6

Badanie stanu ekologicznego regionu, ze szczególnym uwzględnieniem obszaru NATURA 2000



Cel

Celem zadania szóstego jest analiza stanu ekologicznego oraz **identyfikacja środowiskowych i społeczno-ekonomicznych uwarunkowań oraz skutków ekologicznych budowy infrastruktury transportowej i portowej w regionie zachodniopomorskim**, ze szczególnym uwzględnieniem obszaru NATURA 2000 wraz z określeniem metod i środków jego ochrony.



Zadanie 7

Badanie ilości i struktury ładunków przewożonych w regionie zachodniopomorskim w układzie kierunków przewozu (Import, Eksport, Tranzyt, przewozy regionalne) i gałęzi transportu w okresie od 2000 r. do 2008 r.



Cel

Celem zadania siódmego jest zebranie danych źródłowych oraz dokonanie wszechstronnej i szczegółowej analizy statystycznej ilości i struktury ładunków przewożonych w regionie zachodniopomorskim w układzie kierunków przewozu (Import, Eksport, Tranzyt, przewozy regionalne, żegluga bliskiego zasięgu) i gałęzi transportu w okresie od 2000 r. do 2008 r.

Dokonanie szczegółowych badań analitycznych, a następnie prognostycznych, strumieni ładunkowych pozwoli na podejmowanie trafnych decyzji inwestycyjnych i finansowych. Brak informacji oraz ograniczony monitoring stanu i kierunków natężenia strumieni ładunkowych jest przyczyną nietrafnych decyzji infrastrukturalnych na szczeblach regionalnym i krajowym, decyzji nieuwzględniających narodowych interesów, np. południkowego układu dróg w relacji północ-południe przez polskie porty morskie.



Zadanie 8

Dokonanie analizy przeładunków w portach morskich estuarium Odry i wybrzeża zachodniego Bałtyku



Cel

Celem zadania ósmego jest zebranie danych źródłowych oraz dokonanie wszechstronnej i szczegółowej analizy statystycznej ilości i struktury ładunków przeładowywanych w portach morskich estuarium Odry i wybrzeża zachodniego Bałtyku w układzie relacji przeładunkowych (Import, Eksport, Tranzyt, przewozy między polskimi portami) i gałęzi transportu w okresie od 2000 r. do 2008 r. Dokonana została systemowa, wielokryterialna analiza stanu techniczno-organizacyjno-prawnego i przystosowania portów do realizacji funkcji transportowej i logistyczno-dystrybucyjnej.



Zadanie 9

Określenie mierników
oceny podatności
transportowej ładunków



Cel

Celem zadania dziewiątego jest **sporządzenie specyfikacji i charakterystyki mierników oceny podatności transportowej ładunków** stanowiących przedmiot przewozów oraz obsługi przeładunkowej, spedycyjnej i logistycznej w regionie zachodniopomorskim.



Zadanie 10

Badanie rynku usług transportowych, spedycyjnych i logistycznych w regionie zachodniopomorskim



Cel
Celem zadania dziesiątego jest **dokonanie analizy i oceny rynku usług transportowych, spedycyjnych i logistycznych oraz konkurencyjności przedsiębiorstw sektora TSL** działających w regionie zachodniopomorskim wraz z określeniem czynników zwiększenia ich przewagi konkurencyjnej na rynku krajowym i zagranicznym.



ETAP II

MODELOWANIE ZINTEGROWANEGO GAŁĘZIOWO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO W REGIONIE ZACHODNIOPOMORSKIM ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM ŚRODKOWOEUROPEJSKIEGO KORYTARZA TRANSPORTOWEGO PÓŁNOC – POŁUDNIE

Zadanie 11

Prognozowanie ilości i struktury ładunków przewożonych w regionie zachodniopomorskim w układzie kierunków przewozu (Import, Eksport, Tranzyt, przewozy regionalne) i gałęzi transportu do 2025 r.



Cel

Celem zadania jedenastego jest **stworzenie długofalowej prognozy ilustrującej wielkość i strukturę rodzajową ładunków przewidywanych do przewozu w regionie** zachodniopomorskim w układzie kierunków przewozu i gałęzi transportu, ze szczególnym uwzględnieniem relacji przewozowych północ-południe przez porty estuarium Odry.



