

Marek GRZYBOWSKI*

STRATEGIE ROZWOJU PORTÓW POLSKICH W KONKURENCYJNYM OTOCZENIU PORTÓW REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO. STUDIA PRZYPADKÓW GDAŃSKA I GDYNI

Streszczenie

W artykule przedstawiono strategię rozwoju portów polskich Gdynia i Gdańsk, koncentrując się na przedstawieniu najważniejszych działań organizacyjnych, marketingowych i infrastrukturalnych uwzględniając funkcjonowanie w globalnych morsko-ładowych łańcuchach transportowych. Przedstawiono otoczenie konkurencyjne portów polskich oraz zaprezentowano wybrane działania prywatyzacyjne, inwestycyjne i udział w projektach Unii Europejskiej sprzyjające wzmocnieniu pozycji konkurencyjnej portów polskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. W artykule znajdują się uaktualnione wyniki najnowszych badań prowadzonych w ramach projektu „Model systemu logistycznego Polski jako droga do komodalności transportu w Unii Europejskiej”.

Słowa kluczowe: port morski o podstawowym znaczeniu dla gospodarki, infrastruktura portu

1. WPROWADZENIE

W Regionie Morza Bałtyckiego funkcjonuje około 210 portów, z których w latach 1995-2010 nastąpił dynamiczny wzrost przeładunków z około 600 mln ton do ponad 820 mln ton. 10 największych portów Bałtyku przeładowuje około 50% ładunków wszystkich portów tego regionu, a czołowa piątka około 30% [2], [3]. Wśród nich na dwóch pierwszych miejscach sytuują się największe porty rosyjskie na Bałtyku: Primorsk i St. Petersburg. Szczególnie wysoka dynamika podaży towarów dotyczyła ładunków masowych (głównie ropy naftowej), kontenerów i ro-ro [1], [22]. Do liczących się na morskim rynku transportowym należą porty w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Są to porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej [24]. Ponadto na polskim wybrzeżu działają porty regionalne w Policach, Kołobrzegu, Darłowie i Elblągu oraz porty i przystanie morskie o charakterze lokalnym, jak np. Hel, Władysławowo, Jastarnia [23]. Zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich, gdy mówi się o polskich portach, rozumie się zespół portów w Szczecinie-Świnoujściu oraz porty w Gdańsku i Gdyni [24].

2. AKTYWNOŚĆ INWESTYCYJNA W OTOCZENIU PORTÓW POLSKICH

W 2009 r. w czasie gdy trzy czwarte portów informowało o zmniejszeniu podaży ładunków, z ponad 50 zarządów największych portów bałtyckich 8% zdecydowało się na znaczne zwiększenie wydatków inwestycyjnych, 25% informowało, że w 2010 r. zwiększy inwestycje w terminalach, 49%, że utrzyma je na tym samym poziomie, jedynie 18% zgłaszało, że zmniejszy wydatki inwestycyjne [3]. W połowie 2010 r. gdy trzy czwarte portów odnotowało znaczne zwiększenie podaży ładunków porty postanowiły zwiększyć

* Akademia Morska w Gdyni, Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa, Bydgoska Szkoła Wyższa, Wydział Logistyki, Wiceprzewodniczący Sekcji Logistyki Transportu KOMITETU TRANSPORTU PAN, prezes Instytutu Badań nad Bezpieczeństwem, redaktor naczelny INTERNET MANAGER *ISSN 1895-426X* www.im.org.pl.

aktywność inwestycyjną. 10% zarządów portów planowało znacznie zwiększyć inwestycje w porównaniu do poprzedniego roku, 45% zgłaszało, że inwestycje będą większe niż w 2009 r., a 35% informowało, że utrzyma wydatki na tym samym poziomie [4].

Tylko 10% zarządów portów na Bałtyku zamierzało zmniejszyć nakłady inwestycyjne. Największą aktywność inwestycyjną w 2011 r. zgłaszały porty Bałtyku Wschodniego, bowiem 67% informowało, że zwiększy nakłady inwestycyjne, a 33%, że utrzyma je na tym samym poziomie. Zarządy portów działające u północnych wybrzeży Bałtyku zamierzały zwiększyć wydatki na nowe obiekty znacznie (12%) lub w sposób umiarkowany (42%) albo utrzymać je na takim samym poziomie jak w 2010 r. (35%). Jedyne 12% zamierzało zmniejszyć inwestycje. 50% portów położonych na południu Bałtyku planowało zwiększyć lub znacznie zwiększyć nakłady inwestycyjne, 36% prognozowało wydatki na takim samym poziomie, a jedynie 14% zamierzało zmniejszyć poziom inwestycji [4].

Wiele inwestycji ukierunkowanych jest na rozwój powiązań komodalnych. Wiele inwestycji wykonywanych jest z własnych środków zarządów portów. Niektóre z nich realizowane są wspólnie przy wsparciu finansowym z Unii Europejskiej. Na przykład porty Goeteborg, Århus oraz Tallin otrzymały 24,8 mln euro wsparcia na wspólny projekt, który ma usprawnić transport morski w Regionie Morza Bałtyckiego. 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 [8]. W wyniku inwestycji położone w Cieśninach Duńskich porty te mają stać się bałtyckimi hubami, które przejmą część ładunków przeładowywanych w terminalach Hamburga i Rotterdamu.

