

Marek GRZYBOWSKI

Akademia Morska w Gdyni
Katedra Ekonomii i Zarządzania
81-225 Gdynia, Morska 83-87
marekg@am.gdynia.pl

WPŁYW PORTÓW NA KOMODALNOŚĆ TRANSPORTU STUDIA PRZYPADKÓW Z REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO

Streszczenie:

W artykule omówiono działania portów z Regionu Morza Bałtyckiego na rzecz rozwoju komodalności. Podano przykłady działań portów ze Szwecji, Dani, Litwy, Rosji i Polski w zakresie rozwoju infrastruktury i powiązań z europejską siecią transportową TEN-T. Podano przykłady programów Unii Europejskiej.

Słowa kluczowe: Region Morza Bałtyckiego, komodalność, multimodalność

WPROWADZENIE

Region Morza Bałtyckiego (RMB) należy do najdynamiczniej rozwijających się obszarów. Rosja zaliczana jest do grupy państw o najszybszej dynamice rozwoju gospodarczego (tak zwanej grupy BRIC – Brazylia, Rosja, Indie, Chiny). Finlandia, Dania i Szwecja znajdują się w czołówce państw o wysokim poziomie innowacyjności. W Regionie Bałtyckim znajdują się też społeczeństwa o najwyższym stopniu informatyzacji. Wreszcie atutem w obecnej dobie jest to, że region jest stabilny politycznie.

W Regionie Morza Bałtyckiego funkcjonuje około 210 portów, z których w latach 1995-2010 nastąpił dynamiczny wzrost przeładunków z około 600 mln ton do ponad 820 mln ton. 10 największych portów Bałtyku przeładowuje około 50% ładunków wszystkich portów tego regionu, a czołowa piątka około 30% [2], [3]. Wśród nich są na dwóch pierwszych miejscach sytuują się największe porty rosyjskie na Bałtyku: Primorsk i St. Petersburg. Szczególnie wysoka dynamika podaży towarów dotyczyła ładunków masowych (głównie ropy naftowej), kontenerów i ro-ro [4], [16].

Według Komunikatu Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z czerwca 2006 r. „Logistyka transportu towarowego obejmuje planowanie, organizację, kontrolę i realizację działań transportu towarowego w łańcuchu dostaw oraz zarządzanie takimi działaniami” [12]. Komodalność definiowana jest jako wydajne wykorzystanie form transportu działających odrębnie lub zintegrowanych multimodalnie w ramach europejskiego systemu transportowego w celu optymalnego i zrównoważonego wykorzystania zasobów. Z kolei multimodalność polega na przewozie towarów (niezależnie od ich rodzaju) dwoma lub więcej formami transportu w ramach jednego łańcucha transportowego [12].

System transportowy Regionu Morza Bałtyckiego, w tym porty działające w tym regionie wpisują w europejski system transportowy zarówno przez powiązania żeglugowe z największymi portami oceanicznymi jak i lądowe korytarze transportowe. Wiele portów uczestniczy w kreowaniu nowych korytarzy transregionalnych, jak SONORA (SOUTH-NORTH

Axis)¹. Jest to kontynuacja projektu AB Landbridge, którego celem jest wykreowanie infrastruktury transportowej i połączenie gospodarcze regionów Adriatyku, Europy Środkowej i Bałtyku. W projekcie uczestniczy 25 partnerów (w tym porty morskie z południowego Bałtyku) z 6 krajów Unii Europejskiej (Austria, Czechy, Niemcy, Włochy, Polska, Słowenia) oraz 35 partnerów współpracujących (między innymi instytucji i organizacji rządowych) [19].

Takim działaniem integrującym współpracę regionalną jest również projekt StarDust, w którym uczestniczy Akademia Morska w Gdyni (w ramach projektu MarChain). Jego zadaniem jest integracja podmiotów gospodarczych w RMB w klastry i sieci w celu wspólnego działania na rynku globalnym. Te działania w obszarze transportu wpisują się we inne ustalenia Komisji Europejskiej jak na przykład: „Agenda UE w sprawie transportu towarowego: poprawa wydajności, integracyjności i zrównoważenia transportu towarowego w Europie” [1], „Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego” [13], „W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym” z 2007 r. oraz „Wieloletnie umowy dotyczące jakości infrastruktury kolejowej” z 2008 r. [20].

Strategię Unii Europejskiej nakreślają kierunki rozwoju ustalone przez Parlament Europejski w „Rezolucji Parlamentu Europejskiego z dnia 4 września 2008 r. w sprawie transportu towarowego w Europie” [21]. W rezolucji stwierdza się między innymi, „że już osiągnięto najwyższy poziom wykorzystania głównych części sieci; w związku z tym wzywa ministrów transportu odpowiedzialnych za główne europejskie korytarze do podjęcia kwestii inwestycji w infrastrukturę oraz przynajmniej do osiągnięcia porozumienia w sprawie koordynacji swoich krajowych planów inwestycyjnych w odniesieniu do swoich odpowiednich korytarzy” [21].

