

Marek Grzybowski¹

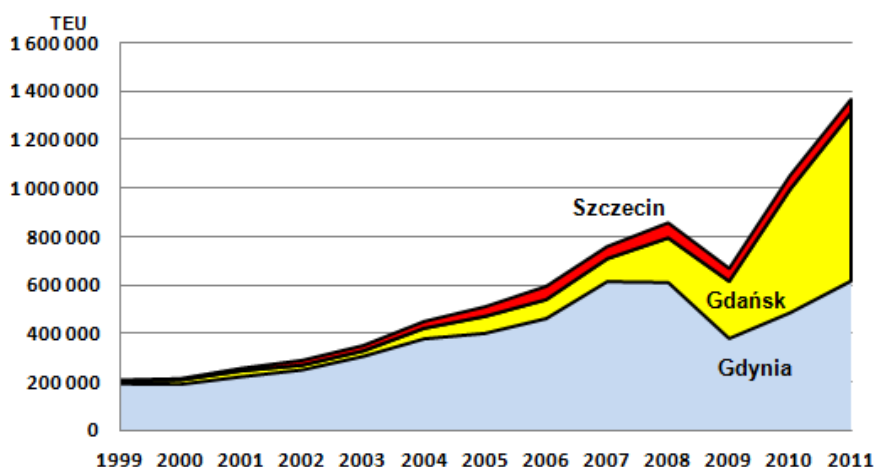
Akademia Morska w Gdyni, Katedra Ekonomii i Zarządzania

Inwestycje wspomagające rozwój funkcji logistycznych w polskich portach

WPROWADZENIE

Od początku lat 90. XX wieku w gospodarce światowej zachodzą dynamiczne zmiany. Produkcja podlega alokacji ze Stanów Zjednoczonych i Europy do Azji, a w gospodarce światowej coraz większą rolę odgrywają procesy logistyczne. Od ponad 20 lat następują dynamiczne zmiany w morsko-lądowych łańcuchach logistycznych. Drogą morską transportuje się ponad 80% towarów (a w ujęciu wartościowym około 70%) przemysłowych i konsumpcyjnych. Drogą morską odbywa się 40% wymiany handlowej Unii Europejskiej [2]. Alokacja masowej produkcji towarów na Daleki Wschód zmieniła strumienie przepływu ładunków drobnicowych i masowych w układach kontynentalnych oraz wymusiła zmiany w technologiach transportu i przeładunku [10]. Większe statki, konteneryzacja i mechanizacja przeładunku sprawiły, że spadły jednostkowe koszty transportu, a ich koszty procesu logistycznego, w tym transportu drogą morską stanowią ułamek ceny towaru [7]. Na przykład koszty transportu przeciętnego odbiornika telewizyjnego o wartości około 700 dol. wynoszą około 10 dol., a odtwarzacza DVD o wartości około 200 dol. – 1,5 dol [19].

W 2010 r. światowe przewozy morskie osiągnęły 8,402 mld ton, o około 0,5 mld ton więcej niż w 2009 (7,858 mld ton) oraz i prawie 3,5 mld ton więcej niż 10 lat wcześniej (5,984 mld ton) [12]. Według badań Clarkson Research Services kontenerowce przewiozły w 2010 r. 140 mln kontenerów TEU (TEU - 20-foot equivalent unit) albo 1,3 mld ton, by w 2011 r. wzrosnąć o kolejne około 10 mln TEU i prawie 1 mld ton [3], [17]. Obecnie regularne serwisy liniowe obsługuje 5972 statków, które mogą przewieźć kontenery o łącznej pojemności ponad 16,1 mln TEU (209,2 tys. TDW), w tym kontenerowców - 4931 o pojemności ponad 15,6 mln TEU. Najdynamiczniej rosły przewozy kontenerów między portami Dalekiego Wschodu i Ameryką Północną oraz między Azją i Europą [1]. Beneficjentem rosnącej podaży kontenerów są również porty polskie, a efektem podjętych inwestycji zarządców portów i operatorów terminali jest wzrost obrotów terminali kontenerowych (rys. 1) i dostrzeżenie ich pozycji na morskim rynku transportowym przez największych armatorów flot kontenerowców, APM-Maersk, MSC, CMA CGM Group oraz wiodące feedery działające na Morzu Bałtyckim.



