

Rozwój funkcji transportowo-logistycznych na Pomorzu

Logistyka morska, porty morskie, terminal kontenerowy, suche porty, przewozy kontenerowe, hub kontenerowy, transport intermodalny, transport, rozwój gospodarczy, żegluga morska, żegluga kontenerowa.

Streszczenie

Niniejszy artykuł przedstawia zmiany jakie dokonują się w sferze transportowo-logistycznej w województwie pomorskim w oparciu o funkcjonujące porty w Gdańsku i Gdyni w kontekście inwestycji towarzyszących rozwojowi funkcji transportowo-logistycznej tych portów w postaci rozwoju terminalu DCT w Gdańsku oraz suchego portu w Zajęczkowie Tczewskim. Ich charakterystyka i znaczenie dla całego regionu Polski, a także potencjalnie dla tranzytu przez nasz kraj dla handlu zagranicznego Białorusi i Ukrainy odniesione zostały do warunków makroekonomicznych całego Regionu Morza Bałtyckiego i na tym tle poddane ocenie w zakresie funkcjonowania i rozwoju.

DEVELOPMENT OF LOGISTICS FUNCTIONS IN POMERANIAN REGION

Abstract

This article attempts to describe the changes taking place in transportation and logistics area in the Pomeranian province on the basis of operating here the ports of Gdansk and Gdynia, and investments associated with the transport and logistics functions of these ports in the contest of development of DCT Gdansk and the dry port in Zajęczkowo Tczew. Their characteristics and importance for the whole region, Poland, and possibly also for transit through our country for the foreign trade of Belarus and Ukraine have been referenced to the macroeconomic conditions around the Baltic Sea Region and, therefore, evaluated the functioning and development.

1. WSTĘP

Współcześnie rola portów nabiera coraz większego znaczenia ze względu na zakres pełnionych funkcji. Porty morskie przestały być już tylko miejscem przeładunku ładunków pomiędzy środkami transportu lądowego i morskiego. Porty trzeciej i czwartej generacji, tj. nowoczesne porty morskie zakresem swoich działań wykraczają daleko poza powszechnie znane ramy. Funkcje, jakie pełnią, poza transportową to: handlowa, przemysłowa, dystrybucyjno-logistyczna, a także miastotwórcza i regionotwórcza. I, co najważniejsze – polskie porty, w szczególności port w Gdańsku, taką rolę już pełnią (pozostałe zresztą intensywnie działają w tym kierunku).

Niniejszy artykuł stanowi próbę określenia, po pierwsze, planowanych i realizowanych wybranych inwestycji w regionie Trójmiejskim w zakresie poprawy warunków transportowo-logistycznych. Składają się na to inwestycje w Głębokowodnym Terminalu Kontenerowym (Deepwater Container Terminal – DCT) w Gdańsku oraz będąca w zaawansowanej fazie projektowej, koncepcja stworzenia na zapleczu trójmiejskich portów suchego portu – tj. lądowego terminalu drogowo-kolejowego dedykowanego dla technologii intermodalnych, ukierunkowanego na obsługę zaplecza i rozrządową kontenerów przechodzących przez porty w Gdańsku i Gdyni oraz inwestycje infrastrukturalne (liniowe i punktowe) w regionie i kraju. Inwestycje te opisane zostały na wcześniej zarysowanym tle ogólnobałtyckim, jako że specyfika tej branży polega na ścisłych korelacjach i współzależnościach pomiędzy krajowym rynkiem transportowym a rynkiem transportowym Regionu Morza Bałtyckiego oraz uzależniona jest od światowych trendów i układów.

Na tej podstawie autor podjął próbę określenia inklinacji, jakie mogą potencjalnie towarzyszyć oddaniu do użytku zamierzonych transportowych inwestycji infrastrukturalnych. Ma to zasadnicze znaczenie dla całego kraju, bowiem mimo lokalnego zasięgu samych inwestycji ich oddziaływanie będzie co najmniej krajowe, a potencjalnie również międzynarodowe, szczególnie, gdy odpowiednie podmioty zauważą możliwości ich wykorzystania na szerszą skalę.

Autor ma nadzieję, iż choćby w najmniejszym stopniu wypełnił swój cel, jakim było wykazanie, iż polskie porty morskie w świetle planowanych i realizowanych inwestycji transportowych opisanych na przykładzie portów Gdańska i Gdyni mogą pełnić istotną rolę zarówno dla polskiego, jak i ogólnobałtyckiego systemu transportowego i, że mimo niekiedy niesłusznych twierdzeń, nie mają one charakteru peryferyjnego. Rola gdańskiego DCT najdobitniej świadczy o wyjątkowości w skali nie tylko Regionu Morza Bałtyckiego, ale ma także oddziaływanie na takie porty, jak Hamburg.

¹Uniwersytet Gdański, Wydział Ekonomiczny, Instytut Transportu i Handlu Morskiego; 81-824 Sopot; ul. Armii Krajowej 119/121. Tel./ Fax. + 48 58 523 13 89, E-mail: e.czermański@gmail.com

2. KONTENEROWY BAŁTYK

Obecnie Morze Bałtyckie jest drugim co do wielkości na świecie (po Morzu Północnym) rynkiem przewozów towarowych. Rocznie w regionie tym przewozi się około 350 mln ton ładunków, co stanowi około 7% przewozów światowych, a wielkość ich systematycznie wzrasta. Struktura ładunkowa tych przewozów obejmuje wszystkie dostępne grupy ładunkowe, jednak wyraźnie widać, że dominującą rolę pełnią ładunki drobnicowe zjednostkowane. Do najpowszechniejszych technologii jednostkowania tych ładunków zalicza się nie tylko kontenery, ale także jednostki ro-ro (jednostki toczne w postaci albo samochodów ciężarowych z przyczepami lub bez, zestawów drogowych – ciągnik siodłowy z naczepą, same naczepy lub przyczepy oraz roll-trailery). Cechą charakterystyczną bałtyckiej wymiany wewnątrzregionalnej jest fakt, iż tu dominującą technologią jednostkowania jest właśnie technologia ro-ro, szczególnie w relacjach Północ – Południe. Kontenery jako inne jednostki ładunkowej w tych relacjach występują relatywnie rzadko. Z tego też względu często (np. w porcie Lubeka) można spotkać sytuację, w której wskutek braku specjalistycznego wyposażenia portowego do pionowego przeładunku kontenerów, przejmowane są one przez terminale ro-ro i na roll-trailerach przeładowywane (i dalej przewożone do portów np. fińskich) są na statki ro-ro w technologii przeładunku poziomego. Kontenery w klasycznej technologii intermodalnej w Regionie Morza Bałtyckiego pochodzą głównie z relacji oceanicznych, międzykontynentalnych, gdzie główny odcinek morski (do któregoś z głównych portów kontenerowych Europy Zachodniej – tzw. *hubów*) pokonują one na kontenerowcu oceanicznym. Stamtąd zabierane są mniejszymi statkami kontenerowymi żeglugą dowozową (*feeder service*) i dowożone do odpowiednich portów Morza Bałtyckiego kraju przeznaczenia ładunku (lub w odwrotnej konfiguracji w eksporcie).

Nie mniej jednak kontenery stanowią istotną grupę ładunkową w bałtyckich przewozach morskich i dodatkowo wykazują pozytywną cechę corocznego przyrostu na poziomie ponadprzeciętnym dla ogółu wzrostu wymiany handlowej w regionie. Ponadto wykazują jedną z najważniejszych cech dla strony podaźowej transportu – są to najbardziej wartościowe ładunki spośród wszystkich w przeliczeniu na 1 tonę. Wynika to z prostej korelacji kosztów jednostkowania do ceny końcowej towaru dostarczanego przy użyciu technologii intermodalnych.

