

Marek Grzybowski¹

Rozwój infrastruktury logistycznej portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego. Studia przypadków

Wstęp

Region Morza Bałtyckiego należy do obszarów o dużej dynamice rozwoju, którą na krótko tylko wyhamowała recesja w latach 2008-2009. Należy przy tym zauważyć, że wiele portów notowało w 2008 r. rekordowe przeładunki. Jedną z podstawowych przyczyn takiego zjawiska było przygotowanie portów do wyzwań konkurencyjnego rynku transportu morskiego. Na podstawie przeprowadzonej analizy rynku inwestycji logistycznych w portach Regionu Morza Bałtyckiego dokonanej na podstawie materiałów źródłowych wynika, że administracje większości portów, a także regionów i państw do wyzwań rynku podchodzili w sposób kompleksowy i długofalowy. Nie tylko modernizowano suprastrukturę i infrastrukturę portową ale również budowano nowe terminale i porty (np. Ust Ługa, Terminal LNG Świnoujście, Norvikudden w pobliżu Sztokholmu). W pobliżu portów wydziela się tereny dla parków przemysłowych i centrów logistycznych. Ze środków państwowych i funduszy UE rozwija się infrastrukturę poprawiającą dostęp do portów od strony morza i lądu. Wspiera się rozwój transportu intermodalnego.

Inwestycje logistyczne w wybranych bałtyckich portach rosyjskich

Liczne centra logistyczne powstają wokół **St. Petersburga**. Itella Logistics St. Petersburg o powierzchni 10 000 m² usytuowane zostało w Zakładach Utkina. Centrum ma dobre połączenie kolejowe z Moskwą i oferuje wszystkie podstawowe usługi logistyczne, jak kompletowanie ładunków, magazynowanie i usługi transportowe. Fińska firma SRV w 2010 r. uruchomia nowe centrum logistyczne klasy A z magazynami o powierzchni 120 000 m². Centrum dysponuje budowlami o wysokości 12,5 m pozwalającymi na przechowywanie ładunków

z naciskiem 6 000 t/m². Ahlers Logistic Center w St. Petersburgu powstało w celu obsługi francuskiej Groupe SEB, producenta sprzętu gospodarstwa domowego (Rowenta, Krups, Tefal, Moulinex). Groupe SEB importuje wyroby z Chin na rynek europejski i rosyjski. Ponieważ ten ostatni w ostatnim czasie rósł w tempie około 20% rocznie niezbędne było otworzenie centrum logistycznego w pobliżu portu docelowego. Zadanie powierzono Ahlers Logistic Center, które dysponuje magazynami o powierzchni 25 000 m².

Mimo recesji nie spadło tempo inwestycji w wielu portach Rosji. Trwają intensywne prace w położonym w pobliżu St. Petersburga porcie **Ust Ługa**. Według Maxima Shirokowam, dyrektora generalnego JSC Ust-Luga, dzięki podjętym inwestycjom port w 2018 r. osiągnie potencjał przeładunkowy 180 mln ton. A należy zauważyć, że w 2001 r. przeładowano w nim około 11,8 mln ton, a w 2009 r. około 10,4 mln ton towarów. Rozwój portu wspierają na pewno szeroko zakrojone inwestycje w transport drogowy, kolejowy i rurociągowy⁴.

Prognozuje się, że terminal przeładunków płynnych ma w perspektywie osiągnąć potencjał 13-14 mln ton (a więc tyle ile w szczytowym okresie transportowano rosyjskiej ropy przez Port Północny). Terminal zarządzany przez Rosneftbunker od tego roku będzie mógł przyjmować zbiornikowce o zanurzeniu 16 m i pojemności 120 000 ton. Po połączeniu z systemem rurociągów transportujących ropę do Europy, terminal przejmie tranzyt rosyjskiej ropy przez Estonię i inne porty bałtyckie. W wyniku przeprowadzonych prac pogłębiarskich głębokość przy nabrzeżach terminalu przeładunku ropy wynosi 16 m. co pozwala na obsługę największych statków wchodzących na Bałtyk. JSC Rosneftbunker zainwestował w terminal 26 miliardów rubli, co sprawiło, że jest obecnie najnowocześniejszy terminal do przeładunku ropy na Bałtyku. W 2011 r. Rosneftbunker planuje wyeksportować około 10-11 mln ton produktów naftowych (prawie tyle co

² Itella Annual Report 2010, Helsinki 2011, s.18-21.

³ Ahlers Logistic Center (St. Petersburg, Russia), <http://www.ahlers.com/news/articles/2006/alc/>, 2011-08-11.

⁴ Do 180 milionów ton w roku 2018,

<http://www.actiaconferences.com/do-180-milion%C3%B3w-ton-w-roku-2018.html>, 2011-03-22

¹ dr hab. Marek Grzybowski, Akademia Morska w Gdyni, Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa.

Porcie Północnym w Gdańsku). Już w styczniu 2011 r. w terminalu załadowano pierwszy zbiornikowiec, SCF Neva, 47 000 dwt, którego armatorem jest Sovcomflot⁵.

Dzięki nowym inwestycjom w infrastrukturę logistyczną obroty portu Ust Ługa w 2010 r. przybrały na dynamice. W ciągu pierwszych 7 miesięcy 2011 r. przeładunki wzrosły w stosunku do poprzedniego roku o 68% i przekroczyły 11 mln ton. Tylko w czerwcu obroty portu były 2,5 raza wyższe niż w czerwcu 2010 r. i wyniosły 2,17 mln ton (głównie ropy naftowej). W 2010 r. w terminalach przeładowano łącznie 11,8 mln ton⁶.

Z kolei **St. Petersburg** inwestuje ponad 2,1 mld rubli w celu poprawy dostępu do portu i obsługi statków. 500 mln rubli przeznaczono na budowę terminalu ro-ro o zdolności przeładunkowej około 1 mln ton w systemie ro-ro. Za 16 mln rubli zbudowane zostaną nowe magazyny o powierzchni 12 700 m²). Nowy terminal kontenerowy zostanie zbudowany w rejonie 4 za 1,5 mld rubli. Już w tym roku będzie można przeładować w nim około 350 000 TEU. Budowane i modernizowane będą chłodnie i nabrzeża do przeładunku żywności. Obsługa żywności zostanie dostosowana do wymagań określonych przez przepisy sanitarne Unii Europejskiej⁷.