W realizację tego postulatu wpisuje się realizowana aktualnie koncepcja autostrady morskiej Gdynia-Karlskrona oraz modernizacja infrastruktury obu portów. W odniesieniu do portów stwierdza się, „że lepsze połączenia portów morskich i śródlądowych z siecią kolejową w głębi lądu stanowią istotny element infrastruktury logistycznej”. Ten postulat wykonywany jest w Gdańsku poprzez budowę nowego mostu kolejowego łączącego infrastrukturę krajową z portową, a także modernizację krajowej sieci kolejowej (między innymi E75). Parlament Europejski jako ważny kierunek działań dostrzegł „stworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez granic”, czemu sprzyjają między innymi działania w ramach projektu StarDust i MarChain [21].

Jednak w wielu przypadkach cały ciężar dostosowania portów i otaczających je infrastruktury do komodalności (współmodalności) spoczywa na regionach, w których są porty i samych zarządach portów.

1. REGION MORZA BAŁTYCKIEGO – CHARAKTERYSTYKA OBSZARU BADAŃ

W regionie Morza Bałtyckiego znajduje się osiem państw członkowskich UE, a jedynym państwem nienależącym do UE jest Rosja². Przyjmuje się, że tworzą go kraje skandynawskie (Dania, Finlandia, Norwegia, Szwecja), północne Niemcy (Meklemburgia-Pomorze Wschodnie, Szlezwig-Holsztyn oraz Hamburg), Polska (Województwo Pomorskie, Warmińsko-Mazurskie, Zachodniopomorskie), Państwa Bałtyckie (Litwa Łotwa, Estonia) oraz Rosja (Obwód Kalinigradzki i Leningradzki). Region zróżnicowany jest zarówno pod względem politycznym, geograficznym, demograficznym jak gospodarczym [11].

¹ Zob. szerzej w: M. Grzybowski, Projekt South - North Axis. „Nadmorski Przegląd Gospodarczy” nr 6 (96) 2009, s. 6.

² Więcej w: M. Grzybowski, Europa Bałtycka jako region o wysokim potencjale integracji, [w:] OTOCZENIE I BEZPIECZEŃSTWO GOSPODARKI MORSKIEJ [red. M. Grzybowski], Zakład Wydawnictw Naukowych Instytutu Morskiego w Gdańsku, Gdańsk 2009.

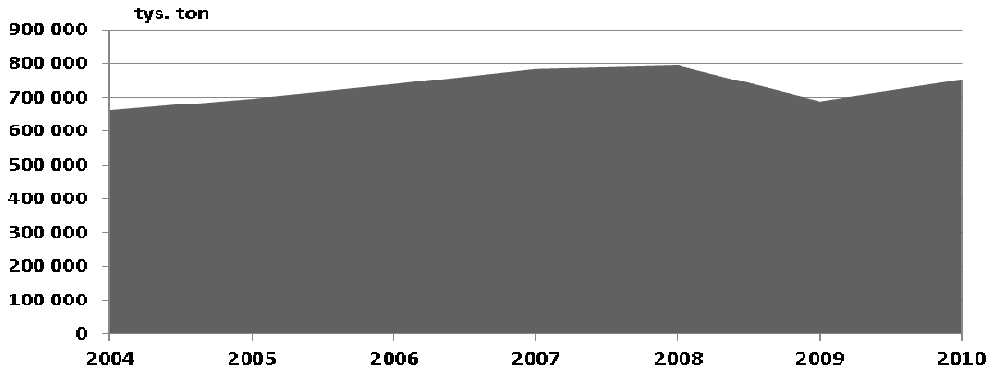
Kraje Nordyckie, które zamieszkuje około 24 mln osób (41% populacji regionu) wytwarzają PKB o wartości około 800 mld euro, Północno-Wschodnie Niemcy, które zamieszkuje 6,3 mln osób (11% populacji regionu) wytwarzają około 174 mld euro PKB; w położonych nad Bałtykiem obwodach Rosji z PKB na poziomie 46 mld euro mieszka około 16 mln osób; w krajach nadbałtyckich 7,4 mln mieszkańców wytwarza PKB o wartości 34 mld euro; północne województwa Polski z populacją 5,4 mln wytwarzają około 24 mld euro PKB. Należące do tego regionu kraje funkcjonujące w Europejskim Obszarze Gospodarczym zajmują 46% powierzchni obszaru Unii Europejskiej, mieszka w nich 23% populacji UE i wytwarza się ponad 1600 miliarda euro[5].

W latach 1995-2004 PKB tego regionu wzrósł o 42,4%, a w latach 2005-2007 rósł rocznie średnio o od 1% do 4,5%, by w latach 2008-2009 zmniejszyć dynamikę (w zależności od kraju) od 1,5% do – 5,3% przy średnim spadku PKB w Unii Europejskiej latem 2009 r. 4% [7]. W 2010 r. Europa Bałtycka pod względem dynamiki PKB wypadła na tle Unii Europejskiej bardzo dobrze. W strefie euro PKB wzrósł w 2010 r. (w porównaniu do 2009 r.) o 1,7%, podczas gdy w całej Unii Europejskiej (EU27) osiągnął 1,8%, podczas gdy w 2009 r. odnotowano istotne spadki, odpowiednio: o 4,1% oraz 4,2% [17]. Wysoką dynamikę PKB krajów Regionu Morza Bałtyckiego dobrze ilustrują dane z 4 kwartału 2010 r. W Polsce PKB w stosunku do 4 kwartału 2009 r. był wyższy o 3,9%, na Litwie wyniósł 4,6%, Łotwie – 3,7%, w Niemczech 4%, w Danii – 2,7%, ale w Estonii – 6,6%, Finlandii – 5%, a w Szwecji – 7,2%, przy średniej dla Unii Europejskiej – 2,1% [17].