Już samo odniesienie wielkości bałtyckich przewozów kontenerowych do wielkości światowych wskazuje, że mamy do czynienia z istotnym fragmentem rynku. Spośród ok. 123 mln TEU [1] przewożonych rocznie na całym świecie i 563 mln TEU przeładowywanych we wszystkich portach świata, 7,4 mln TEU przeszło przez porty Morza Bałtyckiego (dane za 2010 rok). Do największych bałtyckich portów kontenerowych należą:

- St. Petersburg z obrotem na poziomie 1 931 tys. TEU,
- Goeteborg z obrotem na poziomie 891 tys. TEU,
- Gdańsk z obrotem na poziomie 512 tys. TEU,
- Gdynia z obrotem na poziomie 485 tys. TEU,
- Aarhus z obrotem na poziomie 447 tys. TEU,
- Helsinki z obrotem na poziomie 400 tys. TEU,
- Kotka z obrotem na poziomie 397 tys. TEU,
- Kłajpeda z obrotem na poziomie 295 tys. TEU,
- Ryga z obrotem na poziomie 254 tys. TEU oraz
- Kaliningrad z obrotem na poziomie 231 tys. TEU. [2]

Największą dynamiką wzrostu tych obrotów charakteryzują się oba porty Rosyjskie – St. Petersburg z przyrostem rocznym +44% oraz Kaliningrad z przyrostem rocznym +145% oraz port Gdańsk z przyrostem +113%. W wymiarze ilościowym zwiększyło to obroty o odpowiednio: 590 tys. TEU w St. Petersburgu, 136 tys. TEU w Kaliningradzie oraz 164 tys. TEU w Gdańsku.

Stan istniejący w Regionie Morza Bałtyckiego opiera się zatem na jednym najważniejszym porcie rosyjskim o obrotach rzędu 2 mln TEU rocznie (St. Petersburg), dwoma ośrodkami o obrotach ok. 1 mln TEU rocznie (Gdańsk i Gdynia) traktowane na arenie międzynarodowej jako jedno oraz port Goeteborg, trzech średnich ośrodkach o obrotach do 0,5 mln TEU rocznie (zespół Hamina / Kotka, Aarhus oraz Helsinki), czterech portach pomniejszych na poziomie obrotów ok. 250 tys. TEU rocznie (Kłajpeda, Ryga, Tallin i Kaliningrad). Pozostałe porty nie odgrywają praktycznie większej roli na bałtyckim rynku przewozów kontenerowych. Ale, co ciekawe, tylko jeden z tych portów na Morzu Bałtyckim pełni rolę *hubu*. O tym jednak mowa będzie w dalszej części opracowania.

Kolejną ważną cechą obrotów kontenerowych w portach Regionu Morza Bałtyckiego jest wskaźnik struktury gałęziowej obsługi tych kontenerów na zapleczu. Przykładowe wielkości tych wskaźników prezentuje tabela 1 i 2. Wynika z nich specyficzna cecha kontenerów jako takich ładunków, które dzięki zjednostkowaniu szczególnie podatne są na stosowanie różnych gałęzi transportu, niekoniecznie tylko transportu drogowego. Mimo, że ogólną tendencją w tym zakresie jest niski stopień wykorzystania transportu kolejowego w portach morskich to w przypadku samej tylko grupy ładunków skonteneryzowanych gałąź ta nabiera na znaczeniu, w skrajnym przypadku nawet do wyłączności (port Rostock). W stosunku do średniej dla wszystkich portów morskich Niemiec (Morza Bałtyckiego i Północnego), gdzie struktura ta jest oparta w 78% na transporcie samochodowym, 20% udziału transportu kolejowego nie jest wynikiem pożądanym przez Unię Europejską, a tym bardziej 10% udziału żeglugi śródlądowej. Średnia ogólna niemiecka „ciągniona” jest przez takie porty, jak Hamburg i Brema, gdzie wskaźnik wykorzystania kolei i żeglugi śródlądowej jest dużo większy. Nietypowy w tym zakresie jest port Sassnitz, który praktycznie w zdecydowanej większości przeładowuje kolejowe ładunki zjednostkowane, nawet jeżeli są to ładunki masowe (sympie lub płynne).

Tab. 1. Struktura gałęziowa przewozów zapleczych wybranych niemieckich portów Regionu Morza Bałtyckiego (%)

Port	Typ ładunku	kolej	droga	żegl. śródl.
Lubeka	Kontenery	36,55	63,45	0,00
	Nie zjednostkowane	0,52	98,87	0,61
Rostock	Kontenery	100,0	0,00	0,00
	Nie zjednostkowane	15,30	84,60	0,10
Kilonia	Kontenery	89,17	10,83	0,00
	Nie zjednostkowane	0,10	98,72	1,18
Sassnitz	Kontenery, ro-ro	80,67	19,33	0,00
	Nie zjednostkowane	nd	nd	nd
Niemcy (średnio)	Kontenery	20,84	77,97	1,19
	Nie zjednostkowane	28,48	61,09	10,43

Bibliografia[3]

Tab. 2. Struktura gałęziowa przewozów zapleczych polskich portów morskich (%)

Port	Typ ładunku	kolej	droga	żegl. śródl.
Szczecin/Świnoujście	Drobnica	34,7	61,5	3,8
	Ogółem	56,3	35,5	8,2
Gdynia	Drobnica/TEU	11,0	89,0	0
	Ogółem	19,0	81,0	0
Gdańsk	Drobnica/TEU	13,0	87,0	0
	Ogółem	16,0	84,0	0
Polska (średnio)	Drobnica	19,6	79,2	1,3
	Ogółem	30,4	66,8	2,7

Bibliografia[3]

Ostatnim zagadnieniem poddanym w tej części opracowania jest strona podaźowa usług przewozowych kontenerów na żegludowym rynku bałtyckim. Łącznie działa tu 23 armatorów kontenerowych, którzy reprezentują zdolność przewozową na poziomie 157 tys. TEU w 160 statkach kontenerowych. Średnia wielkość kontenerowca eksploatowanego w tym regionie wynosi 981 TEU i odpowiada typowym wielkościom statku feederowego.

Zdecydowana większość linii, jakie są w tym regionie zorganizowane to linie dowozowo-odwozowe (*feederowe*) w stosunku do głównych portów kontenerowych Europy Zachodniej. Z portem w Hamburgu istnieją 54 stałe połączenia, z portem w Rotterdam 47, z portem Brementhaven 46, zaś 20 linii łączy Bałtyk z Antwerpią. Kilka połączeń istnieje także z portem angielskim Felixtowe.

Do największych armatorów kontenerowych na Bałtyku zaliczamy:

- Unifeeder (41 statków o łącznej pojemności ładunkowej 41 211 TEU),
- MSC (16 statków o łącznej pojemności ładunkowej 23 340 TEU),
- Maersk / Seago Line (15 statków o łącznej pojemności ładunkowej 19 500 TEU),
- Team Lines (17 statków o łącznej pojemności ładunkowej 17 621 TEU),
- FESCO-ESF (7 statków o łącznej pojemności ładunkowej 10 164 TEU),
- Containership (9 statków o łącznej pojemności ładunkowej 7 882 TEU),
- OOCL (6 statków o łącznej pojemności ładunkowej 5 488 TEU),
- Delta Shipping Lines (4 statków o łącznej pojemności ładunkowej 3 806 TEU),
- CMA CGM (5 statków o łącznej pojemności ładunkowej 3 750 TEU),
- Transatlantic (8 statków o łącznej pojemności ładunkowej 3 646 TEU),

Oprócz ww armatorów i linii dowozowych istnieją obecnie dwa bezpośrednie połączenia oceaniczne kontenerowe, a w najbliższej przyszłości powstać ma trzecie.

Pierwsza linia oceaniczna powstała na początku 2010 roku, kiedy to armator Maersk Line zainaugurował przedłużenie stałej linii AE10 (dotychczas relacji porty Południowo-Wschodnich Chin – porty *huby* Europy Zachodniej) do Gdańska. 4. stycznia 2010 roku zawinął do portu w Gdańsku pierwszy tak duży kontenerowiec – *Maersk Taikung*, o pojemności ładunkowej 8 402 TEU. Linia ta, o cotygodniowej częstotliwości zawinięć jest klasycznym przykładem oceanicznego serwisu kontenerowego współpracującego z licznymi serwisami dowozowymi. Tym samym gdański Deepwater Container

