

Ewa Iwanina¹, Krzysztof Ligęza²

Morskie terminale kontenerowe szansą na rozwój polskich portów morskich na przykładzie Deepwater Container Terminal Gdańsk

Wstęp

„Te same państwa i narody, które rozwinęły swój byt, swoją ekspansję, swój dobrobyt w wolność, bez sztucznych zapór, oceniły jak wielką wartość posiada morze dla samodzielnej egzystencji i rozkwitu gospodarczego każdego z państw”, powiedział kiedyś Eugeniusz Kwiatkowski. Jego słowa okazały się ponad czasowe.

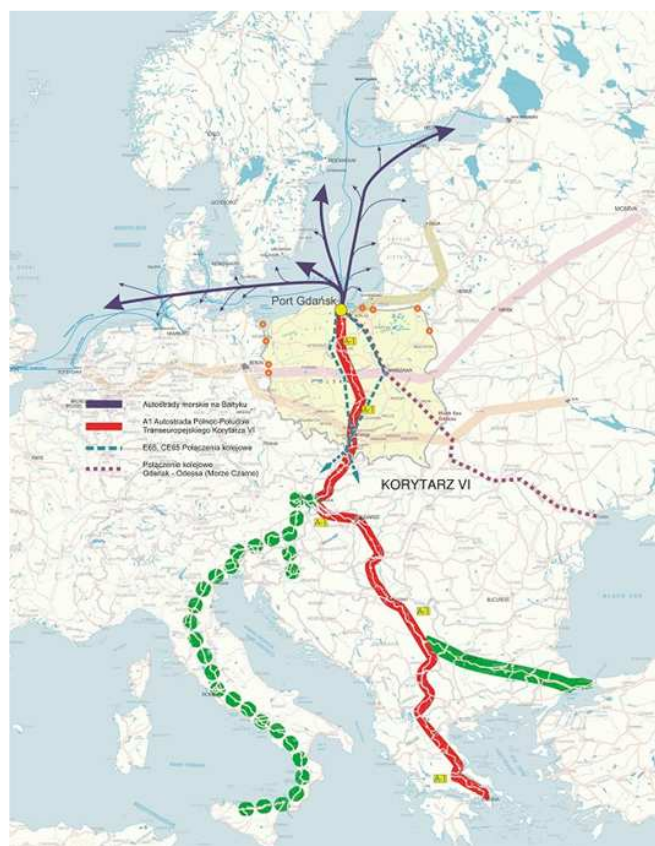
Korzystając z bliskości morza tworzyły się porty morskie. Latami jednak zmieniał się ich charakter, dostosowując swój sposób funkcjonowania do warunków panujących na zewnątrz i wewnątrz poszczególnych państw.³ Czynnikiem, które stymulowały ich rozwój były m.in.: sytuacja polityczno – gospodarcza, stopień automatyzacji i koszty procesu przeładunku, połączenia z zapleczem i przedportem ale również specjalizacja.

Głównymi grupami ładunkowymi obsługiwanym w były ładunki masowe przewożone luzem oraz drobnica, która była pakowana na paletach, w pakietach, wiązkach, skrzyniach, beczkach itp. Jednak pojawienie się kontenera zrewolucjonizowało sposób przemieszczania towarów. Dzięki takiemu „opakowaniu”, przewóz stawał się coraz łatwiejszy, szybszy i tańszy.

W kwietniu br. obchodziliśmy już 55 rocznicę konteneryzacji morskich przewozów ładunków. Wydarzenie to zmieniło transport morski na tyle, iż obecnie największymi statkami obsługującymi przewóz ładunków na świecie są m.in. kontenerowce. Przewozi się nimi rocznie 350 mln kontenerów, a wpływy z przeładunków w obecnym dziesięcioleciu wzrastał średnio o 10% rocznie. Dlatego również nasze największe porty (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście) realizują rozbudowę portów pod kontem obsługi tego rodzaju ładunku.

Historia powstania DCT w Gdańsku

Port Gdańsk, położony w środkowej części Morza Bałtyckiego, jest jednym z najszybciej rozwijających się rejonów Europy, ważnym międzynarodowym węzłem komunikacyjnym oraz idealnym miejscem na stworzenie hubu przesyłowego dla ładunków do Petersburga oraz innych głównych portów regionu. Zgodnie z obowiązującą w Unii Europejskiej strategią odgrywa także znaczącą rolę jako ogniwo Transeuropejskiego Korytarza Transportowego nr VI łączącego kraje skandynawskie z Południowo-Wschodnią Europą (Rys.1).



Rys. 1 Transeuropejski Korytarz Transportowy nr VI
Źródło: <http://www.portgdansk.pl/o-porcie/transeuropejski-korytarz-transportowy> (10.08.2011 r.)

¹ mgr inż., Ewa Iwanina, Akademia Marynarki Wojennej, wydział Dowodzenia i Operacji Morskich.

² dr Krzysztof Ligęza, Akademia Marynarki Wojennej, wydział Dowodzenia i Operacji Morskich.

³ A. Montwił, Logistyka" 1/11, 2011 r.