2. PORTY REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO – CHARAKTERYSTYKA PODMIOTU BADAŃ

Ostatnia dekada jest okresem nieustannego wzrostu ilości ładunków przeładowanych w portach bałtyckich, za wyjątkiem drugiej połowy 2008 i 2009 r., kiedy zmniejszyła się ilość drobnicy, w tym głównie kontenerów i samochodów. W czasie ostatniej dekady podaż ładunków w RMB wzrosła z około 600 mln do ponad 820 mln ton. W tym czasie średni roczny przyrost przewożonych między portami ładunków wynosił około 3,6%, co skutkowało wzrostem o ponad 40%. Wzrost podaży ładunków w 2010 r. nie spowodował jednak jeszcze odbudowy rynku z okresu prosperity 2007 – pierwsza połowa 2008 (rys. 1.).

Podaż przeładunków drogą morską i zwiększona ich ilość w portach wynikała ze zwiększonego eksportu ropy rosyjskiej, rosnącego tempa integracji RMB z rynkiem globalnym oraz rozwoju wymiany handlowej między krajami RMB. Do czasu recesji w ciągu 10-lecia (1997-2008) ogólne przeładunki w bałtyckich portach rosyjskich rosły corocznie o 18%. Głównie z powodu szybkiego uruchamiania kolejnych terminali paliwowych w Primorsku i Wysocku. W tym samym czasie przeładunki w portach litewskich rosły corocznie około 8,3%, w Estonii – 4,1%, w Finlandii – 2,8%, a na Łotwie i w portach Szwecji – 2,1%. W portach bałtyckich Niemiec odnotowano w tym okresie wzrost o około 1,3%. W Danii ładunki utrzymywały się na tym samym poziomie. W Polsce w latach 1997-2008 obroty portów wzrosły łącznie o około 5%, by w latach 2008-2010 wzrosnąć o około 20%. W drugiej połowie pierwszej dekady XXI wieku w obrotach portów bałtyckich zaznaczył się wyraźny wzrost przeładunków, a następnie załamanie w okresie recesji druga połowa 2008 – 2009 rok (rys. 1.).



Rys. 1. Przeładunki w portach bałtyckich w latach 2004-2010

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych zarządów portów.

Załamanie na rynku podaży towarów nie zmniejszyło tempa inwestycji w portach bałtyckich, w tym działań sprzyjających do świadczenia usług multimodalnych w morsko-lądowym łańcuchu transportowym.

3. PROJEKTY I PROGRAMY INWESTYCYJNE ORAZ DZIAŁANIA PORTÓW RMB NA RZECZ ROZWOJU USŁUG MULTIMODALNYCH

W 2009 r. w czasie gdy trzy czwarte portów informowało o zmniejszeniu podaży ładunków, z ponad 50 zarządów największych portów bałtyckich 8% zdecydowało się na znaczne zwiększenie wydatków inwestycyjnych, 25% informowało, że w 2010 r. zwiększy inwestycje w terminalach, 49%, że utrzyma je na tym samym poziomie, jedynie 18% zgłaszało, że zmniejszy wydatki inwestycyjne [2]. W połowie 2010 r. gdy trzy czwarte portów odnotowało znaczne zwiększenie podaży ładunków znowu zawiązało optymizmem i porty postanowiły zwiększyć aktywność inwestycyjną. 10% zarządów portów planowało znacznie zwiększyć inwestycje w porównaniu do poprzedniego roku, 45% zgłaszało, że inwestycje będą większe niż w 2009 r., a 35% informowało, że utrzyma wydatki na tym samym poziomie.

Tylko 10% zarządów portów na Bałtyku zamierzało zmniejszyć nakłady inwestycyjne. Największą aktywność inwestycyjną w 2011 r. zgłaszały porty Bałtyku Wschodniego, bowiem 67% informowało, że zwiększy nakłady inwestycyjne, a 33%, że utrzyma je na tym samym poziomie. Zarządy portów działające u północnych wybrzeży Bałtyku zamierzały zwiększyć wydatki na nowe obiekty znacznie (12%) lub w sposób umiarkowany (42%) albo utrzymać je na takim samym poziomie jak w 2010 r. (35%). Jedynie 12% zamierzało zmniejszyć inwestycje. 50% portów położonych na południu Bałtyku planowało zwiększyć lub znacznie zwiększyć nakłady inwestycyjne, 36% prognozowało wydatki na takim samym poziomie, a jedynie 14% zamierzało zmniejszyć poziom inwestycji [3].

Wiele inwestycji ukierunkowanych jest na rozwój powiązań komodalnych. Wiele inwestycji wykonywane są z własnych środków zarządów portów. Niektóre z nich realizowane są wspólnie przy wsparciu finansowym z Unii Europejskiej.