W Kalinigradzie BaltTehProm zbuduje port uniwersalny z terminalem kontenerowym o rocznej zdolności przeładunkowej 880 000 TEU z możliwością obsługi statków ro-ro – poinformował o planach Wiktor Larin, dyrektor BaltTehProm na konferencji "Port infrastructure of the North-West: from design to operation". W 2010 r. opracowana zostanie dokumentacja, a w 2013 rozpoczęta zostanie inwestycja o wartości 15-20 mln euro. W 2017 r. terminal rozpocznie obsługę statków. Finansowym doradcą inwestycji jest Deutsche Bank, a wsparcia koncepcyjnego udziela Hamburg Port Consulting. Wcześniej w listopadzie 2012 r. zostanie uruchomiony nowy hub magazynowy – informował Vladimir Ashihin, wiceminister gospodarki Obwodu Kaliningradzkiego. BaltTehProm zainwestował w nowe portowe centrum magazynowe i jego otoczenie 500 mln rubli. Inwestycja obejmuje również produkcję i dostarczanie energii elektrycznej i ciepłej, dystrybucję wody do celów użytkowych i ścieków oraz przeładunki i składowanie towarów w obrotach

portowym. Nowa inwestycja wygeneruje w Kalinigradzie 190 nowych miejsc pracy⁸.

Inwestycje logistyczne w najważniejszych portach państw nadbałtyckich

W pierwszej połowie 2011 r. porty państw nadbałtyckich (Litwa, Łotwa, Estonia) odnotowały wzrost przeładunków w stosunku do analogicznego okresu ubr. i plasowały się zaraz po największych portach rosyjskich. Port w Tallinie przeładował o prawie 8% więcej ładunków, odnotowując wzrost z 17,9 mln ton do 19,16 mln ton. Kłajpeda zanotowała rekordowy przyrost (o 22,6%), zwiększając przeładunki z 15 mln ton do ponad 18,4 mln ton. Również Ryga odbudowała swój rynek po ostatniej recesji zwiększając wolumen przeładowanych towarów o 15,4%, osiągając w 1 poł 2011 r. prawie 16,83 mln ton. W Ventspils przeładunki wzrosły o 6,4%, z 13,6 mln ton do prawie 14,5 mln ton. Wzrost przeładunków w wymienionych portach to efekt nie tylko aktywności marketingowej ich rządów na międzynarodowym rynku transportowym ale również skutek intensywnego rozwoju infrastruktury logistycznej.

Port w Kłajpedzie przeładowuje około 20% ładunków państw bałtyckich. W 2010 r. przeładowano w porcie około 31,3 mln ton towarów i 18,4 mln ton w 1 połowie 2011 r. W 2011 r. kontynuowano również projekty inwestycyjne ujęte w programach strategicznych powiązanych z programami strukturalnymi UE. W 2010 r. zbudowano 498 m nabrzeży za około 21 mln euro i zaplanowano kolejne 47 mln euro na kontynuowanie prac konstrukcyjnych. Za ponad 11 mln euro zrekonstruowano 680 m zdekapitalizowanych nabrzeży⁹.

W celu rozwoju transportu multimodalnego za 7 mln euro zbudowano 1480 m linii kolejowych, a za 1,1 mln euro odnowiono torowiska o długości 812 m. Kłajpeda doskonali swoje połączenia multimodalne. Do i z portu pociągami dowozi się aż 78% ładunków. Jest jeden z najwyższych wskaźników w Europie. Dlatego Litwini budują nowe i modernizują dotychczas używane torowiska oraz stacje: Kłajpeda, Perkėla, Pauostis oraz Draugystė.

⁵ Russia: Ust Luga Dredging Project Brings Economic Benefits, <http://www.dredgingtoday.com/2011/04/13/russia-ust-luga-dredging-project-brings-economic-benefits/>, 2011-05-20.

⁶ Грузооборот порта Усть-Луга за семь месяцев 2011 года вырос на 68%, <http://www.ust-luga.ru/pr/?s=news&id=636>, 2011-08-15.

⁷ Turnover of Sea Port of Saint-Petersburg Amounts to 12.1 Mln Tons of Cargoes in 2010, http://rtdr.org/news/maritime/turnover_of_sea_port_of_saint-petersburg_amounts_to_121 mln_tons_of_cargoes_in_2010.html 2011-06-23..

⁸ 000 BaltTehProm to put new transport industrial warehouse into operation in the Kaliningrad region in November 2012, http://en.kaliningrad-rda.org/index.php?option=com_content&view=article&id=46:000-balttehprom-to-put-new-transport-industrial-warehouse-into-operation-in-the-kaliningrad-region-in-november-2012&catid=9:kaliningrad-news&Itemid=4, 2011-08-16.

⁹ Envelopes with submitted large scale of Port Capital Dredging and Widening Works Were Opened, http://www.portofklaipeda.lt/en.php/news/news/envelopes_with_submitted_large_scale_of_port_capital_dredging_and_widening_works_were_opened_/13520, 2011-07-07.

W latach 2011-2012 całkowicie odnowione zostaną dwie ostatnie¹⁰.

Około 8,2 mln euro przeznaczono na pogłębienie kanałów portowych i podejść do portu (usuwając 0,102 mln m³ piasku). Ogółem na prace pogłębiarskie Zarząd Portu Kłajpeda przeznaczył prawie 31,6 mln euro. W związku z prognozowanym rozwojem potencjału przeładunkowego drobnicy na infrastrukturę drogową tylko w 2010 r. przeznaczono ponad 14,6 mln euro, za które zbudowano 1654 m dróg. Na nowe centrum logistyczne Kłajpeda przeznaczyła 336 ha terenów położonych w pobliżu portu. Na jego budowę przeznaczone zostaną środki z budżetu oraz Unii europejskiej. Państwo zbuduje infrastrukturę drogową i kolejową oraz przygotuje tereny pod obiekty magazynowe.

Za 225 mln euro przy nabrzeżach 80-81 zbudowany zostanie nowy terminal pasażersko-towarowy przy wsparciu środków z UE z programu INTERREG IIIB. Przy nowym nabrzeżu i pirsie będzie można jednorazowo obsługiwać 3 jednostki typu ro-ro, ro-pax, prom lub cruise¹¹. Wymienione projekty mają ściśle powiązanie z aktywnym uczestnictwem portu w programach UE związanych z rozwojem żeglugi bliskiego zasięgu I autostrad morskich. Zarząd Portu Kłajpeda współpracował w tworzeniu "Master plan studies for development of Baltic Sea Information Motorways (BASIES)". W latach 2009 - 2012 wraz portem Karlshamn ze Szwecji realizuje projekt autostrady morskiej „Kłajpeda – Karlshamn”, a w latach 2006-2010 realizował projekt połączenia portu i korytarza transportowego IX B¹².