Zadanie 12

Prognozowanie przeładunków w portach morskich estuarium Odry i zachodniego Bałtyku w układzie kierunków przewozu (Import, Eksport, Tranzyt, przewozy wewnątrzportowe) i gałęzi transportu do 2025 r.



Cel

Celem zadania dwunastego jest **stworzenie prognozy wielkości i struktury rodzajowej ładunków ciążących do portów morskich estuarium Odry i zachodniego Bałtyku w perspektywie do 2025 r.** w relacjach przeładunkowych (Import, Eksport, Tranzyt, przewozy wewnątrzportowe) i gałęzi transportu ze wskazaniem koniecznego dostosowania infrastruktury portowej do prognozowanych strumieni ładunkowych.



Zadanie 13

Badanie podatności transportowej prognozowanej do przewozu masy ładunków



Cel

Celem zadania trzynastego jest określenie **podatności transportowej prognozowanych do przewozu ładunków** różnymi rodzajami dróg, przy zastosowaniu wybranych rodzajów środków transportu i technologii.



Zadanie 14

Określenie wizji rozwoju technologii transportowych i przeładunkowo-składowych ze wskazaniem możliwości ich zastosowań



Cel

Celem zadania czternastego

jest wskazanie tendencji rozwoju w zakresie techniki, technologii i organizacji transportu ładunków oraz działalności przeładunkowo-składowej i logistyczno-dystrybucyjnej w portach morskich, rzecznych i lotniczych ze wskazaniem możliwości zastosowań nowoczesnych rozwiązań.



Zadanie 15

Badanie i prognozowanie rozwoju autostrad morskich i żeglugi bliskiego zasięgu w regionie Morza Bałtyckiego do 2025 r.



Cel

Celem zadania piętnastego **jest prognoza wielkości, struktury rodzajowej i technologii przewozów promowych autostradą morską Świnoujście-Ystad** oraz ocena stanu i uwarunkowań rozwoju autostrad morskich i żeglugi bliskiego zasięgu w regionie Morza Bałtyckiego do 2025 r.



Zadanie 16

Badanie i prognozowanie rozwoju żeglugi śródlądowej ze szczególnym uwzględnieniem „Programu dla Odry 2006” i „Programu NAJADES” (UE)



Cel

Celem zadania szesnastego **jest przeprowadzenie szczegółowej diagnozy stanu i przyczyn zahamowań rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce i w regionie zachodniopomorskim, a także wskazanie kierunków i warunków jego rozwoju**, ze szczególnym uwzględnieniem warunków infrastrukturalnych i finansowych. Zbadane zostaną możliwości i warunki wykorzystania środków finansowych na rozwój funkcji transportowej Odry w ramach Programu dla Odry 2006 oraz unijnego funduszu NAJADES przeznaczonego na rozwój europejskiej sieci dróg wodnych śródlądowych.



Zadanie 17

Modelowanie infrastruktury informatycznej i systemów informacyjnych wspomagających procesy decyzyjne w transporcie



Cel

Celem zadania siedemnastego jest **stworzenie modelu systemu informacyjnego** oraz dobór odpowiednich metod i technik informatycznych, internetowych i telematycznych wspomagających procesy decyzyjne w transporcie.



Zadanie 18

Wyznaczenie perspektyw rozwoju węzłów transportowych w regionie zachodniopomorskim



Cel

Celem zadania osiemnastego jest **określenie perspektyw i uwarunkowań rozwoju nowoczesnych węzłów transportowych i infrastruktury punktowej w regionie zachodniopomorskim** dostosowanych do wymagań klientów sektora TSL.



Zadanie 19

Określenie kryteriów
i uwarunkowań
bezpieczeństwa,
jakości
i niezawodności
modelowanego systemu
transportowego



Cel

Celem zadania dziewiętnastego jest **wyznaczenie kryteriów bezpieczeństwa, niezawodności i jakości modelowanego systemu** transportowego z zachowaniem wymagań i warunków określonych w europejskiej i polskiej polityce transportowej.



Zadanie 20

Modelowanie
zintegrowanego
gałęziowo, optymalnego
systemu transportowego
w regionie
zachodniopomorskim



Cel

Celem zadania dwudziestego jest stworzenie **konceptji zintegrowanego gałęziowo optymalnego dla regionu zachodniopomorskiego systemu transportowego**, stanowiącego element systemu transportowego Polski i Europy, odpowiadającego standardom obowiązującym w UE.