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, Kłajpeda, Vetspils, Lubeka) [1] i porty (np. Sztokholm, Kopenhaga-Malmö, Gdynia, Rostok) [20] podejmują działania zmierzające do wzmocnienia pozycji konkurencyjnej portów na rynku międzynarodowym poprzez rozwój funkcji logistycznych [18]. Odbywa się to zarówno poprzez inwestycje infrastrukturalne wewnątrz portów jak i w ich otoczeniu [19]. 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 [21].

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) [9].

3. CHARAKTERYSTYKA PORTÓW GDAŃSKA I GDYNI

W polskich portach po okresie recesji w latach 2008-2009 w 2010 roku odnotowano istotny wzrost przeładunków do 62 780 tys. ton i dynamikę 29%. W 2011 r. przeładunki nieznacznie spadły do 62571 tys. ton (zob. tablica 1.). Według danych Zarządu Morskiego Portu Gdańsk [26] dzięki wysokim przeładunkom paliw (10,4 w 2011 i 14,4 mln ton w 2010) oraz drobnicy (odpowiednio 7,3 6,13 mln ton) w Gdańsku przeładowano w 2010 r. prawie 27,2 mln ton ładunków (ponad 44% więcej niż w 2009 r.), a w 2011 r. 25,3 mln ton. W 2010 r. odnotowano w Gdańsku chwilowy wzrost przeładunków węgla z 2,7 mln do 3,2 mln ton, ale w 2011 r. utrzymał się trwający od kilku lat trend spadkowy i w tym roku

przeładowano jedynie niespełna 1,8 mln ton. Coraz większą rolę w portach polskich odgrywa drobnica. Wzrost podaży drobnicy promowej w terminalu promowym Świnoujście o 8,3%, z ponad 5,76 mln ton do ponad 6,24 mln ton sprawił, że w zespole portów Szczecin-Świnoujście [27] przeładunki wzrosły o ponad 2,5% i osiągnęły wielkość prawie 21,4 mln ton. W Gdyni [25] na wzrost obrotów wpływ miały obroty drobnicy (wzrost w latach 2009-2010 z 6,8 do 8,2 mln ton, a w roku 2011 do około 9,6 mln ton), co sprawiło, że ogólne przeładunki w terminalach tego portu w 2011 r. przekroczyły 15,9 mln ton.

Tablica 1. Przeładunki w polskich portach w latach 2007-2010 (w tys. ton)

	2007	2008	2009	2010	2011	Zmiana 2011/ 2010
Gdańsk	19 826	17 781	18 863	27 182	25306	- 6,9%
Szczecin - Świnoujście	18 652	19 216	16 498	20 843	21354	2,5%
Gdynia	17 025	15 467	13 257	14 735	15911	8,0%
Razem:	55 503	52 464	38 618	62 760	62571	- 0,15%
Roczna zmiana:	—	-5,48%	-7,33%	29,09%	- 0,15%	—

Źródło: Zarządy Morskich Portów Szczecin-Świnoujście, Gdańsk i Gdynia.

Port Gdańsk [26] położony jest w centralnej części południowego wybrzeża Morza Bałtyckiego (szer. geograficzna 54°25'N, dł. geograficzna 18°39'E) w południowej części Zatoki Gdańskiej i na zachód od ujścia Wisły. Port dysponuje terenami o powierzchni 653 ha oraz obejmuje akweny o powierzchni 412,56 ha. Całkowita długość nabrzeży wynosi 21,2 km. Port jest wolny od zalodzenia przez cały rok. Ze względu na połączenia drogowe, kolejowe i rurociągowo oraz możliwość komunikacji śródlądowej z Wisłą jest ważnym bałtyckim węzłem komunikacyjnym o znaczeniu międzynarodowym. Znaczenie to wynika z usytuowania portu na szlaku Transeuropejskiego Korytarza Transportowego nr VI łączącego kraje skandynawskie z Południowo-Wschodnią Europą i dalej z krajami Bliskiego Wschodu.

Działalność eksploatacyjna w Porcie Gdańsk prowadzona jest w kilkunastu terminalach usytuowanych w dwóch obszarach. Port Wewnętrzny obejmuje akweny o głębokości 10,2 m i terminale rozmieszczone wzdłuż Martwej Wisły i Kanału Portowego. Port Północny z terminalami masowymi i terminalem kontenerowym posiadające bezpośredni dostęp do Zatoki Gdańskiej o głębokości 15,0 m. Port Wewnętrzny posiada zdolności przeładunkowe 11,5 mln t, a Port Północny 48,5 mln t.