Wzrost morskiego obrotu kontenerowego w połowie lat 90-tych, zwiększone zapotrzebowanie na towary konsumpcyjne w Polsce, wzrost obrotów handlowych z innymi krajami UE, globalizacja, oraz standardy i wymogi nowoczesnej logistyki wskazywały na potrzebę budowy nowoczesnego, intermodalnego terminala kontenerowego. Lokalizacja inwestycji w porcie gdańskim oferowała szereg unikalnych zalet takich jak np. głęboki tor wodny, niezbędny dla dostępu statków typu „Baltimax”⁴, czy całoroczny dostęp do nabrzeża związany z brakiem zalodzenia i pływów morskich. Spośród spółek, które zgłosiły chęć do zaprojektowania, budowy i obsługi nowego, niezależnego, terminala – największego tego typu na Bałtyku, wybrana została spółka DCT Gdańsk.⁵

Przedstawiciele Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA oraz DCT Gdańsk SA 28 stycznia 2004 r. w Sali Czerwonej Ratusza Głównego w Gdańsku podpisali umowę dzierżawy terenów ZMPG SA⁶ celem budowy i prowadzenia w Porcie Gdańskim głębokowodnego terminala kontenerowego. Tereny Portu Północnego wydzierżawiono brytyjskiemu inwestorowi na 30 lat z opcją przedłużenia jej na kolejne lata. Była to największa w ostatnich latach inwestycja w polskiej gospodarce morskiej sytuująca Port Gdański w grupie czołowych bałtyckich portów uniwersalnych. Umowę podpisali: Andrzej Kasprzak, Prezes Zarządu ZMPG SA oraz James Sutcliffe, Prezes spółki DCT Gdańsk SA. Przy podpisaniu umowy obecni byli m.in.: Charles Crawford, Ambasador Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej; Brian Wilson, Doradca Premiera Wielkiej Brytanii ds. Gospodarczych; Jan Ryszard Kurylczyk, Wojewoda Pomorski; Jan Kozłowski, Marszałek Województwa Pomorskiego oraz Paweł Adamowicz, Prezydent Miasta Gdańska.⁷

Rozpoczęcie budowy głębokowodnego terminala kontenerowego w Porcie Gdańsk odbyło się 25 października 2005 roku. W uroczystości uczestniczyli przedstawiciele wszystkich realizatorów przedsięwzięcia - m.in. Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, DCT Gdańsk SA, Macquarie Bank, Banku DVB, koncernu budowlanego Hochtief, a także Ministerstwa Infrastruktury oraz Urzędu Miasta Gdańska. Zabierający głos: James Sutcliffe - prezes DCT Gdańsk SA, Andrzej Kasprzak - prezes Zarządu ZMPG SA, Witold Górski - podsekretarz stanu

w Ministerstwie Infrastruktury, Paweł Adamowicz - prezydent miasta Gdańska oraz Henryk Liszka - prezes Zarządu Hochtief Polska, podkreślili w swoich wystąpieniach ogromną rolę terminalu zarówno dla Portu Gdańsk jak i w całej gospodarce morskiej Polski oraz Unii Europejskiej.⁸



Rys. 2 Budowa DCT od 2005-2007 r.

Źródło: <http://www.portgdansk.pl/o-porcie/zdjecia-z-realizacji-inwestycji?plsort=37> (10.08.2011 r.)

Terminal powstał nakładem ok. 190 mln EUR, był zatem największą inwestycją zrealizowaną w ostatnich latach w polskim sektorze morskim.

⁴ statek o maksymalnych wymiarach gabarytowych umożliwiających żeglugę przez Cieśniny Duńskie. Wielkość statku ograniczona jest głębokością toru wodnego wynoszącą 15,4 m. Statki tej wielkości zalicza się do klasy suezmax. Obecnie teoretyczne wielkości wymiarów statków przedstawiają się następująco: zanurzenie 15 m, szerokość 42-48 m, długość 240-260 m, nośność 100-120 tysięcy DWT. <http://mec.fundacjamorska.org/index.php/Baltimax>

⁵ <http://www.dctgdansk.pl/about/history> (10.08.2011 r.)

⁶ Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA

⁷ <http://www.portgdansk.pl/print.php?id=211&lg=pl> (10.08.2011 r.)

⁸ <http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/uroczyste-rozpoczecie-budowy-terminalu-kontenerowego> (12.08.2011 r.)

DCT rozpoczął działalność operacyjną 1 czerwca 2007 r., kiedy to zawinął pierwszy komercyjny statek kontenerowy "Göteborg" armatora Team Lines, który zabrał na pokład kontenery należące do Hapag-Lloyd. W październiku tego samego roku zakończona została realizacja pierwszego etapu budowy terminalu (Rys.2), w wyniku której uzyskał on roczną zdolność przeładunkową 500 tys. TEU. Tym sposobem po dwóch latach od czasu rozpoczęcia budowy oddano do użytku jeden z najnowocześniejszych morskich terminali kontenerowych na polskim wybrzeżu.

W ciągu niecałych czterech lat swojego funkcjonowania DCT stał się liderem w obsłudze importu i eksportu ładunków oraz hub'em przeładunkowym dla St. Petersburga i innych portów regionu Morza Bałtyckiego. Jak wykazują statystyki z roku na rok zwiększa się ilość (nawet dwukrotnie) przeładowywanych w nim TEU. Jego budowa okazała się tzw. „strzelam w dziesiątkę”. Terminal kontenerowy o odpowiednich parametrach jak ten zrealizowany w Porcie Gdańsk jest niezwykle potrzebny i zapewnia rozwój nie tylko polskiemu portom morskim ale i całej polskiej gospodarce.