Zadanie 21

Projektowanie lokalizacji
sieci centrów logistyczno-
dystrybucyjnych
w regionie
zachodniopomorskim



Cel

Celem zadania dwudziestego
pierwszego jest przedstawienie
konceptji lokalizacyjnych,
funkcjonalnych, infrastrukturalnych
i finansowych budowy regionalnej sieci
centrów logistycznych zintegrowanej
ze zbudowanym (2007 r.)
Zachodniopomorskim Centrum
Logistycznym-Port Szczecin.



Zadanie 22

Badanie i prognozowanie nakładów inwestycyjnych i kosztów eksploatacyjnych budowy i rozwoju nowoczesnego systemu transportowego w województwie zachodniopomorskim



Cel

Celem zadania dwudziestego drugiego jest stworzenie prognozy wielkości nakładów inwestycyjnych i kosztów eksploatacyjnych projektowanego modelu systemu transportowego w poszczególnych etapach jego budowy i użytkowania.



Zadanie 23

Badanie i prognozowanie
zewnętrznych kosztów
transportu w regionie
zachodniopomorskim



Cel

Celem zadania dwudziestego
trzeciego jest ocena aktualnego
i docelowego poziomu zewnętrznych
kosztów transportu w regionie
zachodniopomorskim ze wskazaniem
możliwości i uwarunkowań ich
minimalizacji.



Zadanie 24

Badanie międzynarodowych uwarunkowań rozwoju lądowo-morskich łańcuchów transportu intermodalnego ze szczególnym uwzględnieniem roli portów morskich i transportu wodnego morskiego śródlądowego



Cel

Celem zadania dwudziestego czwartego jest zbadanie międzynarodowych uwarunkowań infrastrukturalnych rozwoju lądowo-morskich intermodalnych łańcuchów transportowych oraz sieci logistycznych ze wskazaniem optymalnych technologii przewozów, przeładunków, składowania i zarządzania.



Zadanie 25

Badanie uwarunkowań politycznych, gospodarczych, prawnych, społecznych, finansowych, infrastrukturalnych i przyrodniczych (w aspekcie globalnym, krajowym i regionalnym) budowy i rozwoju systemu transportowego w regionie zachodniopomorskim



Cel

Celem zadania dwudziestego piątego jest szczegółowa analiza zewnętrznych i wewnętrznych czynników i uwarunkowań budowy, funkcjonowania i rozwoju zintegrowanego gałęziowo systemu transportowego w regionie zachodniopomorskim.



Zadanie 26

Badanie i ocena efektów ekonomiczno-społecznych funkcjonowania i rozwoju nowoczesnego systemu transportowego w regionie zachodniopomorskim zintegrowanego z systemem transportowym Polski i Europy, ze szczególnym uwzględnieniem Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Północ-Południe (CETC)



Cel

Celem zadania dwudziestego szóstego jest określenie, w układzie wariantowym, z podziałem na etapy, nakładów inwestycyjnych oraz efektów ekonomiczno-społecznych, uzyskiwanych w skali regionu i państwa z eksploatacji zintegrowanego gałęziowo systemu transportowego w regionie zachodniopomorskim, stanowiącego element systemu transportowego Polski i Europy, ze szczególnym uwzględnieniem multimodalnego Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Północ-Południe (CETC).



2. ZIELONY ŚRODKOWOEUROPEJSKI KORYTARZ TRANSPORTOWY CETC ROUTE 65

Od wielu lat nie jest zrealizowany projekt istotny dla regionu zachodniopomorskiego oraz polskiej gospodarki, mający na celu ustanowienie i budowę zielonego Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC ROUTE 65, który umożliwiałby transport towarów i osób między Europą Północną a Południową przez zespół portów Szczecin – Police – Świnoujście.