Terminal, który stał się dedykowanym terminalem tego armatora rozpoczął nową funkcję portu morskiego, dotąd na Bałtyku nie spotykana – a mianowicie *hubu* kontenerowego. Idea takiego *hubu* opiera się na funkcjonowaniu w danym regionie jednego, głównego portu z dużym głębokowodnym terminalem kontenerowym, do którego zawijają największe oceaniczne statki kontenerowe i pozostawiają w nim wszystkie kontenery zmierzające do krajów tego regionu niezależnie od tego, czy port ten znajduje się w kraju docelowym ładunku, czy też nie. Dalej kontenery odbywają podróż na małych statkach dowozowych (feederowych). Taki układ bierze się z rachunku ekonomicznego. Wysokie koszty dobowe utrzymania oceanicznego kontenerowca sięgające nawet 60 tys. USD nie uzasadniają zawijania do portów, w których wyładowuje się i zabiera, i tu zależnie od wielkości statku oraz samego armatora, mniej niż od 3 000 do 5 000 TEU jednorazowo. Wielkość ta jest zupełnie orientacyjna, gdyż faktyczne kalkulacje stanowią tajemnicę handlową armatorów. Możemy się jedynie domyślać, że skoro różnica we frachcie pomiędzy przewozem jednego kontenera np. z Chin do Hamburga a do Gdańska wynosi ok. 50 USD [4], to łącznie czterodniowy rejs stanowiący odcinek Hamburg – Gdańsk musi wygenerować minimum 4 tys. TEU łącznie w za- i wyładunku. Skoro jednak największy armator kontenerowy świata postanowił wydłużyć swoją linię do Gdańska, to oznacza, że musiało to mieć swoje uzasadnienie także w ekonomiczne. Na przestrzeni półtora roku zresztą linia ta rozwinęła się do tego stopnia, że 11 maja 2011 wprowadzono kolejną serię Maerska – E o pojemności ładunkowej 15,5 tys. TEU. Pierwszym z tej serii statków w Gdańsku był *Elba Maersk*. Po tych zmianach linia AE 10 obsługiwana jest przez 11 kontenerowców oceanicznych o łącznej pojemności ładunkowej 163 tys. TEU (8 statków typu *Emma Maersk* o pojemności ładunkowej 15 500 TEU każdy oraz 3 statki o poj. 13 000 TEU każdy). [5]

Druga linia oceaniczna, o tygodniowej częstotliwości, również armatora Maersk Line, tzw. *Equador Banana Express* (ECUBEX) powstała w czerwcu 2009 roku (najpierw łącząca Ekwador z portami Bremenhaven i Rotterdam), zaś od marca 2010 roku przedłużona do portu St. Petersburg, w Rosji, łączą go obecnie z portami Balboa i Manzanillo (Panama), Guayaquil (Ekwador) i Santa Marta (Kolumbia), po drodze zawijając także do portów Bremenhaven i Rotterdamu. Jest to częściowo dedykowana linia dla owoców (głównie bananów) w kierunku do Rosji. Natomiast w drodze powrotnej stanowi okazję załadowniczą dla wszelkich ładunków skonteneryzowanych rosyjskiego eksportu do Europy Zachodniej i Ameryki Południowej. Podróż okrężna trwa łącznie 37 dni i bazuje na 6 statkach o pojemności ładunkowej 2 592 TEU każdy. [4]

Wkrótce na Bałtyku uruchomiona zostanie kolejna, trzecia oceaniczna linia, tzw. G6 – utworzona przez następujących armatorów kontenerowych: APL, Hyundai Merchant Marine, Mitsui OSK Lines, Parag-Lloyd AG, Nippon Yusen Kaisha i Orient Overseas Container Line. Alians sześciu dużych operatorów kontenerowych, który formalnie powstać ma w kwietniu 2012 roku, utworzy linię łączącą DCT Gdańsk z Dalekim Wschodem – portami Szanghaj, Ningbo, Singapur, Dżudda, Hong Kong, Tanger oraz Rotterdamem, Bremenhaven i Goeteborg po drodze. [6]

3. POLSKIE PORTY MORSKIE NA BAŁTYCKIM RYNKU KONTENEROWYM

Polskie porty morskie według klasyfikacji teoretycznych należą do grupy średnich portów. Są to porty w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie oraz Świnoujściu. Mają one podstawowe znaczenie dla polskiej gospodarki. Ich łączne roczne obroty wykazują lekką tendencję wzrostową w skali ostatnich 21 lat, z różnymi rocznymi wahaniami zależnymi od bieżącego stanu koniunktury, co potwierdzają dane zamieszczone w tabeli 3.

Tab. 3. Przeładunek ładunków obrotu morskiego w polskich portach morskich w latach 2000 – 2011 (w tys. ton)

Lata	Ogółem	Węgiel	Rudy	Zboże	Drewno	Ropa i przetwory naftowe	Inne masowe	Drobnica
2000	47 334	15 978	2 731	2 017	89	6 562	8 982	10 975
2001	46 210	15 772	2 737	2 515	75	7 113	7 421	10 577
2002	48 111	16 750	1 720	2 194	91	6 727	7 374	13 255
2003	48 685	13 416	2 114	2 338	205	10 064	6 427	14 122
2004	56 011	13 111	2 803	2 621	132	12 461	8 877	16 006
2005	58 488	14 505	1 805	3 614	129	12 384	9 499	16 552
2006	59 137	10 262	1 444	3 697	85	15 158	10 128	18 363
2007	60 049	6 930	1 188	3 803	122	14 678	12 023	21 305
2008	52 871	7 895	1 487	3 076	85	11 913	7 475	20 534
2009	48 618	8 835	627	4 491	28	11 221	6 104	17 311
2010	64 714	12 187	583	3 786	83	16 357	8 979	22 758
2011	64 655	8 641	476	3 485	69	12 380	13 451	26 153

Bibliografia[7] [10]

Struktura ładunkowa w polskich portach morskich wskazuje wciąż jeszcze na Polskę jako gospodarkę opartą na surowcach. Korzystną tendencją jest jednak stale rosnący udział ładunków drobnicowych w łącznych przeładunkach z 20% w roku 1990 do 40,5% w roku 2011. Spada równolegle udział węgla w tych przeładunkach z 33% (1990) do ok. 13% (2011). Spadek odnotowuje się także w zakresie rud oraz drewna. Zboża wykazują raczej stałe wielkości obrotów, podobnie jak inne ładunki masowe.

Spośród interesujących nas ładunków drobnicowych najważniejszą grupą stały się ładunki skonteneryzowane. Poniższa tabel pokazuje wielkości obrotów kontenerowych w polskich portach morskich z podziałem na poszczególne terminale kontenerowe. Dla pełniejszego zobrazowania sytuacji wskazano również ich potencjał przeładunkowy, jakie reprezentowały one na koniec 2011 roku.

Tab. 4. Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich w latach 2007 – 2011 (w TEU) na tle ich zdolności przeładunkowej

2007	2008	2009	2010	2011
Bałtycki Terminal Kontenerowy [Gdynia] – zdolność przeładunkowa 750 tys. TEU/rok				
493 860	440 591	226 764	281 142	361 856
Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia – zdolność przeładunkowa 25 tys. TEU/rok				
3 271	2 674	2 332	4 971	8 201
Gdynia Container Terminal – zdolność przeładunkowa 275 tys. TEU/rok				
116 568	167 502	149 273	199 101	246 382
Deepwater Container Terminal [Gdańsk] – zdolność przeładunkowa 650 tys. TEU/rok				
.	16 865	162 253	451 730	634 871
Gdański Terminal Kontenerowy – zdolność przeładunkowa 100 tys. TEU/rok				
91 127	77 889	74 809	62 309	43 057
PCC Szczecin (do 2008) / DB Port Szczecin (po 2009)– zdolność przeładunkowa 120 tys. TEU/rok				
50 065	61 940	52 721*	56 398	54 985
RAZEM polskie terminale (o zdolności przeładunkowej 1,92 mln TEU / rok)				
754 891	767 461	668 152	1 055 651	1 349 352

Bibliografia[3] [9]

Powyższe dane ukazują przy okazji, jak duży wpływ na wielkość przeładunków kontenerów w polskich portach morskich miał tzw. „kryzys gospodarczy”, przejawiający się m.in. w znacznych spadkach wielkości wymiany handlowej na świecie, a co za tym idzie, także spadkach przewozów morskich. Jednocześnie wyraźnie widać, że ponad 95% wszystkich kontenerów przechodzi przez porty Trójmiasta.

Nie mniej jednak łączne przeładunki kontenerów na poziomie ponad 1,3 mln. TEU rocznie, w połączeniu z długookresowym trendem wzrostowym stanowią poważną ilość w skali Morza Bałtyckiego. Jest to jednocześnie ważny sygnał dla drogowych i kolejowych przewoźników w Polsce, że ich potencjalny rynek stale się rozszerza. Roczny przyrost netto z roku 2009 do 2010 wyniósł ponad 387 tys. TEU, a w kolejnym roku ponad 293 tys. TEU. W kolejnych latach należy spodziewać się utrzymania tempa wzrostu. W dalszej natomiast perspektywie spodziewać się można nawet przełomowych wzrostów dzięki realizacji kilku istotnych dla polskich portów morskich, o czym mowa będzie w dalszej części artykułu.