Infra- i suprastruktura DCT

Większa część terminalu jest posadowiona na sztucznie usypanym lądzie. Pirs ma ok. 21 z 44 ha powierzchni, 650 m długości nabrzeża, szerokość 315 m oraz dwa stanowiska statkowe - jedno o długości 265 m i głębokości 13,5 m oraz drugie o długości 385 m i głębokości 16,5 m.⁹

Doskonała lokalizacja, pozwalająca przyjmować przez cały rok największe z pływających po Bałtyku statki oraz jakość i szybkość ich obsługi, gwarantowana jest zarówno najnowocześniejszym sprzętem przeładunkowym, jak i dobrze przeszkoloną załogą. Zapewnia to DCT sukces i bicie kolejnych rekordów.¹⁰

DCT Gdańsk mając na uwadze zwiększające się potrzeby rynku inwestuje w infrastrukturę i suprastrukturę portową. Obecnie terminal oferuje swoim klientom m.in.:

- rampę Ro-Ro o szerokości 40 metrów, która może obsługiwać dodatkowo statki na pierwszym stanowisku (licząc od strony lądu 265 m), co daje możliwość przeładowania dodatkowo 160 tys. TEU na pojazdach i naczepach samochodowych;¹¹

- 32 główne pola składowe kontenerów o pojemności ponad 18000 TEU;
- miejsce do składowania pustych kontenerów o pojemności ok. 5000 sztuk;
- 336 podłączeń dla kontenerów chłodniczych;
- 5 hektarów utwardzonych placów składowych przeznaczonych do składowania ładunków Ro-Ro i innych;
- magazyn konsolidacyjny (o pow. 7200m²) z rampą samochodową, oraz miejscem przeznaczonym do jego dalszej rozbudowy;
- bocznice kolejową: 2×1000m całkowitej długości torów, mogącą obsługiwać pociągi do 618 metrów bez konieczności dzielenia, kolejowy punkt zdawczo odbiorczy a w planach jest dalsza rozbudowa torowiska oraz montaż suwnicy kolejowej;
- parking dla ponad 100 samochodów ciężarowych wraz z zapleczem sanitarnym;
- kompleks bramowy nadzorowany całodobowo przez ochronę i monitoring CCTV, zapewniający możliwość radiowej identyfikacji kontenerów oraz posiadający wbudowane sensory radiologiczne;
- 756m² w pełni wyposażonego warsztatu wraz z zapleczem technicznym;
- budynek administracyjny o pow. 3000m² z przestrzenią biurową DCT Gdańsk, Urzędu Celno i Straży Granicznej;¹²
- Graniczny Posterunek Kontroli Weterynaryjnej;
- zdolność przeładunkową do 650000 TEU przy dostępności 3 dźwigów, planowana zdolność przeładunkowa do 1000000 TEU (Październik '11);
- produktywność nabrzeża do 90 ruchów godzinę;
- 3 dźwigi typu post-Panamax Liebherr ship to shore (STS), o zdolności przeładunkowej do 58t, 40/50 ton udźwigu w pojedynczym/podwójnym unosie o wysięgu 18 rzędów kontenerów na burcie statku oraz możliwość jednoczesnego unosu dwóch 20' kontenerów;
- 10 samojezdnych suwnic placowych typu RTG, o nośności 40t, 40.6t, dającą możliwość piętrzenia kontenerów w 5 warstwach, 7 rzędach wraz z dodatkowym pasem dla pojazdów. Ruch suwnicy na placu wspomagany jest nawigacją satelitarną a określenie pozycji przemieszczanego kontenera raportowane jest automatycznie do systemu;
- 3 wózki wysięgnikowe o nośności 45t;

⁹ <http://www.portgdansk.pl/o-porcie/budowa-terminalu-kontenerowego-dct-gdansk> (12.08.2011 r.)

¹⁰ <http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/rekordowa-dynamika-przeladunkow-dct-gdansk> (07.12.2010).

¹¹ <http://www.portgdansk.pl/o-porcie/budowa-terminalu-kontenerowego-dct-gdansk> (30.08.2011 r.)

¹² <http://www.dctgdansk.pl/facilities/infrastructure> (27.08.2011 r.)

- 2 wózki do transportowania pustych kontenerów o nośności 9t pozwalających na piętrzenie kontenerów do 8 warstw;
- 1 podnośnik (sztaplarka) typu ro-ro o nośności 32t;
- 9 wózków widłowych o nośności 2t, 3t, 3.2t, 5t, 8t;
- 28 naczep kontenerowych przystosowanych do przewozu: 20'-40' RD 60-45FT o nośności 60 ton;
- 4 naczepy Ro-Ro o nośności 60 ton;
- 1 ACTIW LoadPlate, jedyne w Polsce urządzenie ułatwiające załadunek zjednostkowanych i paletowych ładunków, stalowych konstrukcji etc.¹³

Takie wyposażenie czyni Deepwater Container Terminal światowej klasy, nowoczesnym terminalem,¹⁴ do którego zawijać mogą największe statki mogące wpłynąć na Bałtyk.

Na początku sierpnia br. Przypłynęły do terminala dwie nowe suwnice nabrzeżowe, które swoją pracę rozpoczną w listopadzie. Dodatkowym zakupem są ciągniki typu IMV (7 szt.) oraz suwnice placowe RTG (3 szt.). Jednak port nie zamierza na tym poprzestawać i już w październiku jego inwentarz powiększy się o kolejne 7 ciągników IMV, a w przyszłym roku w okolicach maja o 3 suwnice RTG. Takie inwestycje według spółki mają powiększyć zdolności przeładunkowe do 1 mln TEU rocznie.¹⁵

Połączenia żeglugowe

DCT jest jedynym terminalem znajdującym się na Wschodnim Bałtyku zdolnym do przyjmowania największych statków kontenerowych klasy E (o pojemności 15,500 TEU).¹⁶ 4 stycznia 2010, "Maersk Taikung" otworzył bezpośredni serwis kontenerowy z portów Azji do Gdańska. Cotygodniowe wizyty "Maersk Line" będą obsługiwane przez statki wożące po ponad 8 000 TEU takie jak: Maersk Elba, Maersk Eleonora, Maersk Taikung, Svendborg Maersk, Skagen Maersk, Sally Maersk i Maersk Tanjung. Wszystkie jednostki mają ponad 330 metrów długości i ponad 40 metrów szerokości.¹⁷ Terminal może się pochwalić najszybszym czasem transportu towarów z Dalekiego Wschodu, który zajmuje tylko 32 dni dla relacji Szanghaj – Gdańsk. Wyprowadzenie Gdańska - jako najdalszego na Bałtyku portu dla

tych statków, omijających odwiedzaną dotąd Hamburg - jest dla polskiego portu niezwykłym wyrazem uznania.¹⁸