**Korytarz CETC ROUTE 65 zajmuje
powierzchnię około 230 005 km²
a jego trasa przebiega ze Skanii
(południowa Szwecja),
poprzez Morze Bałtyckie
(autostrada morska Świnoujście – Ystad),
Europę Środkową aż na południe Europy
– do Morza Adriatyckiego.**

Na terenie Polski podstawowymi elementami korytarza CETC ROUTE 65 jest infrastruktura trzech podstawowych gałęzi transportu wodnego, drogowego i kolejowego, mianowicie:

- 1) autostrada morska Ystad – Świnoujście,**
- 2) międzynarodowa droga E 65, której częścią na terenie Polski jest droga ekspresowa S3,**
- 3) linie kolejowe E59 i CE59,**
- 4) droga wodna rzeki Odry.**

**Infrastruktura transportowa
i infrastruktura dostępu do portów
jest ogólnodostępnym dobrem
publicznym a finansowanie jej
tradycyjnie przypisane jest państwu
i samorządom lokalnym.**

**W rozwiązywaniu problemów
infrastrukturalnych zasadniczą rolę
odgrywa czynnik polityczny
i instytucjonalny, którego
oddziaływanie na system
transportowy regionu
zachodniopomorskiego, od wielu lat,
nie jest oceniane pozytywnie.**

Celem powstania i aktywnej promocji inicjatywy CETC ROUTE 65 jest:

- 1. Dążenie do trwałej współpracy regionalnej jako podstawy do ożywienia gospodarczego regionów, wzrostu zatrudnienia, poprawy jakości środowiska naturalnego oraz warunków życia ludności,**

Celem inicjatywy CETC ROUTE 65 jest:

- 2. Zapewnienie kompatybilności infrastruktury transportowej całego obszaru korytarza i zniwelowanie barier rozwoju nowych technologii transportu między poszczególnymi regionami obszaru CETC ROUTE 65,**

Celem inicjatywy CETC ROUTE 65 jest:

- 3. Promowanie i rozwój intermodalnych połączeń transportowych, stymulowanie działań zmierzających do przemieszczania ładunków z dróg na multimodalne połączenia morsko-lądowe, przyjazne dla człowieka i środowiska,**

Celem inicjatywy CETC ROUTE 65 jest:

- 4. Utrzymanie i zwiększenie dynamiki wzrostu gospodarczego państw nadbałtyckich poprzez znalezienie nowych rynków zbytu i wykorzystanie najkrótszego połączenia promowego przez Bałtyk, łączącego Europę Północną z Europą Południową.**

**Związek z utworzeniem i budową
Zielonego Korytarza CETC ROUTE65,
ma opublikowane Stanowisko
Konwentu Marszałków Województw RP
z dnia 26 listopada 2012 r.**

Konwent Marszałków Województw RP

**wystąpił do rządu o przygotowanie koncepcji
rewitalizacji ważnych śródlądowych szlaków
wodnych ujętych w Konwencji AGN i z nimi
powiązanych oraz przedłożenie go Komisji
Europejskiej i Parlamentowi Europejskiemu
w celu zweryfikowania możliwości korzystania
przez Polskę ze środków unijnych
przeznaczonych na podnoszenie sprawności
i efektywności transportu drogami
śródlądowymi.**

Zgodnie z treścią apelu w koncepcji rewitalizacji śródlądowych dróg wodnych w Polsce należy uwzględnić:

- 1. Odrzańską Drogę Wodną (E-30) wraz z Kanałem Śląskim,**
- 2. Wisłę na odcinku od Gdańska do Warszawy (E-40),**
- 3. Górną Wisłę i drogę Wodną Wisła – Odra (E-70).**

Oczekiwane są decyzje polityczne i administracyjne podjęte na najwyższych szczeblach.

Przykładem
negatywnego oddziaływania na transport
i rozwój autostrad morskich,
hamującego rozwój systemu transportowego
Polski, w szczególności systemu transportowego
regionu zachodniopomorskiego,
jest brak świadomości skutków ekonomicznych
i społecznych oraz zaniechanie podjęcia przez
Ministerstwo właściwe do spraw transportu
w przewidzianym czasie, skutecznych działań
w sprawie zakresu i terminu
wprowadzenia dyrektywy siarkowej.

**Parlament Europejski w dniu 11 września 2012 r.
przyjął dyrektywę siarkową obowiązującą
od 1 stycznia 2015 r.**

**Nowe przepisy wprowadzają obowiązek
stosowania na statkach pływających na akwenach
Morza Bałtyckiego, Morza Północnego i Kanału La
Manche paliw okrętowych o zawartości siarki
do jednej dziesiątej procenta (0,1 %).**

**Paliwa te są droższe, w zależności od źródeł
zaopatrywania i sposobu odsiarczania, od 30%
do 15% w stosunku do cen paliw tradycyjnych.**