Na przykład porty Goeteborg, Århus oraz Tallin otrzymały 24,8 mln euro wsparcia na wspólny projekt, który ma usprawnić transport morski w Regionie Morza Bałtyckiego [10]. Inwestycje w Goeteborgu o wartości 11,5 mln euro mają wyeliminować wąskie gardła w infrastrukturze portu. Projekt jest elementem strategii Komisji Unii Europejskiej rozwoju europejskich sieci transportowych (Trans-European Transport Network - TEN-T). Realizacja projektu skoncentrowana jest na rozwój oszczędnego ekologicznego transportu w krajach

Skandynawskich i południowego Bałtyku. Inwestycje w portach Goeteborg i Århus mają przyczynić się do ich przekształcenia w porty transshipmentowe dla całego Morza Bałtyckiego[10]. W wyniku inwestycji położone w Cieśninach Duńskich porty te mają stać się bałtyckimi hubami, które przejmą część ładunków przeładowywanych w terminalach Hamburga i Rotterdamu.

Dopływ ładunków, głównie kontenerów może jednak spowodować pojawienie się



Rys. 2. Połączenia kolejowe portu Goeteborg z terminalami lądowymi w Szwecji i Norwegii

Źródło: Rail Services, Port of Gothenburg, February 2011, s. 9.

jest na trzech zadaniach: rozwoju infrastruktury transportowej, wprowadzaniu innowacji w logistyce oraz rozwoju strategicznych korytarzy transportowych. W przypadku infrastruktury transportowej główny ciężar działań skoncentrowano na rozwoju warunków do transportu intermodalnego, a szczególnie kolejowego, poprawie bezpieczeństwa przewozów. W przypadku doskonalenia procesów logistycznych zwrócono uwagę na rozwój pociągów blokowych oraz usprawnianiu logistyki między portami a lądem. W trzeciej grupie ujęto zadania związane z rozwojem ekologicznych (zielonych) korytarzy transportowych (Green Transport Corridor), współpracy gospodarczej oraz badań i edukacji sprzyjających rozwojowi transportu ekologicznego [19].

Kolejnym projektem europejskim powstającym w ścisłym związku z portami Morza Bałtyckimi, w tym portami polskimi jest SONORA (SOuth-NORth Axis), będący kontynuacją projektu AB Landbridge (Adriatic Baltic Land Bridge) [19]. Projekt jest realizowany przez 40 miesięcy w latach 2008 – 2012. Liderem jest Region Veneto, a uczestniczy w nim 25 partnerów z 6 krajów UE (Austria, Czechy, Niemcy, Włochy, Polska i Słowenia) oraz 35 instytucji współpracujących z 9 krajów UE. Na wykonanie zadań przewidzianych w projekcie przewidziano budżet około 7,1 mln euro, z czego ponad 5,5 mln

zwiększonej ilości kontenerów na drogach i powstanie wąskich gardeł w otoczeniu portów. Przyznane przez Unię Europejską środki przeznaczone zostaną głównie na usprawnienie połączeń multimodalnych. Dlatego w Szwecji projekt wykonywany jest wspólnie przez trzy podmioty: Szwedzkie Ministerstwo Transportu, administrację portu Goeteborga oraz Skandia Container Terminal [10].

Administracja portu Goeteborg prowadzi od wielu lat działania zmierzające do rozwoju transportu ekologicznego poprzez rozwój połączeń multimodalnych. W efekcie w ciągu ostatniej dekady ilość operatorów oferujących połączenia kolejowe wzrosła z 1 do 10, a liczba pociągów blokowych zwiększyła się z 1 do 27 stałych połączeń z najważniejszymi miastami w Szwecji i Norwegii. Dziennie terminale portowe obsługuje 70 pociągów. Przewozy transportem szynowym kontenerów wzrosły w tym okresie z około 144 000 do 380 000 TEU [15].

Inna inicjatywą zmierzającą do rozwoju komodalności jest projekt „Scandria” z budżetem 3,8 mln euro, realizowany w latach 2009-2012 przez 19 partnerów z Norwegii, Szwecji, Danii, Niemiec i Finlandii [19]. Projekt skoncentrowany

z ERDF [19]. Obok analiz ekonomicznych i rozwoju powiązań gospodarczych, jednym z podstawowych zadań projektu jest rozwój powiązań multimodalnych między portami Morza Bałtyckiego i Adriatyku. Chodzi tu o wykreowanie nowych sieci logistycznych. Jednym z zadań są studia przed inwestycyjne i zaplanowanie nowych terminali w portach i w lądowym korytarzu transportowym. W rezultacie projekt powinien zaowocować rozwojem połączeń intermodalnych w sieci TEN-T w układzie południkowym, a szczególnie w Europie Centralnej.