Obok wspomnianego Maerska ulokowali tutaj swe nadzieje na dobry biznes także inni światowi operatorzy kontenerowi: Hapag-Lloyd, NYK, Cosco, China Shipping, ZIM, Hyundai, MOL, K-line, UASC i Evergreen. Importerzy i eksporterzy towarów z krajów Regionu Morza Bałtyckiego stali się zatem udziałowcami jedyne na wschód od Danii hubu kontenerowego.¹⁹ Na ich rzecz gdański terminal DCT utrzymuje takie połączenia liniowe jak Maersk Line na trasach:

- Gdańsk - Aarhus - Göteborg - Bremerhaven - Rotterdam - Singapur - Dachan Bay - Hong Kong - Hakata - Kobe - Nagoja - Jokohama - Ningbo - Szanghaj - Kaohsiung - Yantian - Hong Kong - Tanjung Pelepas - Zeebrugge - Gdańsk z zawinięciami jeden raz w tygodniu (*serwis AE10*)
- Gdańsk - Helsinki - Kotka - Gdańsk z zawinięciami jeden raz w tygodniu (*serwis F15*)
- Gdańsk - St. Petersburg - Gdańsk z zawinięciami jeden raz w tygodniu (*serwis F20*)
- Gdańsk - St. Petersburg - Bremerhaven - St. Petersburg - Rotterdam - Bremerhaven - Gdańsk z zawinięciami jeden raz w tygodniu (*serwis East Baltic Express*)(Rys. 3).²⁰

Gdańsk umacnia swoją pozycję na szlakach żeglugowych. Obok paliw płynnych znaczącą pozycję dynamicznie umacnia obsługa właśnie kontenerów. Z zaplanowanego na ten rok przeładunku 650 tysięcy TEU, obsłużono już blisko 303 tysiące TEU. Te wszystkie liczby, opatrzone przymiotnikiem "rekordowe", nie oddają jednak najistotniejszego parametru, potwierdzającego rzeczywiste znaczenie morskiego portu dla krajowej gospodarki: wartości przeładowanej masy towarowej. Warto więc nadmienić, iż gdański port obsługuje ładunki, których wartość przekracza rocznie 100 miliardów złotych. Ilu takich "gigantów gospodarczych" wpisać można na listę polskich liderów mnożenia PKB?²¹

¹³ Materiały wewnętrzne DCT, „Profil DCT” Lipiec 2011 r.

¹⁴ <http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/nowe-suwnice-na-dct> (15.09.2011 r.)

¹⁵ Frankowski P., „DCT zwiększa potencjał”, „Namiary na morze i handel”, 16/2011, s. 5.

¹⁶ Deja J., <http://www.morzaiociany.com.pl/dct.html> (08.08.2011 r.)

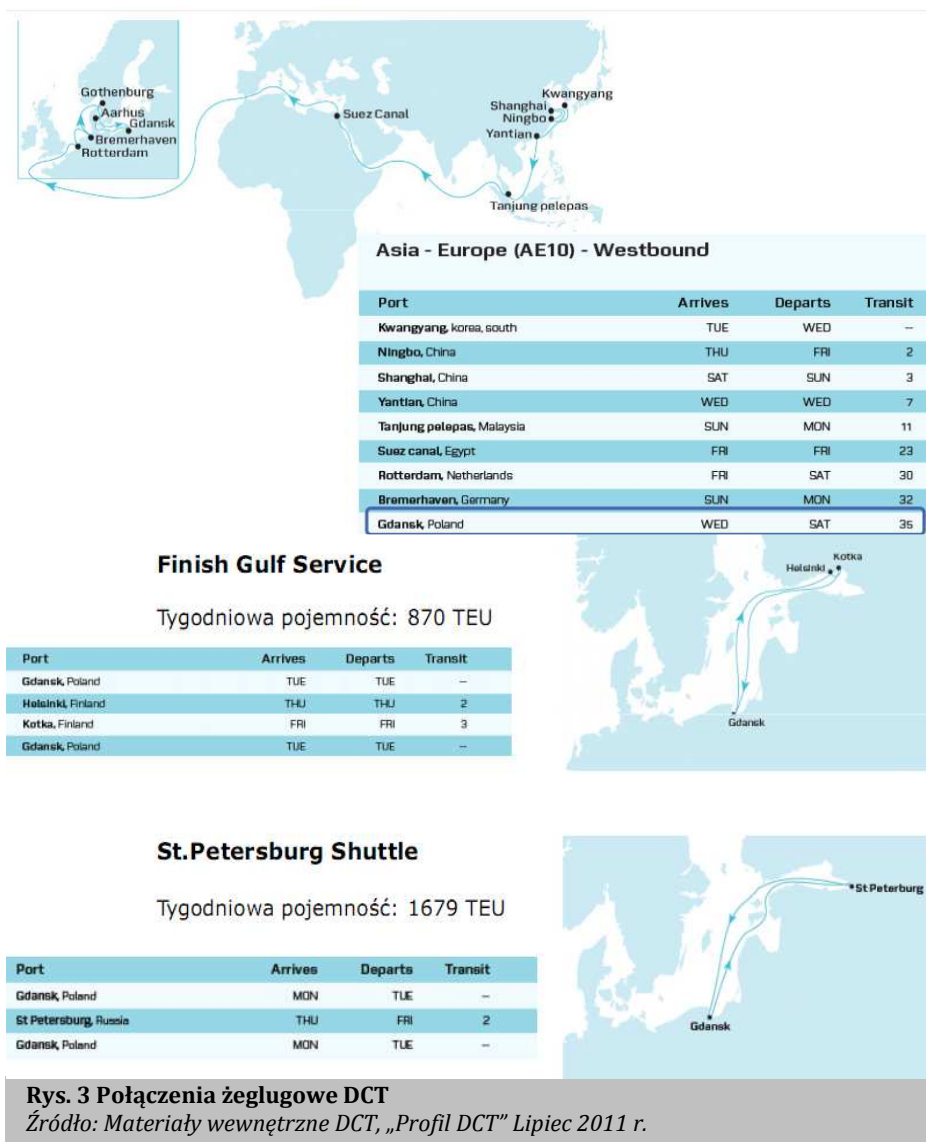
¹⁷ <http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/koloso-przy-terminalu-dct-w-porcie-gdansk> (12.08.2011 r.)