Zarząd Portu Tallin administruje 5 portami: Muuga (położony 17 km od Tallina), Tallinn, Paljassaare, Paldiski South oraz Saaremaa¹³. Port Muuga to jeden z najmłodszych portów na Bałtyku (uruchomiony w 1986 r.) i jeden z ważniejszych portów Estonii. Wyposażony w terminale do przeładunków produktów naftowych i ropy, ładunków suchych i kontenerów spełnia wszelkie walory portu uniwersalnego. W planach portu przewiduje się budowę nowych nabrzeży, rozwój potencjału do przeładunku kontenerów rozwój połączeń intermodalnych z Moskwą. Port w Tallinie (tak zwany Stary Port) specjalizuje się w obsłudze ruchu pasażerskiego (promów i cruise'ów).

W pierwszej połowie 2011 r. w terminalach Zarządu Portu Tallin przeładowano 19,2 mln ton

(w tym 16,3 mln ładunków płynnych, z czego ponad 14 mln w tranzycie) oraz 109 tys. kontenerów TUE, dzięki czemu port zajmuje na wschodnim Bałtyku 3 pozycję pod względem wolumenu przeładunków po Primorsku (eksport ropy) oraz St. Petersburgu (port uniwersalny). W tym samym okresie port odwiedziło statkami i promami prawie 4,95 mln osób (286 tys. pasażerów przybyło na statkach pasażerskich). Dzięki tym wynikom w pierwszym półroczu 2011 r. obroty osiągnęły 48,2 mln euro (wzrost o 8% i 3,6 mln euro), a zysk netto 15,3 mln euro (mniejszy o 0,2% niż ubr.)¹⁴.

Grupa portów Tallin w 2010 r. wykonała inwestycje o wartości 28,5 mln euro, podczas gdy rok wcześniej wykonano inwestycje za ponad 55 mln euro, a w 2008 za około 35 mln euro. Środki zostały przeznaczone zarówno na budowę nowych elementów infrastruktury logistycznej jak i modernizację portów zarządzanych przez Zarząd Portu Tallin. W 2010 r. 19,9 mln euro przeznaczono na budowę nowych nabrzeży i rozwój infrastruktury w portach. Jednym z największych obiektów logistycznych jest oddany do użytku w 2010 r. terminal kontenerowy w porcie Muuga. Poza tym część środków inwestycyjnych przeznaczono na zakup terenów na nowe inwestycje portowe, przygotowania przedinwestycyjne¹⁵. W 2011 r. kontynuowane są prace związane z tworzeniem nowej infrastruktury, które umożliwią sprawne połączenie terminali wschodniej części portu Muuga projektowanym obszarem przemysłowym (*industrial park*)¹⁶. W starym porcie Tallina przeprowadzone zostaną prace odtworzeniowe w rejonie Admiralty Pool. Stary port ma być przyjazny dla turystów przybywających drogą morską i tworzyć z miastem jedność¹⁷.

Łotwa ma trzy liczące się porty i 4 mniejsze. Icha zaletą jest dostępność przez cały rok, również zimą. Ventspils specjalizuje się w przeładunkach ropy naftowej i produktów z ropy naftowej. Ryga wykorzystuje nabrzeża do przeładunku kontenerów, węgla i drobnicy, a Liepaja wykorzystywana jest do tranzytu rosyjskiego drewna ropy w eksporcie oraz przeładunków ro-ro. W wymienionych trzech portach są strefy wolnocłowe. Porty łotewskie mają dobre połączenia kolejowe z Rosją.

Port w Ventspils (w 2010 r. 24,8 mln ton, 56,7% ropa naftowa i pochodne, przewozy promowe – 31740 samochodów ciężarowych w 1 półroczu 2011 r.) jest obecnie portem tranzytowym i ma cha-

¹⁰ *Kłajpeda port is rapidly developing and sets out ambitious plans for further expansion*, http://www.portofklaipeda.lt/en.php/port_of_klaipeda/about_the_port/development_plans/8463, 2011-04-30.

¹¹ *Port of Klaipeda, Activities of 2010*, http://www.portofklaipeda.lt/en.php/urgencies/activities_of_2010/12489, 2011-03-10.

¹² *Kłajpeda state seaport authority is successfully implementing the projects financed by the EU Trans-European Transport Network (TEN-T) Programme*, http://www.portofklaipeda.lt/en.php/seaport_authority/projects/ten_t_projects/8522, 2011-05-20.

¹³ *Port of Tallinn*, www.portoftallinn.com, 2011-06-30.

¹⁴ *Net Profit of Port of Tallinn for First Half-year of 2011 15 Million Euros*, <http://www.portoftallinn.com/news/?art=155>, 2011-08-10.

¹⁵ *The extension to the Eastern part of Muuga Harbour*, <http://www.portoftallinn.com/muuga-development-plans>, 2011-05-12.

¹⁶ *AS Tallinna Sadam, Consolidated Annual Report for the Financial Year Ended 31 December 2010*, AS Tallinna Sadam, Tallinn 2011, s. 12.

¹⁷ *Old City Harbour Development Plans*, <http://www.portoftallinn.com/old-city-harbour-development-plans>, 2011-06-30.

rakter uniwersalny¹⁸. W 2005 r. na powierzchni 30 ha utworzono Ventspils High Technology Park. Przestrzeń oferowana przez Park może stanowić dobre miejsce do inwestycji przemysłowych związanych z portem¹⁹.

Port w Rydze (30,5 mln ton w 2010 r., w tym 16,5 mln masowe suche, 6,5 mln płynne) to port uniwersalny. Większość przeładowanych towarów stanowi tranzyt (ponad 80%) z Rosji i Białorusi. Główne ładunki to drobnica w kontenerach, stal, drewno, nawozy sztuczne oraz ropa naftowa²⁰.