Przykładem kompleksowego podejścia do rozwoju portu uwzględniającego postulat multimodalności jest port budowany w Rosji port Ust-Ługa [8]. Plany przewidują, że ten uniwersalny port będzie przeładowywał w 2018 r. około 180 milionów ton w roku 2018, przy ponad 350 mln ton w portach rosyjskich położonych na Bałtyku. Port Ust-Ługa jest jedynym portem na Bałtyku, w którym trwają intensywne prace inwestycyjne we wszystkich terminalach i na zapleczu. Już zbudowano 6 terminali, a w 2010-2011 planuje się uruchomienie kolejnych 3. Port posiada już dobre połączenia drogowe i znakomite połączenia kolejowe z St. Petersburgiem (około 5 mln mieszkańców) oraz Moskwą (aglomeracja o populacji około 10 mln). Port uznany został przez inwestorów prywatnych jako szczególnie atrakcyjny. W terminale drobnicowe i paliwowe zainwestowano już 45 mld rubli. Instytucje państwowe wydały około 14 mln rubli na infrastrukturę i suprastrukturę portową oraz otoczenie infrastrukturalne portu [9]. Aktywność inwestycyjna portów rosyjskich jest konsekwencją polityki uniezależnienia Rosji od przeładunków portów innych krajów³.

W 2010 r. powstały kolejne inwestycje za 34,3 mld rubli. Ważnym inwestorem są Koleje Rosyjskie, które zbudowały od podstaw infrastrukturę o wartości 6 mld łączącą Ust-Ługę z siecią kolejową Rosji. Infrastruktura musi być przystosowana do obsługi wielu milionów ton towarów. Prognozuje się bowiem, że docelowo w terminalach kontenerowych przeładowywać będzie się 3 mln TEU, w terminalach przeładunku ropy 38 mln ton, a terminalach paliwowych 30 mln ton. Do tego dochodzi terminal promowy z możliwością transportu wagonów kolejowych (2,5 tys. jednostek ładunkowych w 2009 r.), terminal ro-ro (2010 – 65521 aut) z docelowym potencjałem przeładunkowym 500 tys. samochodów rocznie. Ponadto ważnym elementem wzmacniającym jego pozycję na rynku usług multimodalnych jest usytuowane w porcie centrum logistyczne o powierzchni 100 ha [9].

4. POLSKIE PORTY – DZIAŁANIA NA RZECZ KOMODALNOŚCI

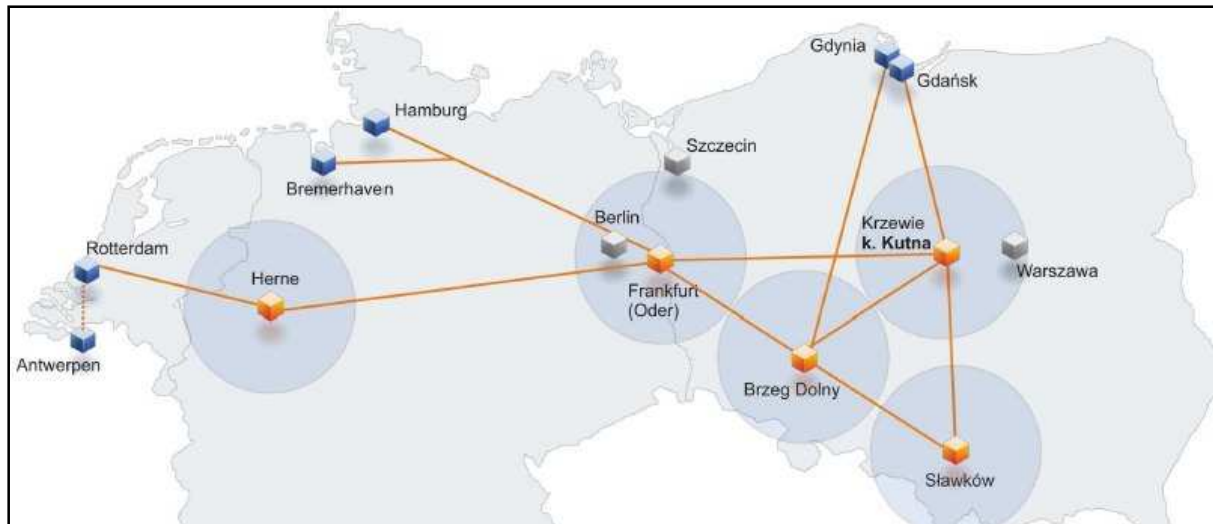
Polskie porty posiadają dobre połączenia drogowe z infrastrukturą krajową i europejskimi korytarzami transportowymi. Dla rozwoju komodalności istotne znaczenie ma fakt, że dobre są również połączenia kolejowe z krajową i europejską siecią kolejową. Połączenia kolejowe posiadają wszystkie terminale masowe i kontenerowe, a także większość terminali drobnicowych. Ponadto port w Szczecinie połączony jest z południem kraju Odrą, co pozwala na wykorzystanie przy dobrych stanach wody transportu śródlądowego. Odrębnym zagadnieniem jest jakość zarówno połączeń drogowych, kolejowych i rzecznych śródlądowych. Dostęp do portów Gdańska i Gdyni od strony lądu wyraźnie poprawi się z chwilą modernizacji linii kolejowej E75 oraz dokończenia budowy autostrady A1 wraz z siecią dróg dojazdowych i obwodnicy Gdańska.