W Porcie Wewnętrznym działalność eksploatacyjną prowadzą: terminal kontenerowy, baza i terminal dla promów pasażerskich oraz statków ro-ro, bazy przeładunku samochodów osobowych i owoców cytrusowych, baza do obsługi siarki oraz innych ładunków masowych, baza przeładunku fosforów. W porcie wewnętrznym nabrzeża posiadają wyposażenia, które pozwala na przeładunki drobnicy konwencjonalnej (wyroby hutnicze, sztuki ciężkie i ponadgabarytowe) oraz towarów masowych (zboża, nawozy sztuczne, ruda, węgiel).

Port Północny posiada pirsy i nabrzeża wyprowadzone bezpośrednio na wody Zatoki Gdańskiej, co umożliwi obsługę wszystkich statków wchodzących przez Cieśniny Duńskie na Bałtyk. W porcie zewnętrznym znajdują się terminale przeładunku paliw płynnych, węgla oraz gazu płynnego oraz głębokowodny terminal kontenerowy DCT.

Port Gdynia [25] usytuowany jest w zachodniej części Zatoki Gdańskiej (szerokość geograficzna 54°32' N, długość geograficzna 18°34' E). Całkowita powierzchnia portu wynosi 755,4 hektara, w tym 492,6 powierzchni lądowej. Reda i port osłonięte są od północy przez

Półwysep Helski, który stanowi naturalną ochronę od wiatrów zachodnich i północnych. Port dostępny jest dla żeglugi przez cały rok. Port chroniony jest przez zewnętrzny falochron o długości 2,5 km. Wejście do portu jest o szerokości 150 m i głębokości 13,5 m.

Port Gdynia jest portem niezamarzającym. Nie występują w nim pływy. Podczas silnych wiatrów zachodnich poziom wody w basenach portowych może wzrosnąć do 60 cm, a podczas silnych wiatrów wschodnich opaść do 60 cm. w Porcie Gdynia całkowita długość nabrzeży wynosi 17 700 metrów, z których nabrzeża eksploatacyjne pozwalające na wykonywanie operacji przeładunkowych mają długość 11 000 m. Dla statków przekraczających 60 metrów długości pilotaż jest obowiązkowy. Statki o długości większej niż 90 m oraz jednostki z ładunkami niebezpiecznymi przekraczających 70 m długości muszą poruszać się po porcie z holownikami. Jednostki dłuższe niż 40 m zobowiązane są korzystać z pomocy cumowników portowych. Na terenie Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego jest Graniczny Punkt Kontroli Weterynaryjnej. Wszystkie terminale w porcie oraz służby Portu Gdynia pracują 24 godziny na dobę w systemie 3 zmianowym.

4. DZIAŁANIA ORGANIZACYJNE I MARKETINGOWE ADMINISTRACJI PORTÓW I ZARZĄDÓW TERMINALI GDAŃSKA I GDYNI

Należy podkreślić, że ze względu na ustawowe rozdzielenie funkcji administracyjnej od działań eksploatacyjnych szereg działań organizacyjnych, marketingowych i infrastrukturalnych zarządy terminali podejmują samodzielnie podporządkowując je zmieniającym się wymaganiom rynku.

Punktem zwrotnym w działalności organizacyjnej zarządów portów była decyzja o prywatyzacji spółek eksploatacyjnych. W jej efekcie w Gdyni sprywatyzowano spółki eksploatacyjne: Bałtycki Terminal Kontenerowy, Bałtycki Terminal Zbożowy, PZT Trans-Port, a w 2011 r. Morski Terminal Masowy Gdynia oraz WUŻ – Przedsiębiorstwo Usług Żeglugowych i Portowych Gdynia. Do najważniejszej prywatyzacji w Gdańsku należy sprzedaż Portu Północnego. W maju 2010 r. zawarto trójstronną umowę spółek (ZMPG SA - Port Północny - Rudoport) z Sea Invest i Arcelor Mittal w celu utworzenia w Gdańsku Terminalu Suchych Ładunków Masowych [25].

Duże znaczenie mają inwestycje światowych operatorów terminali i grup kapitałowych w Gdyni i Gdańsku. Przełomowe znaczenie miało nabycie Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego (BCT – Baltic Container Terminal) przez międzynarodową korporację ICTSI, z siedzibą na Filipinach [5]. ICTSI zarządza ponad dwudziestoma terminalami kontenerowymi w 11 krajach osiągając przeładunki w wysokości 4,2 mln TEU w 2010 r. W latach 2003-2007 BCT podwoił przeładunki do granicy 500 tys. TEU (494 tys. TEU w 2007 r., 362 ty. TEU w 2011). Dziś Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT – Baltic Container Terminal) dysponuje nabrzeżem przeładunkowym (Nabrzeże Helskie I) o długości 800 m i głębokości konstrukcyjnej 13m i może przyjmować jednostki o zanurzeniu do 11,5 m. BCT dysponuje sześcioma suwnicami nabrzeżowymi STS, w tym dwiema typu post panamax (wymiary statku postpanamax: długość - 294,1 m, szerokość - 32,3 m, zanurzenie - 12,0 m), 18 suwnicami placowymi RTG, 2 suwnicami kolejowymi RMG oraz drobniejszym sprzętem przeładunkowym. Jedno stanowisko pozwala na obsługę statków w systemie ro-ro (roll on-roll off). Rekordowe możliwości przeładunku w systemie lo-lo osiągnięto przy obsłudze MSC Aniello, który został rozładowany i załadowany w średnim tempie 96,9 ruchów na godzinę. Operacje przeładunku 2 464 kontenerów wykonano w 26 godzin [16]. W tym przypadku uzyskano rekord w przeładunku jednego ganku, podczas ośmiu godzin zmiany roboczej – przeładowano 294 kontenery. Aktualny potencjał przeładunkowy określa się na 750 tys. TEU.