Nowy program rozwoju portu został przyjęty w 2009 r. i będzie realizowany do 2018 r. Wśród projektów logistycznych do najważniejszych należy pogłębienie podejść do portu i nabrzeży oraz rozwój infrastruktury portowej na wyspie Krievu, bliżej ujścia rzeki. Za około 140 mln euro na 65 ha zbudowane zostanie nabrzeże o długości 1780 m z 7 miejscami dla statków. Do 2012 r. będą tu uruchomione terminale do rozładunku drobnicy i masowych suchych. Chodzi o przeniesienie i rozwinięcie usług logistycznych poza obszarami miasta Rygi²¹. Nowy plan umożliwi również inwestycje przedsiębiorcom rosyjskim. W sierpniu 2011 r. rosyjski Uralchem wraz z Zarządem Portu Ryga za 70 mln dolarów zbudują na 12 ha magazyny i nowy terminal do przeładunku nawozów sztucznych. Pierwsza faza inwestycji zostanie zakończona w 3 kwartale 2013 r. Terminal wtedy będzie mógł przeładowywać rocznie 2 mln ton nawozów²². W celu rozwoju transportu multimodalnego do końca 2021 r. zmodernizowana zostanie i rozbudowana infrastruktura drogowa i kolejowa portu oraz zbudowany będzie nowy most kolejowy łączący tereny portowe położone na wyspie Kundzin. Tutaj powstaną również place składowe, magazyny oraz budynki biurowe. W projekcie zakłada się pogłębienie podejść do nabrzeży do głębokości 17 m, na co przewidziano około 60 mln euro. Prace zaplanowano na okres od 2012 do 2015 r. Do 2017 r. zbudowany ma zostać za około 50 mln euro nowy terminal do obsługi statków pasażerskich i typu ropax²³.

¹⁸ Ventspils Port, <http://www.portofventspils.lv/en>, 2011-05-30.

¹⁹ Ventspils High Technology Park, www.vhtp.lv, 2011-04-20.

²⁰ Freeport of Riga, <http://www.rop.lv/en/about-port/facts-and-figures.html>, 2011-07-20.

²¹ Development of Infrastructure on Krievu Sala for the Transfer of Port Activities from the City Center, <http://www.rop.lv/en/about-port/projects/1082-development-of-infrastructure-in-krievu-sala-for-relocation-of-port-activities-out-of-the-city-center.html>, 2011-05-30.

²² Russian Uralchem and Latvian Riga Commercial Port to Build a New Terminal on the Baltic Sea, http://www.investmentnewsarticles.com/investment_articles/2011/08/russian-uralchem-and-latvian-riga-commercial-port-to-build-a-new-terminal-on-the-baltic-sea-227168.htm, 2011-08-15.

²³ Development of Infrastructure on Krievu Sala for the Transfer of Port Activities from the City Center, <http://www.rop.lv/en/about-port/projects/1082-development-of-infrastructure-in-krievu-sala-for-relocation-of-port-activities-out-of-the-city-center.html>, 2011-05-30.

Inwestycje logistyczne w wybranych portach skandynawskich

Zespół portów Kopenhaga-Malmö (15 mln ton w 2010 r., w tym 6,8 mln płynne, 5,5 mln ton drobnica) wraz z miastem Malmö za 900 mln koron szwedzkich zbudowały nowy terminal i nowe centrum logistyczne Northern Harbour. Inwestycja częściowo finansowana jest przy wsparciu środków z Unii Europejskiej. Northern Harbour uruchomione zostało po dwóch latach budowy na początku 2011 r. Nowy port pozwoli na pięciokrotne zwiększenie obrotów części zespołu portowego usytuowanego w Malmö. Jest to największa w ostatnich latach inwestycja w portach Skandynawii. Obejmuje ona budowę nowych stanowisk przeładunkowych przy nabrzeżach o długości 1300 m. W nowym porcie zainstalowano również rampy do obsługi statków ro-ro. Od marca port obsługiwać może 3 promy (statki ro-ro) jednocześnie. W bieżącym roku zakończono instalację systemów oświetlenia oraz opartą na światłowodach infrastrukturę IT²⁴.

Zainstalowany został również system Autogate, pozwalający na automatyczną kontrolę ruchu w porcie, który nadzorowany będzie przez rozbudowany system kamer oraz system informatyczny specjalnie dostosowany do warunków Northern Harbour. Kontenery i lory można składować na placach o powierzchni 235 000 m². W celu obsługi pociągów kontenerowych zbudowane zostały dwa tory, a na nabrzeżach zamontowano 250 m torowisko dla suwnic STS. Na nabrzeżach uruchomiono nowego typu suwnice (o wysokości 30 m), co zwiększyło ich wydajność o około 25% w porównaniu do dotychczas używanych. Nowe suwnice kosztowały 50 mln koron. W North Terminal zwrócono szczególną uwagę na możliwość wykorzystania połączeń intermodalnych. Bocznica kolejowa pozwala na ładowanie na wagony kontenerów z lor na pociąg lub statek. Sieć kolejowa ma połączenie z wyposażonym w najnowsze systemy sterujące. Sytuując terminal zwracano również na aspekty środowiskowe, w tym takie jego usytuowanie, by ograniczyć emisję hałasu. Istotną sprawą jest fakt, że nowy port i centrum logistyczne notowane jest jako planowany i kluczowy element TransEuropean Network – Transport (TEN-T). W Kopenhadze terminal Prøvestenen rozbudowywany jest o kolejne 18 hektarów oraz 650 metrów nabrzeża, natomiast nowe nabrzeże dla statków pasażerskich (o długości 1100 m i szerokości 60 m) zbudowane zostanie do 2013 r. w terminalu Nordhavnen²⁵.

²⁴ *Three new terminals*, <http://www.cmport.com/Corporate/Investments/>, 2010-12-10.

²⁵ *New cruise-ship quay*, <http://www.cmport.com/Corporate/Investments/>, 2010-12-10.

Wspólną inicjatywę podjęły **porty Goeteborg, Århus oraz Tallin**. Otrzymały one 24,8 mln euro wsparcia na wspólny projekt, który ma usprawnić transport morski w Regionie Morza Bałtyckiego²⁶. 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. 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 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 Goeteborg oraz Skandia Container Terminal²⁷.

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 TEU²⁸.

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

modalnego, 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 ekologicznego²⁹.