¹⁸ <http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/gigant-polskiej-gospodarki-przyjmuje-giganty-morskie> (07.06.2011r.)

¹⁹ <http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/rekordowa-dynamika-przeladunkow-dct-gdansk> (12.08.2011)

²⁰ Materiały wewnętrzne DCT, „Profil DCT” Lipiec 2011 r.

²¹ <http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/gigant-polskiej-gospodarki-przyjmuje-giganty-morskie> (07.09.2011)



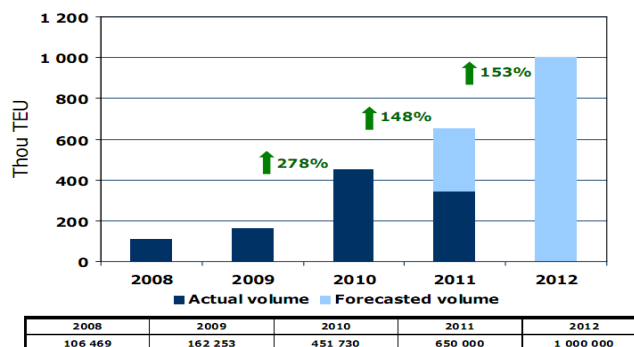
Rys. 3 Połączenia żeglugowe DCT
Źródło: Materiały wewnętrzne DCT, „Profil DCT” Lipiec 2011 r.

Obroty ładunkowe w DCT

W niemal wszystkich portach regionu Morza Bałtyckiego trwa zaciepła walka o zwiększenie obsługi masy ładunkowej, w tym głównie skonteneryzowanej. Dzisiejsza żegluga liniowa w ponad 90% takich ładunków. Według prognoz Ocean Shipping Consultants - wzrost przewozów kontenerowych w rejonie Morza Bałtyckiego wzrośnie z 3,5 mln TEU w 2000 r. do 7-8 mln TEU w 2012 r., co oznacza 6-procentowy roczny wzrost. Prognozy te współgrają z przewidywanym wzrostem obrotów handlowych między krajami basenu Morza Bałtyckiego.²²

Zaledwie cztery lata temu zainaugurowano działalność Deepwater Container Terminal. a ten obsłużył do końca 2007 roku symboliczną ilość 4423 TEU, ale już w latach następnych przeładował 106356 TEU (2008), 162018 TEU (2009), 451730 TEU (2010) a w bieżącym roku 302623 TEU

(do sierpnia) (Wykres. 1). Rozbudowa infrastruktury, doposażanie terminalu w kolejne suwnice i najbardziej nowoczesne urządzenia do przemieszczania kontenerów, szły w parze z aktywnością marketingową. Począwszy od "Maersk Taikung" rozpoczęła się nowa era "DCT".



Wykres 1. Przeładunki w DCT
Źródło: Materiały wewnętrzne DCT, „Profil DCT” Lipiec 2011 r.

²² <http://www.portgdansk.pl/print.php?id=211&lg=pl> (04.09.2011r.)

Wysoka ocena potencjału przeładunkowego i dynamiki rozwoju terminalu oraz pełnej gotowości przyjmowania statków oceanicznych sprawiała iż w trakcie minionego roku widoczny był rosnący obrót kontenerów w żegludze bałtyckiej, a statki serwisu AE10 zawijały do Gdańska z coraz pełniej wykorzystaną ładownością (Tabela 1). Analiza rysujących się potrzeb rynku skłoniła "Maersk Line" do istotnej modyfikacji azjatyckiego serwisu. W awizowanym na rok 2011 planie zawinięć do DCT znalazły się największe istniejące statki kontenerowe świata, eksploatowane we flocie Maerska.²³

Ranga gdańskiego portu i na Bałtyku, i w świecie jest już ustalona. Nowy rozkład zawinięć kolosów "Maerska" nie tylko nobilituje terminal, ale i dopinguje jednocześnie jego kierownictwo do podjęcia kolejnego etapu budowy, mającego podwoić zdolność przeładunkową do 2 mln TEU rocznie.

Współpraca z morską potęgą duńskiego armatora znakomicie sprzyja decyzjom rozwojowym. Od 1996 roku "Maersk" wprowadzał do eksploatacji kontenerowce klasy "Regina", zabierające na pokład 7100 TEU. Rok później, statki serii "Sovereign Maersk Class" ładowały już 1000 TEU więcej. Od 2006 roku pod banderą tego armatora zaczęły pływać ładujące 15,5 tysiąca TEU jednostki klasy "Emma". I to nie było ostatnim słowem "Maerska". Począwszy od 2013 roku jego flota ma być wzmocniona dziesięcioma zamówionymi w koreańskiej stoczni DSME Shipyard statkami do przewozu 18000 kontenerów 20' typu Triple-E Maersk Class. Być może i one zostaną w przyszłości obsługiwane przez port w Gdańsku. Ich kadłuby mają być bowiem o jedynie 3 metry dłuższe i szersze przy zachowanym zanurzeniu maksymalnym 14,5 metra²⁴