Rys. 1. Struktura przeładunków kontenerów w portach polskich w latach 1999-2011 (TEU)

Źródło: dane operatorów terminali kontenerowych i Zarządców Portów.

¹ marekg@am.gdynia.pl

Po okresie recesji w portach podaż kontenerów wzrosła w 2010 r. o 13,3% do 531,4 mln TEU w stosunku do 2009 r., by w 2011 wzrosnąć o kolejne 9,4%. W portach chińskich przeładunki kontenerów wzrosły w latach 2010-2011 o 10,3%. W pierwszej 10 portów kontenerowych czołowe pozycje zajęły porty z Chin. Pierwszą pozycję kolejny rok zajmuje Szanghaj (31,7 mln TEU w 2011), drugie Singapur (29,9 mln TEU, a trzecie Hongkong (24,2 mln TEU). Od czwartego do ósmego miejsca uplasowały się: Shenzhen, Ningbo, Guangzhou oraz Qingdao. Według UNCTAD Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) China należą do najbardziej powiązanych krajów z gospodarką światową. Jeśli chodzi o dynamikę przewozów innymi rodzajami transportu UNCTAD podaje, że w 2010 r. przewozy kolejowe wzrosły o 7,2% osiągając 9843 mld tonokilometrów (FTK - freight ton kilometres), a globalne przewozy drogowe o 7,8% do 9721 mld FTK [20].

Porty przekształcają się z obszarów, na których wykonywane są głównie usługi przeładunkowe w organizacje zorientowane na realizowanie funkcji logistycznych. Zmiany zachodzące w gospodarce i logistyce światowej mają również wpływ na strategię zarządów portów oraz aktywność marketingową terminali portowych i operatorów logistycznych w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie i Świnoujściu. W związku z wymienionymi zmianami w otoczeniu gospodarczym i technologiach transportu podstawowym problemem jest rozwój funkcji logistycznych polskich portów. Jest to zadanie o tyle ważne, że w porty działające w otoczeniu konkurencyjnym prowadzą intensywne prace rozwojowe oraz agresywny marketing. Walkę o ładunki z rynków Europy Środkowej i Wschodniej, w tym z południowych regionów Polski prowadzą nie tylko porty wschodniego Bałtyku i Hamburg ale również porty z północnego Adriatyku i Morza Czarnego [5].

1. INWESTYCJE WSPIERAJĄCE ROZWÓJ FUNKCJI LOGISTYCZNYCH W PORCIE GDYNIA

Port Gdynia (15,9 mln ton, 616 929 TEU w 2011 r.) nieustannie inwestuje w bezpieczeństwo i poprawę dostępu od strony morza i lądu. 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. Plany na najbliższe lata są również ambitne. Budowane będzie nowe nabrzeże obok Gdynia Container Terminal oraz nowe inwestycje na terenach centrum logistycznego (rys. 2). Do 2014 r. powstaną nowe inwestycje o wartości ponad 450 mln zł [8].



Rys. 2. Planowane centrum logistyczne w porcie morskim w Gdyni i jego otoczenie bliższe

Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdynia.

Dla każdego portu, ze zrozumiałych względów, niezwykle ważna jest dostępność portu od strony morza. Na Bałtyk wchodzi coraz większe jednostki, a po okresie recesji rynek kontenerów się odbudował. Prognozuje się, że podaż drobnicy w pojemnikach w relacjach lądowo-morskich będzie rosła. Nic więc dziwnego, że zarówno armatorzy jak i operatorzy terminali wciąż oczekują inwestycji poprawiających warunki nawigacyjne, ale również dostęp do terminali portowych od strony lądu. Na inwestycje Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. wydał w latach 2003-2011 ponad 600 mln zł. Dla armatorów niezwykle ważną inwestycją z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi była przebudowa Falochronu Głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego. Projekt o wartości ponad 90 mln zł zrealizowany został przez Urząd Morski w Gdyni, a współfinansowany był ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport. Inwestycja poprawiła bezpieczeństwo żeglugi na torach podejściowych do portu w Gdyni [8].

Przełomową inwestycją była przebudowa kanału portowego w Porcie Gdynia. Inwestycja o wartości brutto 90,5 mln zł została dofinansowana w wysokości ponad 50 mln zł ze Środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko. W ramach projektu pogłębiono kanał portowy do 13,5 m, co znacznie poprawiło dostęp dla większych statków, do większości terminali. Jakość obsługi armatorów poprawiła również budowa dwupoziomowych ramp do obsługi ładunków ro-ro w terminalu promowym i drobnicowym [5].