Zarząd Portu Sztokholm administruje portami w Sztokholmie, Kapellskär oraz Nynäshamn. Rocznie porty w Sztokholmie odwiedza około 12 mln pasażerów, przybywających tutaj głównie promami. Sztokholm jest również jednym z najczęściej odwiedzanych portów przez statki turystyczne³⁰. W 2010 r. zanotowano 258 wejść cruise'ów, a stolicę Szwecji odwiedziło 414 000 morskich turystów. W celu zwiększenia komfortu obsługi pasażerów 1 czerwca 2011 r. otworzono nowe terminal do obsługi pasażerów cruise'ów Stockholm Cruise Center w kompleksie Stora Tullhuset przy nabrzeżu Stadsgården³¹. Obok Sztokholmu funkcjonuje należący do HPH terminal kontenerowy Container Terminal Frihamnen (CTF) o powierzchni 11 ha z nabrzeżem 250 m (głębokość 9,3 m), wyposażonym w dwie suwnice³².

W grudniu 2010 r. Zarząd Portu Sztokholm otrzymał od służb ochrony środowiska zezwolenie na budowę nowego portu Norvikudden położonego w pobliżu Nynäshamn. W 2006 r. szacowano, że koszt budowy nowego portu wyniosą około 200 mln euro. Miejsce pod nowy port kupiono już na początku lat 90. ubiegłego wieku. W lutym 2007 r. wytyczono dokładne plany portu. Na powierzchni 44 ha będą usytuowane terminale do obsługi kontenerów jednostek ro-ro. Od podstaw wybudowane zostanie nabrzeże o długości 1400 m (głębokość 16,5 m) z siedmioma stanowiskami dla statków. Terminal będzie wyposażony w 4 lub 5 suwnic do przeładunku kontenerów. Zakłada się, że terminal będzie mógł rocznie obsłużyć 300 000 kontenerów TEU oraz 200 000 jednostek ładunkowych ro-ro³³. Terminal kontenerowy zostanie zbudowany przez Hutchison Port Holdings, czołowego operatora terminali w świecie. W 2010 r. w terminalach HPH przeładowano 75 mln TEU (około 14% światowych

²⁶ 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.

²⁷ Skandia Container Terminal, <http://www.skandiacontainer.se/>, 2011-08-10

²⁸ Rail Services, Port of Gothenburg, February 2011, s. 9-15.

²⁹ The Scandria project, <http://www.scandriaproject.eu/index.php?option=content&id=92>, 2011-03-12.

³⁰ Port of Stockholm, <http://www.stockholmshamnar.se/en/For-Customers/>, 2011-08-18.

³¹ Port of Stockholm, <http://www.stockholmshamnar.se/en/For-Customers/Passenger-Traffic-/International-Cruises/>, 2011-08-18.

³² Port of Stockholm, <http://www.stockholmshamnar.se/en/For-Customers/>, 2011-08-18.

³³ Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden, <http://www.stockholmshamnar.se/en/Our-Ports/Nynashamn/Stockholm-Nynashamn-Norvikudden/>, 2011-08-10.

przeładunków kontenerów w portach). Container Terminal Nynashamn (CTN) usytuowany będzie w Norvikudden koło Nynashamn. Będzie zajmował 25 ha i wyposażony zostanie w nabrzeże o długości 800 m³⁴.

Inwestycje logistyczne w Lubece i Rostoku

Na Bałtyku funkcjonuje 5 niemieckich portów handlowych, a do największych zalicza się Lubeka i Rostok (z Warnemünde), a następnie Sassnitz/Mukran, Wismar oraz Kilonię³⁵. Po połączeniu Republiki Federalnej Niemiec i Niemieckiej Republiki Demokratycznej w jedno państwo rządu Niemiec i Meklemburgii-Pomorza Zachodniego uruchomiły programy (ulgi i zwolnienia podatkowe dla inwestorów) i środki finansowe na aktywizację byłych ośrodków gospodarczych w NRD, w tym portów, jak również finanse z UE³⁶.

Rostok jest drugim na Bałtyku portem niemieckim pod względem przeładunku towarów (23,7 mln ton w 2010, w tym 11,5 mln ton promami i 1,2 mln ton ro-ro) i pierwszym ze względu na wielkość ruchu pasażerskiego³⁷. Właścicielem portu jest rząd Meklemburgii-Pomorza Zachodniego i miasto Rostok, a portem administruje Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock. Port Rostock ma 26 połączeń intermodalnych. Pociągi blokowe łączą Rostok z Weroną (13 połączeń), Duisburgiem/Hamburgiem (6), Basel (5) oraz Wels (2). Rocznie port wysyła około 8800 zestawów blokowych (156 000 wagonów). Wiodącym operatorem jest DB Schenker, który w 2010 r. przewiózł 3,9 mln ton towarów z i do Rostoku. Prywatni operatorzy pociągów przewieźli 800 000 ton towarów³⁸.

Port w Rostoku odgrywa istotną rolę wśród portów bałtyckich Niemiec. Dzięki rozwiniętej infrastrukturze oraz dobrym połączeniom morskim z portami skandynawskimi i lądowym z ośrodkami przemysłowymi Niemiec. W NRD był to najważniejszy port handlowy, którego rozwój skoncentrowany był pod potrzeby gospodarki nakazowo-rozdziałowej. Od 1990 r. Rostok przekształcano jako port uniwersalny i rozwijano jego funkcje pod kątem obsługi różnego typu ładunków. Przebudowywano i budowano zaplecze przemysłowe i przystosowywano nabrzeża do przeładunku olejów natu-

ralnych, zboża, węgla, nawozów, cementu oraz obsługi statków i ładunków ro-ro. Rozwijano również funkcje logistyczne poprzez inwestycje w sąsiednim Warnemünde (na terenach byłej stoczni)³⁹.

Takie wyniki są możliwe dzięki programom rozwojowym konsekwentnie realizowanym od początku lat 90. W 1992 r. Alsen-Breitenburg (obecnie Holcim) uruchomiło terminal do przeładunku cementu, a WARICO (obecnie UPM Kymmene) zbudowało depot o powierzchni 10 000 m² do składowania papieru Sprowadzanego z Finlandii. W 1993 r. Malteurop uruchomiło fabrykę słoju o potencjale 120 000 ton rocznie. Na ternie portu zbudowano również elektrociepłownię węglową o mocy 500 MW, która generuje popyt na 700 000 ton węgla rocznie. Przełomową inwestycją w rozwoju usług logistycznych była przebudowa stanowisk nr 64 i 66. Zarząd portu za około 72 mln DM dostosował je do obsługi nowoczesnych promów. Dzisiaj dobijają tu promy z Trelleborga⁴⁰.