**Dyrektywa siarkowa
nie obowiązuje
na akwenach
Morza Śródziemnego
i Czarnego.**

**Jest to przykład złamania wewnętrznijnej
reguły o równej konkurencji.**

**Prowadzenie przez Unię Europejską
jawnej dyskryminacji rynkowej
może spowodować zmniejszenie
konkurencyjności także polskich
przedsiębiorstw eksploatujących
statki w basenie Morza Bałtyckiego.**

**Na skutek nierównej konkurencji,
polskie porty mogą utracić szansę
obsługi ładunków tranzytowych
do wielu krajów Europy Środkowej
i Wschodniej na rzecz portów
śródziemnomorskich i Morza Czarneego.**

**Z dużym prawdopodobieństwem
można stwierdzić, że małe firmy
armatorskie upadną, ponieważ nie będą
w stanie wygenerować niezbędnych
środków na zakup droższych paliw
o niskiej zawartości siarki lub
zastosować na wyeksploatowanych
statkach odpowiednich urządzeń
i instalacji.**

**W dużych firmach może nastąpić
drastyczne pogorszenie sytuacji
finansowej, zahamowanie
procesu odnowy floty
i osłabienie pozycji konkurencyjnej.**

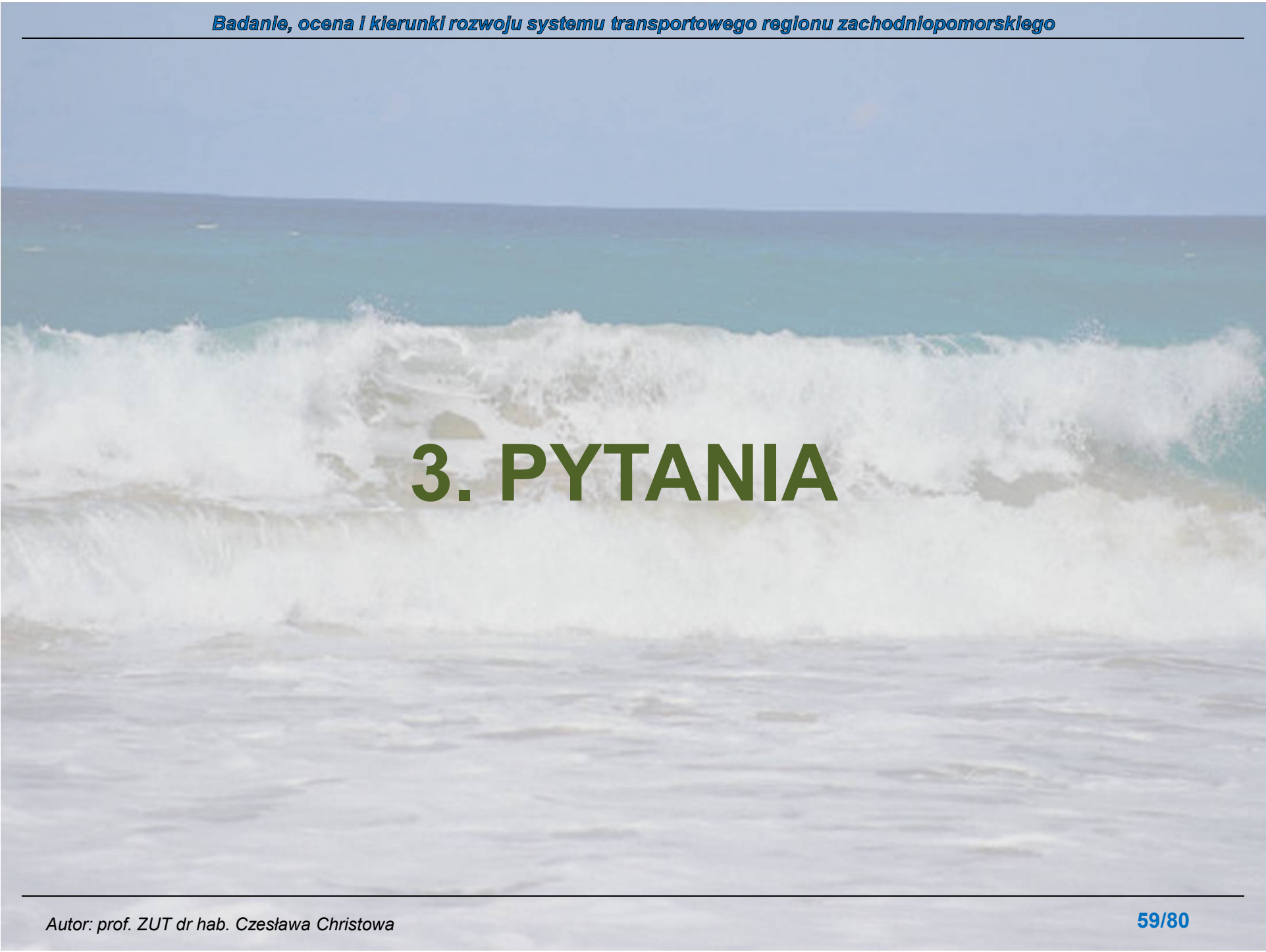
**Już od stycznia 2010 r. w żegludze
na Bałtyku stosowane są paliwa
o zawartości do 1% siarki.
(Poprzednio stosowano paliwa
o zawartości 3,5% siarki).**