Istotną rolę w utrzymaniu przewagi konkurencyjnej na Bałtyku mają nowe inwestycje w portach Zatoki Gdańskiej. W 2006 r. uruchomiony został Gdynia Container Terminal S.A.

(GCT) [10]. Inwestorem jest Hutchison Port Holdings (HPH), który zbudował terminal kontenerowy na terenie o łącznej powierzchni 18,6 ha z linią brzegową o długości 625 m. Tereny i infrastruktura terminalu znajdują się przy Nabrzeżu Bułgarskim o długości 450 m, do obsługi przeładunków kontenerów wykorzystuje się 366 m nabrzeża eksploatacyjnego. Kontenery można składować na placach kontenerowych o powierzchni 6,9 ha, na których znajdują się 192 miejsca składowania i podłączenia dla kontenerów chłodniczych oraz wydzielone stanowiska dla kontenerów z ładunkami niebezpiecznymi. GCT posiada terminal kolejowy z 4 torami, który umożliwia dostawy kontenerów do i z Terminalu pociągami blokowymi. Istnieje również możliwość obsługi kontenerów ciężkich mających ograniczenia w transporcie drogowym. Obecnie obok kontenerów w GCT przeładowuje się również ładunki ponadgabarytowe, jak elektrownie wiatrowe.

Przełomowe znaczenie dla portu gdańskiego miała budowa nowego terminalu kontenerowego pozwalającego na obsługę największych statków wchodzących na Bałtyk. Jest to pierwszy terminal w basenie Morza Bałtyckiego zdolny do obsługi statków klasy post-panamax. Terminal kontenerowy DCT (Deepwater Container Terminal) Gdańsk [7] dysponuje powierzchnią 44 ha (w tym 5 hektarów utwardzonych placów składowych) oraz nabrzeżem o długości eksploatacyjnej 650 m, przy którym mogą być obsługiwane statki o zanurzeniu 14,2 m. Do rozładunku i załadunku statków w systemie lo-lo do dyspozycji jest 5 suwnic nabrzeżowych post-Panamax o nośności 58 t. Jedno ze stanowisk jest wyposażone w rampę ro-ro o szerokości 40 m, co umożliwia rozładunek w systemie tocznym (samochody ciężarowe i osobowe). W końcu 2007 r. zakończono pierwszy etap budowy terminalu, w wyniku czego uzyskał on roczną zdolność przeładunkową 500 tys. TEU. W wyniku montażu nowych suwnic w 2011 r. terminal osiągnął potencjał przeładunkowy 1 mln TEU. W 2010 r. terminal obsłużył już około 452 tys. TEU, a w 2011 r. przeładowując około 635 tys. TEU zwiększył przeładunki o 40%.

Na terenie terminalu jest magazyn 7 200 m² z ruchomymi rampami przeładunkowymi. 32 główne pola składowe kontenerów pozwalają na składowanie 18 000 TEU kontenerów. Terminal posiada 336 stanowisk dla kontenerów chłodniczych. Do wykonania operacji transportowych na placu składowym używane są samojezdne suwnice placowe (8 suwnic 40,6 t) oraz reach-stackers (3 pojazdy 32 t). Terminal dysponuje infrastrukturą drogową oraz bocznicą kolejową, kolejowy punkt zdawczo odbiorczy o 2×1 000 m całkowitej długości torów (długości operacyjnej 2 x 620 m). W wyniku dalszej rozbudowy, terminal ma osiągnąć roczną zdolność przeładunkową 2 mln TEU. Obsługa odbywa się z zastosowaniem nowoczesnego systemu komputerowego zgodnego z EDI. Od stycznia 2010 roku DCT obsługuje regularny serwis oceaniczny AE10 armatora Maersk Line. DCT Gdańsk jest spółką zarejestrowaną w Polsce, będącą w większości własnością GIF II (Global Infrastructure Fund II), specjalnego funduszu zarządzanego przez Macquarie Group of Companies z siedzibą główną w Australii.

Ważnym przedsięwzięciem w Gdańsku je podjęcie w końcu października 2010 roku decyzji przez Malteurop Polska i Copenhagen Merchants o zawarciu porozumienia o utworzeniu GBT (Gdansk Bulk Terminal) Gdańskiego Terminala Masowego. Malteurop jest największym producentem słołu na świecie. W 12 krajach Europy, Ameryki Północnej oraz Azji ma 23 fabryki w których wytwarza ponad 2,2 miliona ton słołu rocznie [26].