Kolejną ważną decyzją inwestycyjną była rozbudowa w 1996 r. Warnow Ferry Terminal, na którą w pierwszej fazie przeznaczono za 80 mln DM. Dywersyfikacji usług sprzyjała budowa w 1997 r. terminalu do przeładunku oleju naturalnego ze zbiornikami o pojemności 120 000 m³. Przy nowym nabrzeżu mogą cumować zbiornikowce o nośności 90 000 ton. Nieustannie finansuje się modernizację terminali promowych oraz do obsługi statków pasażerskich. W 2000 r. zainwestowano 10 mln DM, a w kolejnym roku - 20 mln euro w rozwój Warnow Ferry Terminal. Za te środki przebudowano nabrzeża do przeładunku masowych w nabrzeża dla jednostek ro-ro. Dziś dobijają tu jednostki serwisu ro-pax Rostok-Gdynia-Helsinki⁴¹.

W 2002 r. zainwestowano kolejne 18 mln euro w modernizację portu, w tym 13 mln euro na rozbudowę infrastruktury do obsługi promów i jednostek ro-ro. W maju 2004 r. zbudowano terminal do obsługi turystów morskich (Warnemünde Cruise Center), które może obsługiwać 2 500 pasażerów dziennie. Za 18,5 mln euro ze środków Unii Europejskiej, przy wsparciu finansowym rządu federalnego i krajowego intensywnie rozbudowuje się infrastrukturę portu i rozwija jego funkcje logistyczne. Między innymi zbudowano się terminal uniwersalny, dwa nabrzeża do rozładunku oleju naturalnego, do odbioru ładunków ciężkich przystosowano 380 m nabrzeża Warnow (do szerokości 50 m). Zarząd Portu Rostock w 2006 r. zainwestował około 20 mln euro w drugi terminal pasażerski

³⁴ The World of Hutchison Port Holdings, Broszura HPH, April 2011.

³⁵ Baltic Port List 2009, University of Turku, Centre for Maritime Studies, Turku 2010, s. 17-20.

³⁶ Germany's Seaports 2011, Association of German Seaport Operators, Germany Trade & Invest, Berlin 2011, s. 12-14.

³⁷ Baltic maritime transport, Maritime, "Baltic Transport Journal", 1/2010, s. 16-18.

³⁸ Rostock Port, http://www.rostock-port.de/en/rostock_port/key_facts_figures.html, 2011-08-09.

³⁹ Germany's Seaports 2011, Association of German Seaport Operators, Germany Trade & Invest, Berlin 2011, s. 48-49.

⁴⁰ Rostock Port, Investment, http://www.rostock-port.de/en/rostock_port/key_facts_figures/investment.htm, 2011-07-12.

⁴¹ Helsinki - Rostock, http://www.finnlines.com/ferrytrips/routes_and_timetables/helsinki_rostock, 2011-08-22.

o powierzchni 600 m² uruchomiony przy nabrzeżu P8 w byłej stoczni Warnemünde (14 maja 2006 przybił tu pierwszy statek pasażerski). Terminal budowano od maja 2002 do sierpnia 2004. Terminal budowano dla Warnemünde Cruise Center przy nabrzeżu P7, które uruchomiono w maju 2005 r.⁴².

Rozwijane są również funkcje przemysłowe portu. Na bliskim zapleczu basenów portowych tworzy się na 10 ha kolejny centrum przemysłowe (Maritime Industrial Park II). W 2003 r. z 30 mln euro przeznaczonych na inwestycje, aż 20 mln euro port przeznaczył na budowę strefy przemysłowej. Na obszar ten wydzielono 25 ha w rejonie Pier III North. W tym miejscu, między innymi przedsiębiorstwo Liebherr od połowy 2005 r. buduje dźwigi portowe. W 2004 r. uruchomiono nowe urządzenie do rozładunku zboża o wydajności dobowej 9 000 ton, a Baltic Lloyd uruchomił centrum dystrybucyjne o powierzchni 7 600 m² - Baltic Sea Terminal. Centrum przeznaczone jest do dystrybucji papieru, ładunków ro-ro oraz drobnicy o wysokiej wartości. W maju 2006 Liebherr MCCtec Rostock GmbH uruchomiło w porcie produkcję urządzeń przeładunkowych i planuje budowę kolejnego zakładu o powierzchni 16 000 m². Power Oil Rostock GmbH (należący do Getreide AG) na działce o powierzchni 53 000 m² zbudował fabrykę i w maju 2006 r. rozpoczął produkcję oleju roślinnego w wytwórni położonej przy Pier III. Wytwórnia może wytłaczać olej z 1 600 ton rzepaku dziennie. Jest to jedna z największych wytwórni oleju rzepakowego w Niemczech. Zbudowana od podstaw wytwórnia oleju kosztowała 14 ml euro⁴³. Latem 2006 r. szwajcarski Biopetrol w pobliżu nabrzeża do odbioru oleju naturalnego uruchomił fabrykę produkującą biodiesel, o rocznej wydajności 200 000 ton biodiesla oraz 24 000 ton gliceryny⁴⁴.

W 2007 ze środków UE, rządu federalnego oraz Deutsche Bahn AG, za 34 mln euro podjęto budowę nowej sieci kolejowej o długości 38 km oraz modernizację 93 rozjazdów. Równolegle prowadzona jest modernizacja portowej sieci kolejowej, w celu zwiększenia przepustowości połączeń intermodalnych⁴⁵.

Port w Lubece jest obecnie największym niemieckim portem handlowym na Bałtyku. Portem administruje Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG), a jego właścicielem jest od 31 grudnia 1934 miasto Lubeka (74,9%) oraz RREEF Pan-European

Infrastructure Two Lux S.á r.l. (25,1%) z Luksemburga. Jest to typowy port drobnicowy (155 ha) którego 4 terminale (łącznie 24 stanowiska do przyjmowania statków) przystosowane są do obsługi ładunków ro-ro (720 000 jednostek ładunkowych w 2009) i w kontenerach oraz drobnicy nieskonteneryzowanej⁴⁶. W porcie przeładowuje się również takie towary jak: drewno, owoce, stal i inne masowe. Port oferuje również obsługę samochodowców (250 000 samochodów rocznie)⁴⁷. W terminalach pasażerskich przyjmuje się rocznie około 400 tys. pasażerów. W 2010 r. przeładowano w porcie 26,74 mln ton ładunków (26,3 mln w 2009) oraz obsłużono 412 000 pasażerów⁴⁸.