Aby poprawić komfort obsługi statków przebudowano szereg nabrzeży (Holenderskie, Belgijskie, Helskie II, Pomorskie) wzmacniając ich konstrukcję i pogłębiając podejścia. Modernizacja Pirsu Południowego za 15 mln zł w latach 2007-2008 pozwoliła na poprawę przeładunków chemikaliów płynnych i paliw. Prestiżowo ważną inwestycją dla Gdyni i portu była przebudowa Nabrzeża Pomorskiego przy Skwerze Kościuszki, ponieważ tutaj skupia się latem ruch turystów z Polski i zagranicy, tu odbywają się wszystkie ważniejsze imprezy międzynarodowe, jak zloty żaglowców [9]. Kontynuowana jest rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym, a także rozpoczyna się zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego (realizowane do 2014). W BCT projektuje się przedłużenie torów załadowniczych z 300 do 650 m, co poprawi warunki do multimodalnej obsługi kontenerów [6].

Przebudowa infrastruktury lądowej (dostępu drogowego i kolejowego) ma z kolei znaczenie dla operatorów lądowych. Modernizacja Trasy Kwiatkowskiego i jej połączenie z obwodnicą Trójmiasta miały przełomowe znaczenie dla firm transportowych docierających do terminali kontenerowych, ro-ro i połączenia promowego oraz rozbudowującego się centrum logistycznego. Zagospodarowano już pierwszy magazyn logistyczny (firmy Terramar i Morska Agencja Gdynia) i pozyskano pierwszych inwestorów (Rolls Royce). 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. Centrum usytuowane po zachodniej stronie Estakady Kwiatkowskiego, 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 [11].

Zapowiedzią najbliższych inwestycji są umowy podpisane z Mostostalem Warszawa S.A. na przedsięwzięcia związane z „Rozbudową infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia” oraz roboty budowlane związane z II fazą projektu „Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia”. W latach 2012-2014 wykonywane będą również inwestycje w nabrzeża (Bułgarskie, Szwedzkie, Polskie i Indyjskie), w terminalach (zbożowym i ro-ro), centrum logistycznym i jego otoczeniu. W wyniku modernizacji byłego POSTI za 16 mln zł klienci portu otrzymają do dyspozycji nowoczesny budynek biurowy. Za 10 mln zł zbudowany zostanie nowy magazyn w Bałtyckim Terminalu Zbożowym, a w Porcie Zachodnim (na końcu ul. Kontenerowej) za 8,5 mln zł powstanie magazyn wysokiego składowania. Łącznie w latach 2012-2014 powstaną inwestycje o wartości 451,6 mln zł².

² M. Grzybowski, *Port Gdynia w 2011 r. Inwestycje, prywatyzacja, duże przeładunki*. „Polska Gazeta Transportowa”. 22 lutego 2012, nr 8, s. 3.

