Porty morskie i żegluga
Część praktyczna

Dr hab. Ernest Czermański, prof. UG

SEAPLANSPACE

Interreg South Baltic

EUROPEAN UNION

European Regional Development Fund

MACIERZ KONFLIKTÓW MIĘDZY SEKTORAMI GOSPODARKI MORSKIEJ

zielony = wspólne interesy *czerwony = konflikt interesów* *żółty = zgodność interesów przy dobrym planowaniu i zarządzaniu.*

	Żegluga	Porty	Turystyka i rekreacja	Wydobycie ropy i gazu	Rurociągi i kable energetyczne	Działalność wojskowa	Infrastruktura brzegowa	Wydobycie piachu i żwiru	Rybołówstwo	Akwakultura	MPA
Energia wiatrowa											
Żegluga											
Porty											
Turystyka i rekreacja											
Wydobycie ropy i gazu											
Rurociągi i kable energetyczne											
Działalność wojskowa											
Infrastruktura brzegowa											
Wydobycie piachu i żwiru											
Rybołówstwo											
Akwakultura											

SEAPLANSPACE

Zadanie aktywizujące słuchaczy:
Proszę podać przynajmniej 2 przykłady na każdy obszar konfliktu

PRZESTRZENNY WYMIAR KONFLIKTÓW W POLSCE (OBSZARY O DUŻYM NASILENIU)

Nałożenie różnych form użytkowania obszarów morskich pozwala na wydzielenie obszarów szczególnego nasilenia konfliktów. Są to:

- **Akwen Zatoki Gdańskiej** – konflikty między ochroną środowiska, turystyką nadmorską (głównie sportami wodnymi), portami, infrastrukturą liniową (głównie gazociąg), ochroną brzegów, rybołówstwem, obszarami wojskowymi,
- **Akwen Zatoki Pomorskiej** – konflikty między ochroną środowiska, turystyką nadmorską (głównie żeglarstwem), obroną narodową, rurociągami (planowany gazociąg), żeglugą, portami, a częściowo i rybołówstwem,
- **Akwen przybrzeżny od Władysławowa do Darłowa** – konflikty między rybołówstwem a infrastrukturą liniową (głównie trałowaniem a lokalizacją kabli zewnętrznej infrastruktury przyłączeniowej farm wiatrowych), ochroną środowiska (zamknięty obszar Parku), obroną narodową, żeglugą, sportami wodnymi czy potencjalną lokalizacją elektrowni atomowej

SEAPLANSPACE

Źródło: Instytut Morski w Gdańsku (2015)

Przypadek I. Port Centralny w Gdańsku

Założenia projektu:

Budowa portu zewnętrznego w sąsiedztwie Półwyspu Westerplatte
9 Terminali – w tym offshore, promowy, kontenerowy, LNG
4 Obrotnice, 3 Tory podejściowe
9 km nabrzeży eksploatacyjnych
8,5 km falochronów
1 400 hektarów akwenu
410 hektarów powierzchni lądowej
Koszt inwestycji: 12 mld PLN
Realizacja: Uruchomienie pierwszych terminali w 2029 r.

SEAPLANSPACE

Przypadek I. Port Centralny w Gdańsku

Pytania

Czy budowa portu może być źródłem konfliktów pomiędzy sektorami gospodarki morskiej? Wskaż sektory i strony potencjalnych konfliktów.

Czy „wychodzenie” w morze z budową nowych terminali jest zgodne z najnowszymi trendami? Podaj przykłady potwierdzające lub zaprzeczające tą hipotezę.

Czy warunki hydrograficzne w Zat. Gdańskiej pozwalają na taką inwestycję?

Czy jest rynkowe uzasadnienie budowy Portu Centralnego w Gdańsku?

Czy istnieją wewnątrzkrajowe przesłanki wskazujące na zasadność tej inwestycji?

Jakie należy przewidywać spodziewane skutki ekonomiczne tej inwestycji?

Materiały pomocnicze

SEAPLANSPACE

Przypadek II. Linia promowa Gdynia – Karlskrona

Założenia:

Armator żeglugi liniowej wykonuje regularne przewozy na linii Gdynia-Karlskrona.

W MPZP wykorzystywany przez armatora szlak żeglugowy omija teren oznaczony na załączonej mapie brązowym prostokątem.

W ramach prac wyznaczono również trasę alternatywną przebiegającą przez teren Marynarki Wojennej.

Materiały pomocnicze

SEAPLANSPACE

Przypadek II. Linia promowa Gdynia – Karlskrona

Pytania:

1. Czy zmiana długości rejsu ma znaczenie dla ekonomiki żeglugi?
2. Czy długość rejsu (nawigacyjna) zależy od MSP?
3. Jakie skutki ekonomiczne należy przewidzieć przy zmianie kursu wg trasy alternatywnej linii?
4. Jaki wymiar ilościowy i wartościowy dla armatora będzie miała zmiana kursy na alternatywny?
5. Jakie przeszkody stoją dla zmiany trasy linii na alternatywną?
6. Jakich interesariuszy należałoby wskazać w ramach konfliktu pomiędzy sektorami?
7. W jaki sposób MSP może rozwiązać konflikt, lub go zminimalizować?

Dane do obliczeń

Trasa aktualna = 32,0 NM
Trasa alternatywna = 27,6 NM
Różnica = 4,4 NM
Prędkość średnia rejsu = 17,0 kn
Średnie zużycie paliwa 2,4 tony / h (śr.)
Cena bunkru MGO z giełdy w Rotterdamie: www.shipandbunker.com
Sprawdzić ile rejsów w roku dany statek średnio wykonuje – strona armatora www.stenaline.se

Do obliczenia:
Oszczędność paliwa
Oszczędność kosztów dla rejsu
Oszczędność kosztów linii w roku
Redukcja emisji CO2 przy założeniu, że 1 tona MGO generuje emisję 3,179 ton CO2!
Policzyć też roczną oszczędność emisji CO2 na tej linii.

Przypadek III. Żegluga morska a morskie farmy wiatrowe

Prezentacja przypadku

Pytania:

1. Na jakim etapie jest budowa polskich farm wiatrowych?
2. Jaka może być wydajność energii wiatrowej z 1 km^2 akwenu morza?
3. Jaki potencjał reprezentują polskie obszary wodne w zakresie energetyki wiatrowej?
4. Jakie ograniczenia powoduje dla żeglugi morskiej budowa farmy wiatrowej?
5. Czy budowa farm wiatrowych może generować dodatkowe koszty dla armatorów? Jeżeli tak, to jakie?
6. Jakie inne konflikty mogą powstawać pomiędzy MFW a pozostałymi sektorami?
7. Jak MSP może wpływać na potencjalne konflikty?