W polskich portach morskich na trwałe dominuje transport drogowy, w szczególności w obsłudze ładunków drobnicowych. Potwierdzają to dane zawarte w tab. 2. Transport drogowy ma szczególnie duży udział w obsłudze ładunków w porcie Gdańsk i Gdyni, niezależnie od tego, jaki to jest ładunek. W skrajnych przypadkach (drobnica w Gdyni) transport drogowy przejmuje prawie 90% wszystkich ładunków. Taka struktura jest bardzo niekorzystna zarówno dla portu (kongestia na bramach wjazdowych i wyjazdowych, dłuższy proces zbierania ładunku dla statku oraz dłuższy czas wywozu z portu ładunków z jednego statku), jak i dla regionu (poprzez generowanie ogromnych strumieni samochodów ciężarowych na drogach dojazdowych do portu). Żegluga śródlądowa w tych dwóch portach nie istnieje wcale. O ile jest to zrozumiałe dla portu Gdynia, który nie posiada bezpośredniego połączenia z systemem dróg wodnych śródlądowych, chociaż, pośrednio przez Gdańsk mógłby by korzystać z drogi wodnej Wisły), o tyle dla Gdańska wydawać by się mogło, że droga wodna Wisły powinna być istotnym korytarzem dla części jego ładunków. Niestety, wieloletnie i konsekwentne zaniechania działań w zakresie utrzymania tego szlaku w stanie żeglownym, a przede wszystkim techniczna przeszkoda na progu we Włocławku doprowadziły do wymarcia żegluga towarowej na Wiśle. Za to port Gdańsk jest dobrze połączony z krajowym systemem rurociągów, przez które odbiera i wysyła ropę naftową.

Odminną strukturę, zbliżoną do takiej, jaka jest pożądana w kierunkach unijnej polityki transportowej, ma ZP Szczecin-Świnoujście. Tu ponad 56% wszystkich ładunków do/z portu przewozi się koleją. Dzieje się tak dzięki licznym połączeniom kolejowym tych portów z zapleczem, a także kolejowym przewozom promowym eliminującym konieczność przeładunku samego ładunku w porcie z wagonu na jednostkę portową (RT) lub w inny sposób przeładowaną na statek. Dzieje się tak również dzięki obsłudze dużej ilości ładunków tranzytowych z/do Skandynawii (przez Ystad i Trelleborg). Przez to ZP S-Ś odznacza się relatywnie dużym wskaźnikiem udziału kolei w przewozach zapleczowych. W tym porcie zastosowanie ma również inna, przyjazna środowisku gałąź transportu - żegluga śródlądowa, średnio w ponad 8% dla wszystkich ładunków, zaś dla przewozów drobnicy - niespełna 4%. Wynika to z faktu, po pierwsze, odległości pomiędzy Szczecinem i Świnoujściem, pomiędzy którymi ruch towarowy zaliczany jest do tej właśnie żeglugi, oraz, po drugie, z silnej pozycji portu Szczecin w obsłudze importu niemieckiego głównie Berlina.

Polskie porty morskie, mimo strategicznego położenia na wybrzeżu Morza Bałtyckiego i na głównych szlakach handlowych, w tym m.in. w VI korytarzu transportowym (Gdańsk i Gdynia) nie są wykorzystywane jako najważniejsze porty tranzytowe dla krajów Europy Środkowo-Wschodniej (Czechy, Słowacja, Węgry, Białoruś, Ukraina). Ilości ładunków tranzytu do/z tych państw są niewielkie i w dodatku zdominowane przez jeden kierunek i jeden towar. Chodzi tu o tranzyt rosyjskiej ropy naftowej przechodzącej przez port Gdańsk. Są to ilości rzędu 7 – 8 mln ton rocznie i stanowią średnio 65% wszystkich ładunków tranzytowych. Do tego od roku 2010 odnotowujemy znaczny spadek tranzytu rosyjskiej ropy naftowej uwarunkowany wieloma ekonomicznymi i politycznymi czynnikami. Poglądowo sytuację tranzytu przez polskie porty przedstawia tabela 5. Jak widać, pominąwszy ropę naftową, polskie porty pełnią raczej poślednią rolę w obsłudze ładunków swoich sąsiadów. Dla portów Gdańska i Gdyni sytuacja wygląda jeszcze gorzej.

Tab. 5 . Przewozy tranzytowe przez polskie porty w latach 2006-2007 (tys. ton)

TRANZYT	rok	Czechy	Niemcy	Słowacja	Węgry	Austria	Rosja	Rumunia	inne kraje	razem
		tys. ton								
Szczecin-Świnoujście	2006	1 062 900	890 100	670 500	163 400	114 700	0	51 200	145 800	3 098 600
	2007	888 100	816 300	1 131 800	186 600	109 900	0	61 000	299 100	3 492 800
Gdańsk / Gdynia	2006	143 100	92 900	150 500	0	0	8 997 000	0	168 000	9 551 500
	2007	140 900	516 700	59 200	0	0	6 829 300	0	84 900	7 631 000
RAZEM	2006	1 206 000	983 000	821 000	163 400	114 700	8 997 000	51 200	388 800	12 725 100
	2007	1 029 000	1 333 000	1 191 000	186 600	109 900	6 832 000	61 000	484 000	11 226 500

Bibliografia[7]

Z dostępnych danych statystycznych obejmujących tranzyt przez polskie porty morskie wynika pewna prawidłowość. Z danego portu ładunki tranzytowe korzystają wtedy, gdy są mają zapewnione dobre skomunikowanie. I tak, ładunki czeskie, słowackie, austriackie i węgierskie znajdują swoje przejście w Świnoujściu dzięki regularnym połączeniom PKP Cargo np. pociągiem „Skandiviking” do Wiednia, skąd mogą trafiać do pozostałych krajów transportem drogowym lub bogatą ofertą przewozów intermodalnych. Możemy zatem stwierdzić, że dla wymienionych wyżej krajów wyłącznie Świnoujście jest punktem tranzytowym w połączeniach ze Skandynawią.

Jednak ilości możliwe do obsłużenia przez przewoźników kolejowych są niewielkie w porównaniu z wielkością łącznego tranzytu przez Świnoujście. Potencjalne przewozy kolejowe nie przekraczają 315 tys. ton rocznie, a zatem starczą zaledwie na tranzyt do Austrii i na Węgry. Pozostałe ponad 3 mln ton kierowane jest transportem drogowym do tego portu. Co ciekawe, przez ten port przewozi się również towary rumuńskiego handlu zagranicznego. Świadczy to dobitnie o kierunku, w jakim powinny iść polskie porty morskie z ofertą tranzytową, głównie w zakresie kreacji stałych kolejowych połączeń z zapleczowych. Zatem możemy wysunąć tezę, iż rynek przewozów ładunków tranzytowych przez polskie porty morskie (a więc i przez polski system transportowy) jest w całości do rozwinięcia i potencjalnie może wygenerować bardzo duże ilości masy ładunkowej. Do tego jednak konieczne jest skoordynowanie rozwoju transportu towarowego, głównie kolejowego.

4. ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTU W POLSCE

O polskim systemie transportowym napisano już ta wiele, że kolejne przytaczanie jego cech, wad i zalet wydaje się w tym momencie niecelowe. Koniecznej jest natomiast wskazanie tych inwestycji, które, zdaniem autora, będą miały kluczowe znaczenie dla rozwoju przewozów przez polskie porty morskie, w szczególności portów Gdańska i Gdyni. [15]

W zakresie liniowych inwestycji infrastrukturalnych najważniejsze wydają się być:

1. modernizacja linii kolejowej CE-65 / E-65 relacji Warszawa – Gdańsk,
2. budowa nowego, dwutorowego mostu przez Martwą Wisłę oraz przebudowa dwutorowej linii kolejowej nr 226 do stacji Pruszcz Gdański,
3. dokończenie budowy autostrady A1,
4. budowa drogi ekspresowej S7 relacji Gdańsk – Chyżne,
5. budowa „Południowej Obwodnicy Gdańska”,

6. dokończenie budowy Trasy Sucharskiego.