2. INWESTYCJE WSPIERAJĄCE ROZWÓJ FUNKCJI LOGISTYCZNYCH W PORCIE GDAŃSK

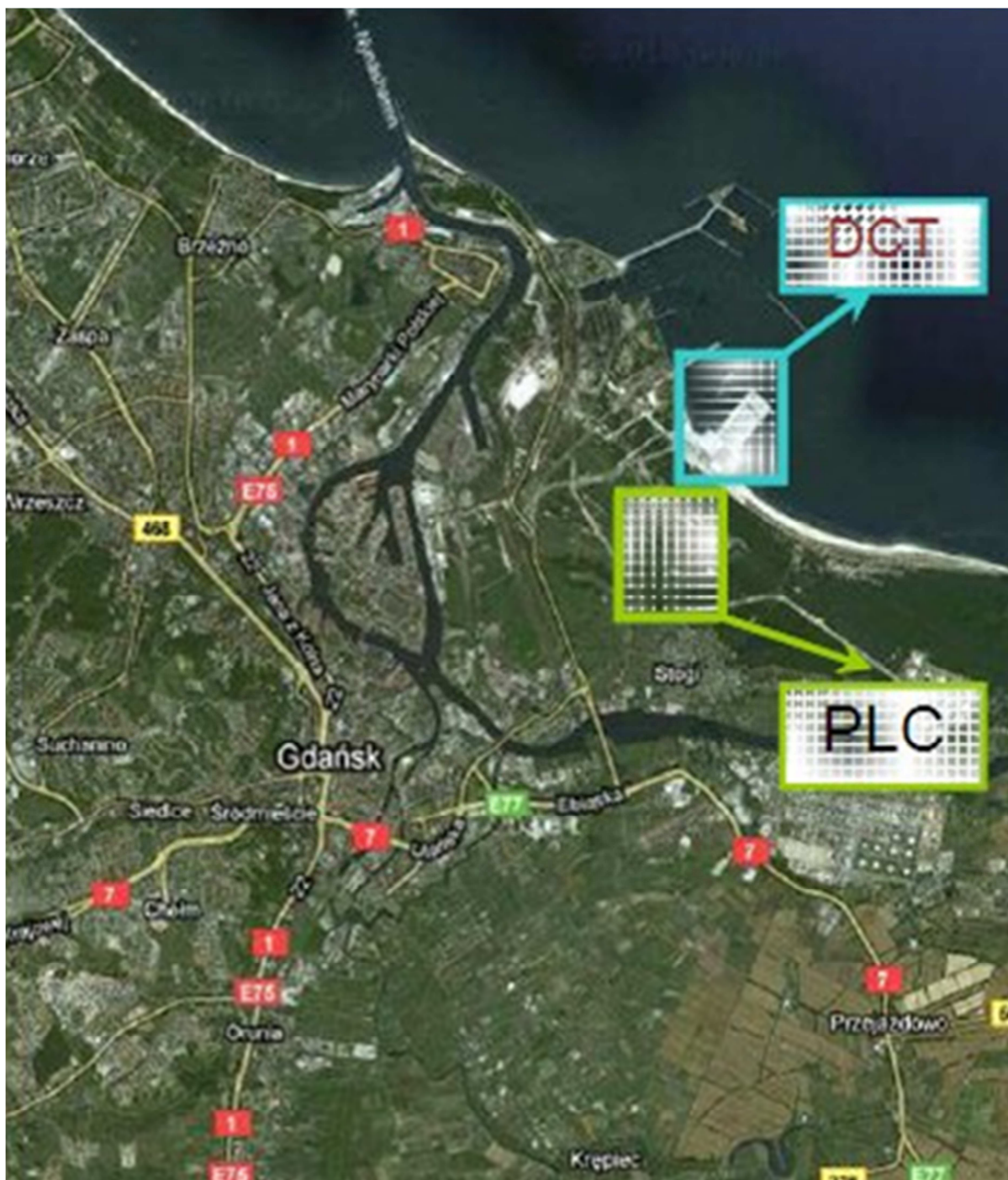
Działalność eksploatacyjna w porcie gdańskim (25,3 mln ton, 697 180 TEU w 2011 r.) prowadzona jest w kilkunastu terminalach usytuowanych w dwóch obszarach. Port wewnętrzny obejmuje akweny o głębokości 10,2 m i terminale rozmieszczone wzdłuż Martwej Wisły i Kanału Portowego, a Port Północny z terminalami masowymi i terminalem kontenerowym posiada bezpośredni dostęp do Zatoki Gdańskiej o głębokości 15,0 m. Port wewnętrzny może przeładować 11,5 mln t, a port zewnętrzny 48,5 mln t. Wśród istotnych inwestycji dla portu gdańskiego miała modernizacja wejścia do portu wewnętrznego oraz budowa mostu wantowego sfinansowana z kredytu Banku Światowego.

Tabela 1. Przeładunki w terminalach kontenerowych w portach polskich w latach 2010–2011 (w TEU)