Z terminali promowych tylko terminal w Świnoujściu obsługiwany jest przez połączenie kolejowe. Terminal ten wyposażony jest w 2 stanowiska uniwersalne do obsługi promów kolejowych, kolejowo-samochodowych, pasażerskich oraz ro-ro. Każdy może obsłużyć do

³ Zob. szerzej: M. Grzybowski, Porty rosyjskie coraz więcej inwestują, dodatek TRANSPORT POLSKA – ROSJA; „Polska Gazeta Transportowa”. 21 kwietnia 2010, nr 16, s. V.

5 statków na dobę. Przewozy kolejowe promami wykonują promy Euroafrica Linie Żeglugowe na linii Świnoujście-Ystad w ramach EAST WAY LINK. Jest to przedsięwzięcie PKP i kolei szwedzkich, w które włączone są koleje czeskie, słoweńskie, austriackie, węgierskie, słoweńskie, chorwackie i włoskie. Do przewozów wagonów kolejowych przystosowane są promy m/f Polonia i m/f Jan Śniadecki. Dzienna rata ładunkowa w terminalu wynosi około 500 wagonów. Rocznie można przeładować około 100 000 wagonów. W rzeczywistości rocznie terminal obsługuje od ponad 23,3 tys. wagonów (w 2007 r.) do około 22 tys. (w 2008 r.) [22].

W wyniku dynamicznego rozwoju technologii przewozów w kontenerach, na przełomie wieków XX i XXI na morskiej mapie transportowej ukształtowały się trzy rodzaje portów. Pierwszą grupę stanowią liczne porty, do których docierają ładunki finalne. Drugą grupę stanowią duże terminale i porty przeładunkowe (gateways, terminale hub), stanowiące rolę bram wiążących mniejsze porty z oceanicznymi trasami transportowymi. Trzecią grupę stanowią porty uzupełniające systemy drogowe poprzez połączenia promami pasażersko-samochodowymi, pasażersko-samochodowo-kolejowymi oraz jednostkami typu ro-pax albo ro-ro.



Rys. 3. Połączenia intermodalne PCC Intermodal z portami

Źródło: Połączenia intermodalne, <http://pccintermodal.pl/bazy/>, 2011-03-30.

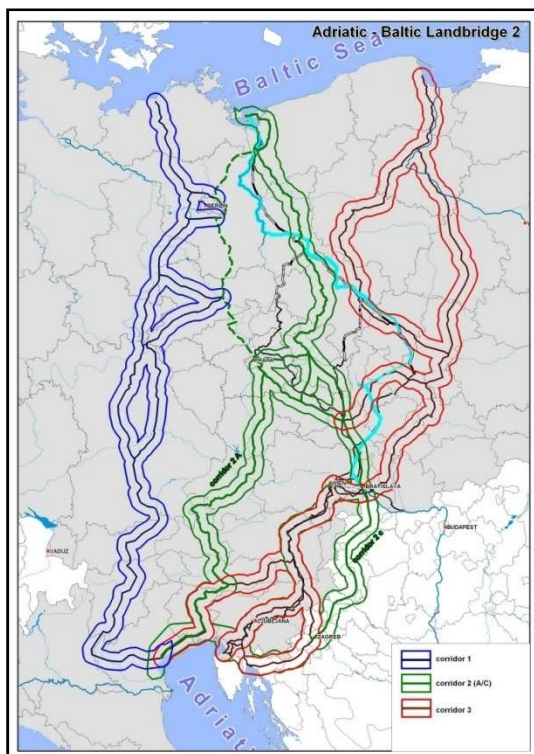
Polskie terminale drobnicowe powiązane są z rynkami oceanicznymi głównie za pośrednictwem połączeń feederowych z najważniejszymi portami oceanicznymi Morza Północnego, które faktycznie są połączeniami żeglugi krótkiego zasięgu (typu short sea shipping). Wielkość strumieni ładunków zależy w dużym stopniu od aktywności spedytatorów, kierujących ładunki na rynek polski i z Polski na rynki międzynarodowe poprzez porty polskie albo drogami lądowymi bezpośrednio do portów oceanicznych i terminali typu hub. W 2010 r. nową jakość wprowadziło połączenie Gdańsk z portami Dalekiego Wschodu przez Maersk⁴.

Właśnie terminal kontenerowy DCT Gdańsk wyposażony jest w nowoczesną 2-torową bocznice kolejową o długości 1000 metrów, która może obsłużyć pełen skład kolejowy bez konieczności jego dzielenia. Bocznica posiada status punktu zdawczo-odbiorczego. Terminal obsługiwany jest przez 2 operatorów, PKP Cargo i PCC Intermodal, które zapewniają codzienne odjazdy pociągów. PCC Intermodal oferuje trzy stałe połączenia z DCT Gdańska do Sławkowa, Brzegu Dolnego i Gliwic. Dwa z nich (do Sławkowa i Brzegu Dolnego) zapewniają przewóz kontenerów do terminali kontenerowych w Gdyni. Terminal kolejowy

⁴ Szerzej zob. M. Grzybowski, Kontenerowy hub Maerska na Bałtyku. „Polska Gazeta Transportowa”. 24 marca 2010, nr 12, s. 2.

w BCT Gdynia z trzema torami o długości 300m może obsłużyć 45 wagonów z kontenerami, a bocznica kolejowa z 6 torami zdawczo-odbiorczymi (o długości 1 000m każdy), pozwala na formowanie pociągów kontenerowych. Gdynia Container Terminal posiada terminal kolejowy z 4 torami o długości 475 m⁵.