Linia kolejowa CE-65 / E-65 relacji Warszawa – Gdańsk jest w trakcie prac modernizacyjnych. Planowany termin oddania całości inwestycji sięga na dzień dzisiejszy roku 2014. W tym zakresie możemy jedynie mieć nadzieję, że wszystkie parametry tej inwestycji zostaną dochowane. Finalnie inwestycja ta będzie miała zasadnicze znaczenie dla przepustowości tej linii kolejowej, gdzie głównym problemem jest z jednej strony niska prędkość robocza składów towarowych, z drugiej zaś kolizje z ruchem pasażerskim, który ma pierwszeństwo w stosunku do ruchu towarowego. Podniesienie prędkości przejazdowej pozwoli na zwiększenia zagęszczenia ruchu na tym szlaku dla dodatkowych pociągów towarowych.

Modernizacja linii kolejowej nr 226 od stacji Pruszcz Gdański do Portu Północnego w Gdańsku ma kluczowe znaczenie dla dostępności kolejowej całego portu. Jako że główny terminal kontenerowy znajduje się na terenie Portu Północnego, do którego dostęp dla tej gałęzi transportu opiera się na jednym, drewnianym, jednotorowym moście, odcinek ten stanowi najpoważniejsze wąskie gardło dla rozwoju kolejowej obsługi całego portu. Inwestycja ta została wpisana na listę podstawową europejskiego, pomocowego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Zważywszy, że porty w Gdańsku i Gdyni opierają się w prawie 90% na transporcie drogowym w zapleczonej obsłudze kontenerów, dlatego też ogromnie ważne jest jak najszybsze dokończenie budowy autostrady A1, obecnie na odcinku Toruń – Tuszyn, Bełchatów – Maciejów oraz Świerklany – granica państwa (Gorzyczki). Poprawi to znacznie dostępność trójmiejskich portów morskich do województw z głębi kraju i potencjalnie poprawi warunki dla ewentualnego tranzytu ładunków czeskiego i słowackiego handlu zagranicznego. [11]

Podobne znaczenie, tyle że dla województw Polski Wschodniej i ewentualnego tranzytu dla ładunków białoruskich i ukraińskich ma wybudowanie drogi ekspresowej S7 relacji Żukowo – Chyżne, która w zdecydowanej większości jeszcze nie istnieje. Pojedyncze odcinki (Skarżysko–Kamienna - Kielce, Elbląg Wsch. – Pasłęk, czy też Grójec – Jedlińsk) nie stanowią żadnej poprawy warunków jazdy, zaś miejscowe prace budowlane (np. Nidzica – Olsztynek czy Miłomłyn – Pasłęk) mocno utrudniają ruch na tym szlaku. [11]

Inną kluczową, choć o lokalnym zasięgu inwestycją jest budowa tzw. Południowej Obwodnicy Gdańska. Jest ona realizowana w pasie drogi ekspresowej S7 na odcinku od Koszwał do istniejącej Obwodnicy Trójmiasta (droga ekspresowa S6). Ma ona za zadanie przenieść cały ruch się żarowy generowany w porcie Gdańsk (wielkości do 14 tys. pojazdów na dobę) z ulic miasta bezpośrednio na Obwodnicę Trójmiasta. [11]

Kolejną ważną inwestycją jest z pewnością budowa Trasy Sucharskiego, składająca się z istniejącego od 10 lat mostu wantowego nad Martwą Wisłą oraz projektowanych odcinków: tunelu pod kanałem portowym Martwej Wisły i połączenia obu tych obiektów inżynierskich. Pozwoli on na płynne przeniesienie ruchu generowanego w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku do Południowej Obwodnicy Gdańska i dalej – albo na drogę S7, albo S6 albo autostradę A1.

Powyższe inwestycje w całościowym ujęciu wydają się spójne i sensowne, dlatego też w całości stanowią istotne zadania inwestycyjne dla całego Regionu Pomorza, a także polskiego systemu transportowego. Uzupełnieniem tych inwestycji są różnego rodzaju punktowe (węzłowe) projekty infrastrukturalne.

W zakresie punktowych inwestycji infrastrukturalnych najważniejsze wydają się być:

1. budowa Centrum Dystrybucyjno-Logistyczne w porcie Gdańsk,
2. budowa lądowego terminalu kontenerowego w Zajęczkowie Tczewskim,
3. przebudowa kanałów portowych i obrotnicy w porcie Gdynia.

Od samego początku jak planowano budowę DCT w porcie Gdański, oczywistym było, że w miarę rozwoju tego terminala konieczne będzie, wzorem porów Europy Zachodniej, wybudowanie i uruchomienie centrum dystrybucyjno-logistycznego. Już w pierwszych miesiącach działania DCT (2007 rok) Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA wraz z Gminą Gdańsk podpisali porozumienie w sprawie utworzenia takiego centrum na bezpośrednim zapleczu DCT. Wolne 130 ha terenów w obszarze administracyjnym portu pozwoliły na szeroki zakres planowania. Do życia powołano Pomorskie Centrum Logistyczne, które w drodze przetargu otrzymało inwestora w postaci australijskiej grupy kapitałowej „Goodman” (z branży logistycznej) pod przyszły park przemysłowo-logistyczny. Planowane nakłady inwestycyjne mają sięgać 300 mln euro. Pierwszy etap prac ma zakończyć się oddaniem do użytku 500 tys. mkw powierzchni magazynowej krytej oraz 40 tys. mkw powierzchni biurowej. Dalsze etapy realizowane będą w miarę wzrostu potrzeb najemców i użytkowników PCL. [12]

W konsekwencji możemy spodziewać się na przestrzeni najbliższych 5 lat silnego rozwoju potencjału usług wartości dodanej w gdańskim porcie dzięki temu centrum. Możliwe więc będzie świadczenie różnorodnych usług dodatkowych, co jest charakterystyczne dla najlepiej rozwiniętych portów morskich świata. Warto pamiętać, że przy okazji tworzenia takich centrów logistycznych na zapleczu portu występuje zawsze efekt synergii, gdyż z czasem usługodawcy, którzy rozpoczęli działalność w tym miejscu pod konkretne zlecenie zamawiającego (spedytora, załadowcy, importera lub przewoźnika), dążą do poszerzenia grona odbiorców swoich usług i naturalny sposób rozrastają się na zewnątrz. Tworzy to sprzyjający klimat do dalszego rozwoju funkcji transportowych samego portu oraz miasta portowego.

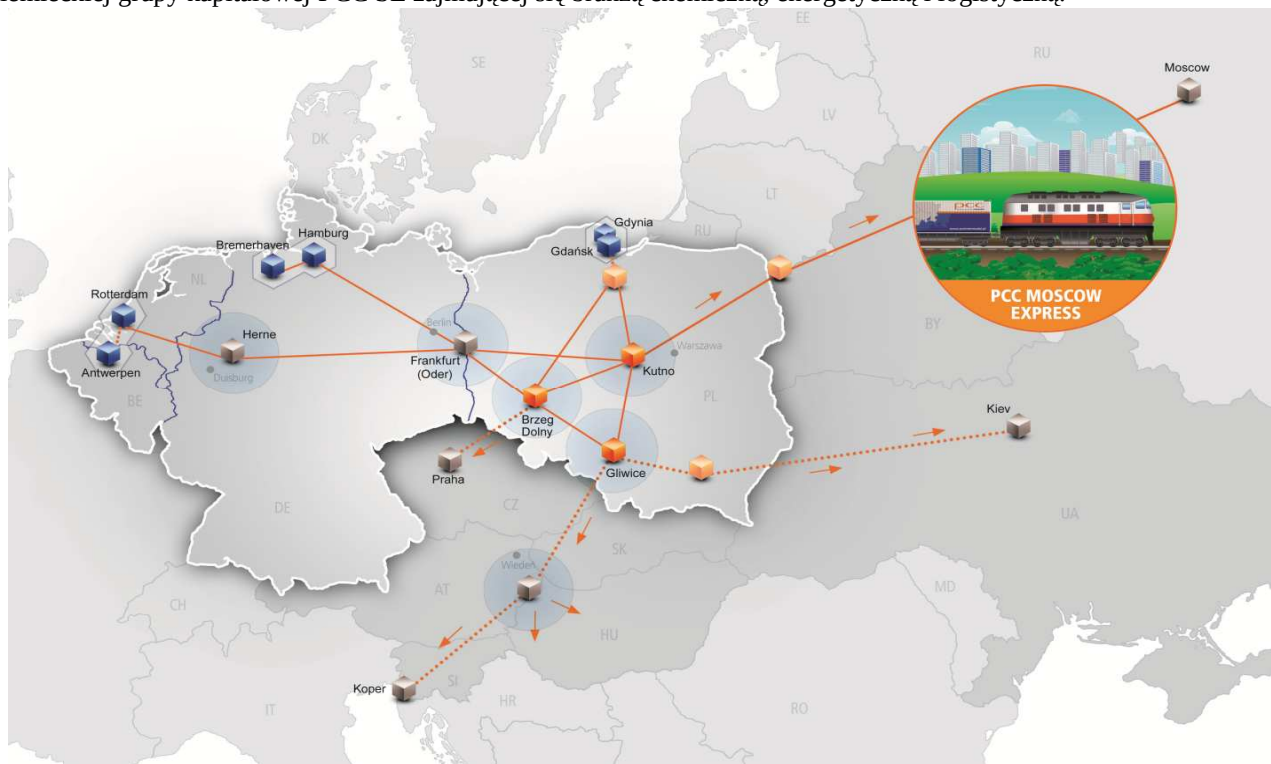
Kolejna inwestycja – budowa lądowego terminala kolejowego w Zajęczkowie Tczewskim jest przedmiotem odrębnej charakterystyki e kolejnym punkcie.