Przeładunki w portowych terminalach kontenerowych w 2010 i 2011 r. (miesiące I – XII)											
Terminal	Rok	20'	40'	Import sztuki		Eksport sztuki		Razem sztuki	Import	Eksport	Razem
				Puste	Pełne	Puste	Pełne		TEU	TEU	TEU
BCT	2010	86 626	97 258	6 516	95 533	34 338	47 497	183 884	157 398	123 744	281 142
	2011	98 844	131 506	27 026	94 932	33 082	75 310	230 350	191 273	170 583	361 856
	2011/10	114,1	135,2	414,8	99,4	96,3	158,6	125,3	121,5	137,9	128,7
DCT*	2010	82 700	205 995	18 223	112 623	24 740	111 629	267 215	221 277	230 453	451 730
	2011	115 081	259 895	33 877	151 187	65 609	124 303	374 976	312 958	321 913	634 871
	2011/10	139,2	126,2	185,9	134,2	265,2	111,4	140,3	141,4	139,7	140,5
GCT	2010	40 403	79 349	13 456	41 803	18 609	45 884	119 752	90 818	108 273	199 106
	2011	55 093	95 907	13 679	57 807	19 415	60 099	151 000	115 982	130 925	246 384
	2011/10	136,4	120,9	101,7	138,3	104,3	131	126,1	127,7	120,9	124
GTK	2010	15 997	29 406	832	12 379	9 504	22 688	45 403	21 699	53 110	74 809
	2011	12 271	25 019	982	11 253	7 872	17 183	37 290	20 407	41 902	62 309
	2011/10	76,7	85,1	118	90,9	82,8	75,7	82,1	94	78,9	83,3
DB PS	2010	15 041	20 684	1 145	16 145	7 668	10 760	35 718	27 733	28 665	56 398
	2011	16 714	19 135	726	16 998	6 948	11 177	35 849	27 209	27 776	54 985
	2011/10	111,1	92,5	63,4	105,3	90,6	103,9	100,4	98,1	96,9	97,5
BTDG	2010	1 727	1 622	797	709	340	1 503	3 349	2 247	2 724	5 073
	2011	1 652	3 257	1 739	720	374	2 076	4 906	4 077	4 089	8 201
	2011/10	95,7	200,8	218,2	101,6	110	138,1	146,5	181,4	150,1	164,3
Razem	2010 I-XII	242 494	434 314	40 969	279 192	95 199	239 961	655 321	521 172	546 969	1 068 151
	2011 I-XII	299 655	534 719	78 029	332 897	133 300	290 148	834 371	671 906	697 188	1 369 094
	2011/10%	123,6	123,1	190,5	119,2	140	120,9	127,3	128,9	127,5	128,2

Źródło: Dane terminali przeładunkowych.

Nową jakością w Gdańsku jest terminal kontenerowy DCT - Deepwater Container Terminal. Nowy terminal w ciągu dwóch lat zmienił radykalnie pozycję Gdańska na mapie przeładunków kontenerowych w Polsce (tabela 1.). Budowa od podstaw terminalu kontenerowego, pozwalającego na obsługę największych statków wchodzących na Bałtyk zwiększyła znaczenie Gdańska na europejskiej mapie transportu morskiego. DCT Gdańsk to pierwszy terminal w rejonie wschodniego Bałtyku zdolny do obsługi statków klasy post-panamax. Terminal dysponuje powierzchnią 44 ha (w tym 5 ha utwardzonych placów składowych) oraz nabrzeżem o długości eksploatacyjnej 650 m, z czego 265 m o głębokości 13,5 m i 385 m o głębokości 16,5 m, przy którym mogą być obsługiwane statki o zanurzeniu 14,2 m [4]. W sąsiedztwie DCT ZMPG zbuduje nabrzeże o długości 650 m dla oceanicznych statków kontenerowych.



Rys. 3. Planowane centrum logistyczne w porcie morskim w Gdańsku

Źródło: <http://www.investgda.pl/centrum-logistyczne,35> (12.12.2011 r.)

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 600 tys. TEU. W 2010 r. terminal obsłużył już ponad 512 tys. TEU. W 2011 r. dzięki zamontowaniu kolejnych suwnic nabrzeżowych w DCT przeładowano prawie 635 tys. TEU, podczas gdy w Gdańskim Terminalu Kontenerowym położonym w porcie wewnętrznym obsłużono 62 309 TEU. Łącznie w terminalach kontenerowych Gdańska w 2011 r. przeładowano więc 697 180 TEU, natomiast 10 lat wcześniej tylko 24 435 TEU (rys. 1.). Centrum Logistyczno-Dystrybucyjne w Gdańsku (promowane na rynku międzynarodowym jako Pomeranian Logistic Center) zajmuje powierzchnię ponad 186 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 sąsiadującego z nim terminalu kontenerowego, dla którego zarezerwowano 32 ha. Gdańskie centrum logistyczno-dystrybucyjne ma stanowić zaplecze terminalu kontenerowego i ro-ro. Terminal DCT o zdolności przeładunkowej 600 tys. TEU, która już w 2011 r. została przekoczona, ma w perspektywie stać się hubem o zdolności przeładunkowej 4 mln TEU.