**Jednak planowane, w tak bliskim horyzoncie
czasu, nadmierne obciążenie finansowe
armatorów spowoduje ujemne skutki
nie tylko u armatorów lecz w całej
gospodarce krajów nadbałtyckich.**

**W sprawie warunków i zagrożeń
wprowadzenia dyrektywy siarkowej
istotne było wystąpienie
Związku Armatorów Polskich
do poszczególnych agend rządu RP
oraz członków Parlamentu Europejskiego
z wnioskiem o interwencję.**

**Przykład nierównego traktowania,
w odniesieniu do przedsiębiorstw
portowych, został stworzony także
w polskich warunkach.**

**Funkcjonując w granicach jednego państwa
przedsiębiorstwa portowe w porcie
w Szczecinie wnoszą 10 razy wyższe opłaty
za wieczyste użytkowanie gruntów
w porównaniu z konkurującymi z nimi
przedsiębiorstwami portowymi w portach
w Gdańsku i Gdyni.**



3. PYTANIA

PYTANIA

- 1. Czy polski rząd spełni słuszne postulaty Konwentu Marszałków Województw RP dotyczące rewitalizacji dróg wodnych śródlądowych w Polsce?**

PYTANIA

2. Czy przesunięcie ładunków z wody na ląd spowodowane wdrożeniem dyrektywy siarkowej, nie godzi w priorytety polityki transportowej Unii Europejskiej?

PYTANIA

**3. Jakie skutki dla środowiska
lądowego będzie miała decyzja
powodująca zmniejszenie
przewozów autostradami morskimi?**

PYTANIA

4. Czy zostały przeprowadzone symulacje kosztów zewnętrznych transportu lądowego po wdrożeniu dyrektywy siarkowej powodującej przesunięcie ładunków z autostrad morskich na autostrady drogowe?

PYTANIA

5. Czy nie zaistnieje zagrożenie sensu ekonomicznego budowy z unijnych programów (Marco Polo, TEN-T) inwestycji portowych i transportowych, które w wyniku zmian kierunków przepływu towarów, nie będą w pełni wykorzystywane?

PYTANIA

6. Jaki wpływ na realizację strategii Morza Bałtyckiego będzie miała dyrektywa siarkowa?

PYTANIA

7. Czy podejmując decyzję o wprowadzeniu dyrektywy siarkowej, w tak trudnym okresie kryzysu ekonomicznego i społecznego państw Unii Europejskiej, sporządzono długofalową symulację skutków ekonomicznych i społecznych?

PYTANIA

8. Czy rząd polski, w aspekcie prawnym, finansowym i organizacyjnym jest przygotowany do udzielenia dozwolonej pomocy polskim przedsiębiorstwom transportu morskiego wyrównując ich szanse uzyskiwania długofalowej przewagi konkurencyjnej na Bałtyckim rynku przewozów towarów, środków transportu i pasażerów?