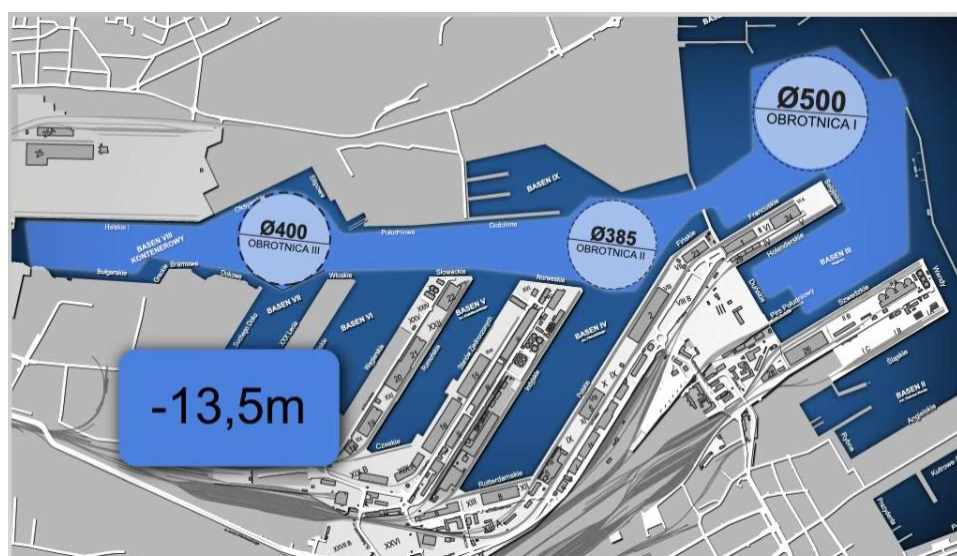
Z marketingowego punktu widzenia, dzięki podjętym przedsięwzięciom porty umocniły powiązania z wiodącymi portami oceanicznymi Morza Północnego i z globalnym rynkiem transportowym (w tym Dalekowschodnim). Porty Zatoki Gdańskiej są dobrze usytuowane w morsko-ładowych łańcuchach transportowych łączących Europę Środkową (w tym Polskę) poprzez VI Transeuropejski Korytarz Transportowy.

5. INWESTYCJE INFRASTRUKTURALNE ZARZĄDÓW PORTÓW GDAŃSKA I GDYNI

W latach 2003-2011 w usprawnienie komunikacji od strony lądu, w nowe ulice i połączenia z obwodnicą Trójmiasta port, miasto i GDDKiA zainwestowały ponad 800 mln zł. Przebudowa Falochronu Głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego oraz pogłębienie kanału portowego kosztowały około 180 mln zł. Do 2014 r. powstaną nowe inwestycje o wartości ponad 450 mln zł [17].

Do najważniejszych inwestycji ostatniego 10-lecia należy budowa terminala promowego i podnoszonej rampy do obsługi promów, dzięki czemu samochody mogą wjeżdżać bezpośrednio na górny pokład ładunkowy. Istotną inwestycją była budowa nowoczesnej rampy ro-ro w terminalu drobnicowym, co pozwoliło na wprowadzenie w relacji z portami fińskimi statków najnowszej generacji. W wyniku tego czas obsługi jednostek typu ro-ro i ro-pax skrócono do jednej zmiany (około 4 godz) [12].

Ważną dla Gdyni i portu była budowa drugiej nitki dróg dojazdowych do portu, ulicy Wiśniewskiego i ulicy Polskiej. W efekcie zbudowano bezkolizyjne połączenia dużej części portu ze zmodernizowaną Trasą Kwiatkowskiego i obwodnicą Trójmiasta prowadzącą do autostrady A1. Prestiżowo ważną inwestycją dla Gdyni i portu jest przebudowa Nabrzeża Pomorskiego przy Skwerze Kościuszki ponieważ tu skupia się latem ruch turystów z Polski i zagranicy, tu odbywają wszystkie ważniejsze imprezy międzynarodowe, jak zloty żaglowców [13].



Rys. 1. Projekt „Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia”

Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdynia

Wśród ważniejszych inwestycji zrealizowanych przez ZMPG należą: przebudowa infrastruktury dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia, przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia, budowa Infrastruktury Centrum Logistycznego w Porcie Gdynia, rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia, a także zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia. Port Gdynia aktywnie uczestniczy w realizacji projektów finansowanych ze środków Unii Europejskiej. Od kilku lat w ramach Baltic Cruise Project uczestniczy w promocji regionu Morza Bałtyckiego wśród armatorów i touroperatorów.

Ważnym przedsięwzięciem jest udział w pracach nad projektem Autostrada Morska Gdynia – Karlskrona. Nowym jakościowo projektem jest SoNorA realizowany w ramach Programu

dla Europy Środkowej 2007-2013 z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Jest on kontynuacją działań przeprowadzanych w ramach zakończonego w kwietniu 2008 roku projektu AB Landbridge i ma za zadanie rozwinięcie więzi gospodarczych między Bałtykiem i Adriatykiem [14]. Przed dwoma miesiącami Komisja Europejska zaakceptowała plan rozbudowy połączenia kolejowego z Gdyni do Wenecji. Za 95,28 mln zł wykonywana jest inwestycja „Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia”. Jest ona współfinansowana w wysokości 53,73 mln zł przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności. Pozostałą część nakładów pokryje z własnych funduszy Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. [13].