Przetarg na budowę Pomorskiego Centrum Logistycznego wygrała w grudniu 2010 r. australijska grupa inwestycyjna Goodman. Jak podaje ambasada Australii „Goodman jest największą grupą działającą w branży nieruchomości przemysłowych notowaną na australijskiej giełdzie ASX oraz jedną z największych grup nieruchomości przemysłowych na świecie. Firma 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 [16].

Według informacji inwestora centrum będzie dysponowało 500 000 m² powierzchni magazynowej, usytuowanej w pobliżu terminalu kontenerowego DCT Gdańsk. Partnerem projektu jest InvestGDA. Goodman oszacował wartość inwestycji na 300 mln euro. Według oświadczenia Błażeja Ciesielczaka (dyrektor zarządzający Goodman Polska) „Pomorskie Centrum Logistyczne będzie rozwijać się sukcesywnie w miarę pozyskiwania najemców, a nieruchomości będą oddawane do użytku w ciągu 10 miesięcy od momentu podpisania umowy z najemcą”³. Oferta ta zostanie skierowana do podmiotów lokalnych, krajowych i międzynarodowych działających w sektorze transportu morskiego, logistyce, dystrybucji, spożywczym oraz FMCG. Do dyspozycji klientów oddane zostaną magazyny, zaplecza produkcyjne, centra dystrybucji oraz przestrzeń biurowa, które będą mogli nabyć lub wynajmować. Pracownicy Goodman będą zarządzali Pomorskim Centrum Logistycznym i usytuowanymi na jego terenie nieruchomościami.

Pomorskie Centrum Logistyczne będzie budowane na 110-hektarowej działce, sąsiadującej z Głębokowodnym Terminalem Kontenerowym w Gdańsku (DCT Gdańsk). Do centrum Gdańsk prowadzi połączenie drogowe o długości 9 km, a z Międzynarodowego Lotniska im. Lecha Wałęsy w Gdańsku do centrum jest 23 km. Centrum ma też dobre połączenia z krajową infrastrukturą drogową (A1, S7 i S6) oraz kolejową z Warszawą, Katowicami i Szczecinem (rys. 3.).

Istotne znaczenie z punktu widzenia możliwości wpisania się Gdańsk w sieć autostrad morskich ma pasażersko-towarowy terminal promowy o łącznej powierzchni 72 000 m², zbudowany za 36,7 mln zł, a usytuowany na nabrzeżu Obrońców Westerplatte. Infrastruktura terminalu przeznaczona jest do równoległej obsługi statków o długości do 200 m, przy trzech stanowiskach z rampami ro-ro, przeznaczonych dla jednostek ro-ro, promów oraz statków pasażerskich. Stanowiska nr 1 i 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 [22]. W terminalu są place manewrowo-składowe o powierzchni 19 900 m², na których może parkować jednorazowo od 500 do 1100 samochodów osobowych lub 140 do 360 naczep. Terminal posiada magazyn o powierzchni 8000 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 na dworcu pasażerskim o łącznej powierzchni 2050 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 [11].

W Gdańsku zbudowano między innymi infrastrukturę dostępu do rejonu nabrzeża Przemysłowego za ponad 14 mln zł oraz do Wolnego Obszaru Celnego za 28,7 mln zł. Zmodernizowano wejście do portu

³ Goodman wygrywa przetarg na realizację centrum przemysłowo-logistycznego o powierzchni 500,000 m² w porcie gdańskim, komunikat prasowy z 17 grudnia 2010 r. <http://pl.goodman.com/~media/Files> (2010-12-17).

wewnętrznego w Gdańsku wraz z jego poszerzeniem za 91 mln zł oraz wybudowano tor wodny na Martwej Wiśle i przebudowano 3 zdekapitalizowane nabrzeża za 163,5 mln zł. 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 [5].