Dynamika wzrostu obrotów jest znacząca jak widać w statystykach (Tabela 1.), możliwości związane ze zwiększeniem udziału w światowych przewozach są ogromne. Stąd trudna do przecenienia rola już częściowo zrealizowanej inwestycji w Porcie Gdańskim. Terminal kontenerowy o docelowej zdolności przeładunkowej 1 mln TEU (jak widać w statystykach Tabela 1 jest na najlepszej drodze aby się tak stało) odpowiada zarówno na aktualne jak i przyszłe potrzeby rynkowe związane z funkcją Portu Gdańsk w Transeuropejskim Korytarzu Transportowym Północ-Południe nr VI (Rys.1).²⁵

Tabela 1. przeładunki w DCT w latach 2008-2011

Przeładunki w terminalu kontenerowym DCT Gdańsk				
Rok	Miesiąc	Import TEU	Eksport TEU	Razem
2011	lipiec	32588	29945	62533
2011	czerwiec	28962	27357	56319
2011	maj	20137	24398	44535
2011	kwiecień	27081	25918	52999
2011	marzec	20541	23562	44103
2011	luty	21049	21085	42134
2011	styczeń	23486	26086	49572
2010	grudzień	25332	25920	51252
2010	listopad	24988	26456	51444
2010	październik	28455	28945	57400
2010	wrzesień	24125	23028	47153
2010	sierpień	19557	18879	38436
2010	lipiec	15727	17039	32766
2010	czerwiec	17596	18628	36224
2010	maj	14971	17210	32181
2010	kwiecień	13626	14845	28471
2010	marzec	16809	16958	33767
2010	luty	11716	12527	24243
2010	styczeń	8375	10018	18393
2009	grudzień	5777	7787	13564
2009	listopad	5992	7725	13717
2009	październik	7281	9916	17197
2009	wrzesień	5631	7340	12971
2009	sierpień	5097	7125	12222
2009	lipiec	4825	8087	12912
2009	czerwiec	5114	7428	12542
2009	maj	5494	8032	13526
2009	kwiecień	5013	7655	12668
2009	marzec	5333	8300	13633
2009	luty	6285	6320	12605
2009	styczeń	7285	7411	14696
2008	grudzień	8101	8764	16865
2008	listopad	4400	3690	8090
2008	październik	4606	4912	9518
2008	wrzesień	5784	7454	13238
2008	sierpień	4748	3838	8586
2008	lipiec	3820	3849	7669
2008	czerwiec	3785	4972	8757
2008	maj	3910	3675	7585
2008	kwiecień	4339	5535	9874
2008	marzec	6738	3824	10562
2008	luty	2251	2224	4475
2008	styczeń	344	906	1250

Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Namiary na morze i handel” z lat 2010-2011

²³<http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/dct-kontenerowa-marka-gdanskiego-portu>

²⁴[http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/dct-kontenerowa-marka-gdanskiego-portu\(07.09.2011r.\)](http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/dct-kontenerowa-marka-gdanskiego-portu(07.09.2011r.))

²⁵[http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/rozpoczecie-budowy-terminalu-kontenerowego-dct\(07.09.2011r.\)](http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/rozpoczecie-budowy-terminalu-kontenerowego-dct(07.09.2011r.))

Kierunki rozwoju DCT

Rząd polski podejmuje działania na rzecz rozwoju portów morskich. Pracami budowlanymi i modernizacyjnymi objęte są drogi dostępowe do portów, połączenia kolejowe, tory wodne i falochrony ale również tworzenie autostrad morskich.²⁶

Doskonała lokalizacja DCT sprzyja utrzymaniu znakomitego tempa rozwoju Terminalu. W trzecim roku swojego istnienia przekroczył 450 tysięcy obsłużonych TEU, czyniąc Gdańsk największym polskim portem kontenerowym. Szansa jaka pojawiła dzięki takim inwestycjom sprawia iż porty mogą podjąć rzetelną rywalizację z portami Europy takimi jak Hamburg, Rotterdam czy St. Petersburg o przejęcie strumienia transportowego z Azji do Europy Środkowo-Wschodniej.

Sektor kontenerowy ma ogromne znaczenie dla polskiej gospodarki, jego rozwój generuje nowoczesna technologia obsługi transportu morskiego. Na przykładzie DCT widać zmiany, które są konieczne do podjęcia przez Polskę konkurencji na rynkach europejskich z najlepszymi.²⁷ Dlatego z chwilą przekroczenia poziomu 600000 TEU w przeładunkach rocznych podjęto realizację budowy drugiego etapu. Faza druga projektu przyczyni się do zwiększenia zdolności przeładunkowej aż do 1000000 TEU rocznie. Planowany zakres prac obejmie między innymi przedłużenie całego pirsu o 350m w kierunku morza, co pozwoli na znaczne zwiększenie powierzchni placów składowych na terminalu. Następne fazy ekspansji będą wiązały się z budową lustrzanego odbicia dwóch pierwszych etapów wraz z wybudowaniem wschodniego nabrzeża przeładunkowego. Kolejne etapy rozbudowy zwiększą szerokość całego pirsu z obecnych 315m aż do około 680 m.²⁸ Terminal ma osiągnąć pełne możliwości przeładunkowe (1,5mln TEU) w ciągu dwóch lat a dalszy rozwój umożliwi zwiększenie do 4 mln TEU w roku 2016 oraz 8 mln TEU w latach 2020-2025. Rozwój DCT jako hubu dla regionu Morza Bałtyckiego ma odbywać się również poprzez przejęcie części ładunku skierowanego do Rosji i krajów nadbałtyckich z portów Północnej Europy oraz ma stać się bramą dla ładunków z Europy Centralnej i Środkowej poprzez bezpośrednie połączenia żeglugowe z Dalekim Wschodem, Bliskim Wschodem oraz Ameryką Północną i Południową.²⁹

²⁶ powiedziała Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Anna Wypych-Namiołko podczas konferencji „Strategia rozwoju portów do 2015 r. – plany i projekty”, organizowanej w ramach XV Międzynarodowych Targów Morskich BALTEXPO 3 września 2011r.. W Gdańsku [http://www.nbi.com.pl/rozwoj-portow-morskich-w-naszym-kraju/\(09.09.2011r.\)](http://www.nbi.com.pl/rozwoj-portow-morskich-w-naszym-kraju/(09.09.2011r.))