W ramach poprawy warunków rozwoju funkcji logistyczno-transportowych w porcie Gdynia, pomimo zrealizowaniu już wielu istotnych inwestycji infrastrukturalnych (np. pogłębienie kanałów portowych do 13,5m, dokończenie budowy Estakady Kwiatkowskiego łączącej port z Obwodnicą Trójmiasta, wybudowanie nowej ul. Janka Wiśniewskiego oraz budowa nowej ul. Polskiej), zarząd portu rozpoczął prace koncepcyjne nad możliwością dalszego pogłębienia kanałów portowych dla zapewnienia zanurzenia statków rzędu 15,5 m oraz, co wydaje się być najbardziej realne w obecnych czasach, zbudowanie obrotnicy o średnicy ok. 490 m. Ma to się odbyć kosztem wyburzenia części obecnych terenów stoczni Marynarki Wojennej, ale w konsekwencji pozwoli na obsługę statków o długości nawet do 370 metrów. Obecna

obrotnica usytuowana na wejściu do głównego kanału portowego nie pozwala na przyjmowanie tak dużych statków. Z tego powodu Gdynia jak dotąd pełni rolę wyłącznie portu feederowego w światowych ciągach kontenerowych. Dzięki planowanym inwestycjom być może funkcja ta rozszerzy się, z pewnością jednak pozwoli na efektywniejsze wykorzystywanie potencjału BCT i GCT. Istnieją również głosy mówiące o budowaniu nowych nabrzeży w głąb morza, jednak ze względu na ogromne nakłady finansowe i wieloletnie procedury administracyjno-prawne wydają się one być wyrazem jedynie marzeń.

5. KONCEPCJA SUCHEGO PORTU W ZAJĄCZKOWIE TCZEWSKIM (ICY)

Na polskim rynku kolejowych usług przewozowych istnieje już, poza niedawnym monopolistą PKP Cargo SA, kilka prywatnych podmiotów. Między innymi należy do nich PCC Intermodal SA z siedzibą w Gdyni. Jest to przedsiębiorstwo z niemieckiej grupy kapitałowej PCC SE zajmującej się branżą chemiczną, energetyczną i logistyczną.



Rys. 1. Schemat połączeń intermodalnych operatora PCC Intermodal SA
Bibliografia[14]

PCC Intermodal SA jest właśnie spółką powołaną do realizacji i rozwoju funkcji logistyczno-transportowych, ze szczególnym naciskiem na stosowanie technologii intermodalnych. Bazuje ona, jak widać z rys. 1, na sieci kilku terminali lądowych (drogowo-szynowych) w Gliwicach, Brzegu Dolnym i Kutnie (Polska), oraz Frankfurcie nad Odrą i Herne k/Duisburga (Niemcy), skąd realizuje dalsze połączenia z portami Hamburg i Bremenhaven (z Frankfurtu) oraz Antwerpii i Rotterdamu (przez Herne).

Terminal w Kutnie stanowi własną inwestycję realizowaną przez PCC Intermodal od początku we własnym zakresie. W ramach rozwijania tej sieci powstała przed kilku laty koncepcja uruchomienia kolejnego terminalu, tym razem na zapleczu portów Gdańska i Gdyni.

PCC Intermodal dysponuje 63 ha gruntu w rejonie Zajączkowa Tczewskiego (rys. 2). Ich dogodna lokalizacja w rejonie węzła kolejowego (jedna z głównych stacji rozrządowych w polskim systemie PKP PLK) oraz przy drodze krajowej nr 1 umożliwia budowę Suchego Portu jako nowoczesnego centrum logistycznego i zaplecza przeładunkowo-dystrybucyjnego dla portów morskich Trójmiasta.



Rys. 2. Mapa poglądowa terenów objętych planowaną inwestycją Suchego Portu w Zajaczkowie Tczewskim

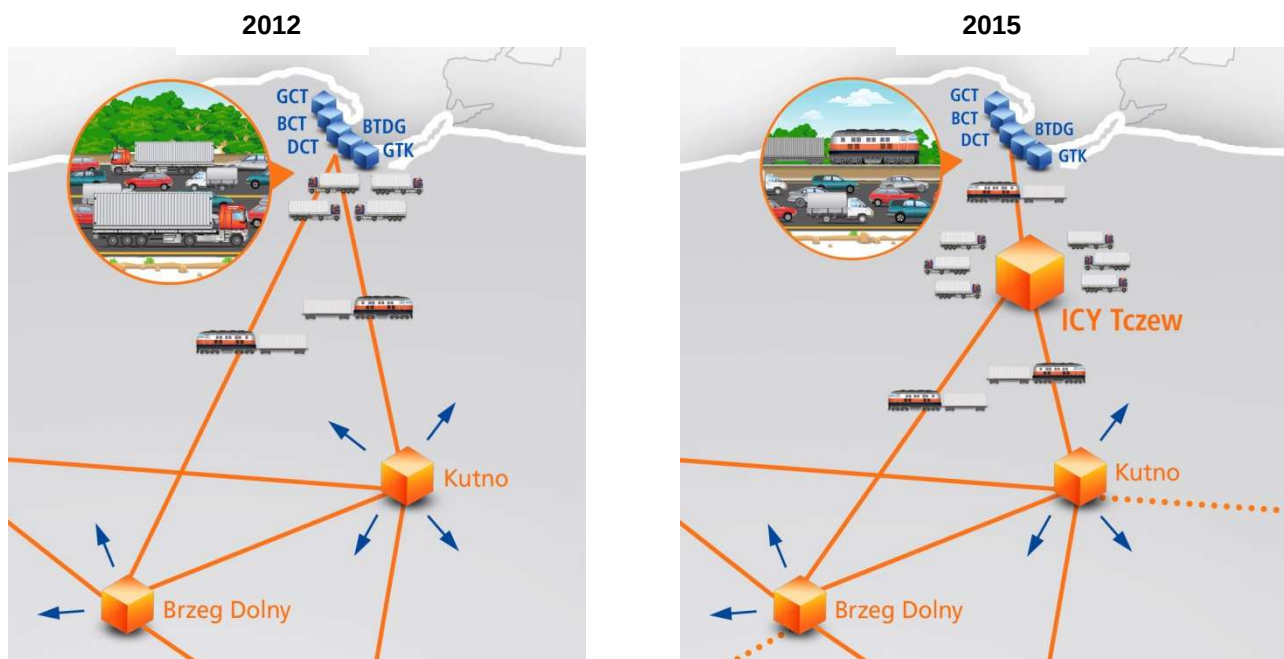
Bibliografia[14]

Suchy port na terenie Województwa Pomorskiego ma być największą w tej części Europy inwestycją w lądową infrastrukturę punktową wykraczająca poza klasyczny kolejowy terminal kontenerowy. ICY (*Intermodal Container Yard*) ma stanowić potężne zaplecze dystrybucyjno-przeładunkowe umożliwiające sprawną i efektywną obsługę ładunków oraz optymalizację łańcucha dostaw zarówno od strony morza w głąb lądu (i odwrotnie), jak i w relacjach intraeuropejskich z zachodu na wschód i w relacjach północ – południe. Koncepcja ICY zakłada budowę suchego portu, z pełną infrastrukturą około-terminalową, zapleczem logistycznym i administracyjno-biurowym, umożliwiającym stworzenie kilkuset miejsc pracy. Idea działania opiera się na zmianie dotychczasowego układu transportu zapleczowego portów Gdańska i Gdyni. Obecnie (rys. 3.) układ ten polega na realizowaniu setek tysięcy pojedynczych operacji przewozowych transportem drogowym do i z tych portów z kontenerami oraz nielicznych przewozów kontenerów koleją. Nowy układ przewiduje uruchomienie stałego, wahadłowego połączenia kolejowego pomiędzy terminalem ICY a portami Gdańska i Gdyni (dokładnie ich terminalami kontenerowymi). W tym układzie wystarczy dowieźć kontener do ICY, gdzie zostanie on podjęty przez PCC Intermodal i dostarczony najbliższym połączeniem kolejowym dożądanego terminalu morskiego. Częstotliwość, z jaką planuje się realizować takie połączenia w pierwszych planach zakładają interwał 60 minutowy w każdej relacji. Oznacza to przepustowość takiej linii na poziomie nawet 700 tys. TEU rocznie w jednym tylko kierunku, a więc znacznie więcej, niż w obecnej chwili trójmiejskie porty wymagają od transportu kolejowego. Idea ICY polega zatem na połączeniu dwóch zasadniczych kwestii:

1. utworzenia lądowego terminalu kontenerowego (intermodalnego) w polskim systemie transportowym oraz
2. stworzenia wahadłowego połączenia pomiędzy tym terminalem a portami morskimi, co pozwoli na wyniesienie potencjalnie znacznej ilości kontenerów z tych portów na jego zaplecze, gdzie będą one formowane w dalsze składy docelowe i / lub przekazywane przewoźnikom drogowym.

Inwestor w swych materiałach projektowych wymienia następujące korzyści dla regionu wynikające z utworzenia ICY:

- powstawanie nowoczesnej infrastruktury przeładunkowej,
- odciążenie (choć częściowe) aglomeracji Trójmiasta od ruchu ciężkich samochodów,
- poprawa jakości życia mieszkańców i bezpieczeństwa na drogach Trójmiasta,
- wsparcie rozwoju portów morskich Gdańska i Gdyni,
- promocja na skalę ogólnopolską: region przyjazny inwestycjom, region wspierający rozwój, region w którym aktywnie tworzy się miejsca pracy,
- wykorzystanie pozycji Polski na transportowej mapie Europy: na skrzyżowaniu głównych szlaków transportowych z północy na południe i z zachodu na wschód.



Rys. 3. Schematyczne porównanie obecnego układu zaplecza portów Trójmiasta w porównaniu do planowanej inwestycji w Zajęczkowie Tczewskim

Bibliografia[14]

Wstępne założenia dotyczące bazowych parametrów technicznych ICY obejmują następujące elementy infrastruktury:

- 150 tys. mkw powierzchni operacyjnej,
- powierzchnia składowa o pojemności ponad 20 tys. TEU,
- 6 torów po 750 mb każdy,
- 3 suwnice bramowe,
- reachstackery, RTG, wózki widłowe,
- stanowiska z przyłączami do podłączenia kontenerów chłodniczych,
- magazyny i warsztaty do naprawy kontenerów,
- zaplecze socjalne i infrastruktura około terminalowa,
- parkingi dla samochodów ciężarowych (na kilkaset zestawów),

Dzięki takiemu wyposażeniu szacowana zdolność przeładunkowa na poziomie ponad 1 mln TEU rocznie, Suchy port będzie funkcjonował w sieci spójnych międzynarodowych połączeń intermodalnych, jako obiekt ogólnodostępny dla wszelkich operatorów zainteresowanych jego funkcjonowaniem. Tak więc możliwe będzie powszechne korzystanie z jego usług dla wszystkich przewoźników drogowych i kolejowych.

6. INKLINACJE DLA WZROSTU OBROTÓW KONTENEROWYCH W POLSCE

Wszystkie wcześniej wymienione i opisane inwestycje i działania prorozwojowe mają ogólnie służyć poprawie funkcji transportowo-logistycznej portów Gdańska i Gdyni. Cel generalny jest zatem oczywisty, choć narzędzia i środki zastosowane do jego osiągnięcia nie są jednorodne ani uniwersalne. Ale być też nie muszą.

Najważniejsze, aby zarysowany kierunek zmian zaczął mieć odzwierciedlenie w strategiach, programach i projektach rozwojowych. Nie można przy tym wykazywać niecierpliwości, bowiem nasz główny cel wymaga czasu. Brzmi to jakkolwiek banalnie, ale doświadczenia innych krajów potwierdzają tę regułę. Najlepszym przykładem jest realizowany od kilkunastu lat projekt *Dry Portu* w Falköping w Szwecji. Jest on jednym z elementów głównego celu rozwoju portu Goeteborg w Szwecji – zmniejszenia kongestii w porcie. Szeroko zaplanowane działania pod nazwą „*Railport Goeteborg*” objęły m.in. rozbudowę i poprawę infrastruktury kolejowej prowadzącej do portu z terenów całej Szwecji oraz Norwegii, połączenia najważniejszych ośrodków gospodarczych tych krajów wahadłowymi pociągami kontenerowymi oraz wytypowaniu kilku lądowych terminali kolejowych będących po drugiej stronie tego „wahadła”.

Przy okazji powstał projekt suchego portu w odległym o 120 km od Goeteborga Falköping leżący na linii kolejowej Goeteborg – Sztokholm. Zaczął on pracę przeładunkową w 2009 roku od obrotów rzędu 9 tys. TEU. [16] Obecnie skomunikowany jest z portem 5 regularnymi połączeniami wahadłowymi tygodniowo.

Powyższy przykład ma służyć zobrazowaniu sytuacji, w której samo otwarcie terminala intermodalnego nie wystarczy. Kluczem sukcesu jest zastosowanie kilku czynników na raz. Są to m.in.:

- konsekwentne wsparcie działań przez władze publiczne wszystkich szczebli,
- współpraca interesariuszy reprezentujących różne branże,

- wysoka jakość infrastruktury kolejowej warunkującej możliwość realizacji szybkich połączeń z „suchego portu” do portu morskiego,
- posiadanie jednego, strategicznego załadowcy, który od samego początku funkcjonowania zapewniał duże partie ładunku w relacji do portu morskiego,
- współpraca ze środowiskami naukowymi dla wypracowania odpowiedniego modelu terminalu i modelu jego organizacji,
- odpowiedniej polityki taryfowej zarządcy infrastruktury kolejowej preferującej przewoźników intermodalnych.

Kolejnym pozytywnym aspektem dla omawianego rozwoju przewozów kontenerowych są uwarunkowania makroekonomiczne polskiej gospodarki. Z analizy wskaźników makroekonomicznych wybranych państw UE, a w szczególności państwa Regionu Morza Bałtyckiego wynika, że polska gospodarka jeszcze daleko odstaje od średnich unijnych w zakresie transportu kontenerowego.

Pierwszym takim wskaźnikiem jest wielkość skonteneryzowanej masy ładunkowej handlu zagranicznego danego kraju *per capita*. Pomijając najwyższe wskaźniki dla Belgii i Holandii (wynikające z hubowej roli portów Antwerpii i Rotterdamu) sięgające odpowiednio 0,913 i 0,61 TEU p.c., średnia UE wynosi 0,1401 TEU p.c. Państwa Bałtyckie charakteryzują się (a pamiętać należy, że głównymi jednostkami ładunkowymi na Bałtyku wciąż są roll-trailery i naczepy) charakteryzują się wielkością rzędu 0,116 (Dania), 0,21 (Finlandia), 0,139 (Szwecja), 0,158 (Niemcy). Nawet dla Grecji wskaźnik ten wynosi aż 0,066 a Francji 0,067, podczas gdy dla Polski jedynie 0,018 TEU p.c. Oznacza to, że ilość kontenerów stosowanych w wymianie handlowej Polski jest jeszcze sześciokrotnie mniejsza niż średnia UE (i trzykrotnie mniejsza niż w Grecji). [8]

Drugim wskaźnikiem charakteryzującym stopień skonteneryzowania ładunków własnego handlu zagranicznego jest stosunek liczby TEU do 1000 euro PKB kraju. Oznacza on to, ile na każde 1000 wypracowane euro PKB danej gospodarki przypada ładunków w kontenerach (wyrażonych oczywiście w standardowej wielkości 20' – TEU). Belgię charakteryzuje wielkość tego wskaźnika równa 33,5, ale odnosząc to do realiów bałtyckich – w Danii wynosi 4,2, Finlandii 8,1, Szwecji 4,9 a Polsce 1,2. I znów Grecja wyprzedza nasz kraj – bo posiada wskaźnik na poziomie 3,0. [8]