Uruchomienie centrów logistycznych w pobliżu terminali drobnicowych sprzyjać powinno wygenerowaniu strumieni kontenerów właśnie na liniach feederowych łączących porty polskie z portami oceanicznymi Europy Zachodniej. Istotny udział w rozwoju żeglugi



Rys. 4. Korytarze transportowe łączące porty polskie z Europą Środkową i Południową

Źródło: *Central European Transport Corridor*, <http://www.cetc.pl/>, 2011-03-11.

bliskiego zasięgu mają połączenia promowe. Między Polską a Skandynawią utrzymują wysoką dynamikę przewozy na trasach z Gdańska (Nynaeshamn), Gdyni (Karlskrona). Wzrost podaży ładunków na tych trasach nie powinien zmniejszyć czujności kierownictw portów i terminali, które powinny inicjować rozwój centrów dystrybucyjnych i obszarów logistycznych w pobliżu terminali promowych. Połączenia do Świnoujścia znakomicie wpasowują się w "Środkowoeuropejski korytarz transportowy", który prowadzi z południowej Skandynawii (Malmoe, Trelleborg, Ystad) przez port w Świnoujściu i Korytarz Odrzański (obejmujący połączenia wodne, drogowe i kolejowe) do krajów Europy Południowej i dalej Azji. Połączenia morskie ze Szwecją, prowadzące przez Gdynię i Gdańsk, stanowią integralną część VI Korytarza Transportowego. Perspektywę aktywizacji obu korytarzy transportowych stwarza inicjatywa rozwoju powiązań transportowych podjęta w ramach projektu A-B Landbridge, rozpoczętego w ramach inicjatywy wspólnotowej INTERREG IIIB CADSES, a kontynuowana w ramach projektu SoNorA. W ramach projektu prowadzone są badania nad zwiększeniem strumieni ładunków między regionami gospodarczymi funkcjonującymi wokół Bałtyku i Adriatyku. Siłę konkurencyjną połączenia Adriatyk-Bałtyk zwiększyć mogą projektowane na Bałtyku autostrady morskie⁶.

Szereg powiązań komunikacyjnych prowadzących przez porty Gdańsk i Gdynia jest szczególnie istotnych dla szlaków transportowych Unii Europejskiej. Należą do nich:

- drogi transeuropejskie (TEN roads);
- autostrada A1 (Gdańsk/Gdynia – Łódź – Katowice) z odgałęzieniami;
- drogi Grudziądz – Poznań, Toruń – Warszawa i Łódź – Wrocław;
- koleje transeuropejskie (TEN railways);
- magistrala kolejowa Gdańsk/Gdynia – Warszawa – Katowice - Zebrzydowice, z odgałęzieniem Warszawa – Dorohusk;

⁵ Zob. M. Grzybowski: Porty Gdańsk i Gdynia w systemie logistycznym polski, [w:] *Prace Naukowe, Transport Zeszyt 76, Infrastruktura Transportowa Systemu Logistycznego Polski*, Politechnika Warszawska, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2010, s. 43-64.

⁶ Od 2010 realizowany jest projekt autostrady morskiej między Gdynią a Karlskroną. Dofinansowanie projektu Gdynia – Karlskrona wynosi 17 090 800 euro (wartość ogółem całego projektu 85 454 000 euro), przyp. MG.

- magistrała kolejowa Gdańsk/Gdynia – Bydgoszcz – Katowice z połączeniami do linii: Inowrocław – Poznań, Zduńska Wola – Wrocław;
- linia kolejowa Gdańsk/Gdynia – Elbląg – Braniewo – Kaliningrad.

Dla portów w Szczecinie i Świnoujściu istotne znaczenie ma podpisana niedawno przez ministrów z państw skandynawskich i środkowoeuropejskich Deklaracja Szczecińska. Jest to porozumienie w sprawie utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65 (Central European Transport Corridor). Chodzi w niej o wykreowanie "zielonego korytarza". Korytarz CETC-ROUTE65 obejmuje ok. 230 tys. km kw. Jest to powierzchnia obszarów położonych w sąsiedztwie połączeń drogowych i kolejowych, które wchodzić w skład korytarza. Korytarz łączy Skanię (południowa Szwecja), Europę Środkową z południem Europy i krajami położonymi wokół Adriatyku [6].

Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy przebiega wzdłuż drogi E65, która zaczyna się w Malmö, a kończy się w Chaniá na Krecie. W Polsce jest to droga nr 3 Świnoujście - Lubawka, która przebudowywana jest w ekspresową S3. Istotnymi składowymi korytarza jest połączenia magistrałą kolejową E59 i EC 59, a także systemem wodnym rzeki Odry (dostęp do europejskiego systemu żeglugi śródlądowej poprzez kanał Odra-Havela) [6].