²⁷[http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/moda-na-dct-morski-kierunek-gospodarki\(08.09.2011r.\)](http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/moda-na-dct-morski-kierunek-gospodarki(08.09.2011r.))

²⁸[http://www.dctgdansk.pl/facilities/further-development\(11.09.2011r.\)](http://www.dctgdansk.pl/facilities/further-development(11.09.2011r.))

²⁹ Materiały wewnętrzne DCT, „Profil DCT” Lipiec 2011 r.

Na zapleczu terminalu przewidywana jest budowa nowoczesnego centrum logistyczno-dystrybucyjnego. W pierwszych dniach stycznia 2005 roku sygnatariusze listu intencyjnego: brytyjski inwestor DCT Gdańsk SA, Gmina Gdańsk oraz Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA wyrazili wolę jego utworzenia na niemal 140 hektarach.³⁰

Obiekt ten, ma być ważnym elementem uzupełniającym infrastrukturę terminalu ukierunkowanym na ruch ładunków między zachodnimi krajami Unii Europejskiej a Rosją, Białorusią i Ukrainą. Dzięki korzystnej lokalizacji centrum będzie skomunikowane z siecią dróg (w tym z autostradą A-1), z połączeniami kolejowymi oraz z nowoczesnym głębokowodnym terminalem kontenerowym DCT Gdańsk.³¹

Rozwój centrum logistycznego wspierać mają planowane projekty rozbudowy okolicznej infrastruktury komunikacyjnej, w szczególności Trasy Sucharskiego, tunelu pod Martwą Wisłą i Południowej Obwodnicy Gdańska. Istnieje także możliwość objęcia części centrum statusem Specjalnej Strefy Ekonomicznej i przyłączenia do Wolnego Obszaru Celnego.

PCL³² stałoby się miejscem świadczenia szeregu usług generujących wartość dodaną, takich jak: spedycja, dystrybucja, magazynowanie, składowanie, formowanie i rozformowanie kontenerów, usługi agencyjne, celne, bankowe i inne.



Rys. 5. Wirtualny model Pomeranian Logistic Center

Źródło: <http://www.trojmiasto.pl/photo.php?id=41238#> (04.09.2011 r.)

6 lipca 2007 r. Gmina Gdańsk i Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA podpisały porozumienie dotyczące realizacji przedsięwzięcia i powołania w tym celu spółki.³³ Inwestor nie zostanie jednak właścicielem gruntu. Będzie on nadal należał do Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego. W opar-

³⁰[http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/rozpoczecie-budowy-terminalu-kontenerowego-dct\(31.05.2011r.\)](http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/rozpoczecie-budowy-terminalu-kontenerowego-dct(31.05.2011r.))

³¹[http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Australijczycy-wybuduja-Pomorskie-Centrum-Logistyczne-warte-180-mln-euro-n44065.html\(11.09.2011r.\)](http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Australijczycy-wybuduja-Pomorskie-Centrum-Logistyczne-warte-180-mln-euro-n44065.html(11.09.2011r.))

³² Pomeranian Logistic Center

³³ [http://www.portgdansk.pl/o-porcie/budowa-terminalu-kontenerowego-dct-gdansk\(17.08.2011r.\)](http://www.portgdansk.pl/o-porcie/budowa-terminalu-kontenerowego-dct-gdansk(17.08.2011r.))

ciu o długoletnie umowy dzierżawy Goodman sfinansuje budowę i wybuduje Pomorskie Centrum Logistyczne. Wstępna koncepcja zagospodarowania przewiduje, że może tu powstać nawet do 700 tys. m. kw. powierzchni magazynowych oraz do 40 tys. m. kw. powierzchni biurowych.³⁴ Całkowita wartość pierwszej fazy inwestycji wynosi będzie wynosić 200 milionów dolarów.

Centrum logistyczne to już druga inwestycja DCT w gdańskim porcie. Do wyboru Gdańska brytyjskiego inwestora przekonały zarówno dogodne położenie logistyczne jak i perspektywa dynamicznego wzrostu polskiego i środkowoeuropejskiego rynku. A to początek planowanych inwestycji. W ciągu 10-12 lat spółka zamierza zainwestować w Porcie Gdańskim jeszcze około 500 milionów dolarów. Dzięki tym inwestycjom ma powstać w Porcie nawet do 5 tysięcy nowych miejsc pracy, co usytuuje go w grupie wiodących portów na Bałtyku.³⁵

Wnioski

Począwszy od lokalizacji, która zapewnia najkrótsze połączenia lądowo – morskie krajów skandynawskich z krajami Europy Południowej i dogodne połączenia z zapleczem portu po bogate wyposażenie terminala w najnowocześniejsze urządzenia do przeładunku i obsługi ładunków nasuwa wniosek, iż tendencja i plany w strategiach dla polskich portów morskich na kolejne lata powinna w dużej mierze skupić się na budowie i rozbudowie morskich terminali kontenerowych. Dodatkowo powinna zająć się także zlikwidowaniem wąskich gardeł i kongestii w portach poprzez poprawę i rozbudowę dostępności portów od strony zaplecza i przedpola. Pozwoli to na przyjęcie większej masy ładunkowej w postaci skonteneryzowanej, a to wpłynie korzystnie na konkurencyjność portów w rejonie Morza Bałtyckiego.