Tylko w drugiej połowie lat 90. LHG i miasto zainwestowało w infrastrukturę logistyczną portu ponad 300 mln DEM dostosowując suprastrukturę i infrastrukturę do potrzeb klientów. Dzięki inwestycjom przejęto między innymi import papieru z portu w Kilonii. W pierwszej dekadzie na rozwój portu i jego połączeń z rynkami docelowymi przeznaczono jeszcze więcej środków, bo aż 350 mln euro. Inwestycje w otoczeniu portu miały na celu zmiany struktury transportu towarów między portem, a lądem. Chodziło o to by w ciągu 10 lat zmniejszyć udział transportu drogowego z 80% w 2000 r. do 55%, a zwiększyć przewozy kolejami z 16% do 30% oraz wadami śródlądowymi z 4% do 15% (wykorzystując kanał Lubeka-Łaba⁴⁹. Na modernizację kanału, elektryfikację linii kolejowej i zwiększenie przepustowości A1 z Lubeki do Hamburga oraz A20 do Rostoku i Szczecina przeznaczono środki federalne i krajowe. Za 15,3 mln euro zbudowano nowoczesny terminal do przewozów intermodalnych, który działa od 2003 r. W celu rozwoju funkcji logistycznych terminal Skandynawicki powiększono prawie dwukrotnie, z 47 ha do 77 ha, a dodatkowe 35 ha przeznaczono na rozwój funkcji logistycznych. Na nim za kolejne 25 mln euro zbudowano infrastrukturę biurową i magazynową przeznaczoną dla klientów. W połowie 2006 r. oddano do eksploatacji kolejny nowy Seelandkai Terminal przeznaczony do obsługi statków w systemie lo-lo (jedno stanowisko) i ro-ro (dwa stanowiska), dla którego dzielnicę Lübeck Siems wydzielono 18,5 ha⁵⁰.

⁴² Rostock Port, Investment, http://www.rostock-port.de/en/rostock_port/key_facts_figures/investment.htm, 2011-07-12.

⁴³ Poweroil Rostock GmbH, <http://www.getreide-ag.de/de/gesellschaften/poweroil/unternehmen.html>, 2011-07-20.

⁴⁴ Biopetrol Industries AG, http://www.biopetrol-ind.com/unt_standorte_e.htm, 2011-07-20.

⁴⁵ Transport Infrastructure, http://www.mecklenburg-vorpommern.eu/cms2/Landesportal_prod/Landesportal/content/en/Business_and_Investment/Transport_Infrastructure/index.jsp, 2011-08-19.

⁴⁶ Baltic Port List 2009, University of Turku, Centre for Maritime StudiesTurku 2010, s. 17.

⁴⁷ Germany's Seaports 2011, Association of German Seaport Operators, Germany Trade & Invest, Berlin 2011, s. 50-51.

⁴⁸ The LHG - Company, <http://www.lhg-online.de/>, 2011-08-18.

⁴⁹ Lübeck: Logistics the focus for growth, http://www.shipgaz.com/old/magazine/issues/2002/03/vessel_0302.php, 2011-08-11.

⁵⁰ The LHG - Company, <http://www.lhg-online.de/>, 2011-08-18.

Wybrane inwestycje logistyczne w portach polskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki

Strategiczną inwestycję logistyczną w polskich portach jest aktualnie **budowa terminalu gazu skroplonego LNG w Świnoujściu**. Wartość kontraktu wyniosła w dniu jego podpisania 2.946.559.860 zł brutto (2.415.213.000 zł netto). Terminal zbuduje konsorcjum w skład którego wchodzi: Saipem S.p.A. (Włochy) – Saipem SA (Francja) – Techint Compagnia Tecnica Internazionale S.p.A. (Włochy) – Snamprogetti Canada Inc. (Kanada) – PBG SA (Polska) – PBG Export Sp z o.o. (Polska). Terminal pozwoli na odbiór w pierwszym etapie ok. 5 mld m³ gazu ziemnego rocznie, czyli 35% aktualnego krajowego zużycia tego surowca. Terminal będzie tak skonstruowany, że pozwoli na zwiększenie zdolności odbiorczej do 7,5 mld m³ rocznie⁵¹.

Projekt techniczny został opracowany przez konsorcjum pod kierunkiem firmy kanadyjskiej w latach 2008-2009. Obecnie na świecie funkcjonuje 71 terminali LNG, w tym w Europie 21, a w Japonii jest ich najwięcej – 24. Terminal LNG w Świnoujściu pozwoli na import skroplonego gazu ziemnego praktycznie od dowolnego dostawcy. Nowa inwestycja ma zapewnić dywersyfikację źródeł dostaw gazu i przez to zwiększyć bezpieczeństwo energetyczne kraju. Terminal LNG obejmuje port oraz instalacje do odbioru i regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego. Regazyfikacja odbywać będzie się w technologii SCV (ang. Submerged Combustion Vaporizers). W tym celu część importowanego gazu ziemnego (około 2%) będzie spalana, w wyniku czego dostarczane ciepło użyte będzie do odparowania LNG. Taki działanie jest niezbędne, ponieważ w celu magazynowania i przewiezienia morzem gaz jest skroplony w temperaturze około -160 st. C. Dzięki temu jego objętość zmniejsza się około 630 razy. By przekształcić LNG w postać gazową trzeba więc go ogrzać. Terminale LNG usytuowane w cieplejszych strefach klimatycznych stosują tańszą technologię ORV (ang. Open Rack Vaporizers), w której LNG podgrzewa się przy użyciu wody morskiej⁵².

Terminal LNG zlokalizowano na prawobrzeżu Świny, na terenie, który przeznaczony był jako te-

reny inwestycyjne pod rozwój portu. W połowie 2011 r. budowany był falochron i nabrzeże portowe. Na terenie terminalu rozpoczęto betonowanie ścian pierwszego zbiornika magazynowego skroplonego gazu ziemnego. Zbiorniki będą typu full-containment (zbiornik w zbiorniku). Ich budowa zakończy się do końca 2011 r. Zostaną one podłączone do gazociągu Świnoujście–Szczecin. Przyłączenie terminalu LNG do sieci przesyłowej zaplanowano na rok 2013. Rozruch i oddanie do eksploatacji obiektu ma nastąpić do 30 czerwca 2014 r.⁵³.

Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne w Szczecinie zostało wybudowane porcie szczecińskim na terenie o powierzchni 20 ha. Uzbrojenie i wyposażenie terenu zapewnia potencjalnym operatorom logistycznym możliwość inwestowania na terenach dzierżawionych. Centrum zostało powiązane z infrastrukturą drogową i kolejową. Infrastruktura drogowa połączona jest z ulicą Gdańską poprzez most przez Parnicę z ciągiem komunikacyjnym w kierunku na Dolny Śląsk, Poznań i Warszawę. Odległość do prowadzącej do Niemiec autostrady A6 i międzynarodowej drogi E65 to tylko 8 km. Centrum logistyczne w Szczecinie pozwala na budowę zarówno magazynów niskiego jak i wysokiego składowania oraz chłodnie. Na terenie centrum usytuowano parking dla 40 samochodów ciężarowych. Przewiduje się możliwość funkcjonowania punktów obsługi taboru. Istotną zaletą projektów na Ostrowie Grabowskim jest to, że Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne oraz infrastruktura techniczna bazy kontenerowej dofinansowywane zostały z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (ERDF). Wartość inwestycji wyniosła około 100 mln zł, z czego jedną trzecią przeznaczono na budowę centrum logistycznego, a pozostałą część na terminal kontenerowy.

Gdyńskie Centrum Dystrybucyjno Logistyczne zaplanowano w sąsiedztwie Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego, Gdynia Container Terminal oraz Terminalu Promowego obsługującego (m. in. za pomocą dwupoziomowej rampy) połączenie promowe Steny Line Gdyni z Karlskroną. Usytuowane po zachodniej stronie Estakady Kwiatkowskiego, centrum sąsiaduje z Baltic Auto Center (centrum dystrybucji samochodów o zdolności obsługi około 30 tys. pojazdów rocznie) oraz licznymi mniejszymi firmami dystrybucyjnymi.

Centrum Logistyczne - Dystrybucyjne w Gdańsku usytuowane zostanie na powierzchni 130 ha. Formalna decyzja o lokalizacji centrum logistycznego w porcie gdańskim zapadła w styczniu 2005 r. W Urzędzie Miasta Gdańska podpisane zo-

⁵¹ Umowa z wykonawcą terminalu LNG w Świnoujściu podpisana, informacja prasowa, Ministerstwo Skarbu Państwa, http://www.msp.gov.pl/portals/pl/29/11215/Umowa_z_wykonawca_terminalu_LNG_w_Swinoujściu_podpisana.html?search=156318, 2010-07-15.

⁵² W terminalu w Świnoujściu odparowanie LNG poprzez spalanie gazu, http://gazownictwo.wnp.pl/w-terminalu-w-swinoujściu-odparowanie-lng-poprzez-spalanie-gazu,146545_1_0_0.html, 2011-07-27.

⁵³ W Świnoujściu powstaje gigantyczny „termos LNG”, <http://www.polskielng.pl/biuro-prasowe/aktualnosci/wiadomosc/arttykul/201137.html>, 2011-08-09.

stało trójstronne porozumienie o współpracy dotyczącej projektu i budowy centrum logistyczno-dystrybucyjnego w Porcie Północnym. Powierzchnia centrum będzie kilkakrotnie większa od projektowanego terminalu kontenerowego dla którego zarezerwowano 32 ha. Gdańskie centrum logistyczne ma stanowić zaplecze terminalu kontenerowego i ro-ro. DCT dzięki połączeniu oceanicznemu z Dalekim Wschodem oraz transshipmentom do Rosji stał się wiodącym terminalem na polskim portowym rynku przeładunku kontenerów. W 2010 r. przeładowano w nim 451 730 TEU, z czego 230 453 TEU w eksporcie. W czerwcu 2011 r. w DCT przeładowano milion TEU, a kontenery przywiózł do DCT *Emma Maersk* (długość 398 m, szerokość 56 m), pierwszy z serii ośmiu największych kontenerowców (15 500 TEU) na świecie⁵⁴.

Wnioski

Z przeprowadzonej analizy rynku inwestycji logistycznych w portach Regionu Morza Bałtyckiego wynika, że wszystkie nadmorskie regiony (np. Okręg Leningradzki, Województwo Zachodniopomorskie, Meklemburgia-Pomorze Zachodnie) i miasta (np. Tallin, Vetspils, Lubeka) i porty (np. Sztokholm, Kopenhaga-Malmö, Gdynia, Rostok) podejmują działania zmierzające do wzmocnienia pozycji konkurencyjnej portów na rynku międzynarodowym poprzez rozwój funkcji logistycznych. Odbywa się to zarówno poprzez inwestycje infrastrukturalne wewnątrz portów jak i w ich otoczeniu.

Do wielu zadań podchodzi się w sposób kompleksowy, budując nowe porty (Ust Ługa, Terminal LNG Świnoujście, Norvikudden w pobliżu Nynäshamn i Sztokholmu, Warnemunde) albo całkiem nowe terminale do obsługi pasażerów i ładunków. W samych portach i w ich pobliżu uruchamia się centra logistyczne i infrastrukturę lądową, zwracając uwagę na rozwój połączeń intermodalnych. Działania rozwojowe wspierane są przez państwo (Rostok, Lubeka, Ust Ługa, Terminal LNG Świnoujście) jak i przez projekty międzynarodowe i fundusze z UE (porty państw należących do UE).

Streszczenie

W artykule przedstawiono inwestycje w wybranych portach Bałtyku mające na celu wzrost ich konkurencyjności poprzez rozwój usług logistycznych. Inwestycje realizowane były przez zarządy portów i wspierane finansowo przez rządy i miasta. Podano przykłady z Rosji, państw bałtyckich, skandynawskich, Niemiec i Polski. W celu rozwoju funkcji logistycznych regio-

nów buduje się również od podstaw nowe porty i terminale.

Abstract

The article presents the investments in the selected Baltic Sea ports to increase their competitiveness through the development of logistics services. The investments were implemented by the port authorities and financially supported by governments and cities. The examples from Russia, Baltic states, Scandinavia, Germany and Poland are presented. In order to develop logistic functions in regions, new ports and terminals have been build.

Literatura

1. *Baltic maritime transport*, Maritime, "Baltic Transport Journal", 1/2010
2. *Baltic Port List 2009*, University of Turku, Centre for Maritime Studies, Turku 2010
3. *Germany's Seaports 2011*, Association of German Seaport Operators, Germany Trade & Invest, Berlin 2011
4. *Itella Annual Report 2010*, Helsinki 2011.
5. *Rail Services*, Port of Gothenburg, February 2011

⁵⁴ *Milion TEU w gdańskim DCT*, <http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/milion-teu-w-gdanskim-dct,2011-07-10>.