W Gdańsku inwestycją decydującą o uzyskaniu istotnej przewagi konkurencyjnej na Bałtyku była budowa wspomnianego Deepwater Container Terminal za 80 mln dolarów [7]. W styczniu 2010 r. uruchomiono tu nowy Graniczny Posterunek Kontroli Weterynaryjnej (GPKW) w Porcie Gdańsk. Celowo został on usytuowany w sąsiedztwie głębokowodnego terminala kontenerowego DCT Gdańsk (dodatkowo Gdański GPKW działa na Nabrzeżu Wiślanym). Chodziło o poprawienie jakości, usprawnienie i przyspieszenie usług kontroli weterynaryjnej ładunków prowadzonych na granicy Unii Europejskiej. GPKW w Porcie Północnym wpisany jest do wykazu granicznych posterunków kontroli weterynaryjnej UE. Powierzchnie przeznaczone do przeprowadzania inspekcji weterynaryjnych są dwukrotnie większe, a place manewrowe i postojowe trzykrotnie większe niż na posterunku na Nabrzeżu Wiślanym. W celu usprawnienia obsługi towarów utworzono wyodrębnione, podwójne stanowiska do kontroli produktów żywnościowych i nieżywnościowych.

Niebagatelne znaczenie ma również zbudowany za 36,7 mln zł pasażersko-towarowy terminal promowy o łącznej powierzchni 72 000 m² usytuowany na Nabrzeżu Obrońców Westerplatte [26]. Infrastruktura terminalu przeznaczona jest do równoległej obsługi statków o długości do 200 m przy trzech stanowiskach z rampami ro-ro, przeznaczonymi dla jednostek ro-ro, promów oraz statków pasażerskich. Stanowiska nr 1 i nr 2 mogą przyjmować statki o maksymalnym zanurzeniu 8,1 m, a przy stanowisku nr 3 mogą cumować jednostki o maksymalnym zanurzeniu 9,3 m. Przy stanowiskach znajdują się dwie pływające rampy ro-ro, o dopuszczalnym obciążeniu 80 ton, każda na pontonie o długości 35 m i szerokości 21 m oraz jedna stała rampa uchylna o dopuszczalnym obciążeniu 40,7 ton. Place postojowe o powierzchni 10 700 m² mogą pomieścić jednorazowo 375 samochodów osobowych lub 125 samochodów ciężarowych, 12 autokarów, 20 składów pociągów drogowych. W terminalu są place manewrowo-składowe o powierzchni 19 900 m², na których może parkować jednorazowo od 500 do 1 100 samochodów osobowych lub 140 do 360 naczep. Terminal posiada magazyn o powierzchni 8 000 m². Do obsługi celnej i granicznej wydzielono sześć stanowisk dla pojazdów samochodowych. Sześć stanowisk odprawy pasażerskiej (obsługa zgodna z wymogami układu z Schengen) znajduje się w dworcu pasażerskim o łącznej powierzchni 2 050 m². Terminal ma dobre połączenie drogowe z drogą krajową S7 poprzez most wantowy oraz połączenie z siecią kolejową poprzez układ torowy prowadzący do magazynu oraz rampy kolejowej, przy której można obsługiwać skład o długości 170 m.

W Gdańsku między innymi za ponad 14 mln zbudowano infrastrukturę dostępu do rejonu Nabrzeża Przemysłowego, a za 28,7 mln zł do Wolnego Obszaru Celnego. Za 91 mln zł zostanie zmodernizowane wejście do portu wewnętrznego w Gdańsku wraz z jego poszerzeniem, a za 163,5 mln budowa toru wodnego na Martwej Wiśle i przebudowa 3 zdekapitalizowanych nabrzeży. Projekty współfinansowane są przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, priorytet VII. Transport przyjazny środowisku, działanie 7.2. Rozwój transportu morskiego. Celem działania jest zwiększenie konkurencyjności polskich portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego [15].

6. PLANOWANE CENTRA LOGISTYCZNE W PORTACH GDYNI I GDAŃSKA

W portach polskich zarządy starają się nadażyć za trendami światowymi i zmianami w infrastrukturze portowej i logistycznej w Regionie Bałtyckim. Doskonalona jest infrastruktura drogowa, modernizowane są nabrzeża i drogi wodne, wymienia się wyposażenie terminali przeładunkowych, unowocześnia się dotychczas funkcjonujące i planuje się nowe terminale. Każdy z zarządów portów zaplanował już na swoim terenie centrum logistyczne.