Nie wdając się w szczegółowe prognozy, jakie dostępne są na rynku polskim, pewne jest to, że dalszy rozwój naszej gospodarki z pewnością odbywać się będzie we wzroście udziału ładunków skonteneryzowanych w tempie dużo szybszym niż sam przyrost wymiany handlowej. Zresztą, w portach morskich wyspecjalizowanych w obsłudze ładunków drobnicowych czytelnym wskaźnikiem ich nowoczesności jest poziom skonteneryzowania masy ładunkowej w nich obracanej. Dla Rotterdamu na przykład wskaźnik ten już dawno przekroczył 95%, co oznaczam że ponad 95% wszystkich ładunków drobnicowych, jakie w ciągu roku przeszły przez ten port, zjednostkowane było w postaci kontenerów. Średnia UE wynosi dla tego wskaźnika 74%, samych Niemiec zaś 86% (pamiętać należy, że wskaźnik ten mocno zaniżają najsilniejsze na Bałtyku porty Lubeka i Rostock, w których głównym ładunkiem są roll-trailery i naczepy). Polskie porty morskie także i tym wskaźnikiem mocno odbiegają od wielkości pożądaných, bo wynoszą średnio 60% (w zależności od portu i roku). W roku 2004 było jeszcze gorzej, bo tylko 30%. Biorąc to wszystko pod uwagę ostrożne szacunki wskazują, że potencjał naszej gospodarki już na obecnym poziomie powinien w 2010 roku wygenerować w handlu morskim od 1,4 mln (wariant najbardziej pesymistyczny) do 6,3 mln TEU rocznie (wariant optymistyczny). Przypomnijmy krótko, że w 2010 roku wszystkie polskie porty morskie przeładowały niewiele ponad 1 mln TEU (w ubiegłym roku było znacznie lepiej – 1,35 mln TEU. W roku 2015, według niektórych źródeł, spodziewać się możemy obrotów na poziomie 2,56 mln TEU. [8]

Ostatnim aspektem, który, zdaniem autora, ma istotne znaczenie dla dalszego rozwoju przewozów i przeładunków kontenerów jest kwestia konkurencyjności portu Hamburg dla naszych portów morskich. Jak wynika z badań, rocznie 178,5 tys. TEU przewożonych jest stamtąd do Polski żeglugą dowozową. Koleją w tej relacji przewozi się 80 tys. TEU a transportem drogowym 120 tys. TEU. Oznacza to, że port Hamburg mocno stracił ze swojej dawnej pozycji bycia „największym portem kontenerowym Polski”, jak ironicznie określano jeszcze niedawno ten stan rzeczy. Nie mniej jednak nadal są to ilości rzędu 200 tys. TEU, które potencjalnie mogłyby być obsługiwane przez polskie porty morskie, gdyby warunki organizacyjne i ekonomiczne sprzyjały takiemu rozwiązaniu.

Podsumowując powyższe wątki, celem autora było wskazanie, iż istnieje kilka bardzo istotnych czynników / procesów, które dają poważne podstawy do twierdzenia, że przewozy kontenerowe w Polsce będą się mocno rozwijać. Trudno na tym poziomie operować dokładnymi danymi, jednak same uwarunkowania wyraźnie kierują wnioski w stronę silnego wzrostu.

7. WNIOSKI

Po przedstawieniu charakterystyki uwarunkowań technicznych, organizacyjnych i ekonomicznych rozwoju obrotów kontenerowych w Polsce przechodzących przez porty Gdańska i Gdyni oraz wobec najważniejszych trendów i procesów, jakie występują w najbliższym (bałtyckim) otoczeniu naszej gospodarki należy stwierdzić, że:

1. polskie porty morskie, w tym głównie Gdańsk i Gdynia mają wystarczający potencjał techniczno-organizacyjny do bieżącej obsługi ładunków skonteneryzowanych w krótkim okresie,
2. porty morskie w Gdańsku i Gdyni mogą spodziewać się znacznego wzrostu obrotów kontenerowych, wynikającego ze zwiększenia stosowania kontenerów w polskim handlu zagranicznym,
3. gdański terminal DCT może spodziewać się przyjęcia większej części przyrostu tych obrotów, o ile odpowiednio dostosuje swoje możliwości zapleczonej obsługi transportowej,
4. importerzy i eksporterzy, spedytorzy i przewoźnicy powinni nastawić się na zwiększone zapotrzebowanie na stosowanie kontenerów w wymianie międzynarodowej,

5. podmioty te powinny zacieśniać współpracę oczekując korzyści skali w łączeniu interesów wyrażanych zwiększoną liczbą ładunkową, nie zaś postrzegać się jako konkurencja,
6. przykładem takiej współpracy powinny być wspólne serwisy (*joint services*) kolejowe (np. wahadłowe lub okrężne) w relacjach krajowych (z terminalami lądowymi na południu kraju) oraz zagranicznymi (np. Gdańsk / Gdynia – Ostrava, Odessa lub inne ważne ośrodki gospodarcze krajów),
7. decydenci tworzący politykę taryfową dostępu do infrastruktury kolejowej powinni uwzględnić preferencje dla operatorów intermodalnych,
8. podjęte projekty inwestycyjne powinny być konsekwentnie realizowane, gdyż wszystkie razem tworzą spójny, strategiczny model rozwoju systemu transportowego w Polsce,
9. koncepcja suchych portów (lądowych terminali kontenerowych współpracujących z portami morskimi) ma uzasadnienie w praktyce, jednakże wymaga cierpliwości i systematycznego działania marketingowego,
10. projekt dry portu w Zajączkowie Tczewskim powinien być poparty nie tylko potrzebami rynku, dobrze wypracowaną dokumentacją, ale także uzgodnioną współpracą pomiędzy terminalami portowymi, załadowcami i przewoźnikami,
11. potencjał ICY może być wykorzystany na szeroką skalę, szczególnie dla produktów branży FMCG,
12. wartością dodaną rozwoju zdolności obsługi kontenerów w portach Trójmiasta może być część rynku przewozów kolejowych i drogowych ładunków phz do/z Hamburga,
13. kolejną wartością dodaną tego rozwoju może być wzrost funkcji tranzytowej trójmiejskich terminali dla ładunków czeskiego, słowackiego, ukraińskiego i białoruskiego handlu zagranicznego,

8. BIBLIOGRAFIA

- [1] Heymann E.: *Container shipping: Successful turnaround*, Deutsche Bank Research, Frankfurt am Main, maj 2011r.
- [2] Trusiewicz P.: *Baltic Container Map 2011*, "Baltic Transport Journal, Gdynia, grudzień 2011r.
- [3] Czernański E.: *Analiza rynkowa i transportowa dla potencjalnych połączeń intermodalnych ze Skandynawii (Norwegii, Szwecji i Finlandii) przez Port Gdynia do/z Środkowej i Południowej Europy (Włoch, Słowenii oraz innych krajów)*, Gdynia, maj 2010.
- [4] Wray S.: *The implications of the global economic situation on shipping and container terminals in the Baltic Region*, Baltic Container Conference, Gdańsk, marzec 2010 r.
- [5] Materiały wewnętrzne armatora Maersk Line.
- [6] Materiały wewnętrzne DCT Gdańsk.
- [7] *Gospodarka morska. Przegląd statystyczny*, Wyd. Instytutu Morskiego w Gdańsku, Gdańsk, 1994, 1995, 2000, 2005, 2008, 2010.
- [8] *Funkcjonowanie oraz perspektywy rozwoju rynku przewozów kontenerowych w Polsce do roku 2015*, Balticon SA, Gdynia, grudzień 2010r.
- [9] Borkowski M.: *Ports on the rising tide again*, Dodatek Specjalny "Namiary na Morze i Handel" Nr 1/2011.
- [10] Matczak M.: *Polskie porty morskie w 2011 roku*, Raport Actia Consulting, Gdynia, marzec 2012 r.
- [11] Materiały źródłowe Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (www.gddkia.gov.pl).
- [12] Oficjalna strona Miasta Gdańska www.gdansk.pl.
- [13] Borkowski M.: *Głębokowodne przyspieszenie*, "Namiary na Morze i Handel", Nr 4/2012.
- [14] Materiały wewnętrzne operatora PCC Intermodal SA.
- [15] Czernański E.: *Rola kolei w zaplecзовym transporcie kontenerów w porcie Gdańsk*, "Rynek Kolejowy" Nr 2/2010.
- [16] Wołek M.: *Suchy port w Falköping – studium przypadku*, "Technika Transportu Szynowego" Nr VII/2010.