PYTANIA

- 9. Kiedy zostanie rozwiązany problem zrównania i ujednolicenia stawek za wieczyste użytkowanie gruntów w granicach polskich portów morskich (ustawa czy rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej)?**



WNIOSKI

WNIOSKI

- 1. Utworzenie zintegrowanego gałęziowo systemu transportowego w regionie zachodniopomorskim, ze szczególnym uwzględnieniem Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Północ – Południe CETC ROUTE 65, po spełnieniu określonych warunków infrastrukturalnych i finansowych, podniesie konkurencyjność polskiej i regionalnej gospodarki oraz przyniesie korzyści o zróżnicowanym obszarze oddziaływania.**

WNIOSKI

- 2. Wyniki badań naukowych systemu transportowego w regionie zachodniopomorskim, ze szczególnym uwzględnieniem Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Północ – Południe CETC ROUTE 65, mogą stać się obiektywną podstawą wyboru optymalnego wariantu realizacji systemu transportowego, ze wskazaniem zasad, warunków, nakładów i efektów jego funkcjonowania.**

WNIOSKI

3. Warunkiem powstania koncepcji zintegrowanego, nowoczesnego systemu transportowego regionu zachodniopomorskiego jest wielokryterialna, szczegółowa, obiektywna ocena jego stanu i kierunków rozwoju ze wskazaniem słabych i mocnych stron (uwarunkowań wewnętrznych) oraz szans i zagrożeń (uwarunkowań zewnętrznych).

WNIOSKI

- 4. Wyniki analizy strategicznej mogą stać się podstawą wyboru wariantów rozwiązań koncepcji systemu transportowego, w którym zostaną uwzględnione i wzmacniane mocne strony, niwelowane słabe oraz wykorzystywane szanse rozwojowe, przy unikaniu zagrożeń natury instytucjonalnej, prawnej, finansowej i ekonomiczno-społecznej.**

WNIOSKI

5. Ocena stanu powinna być aktualizowana na bieżąco i uwzględniać dynamicznie zmieniające się uwarunkowania wewnętrzne i zewnętrzne.

WNIOSKI

- 6. Inicjowanie i realizacja prac badawczych w dziedzinie transportu jest procesem trudnym, wymagającym posiadania przez kierownika projektu i zespołu wykonawców szerokiego zakresu wiedzy interdyscyplinarnej, pozwalającej na identyfikację i rozwiązanie problemów badawczych oraz realną ocenę metod, kosztów i efektów ich rozwiązania.**

WNIOSKI

7. Osiągnięcie celu głównego i celów cząstkowych badań naukowych jest uwarunkowane opracowaniem algorytmu, harmonogramu i organizacji badań oraz doborem interdyscyplinarnego, kompetentnego, twórczego zespołu badawczego.

WNIOSKI

8. Algorytm badań powinien podlegać aktualizacji, aby umożliwić minimalizowanie ryzyka w zakresie osiągnięcia założonych i precyzyjnie sformułowanych celów badawczych.

WNIOSKI

- 9. Każde zadanie badawcze powinno posiadać swoją szczegółową kartę programową, jednoznacznie określającą zakres badań i punkty kontrolne (kamienie milowe) ułatwiające zarządzanie pracami badawczymi i zespołem.**

WNIOSKI

10. Warunkiem koniecznym osiągnięcia wysokiej jakości efektów badawczych jest dostęp do danych źródłowych charakteryzujących problem badawczy, przepływ informacji między członkami zespołu badawczego oraz koordynacja prac badawczych. Promocja wyników badań jest warunkiem ich wdrożenia.

WNIOSKI

11. Koncepcja badań w postaci algorytmu oraz wyniki realizowanych zadań badawczych stanowią także oryginalny wkład naukowy w dziedzinie transportu, nauk ekonomicznych i zarządzania.

Badania te należy aktualizować i pogłębiać.

KONFERENCJA NAUKOWO-TECHNICZNA
INNTRANS 2013
„Zachodniopomorska przestrzeń transportu”

BADANIE, OCENA I KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO REGIONU ZACHODNIOPOMORSKIEGO

prof. ZUT dr hab. Czesława Christowa
Kierownik Zakładu Badań Systemów Transportu i Logistyki
Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie
Wydział Ekonomiczny
e-mail: cz.christowa@wp.pl

Szczecin 11 – 12.06.2013 r.

Projekt rozwojowy finansowany przez
Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w latach 2009-2011

www.projekt-rozwojowy.am.szczecin.pl

BADANIE I MODELOWANIE ZINTEGROWANEGO GAŁĘZIOWO
SYSTEMU TRANSPORTOWEGO W REGIONIE
ZACHODNIOPOMORSKIM ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM
ŚRODKOWOEUROPEJSKIEGO KORYTARZA TRANSPORTOWEGO
PÓŁNOC – POŁUDNIE

Autor wniosku o finansowanie badań

Kierownik projektu

PROF. NADZW. DR HAB. CZESŁAWA CHRISTOWA