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 [11]. Usytuowane po zachodniej stronie Estakady Kwiatkowskiego, centrum sąsiaduje z centrum dystrybucji samochodów o zdolności obsługi około 30 tys. pojazdów rocznie oraz licznymi mniejszymi firmami dystrybucyjnymi. Natomiast na północny zachód od centrum, na terenie o powierzchni 7 ha zbudowane zostało Trefl Logistic Center (TCL) - inwestycja firmy Trefl SA. W kwietniu 2008 r. został uruchomiony depot, na którym obecnie składowane są około 200 kontenerów. Obecnie trwają przygotowania do budowy magazynów o powierzchni 2,5 tys. m². Na działalność logistyczną i dystrybucyjną w ramach centrum logistycznego zarząd gdyńskiego portu zarezerwował 30 ha. Pierwsze inwestycje przynoszą już efekty. Zbudowano i zagospodarowano już pierwszy magazyn logistyczny (firmy Terramar i Morska Agencja Gdynia) i pozyskano pierwszych inwestorów (Rolls Royce). Z chwilą zakończenia budowy autostrady A1 i połączenia Trasy Kwiatkowskiego z obwodnicą Trójmiasta, gdyńskie centrum logistyczne ma szansę stać się jednym z ważniejszych ogniw krajowego systemu logistycznego. Jego pozycję może wzmocnić uruchomienie w Gdyni lotniska cywilnego z terminalem cargo i miejscami do obsługi „general aviation” [13].

Centrum Logistyczno-Dystrybucyjne w Gdańsku usytuowane zostanie na powierzchni ponad 130 ha. Formalna decyzja o lokalizacji centrum logistycznego w porcie gdańskim zapadła w styczniu 2005 r. W Urzędzie Miasta Gdańska podpisane zostało trójstronne porozumienie o współpracy dotyczące projektu i budowy centrum logistyczno-dystrybucyjnego w Porcie Północnym. Obok prezesa portu i prezydenta miasta list intencyjny podpisał prezes Deepwater Container Terminal (DCT) Gdańsk SA. 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. Terminal DCT ma w perspektywie stać się hubem o zdolności przeładunkowej 2 mln TEU [7]. W chwili tworzenia planowano, że Centrum Logistyczno-Dystrybucyjne w Gdańsku będzie miało do dyspozycji ok. 134 ha. Na obszarze tym (którego właścicielem jest obecnie Gdańsk) lub jego części ustanowiona zostanie specjalna strefa ekonomiczna w rozumieniu ustawy z 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych. Przetarg na budowę Pomorskiego Centrum Logistycznego wygrała w grudniu 2010 r. australijska grupa inwestycyjna Goodman. Jest to największa grupa działająca w branży nieruchomości przemysłowych notowaną na australijskiej giełdzie ASX oraz jedną z największych grup nieruchomości przemysłowych na świecie. Grupa Goodman jest właścicielem, deweloperem i zarządzającym powierzchniami przemysłowymi i biznesowymi na całym świecie. W 11 krajach Europy firma wybudowała 86 obiektów logistycznych oraz 6 parków biznesowych. Według informacji inwestora centrum będzie dysponowało 500 000 m² powierzchni magazynowej usytuowanej w pobliżu terminala kontenerowego DCT Gdańsk. Partnerem projektu jest InvestGDA. Goodman oszacował wartość inwestycji na 300 milionów euro.

O atrakcyjności morsko-lądowych centrów logistycznych decyduje nie tylko ich usytuowanie w portach ale przede wszystkim ich położenie w drożnych korytarzach

transportowych. Jeszcze ważniejszym czynnikiem decydującym o istotnej roli lądowo-morskich centrów logistycznych w zwiększenia aktywności polskich portów i przewoźników morskich w zintegrowanych łańcuchach transportowych w ramach morsko-lądowych łańcuchów dostaw jest rozwinięcie w centrach logistycznych funkcji produkcyjnych i usługowych oraz innych działań niezbędnych do generowania ładunków zarówno w kierunku połączeń lądowych jak i morskich.

7. PODSUMOWANIE

Porty Zatoki Gdańskiej stanowią istotny element polskich i regionalnych (Region Morza Bałtyckiego) lądowo-morskich korytarzy transportowych. Porty w Gdańsku i Gdyni stanowią istotne punkty w destynacjach morskich Unii Europejskiej łącząc krajowy system logistyczny z rynkami międzynarodowymi, w tym z rynkami państw skandynawskich i Rosji. Rozwój autostrad morskich w Unii Europejskiej będzie sprzyjał zwiększeniu aktywności Gdyni i Gdańska w polskim i międzynarodowym systemie transportowym i jego powiązaniu z systemem logistycznym Polski.

Uruchomienie do Gdańska oceanicznych połączeń z rynkami Dalekiego Wschodu stanowi istotną szansę marketingową włączenia polskiego systemu transportowego do globalnej sieci logistycznej. Inwestycje infrastrukturalne ze środków Unii Europejskiej oraz działania marketingowe zarządów terminali sprzyjają wzrostowi pozycji konkurencyjnej portów Gdańska i Gdyni.

W planowanych centrach szczególnie preferowane powinno być rozwijanie funkcji produkcyjnych. Centra logistyczne w portach powinny być rozwijane nie jako samodzielne organizacje, ale jako części krajowych i regionalnych klastrów logistycznych powiązanych z sieciami logistycznymi Regionu Bałtyckiego i Europy Środkowo-wschodniej. Efektem powinno być zwiększenie podaży towarów w terminalach kontenerowych i drobnicowych i promowych.