Jak ukazują statystyki „młody” port jest w stanie w ciągu czterech lat swojej działalności stać się hub'em przeładunkowym dla St. Petersburga i innych portów tego regionu. Jednak poprzez swoje działania powinien próbować przejąć pozostałą część ładunku skierowanego do Rosji i krajów nadbałtyckich z portów Północnej Europy oraz ładunków z Europy Centralnej i Środkowej poprzez bezpośrednie połączenia żeglugowe z Dalekim Wschodem, Bliskim Wschodem oraz Ameryką Północną i Południową.

Ciągłe inwestycje w infra – i suprastrukturę pozwalają z roku na rok zmieniać na wyższe swoje parametry dostosowując się do tendencji światowych. Przykładem może być rozbudowa nabrzeży do obsługi planowanych do wprowadzenia w 2013 r. przez Maersk statków do przewozu 18 000 kontenerów 20' typu Triple-E Maersk Class, które mają szansę wpłynąć do DCT. Kolejnym zamierzeniem wybiegającym w przyszłość, a pozwalającym na duży rozwój portu jest powiększenie zdolności przeładunkowej aż do 8 mln TEU w latach 2020-25.

Czynnikami zapewniającymi sukces i rozwój są również:

- utrzymywanie najszybszych połączeń żeglugowych relacji Szanghaj – Gdańsk i innych połączeń oraz w miarę potrzeb zwiększanie ich ilości;
- nowe umowy (korzystne w stosunku do zagranicznych portów) zawierane z operatorami kontenerowymi, których masa ładunkowa będzie napływać do polskich portów morskich;
- wykorzystywanie pełnej ładowności przyplwających statków;
- dobrze przeszkolona załoga.

Nieodzownym elementem, który pozwala na dobór portu przeładunku jest jego kompleksowa obsługa. Dlatego w pobliżu DCT powstanie centrum logistyczno-dystrybucyjne. Pomeranian Logistic Center stanie się miejscem świadczenia szeregu usług generujących wartość dodaną, takich jak: spedycja, dystrybucja, magazynowanie, składowanie, formowanie i rozformowanie kontenerów, usługi agencyjne, celne, bankowe. Dzięki kompleksowości, potencjalni klienci zachęceni będą do skierowania swoich towarów poprzez port Gdańska.

Terminal kontenerowy o odpowiednich parametrach jak ten zrealizowany w Porcie Gdańsk jest niezwykle potrzebny i zapewnia rozwój nie tylko polskiemu portom morskim ale i całej polskiej gospodarce.

Streszczenie

Z chwilą pojawienia się pierwszego kontenera jako „opakowania”, przewóz ładunku stawał się coraz łatwiejszy, szybszy i tańszy. To wydarzenie zmieniło transport - również morski - na tyle, iż obecnie największymi statkami na świecie są m.in. kontenerowce, a porty specjalizują się w obsłudze tego typu jednostek ładunkowych. W październiku 2007 roku oddano do użytku jeden z najnowocześniejszych morskich terminali kontenerowych na polskim wybrzeżu. Deepwater Container Terminal, w ciągu niecałych czterech lat swojego funkcjonowania stał się liderem w obsłudze importu i eksportu ładunków oraz hub'em przeładunkowym dla St.

³⁴<http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Australijczycy-wybuduja-Pomorskie-Centrum-Logistyczne-warte-180-mln-euro-n44065.html> (11.09.2011 r.)

³⁵http://www.paiz.gov.pl/nawosci/?id_news=305 (11.09.2011 r.)

Petersburga i innych portów regionu Morza Bałtyckiego. Jak wykazują statystyki z roku na rok zwiększa się ilość (nawet dwukrotnie) przeładowywanych w nim TEU. Jego budowa okazała się tzw. „strzelam w dziesiątkę”. Dlatego chcąc zapewnić rozwój polskich portów morskich trzeba w przyszłych planach oraz strategiach uwzględnić budowę nowych oraz rozwój już istniejących morskich terminali kontenerowych.

Abstract

With the appearance of the first container as a "package" cargo was becoming easier, faster and cheaper. This event changed the transportation - the sea - so that now the largest ship in the world are such container ships and ports specialize in handling this type of unit loads. In October 2007, was put to use one of the most modern marine container terminals on the Polish coast. Deepwater Container Terminal in less than four years of its operation has become a leader in handling import and export cargo for transshipment Hub St. Petersburg and other ports of the Baltic Sea region. How have statistics from year to year the number (even twice) TEUs handled in it. Its construction proved to be so. "Shoot the bull." Therefore, to keep the development of Polish seaports need of future plans and strategies include the construction of new and developing existing marine container terminals.

Literatura

1. Borkowski M., „Terminal wyrasta na hub”, „Dodatek specjalny Namiarów na Morze i Handel, Kontenery- transport kontenerowy i multimodalny”, 2010 r. s. 17.
2. Frankowski P., „DCT zwiększa potencjał”, „Namiary na morze i handel”, 16/2011, s.
3. Wypych-Namiołko A., „Strategia rozwoju portów do 2015 r. – plany i projekty”, XV Międzynarodowe Targi Morskie BALTEXPO, Gdańsk, 2011 r. <http://www.nbi.com.pl>
4. Materiały wewnętrzne DCT, „Profil DCT” Lipiec 2011 r.
5. Montwił A., Logistyka", 1/11, 2011 r.
6. Namiary na morze i handel numery z 2010 i 2011 r.
7. <http://mec.fundacjamorska.org>
8. <http://www.dctgdansk.pl>
9. <http://www.morzaiociany.com.pl>
10. <http://www.paiz.gov.pl>
11. <http://www.portgdansk.pl>
12. <http://www.trojmiasto.pl>