Wymienione połączenia są istotnymi częściami lądowo-morskich korytarzy transportowych łączących kraje Skandynawskie z krajami Europy Środkowej i Południowej, a także wpisują się w sieć powiązań transportowych łączących kraje Europy Północno - Zachodniej z krajami Europy Środkowej i Południowo-Wschodniej. Ważne znaczenie dla funkcjonowania całego regionu nadmorskiego Polski, w tym terminali portowych, mają południkowe korytarze transportowe łączące porty polskie z ich zapleczem krajowym i zagranicznym. Ich rola w narodowym systemie transportowym wynika z tego, iż łączą one obie aglomeracje portowe z najbardziej uprzemysłowionymi regionami centralnej i południowej Polski oraz z zapleczem tranzytowym krajów Europy Środkowej. W obu korytarzach południkowych występuje znaczne natężenie strumieni ruchu towarowego i pasażerskiego. Polskie korytarze transportowe północ-południe obsługują około 90% obrotów towarowych polskich portów morskich, które obecnie wynoszą rocznie około 49-50 mln ton. Dzięki połączeniom multimodalnym około do terminali kontenerowych przyjeżdża i odjeżdża około 30% kontenerów, co przy rocznych przeładunkach na poziomie ponad 1 mln TEU oznacza około 300 000 TEU w transporcie multimodalnym oraz ponad 700 000 transportem drogowym.

Adknoledge: Artykuł jest efektem prac realizowanych w ramach grantu rozwojowego R10 002706/2009 nt. "Model systemu logistycznego Polski jako droga do komodalności transportu w Unii Europejskiej".

BIBLIOGRAFIA

- [1] Agenda UE w sprawie transportu towarowego: poprawa wydajności, integracyjności i zrównoważenia transportu towarowego w Europie, COM(2007)0606, Bruksela 2007,
- [2] Baltic Port Barometer 2009, University of Turku, Turku 2009, s. 8.
- [3] Baltic Port Barometer 2010. Port development in the Baltic Sea Region. Views of the Baltic ports for the year 2011, Centre for Maritime Studies, University of Turku, September 2010, s. 7.
- [4] Baltic maritime transport, "Baltic Transport Journal" no 1/2010, s. 16-18.
- [5] Baltic Maritime Outlook 2006, Centre for Maritime Studies Turku, Finland, Göteborg March 2006, S. 15-17.
- [6] Central European Transport Corridor, <http://www.cetc.pl/>, 2011-03-11.
- [7] Data for short-term economic analysis, "Eurostatistics", Issue number 3/2009; 06/2009; 10/2009; 11/2009, European Commission, Luxembourg, 2009 edition, s. 88.

- [8] Do 180 milionów ton w roku 2018, <http://www.actiaconferences.com/do-180-milion%C3%B3w-ton-w-roku-2018.html>, 2011-03-22.
- [9] Eye on Russia – development in Russian Container & Ro-Ro Markets, prezentacja na konferencji Transport Week 2011, Actia Conferences, 1-3 marca 2011.
- [10] EU funding ports in Gothenburg, Århus and Tallinn, World Port Development, http://www.worldportdevelopment.com/index.php?option=com_content&view=article&id=418%3Aeu-funding-ports-in-gothenburg-arhus-and-tallinn&Itemid=434, 2011-03-01.
- [11] European Union Strategy for the Baltic Sea Region, Communication from The Commission to The European Parliament, The Council, The European Economic and Social Committee and The Committee Of The Regions, COM(2009) 248 final, Brussels, 10.6.2009, s. 2-3.
- [12] Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności, Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, KOM(2006) 336 wersja ostateczna, Bruksela, dnia 28.6.2006, s. 4.
- [13] Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego, COM(2007)0607), Bruksela 2007,
- [14] W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym, COM(2007)0608), Bruksela 2007,
- [15] Rail Services, Port of Gothenburg, February 2011, s. 9-15.
- [16] Särkijärvi J., Baltic Port Market Overview. Centre for Maritime Studies, University of Turku, Baltic Ro-Ro and Ferry Conference, 04.11.2009, Gdynia, s. 4-7.
- [17] Second estimates for the fourth quarter of 2010, Euroindicators, Eurostat Newsrelease no 35/2011, 3 March 2011, s. 1.
- [18] The Scandria project, <http://www.scandriaproject.eu/index.php?option=content&id=92>, 2011-03-12.
- [19] SONORA, Improving transport infrastructure and services across Central Europe, <http://www.sonoraproject.eu/>, 2011-03-10.
- [20] Wieloletnie umowy dotyczące jakości infrastruktury kolejowej, COM(2008)0054), Bruksela 2008.
- [21] Transport towarowy w Europie P6_TA(2008)0409, Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 4 września 2008 r. w sprawie transportu towarowego w Europie (2008/2008(INI)), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, 4.12.2009 PL, s. 80-83.
- [22] Terminal Promowy Świnoujście, Przeładunki, <http://www.sft.pl/pl/przeladunki>, 2011-03-20.

THE PORTS' INFLUENCE ON CO-MODALITY OF TRANSPORT. CASE STUDIES OF THE BALTIC SEA REGION

Abstract:

The article focuses on ports of Baltic Sea Region whose aim is the development of co-modality. The examples of ports activity in Sweden, Denmark, Lithuania, Russia and Poland are provided, showing the development of infrastructure and connections with the European Transport Network TEN-T. Article includes examples of European Union programs.

Key words: The Baltic Sea Region, co-modality, multimodality.