LITERATURA

- [1] *AS Tallinna Sadam, Consolidated Annual Report for the Financial Year Ended 31 December 2010*, AS Tallinna Sadam, Tallinn 2011, s. 12.
- [2] *Baltic maritime transport*, "Baltic Transport Journal" no 1/2010, s. 16-18.
- [3] *Baltic Port Barometer 2009*, University of Turku, Turku 2009, s. 8.
- [4] *Baltic Port Barometer 2010. Port development in the Baltic Sea Region. Views of the Baltic ports for the year 2011*, Centre for Maritime Studies, University of Turku, September 2010, s. 7.
- [5] *Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT)*, <http://www.bct.gdynia.pl>, 2011-10-17.
- [6] *Bałtycki Terminal Zbożowy sp.z.o.o. w Gdyni*, <http://www.port.gdynia.pl/pl/oporcie/terminale/142-btz>, 2011-10-17.
- [7] *DCT Gdańsk*, <http://www.dctgdansk.pl>.
- [8] *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.
- [9] *Germany's Seaports 2011*, Association of German Seaport Operators, Germany Trade & Invest, Berlin 2011
- [10] *Gdynia Container Terminal*, <http://www.gct.pl>, 2011-10-17.
- [11] Grzybowski M.: *Port morski – budowanie marki firmy na rynku globalnym B2B (na przykładzie portu w Gdyni)* [w:] Marketing Przyszłości. Trendy, Strategie, Instrumenty. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 511. Ekonomiczne Problemy Usług

- nr 26. Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2008. ISSN 1640-6818 [ISSN 1896-382X], s. 63-70.
- [12] Grzybowski M.: *Finnlines Launches New Ferry Routes*, WEEKLY NEWSMAGAZINE, "The Warsaw Voice", 2009-07-21, s. 18.
- [13] Grzybowski M.: *Port Gdynia w 2011 r. Inwestycje, prywatyzacja, duże przeladunki*. „Polska Gazeta Transportowa”. 22 lutego 2012, nr 8, s. 3.
- [14] Grzybowski M.: *Projekt South - North Axis*. „Nadmorski Przegląd Gospodarczy” nr 6 (96) 2009, s. 6.
- [15] *Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku) etap i przebudowa falochronu wschodniego*, <http://www.umgdy.gov.pl/pium/>, 2011-10-18.
- [16] Grzybowski M.: *Kurs na intermodal, BCT w Gdyni*, „Polska Gazeta Transportowa”. 29 lutego 2012, nr 9, s. 3.
- [17] *Port Gdynia - 10 lat inwestycji i rozwoju*, Z Januszem Jarosińskim, prezesem Zarządu Morskiego Portu Gdynia rozmawia Marek Grzybowski, „Nadmorski Przegląd Gospodarczy” 6 (96) 2009, s. 9
- [18] *Port of Klaipeda, Activities of 2010*, http://www.portofklaipeda.lt/en.php/urgencies/activities_of_2010/12489, 2011-03-10].
- [19] *Port of Stockholm*, <http://www.stockholmshamn.se/en/For-Customers/>, 2011-08-18.
- [20] *Rail Services*, Port of Gothenburg, February 2011, s. 9-15.
- [21] *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
- [22] Särkijärvi J., *Baltic Port Market Overview*. Centre for Maritime Studies, University of Turku, Baltic Ro-Ro and Ferry Conference, 04.11.2009, Gdynia, s. 4-7
- [23] *Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku*, załącznik do uchwały nr 292/2007 Rady Ministrów z dnia 13 listopada 2007 r
- [24] *USTAWA z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich*, Dz.U. z 2002 r. Nr 110, poz. 967, Nr 166, poz.1361, Nr 200, poz. 1683, z 2004 r. Nr 169, poz. 1766, art.2.
- [25] *Zarząd Morskiego Portu Gdynia*, <http://www.port.gdynia.pl/pl/oporcie/statystyki>. 2011-10-17.
- [26] *Zarząd Morskiego Portu Gdańsk*, <http://www.portgdansk.pl/o-porcie/statystyki-przeladunkow>. 2011-10-17.
- [27] *Zarząd Morskiego Portu Szczecin-Świnoujście*, http://www.port.szczecin.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=436:obroty-wedsug-grup-towarowych&catid=80:przesadunki-w-roku-2010&Itemid=104. 2011-10-17.

DEVELOPMENT STRATEGIES POLISH PORTS IN A COMPETITIVE ENVIRONMENT IN THE BALTIC SEA REGION. CASE STUDIES IN GDANSK AND GDYNIA

Abstract

The article presents development strategies of the Polish ports of Gdynia and Gdansk. It focuses on pointing out the main organizational, marketing and infrastructure activities. The competitive environment of Polish ports is presented, as well as privatization, investment and EU projects implementation processes are presented. The article includes main conducive activities to strengthen the competitiveness of the Polish ports. The article includes updated results of recent studies in the framework of the "Polish model of the logistics system as a way to transport modality in the European Union".

Keywords: seaport of fundamental importance in economy, port infrastructure