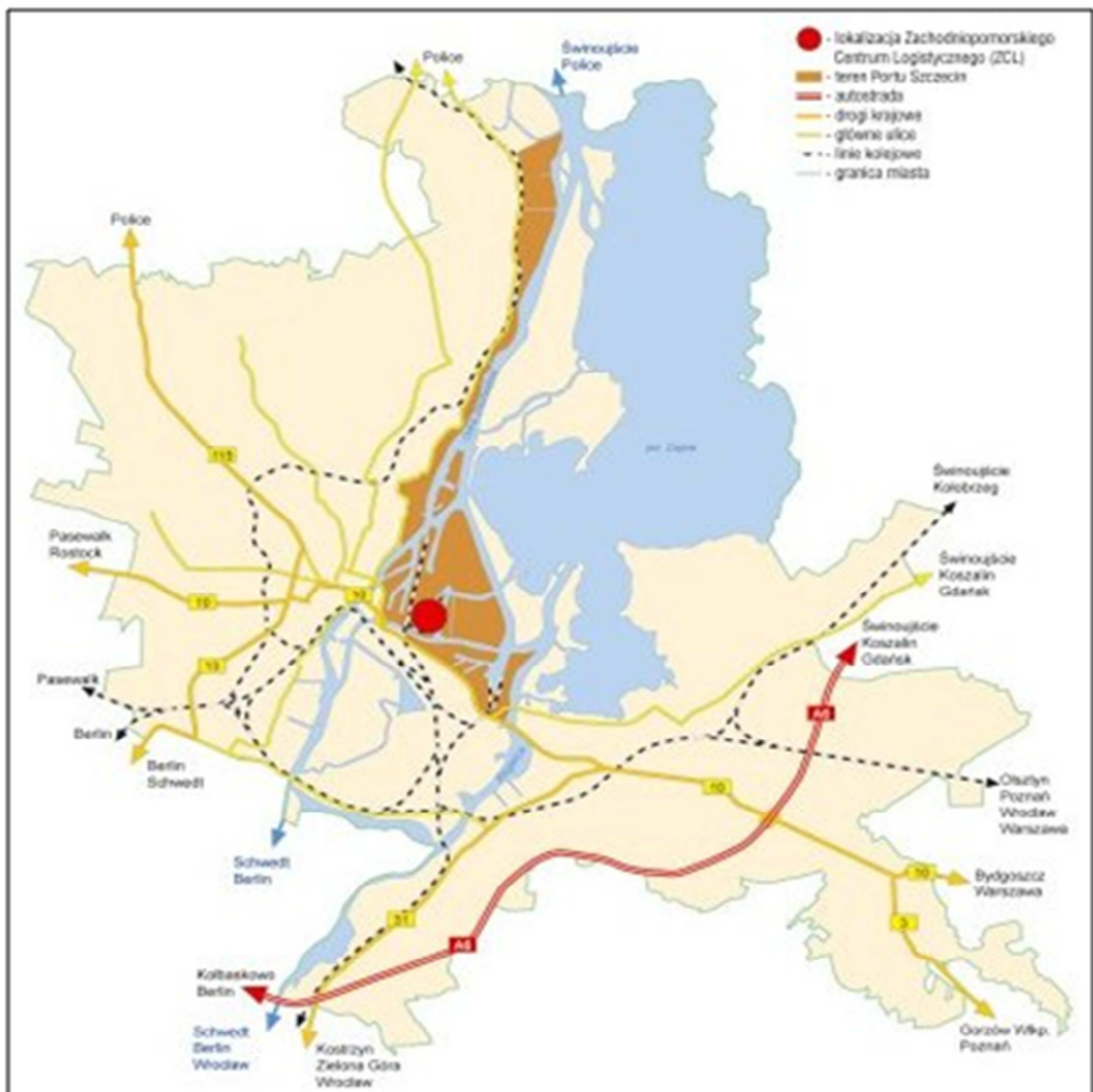
3. INWESTYCJE WSPIERAJĄCE ROZWÓJ FUNKCJI LOGISTYCZNYCH W PORTACH SZCZECINA I ŚWINOUJŚCIA

Do wiodących inwestycji zrealizowanych w obszarze zarządzania Zarządu Morskiego Portu Szczecin (21,4 mln ton, 55098 TEU w 2011 r.) należy zbudowanie w Szczecinie centrum logistycznego oraz terminalu kontenerowego. Do najważniejszych inwestycji w budowie należy budowa portu do przeładunków LNG oraz stanowiska do obsługi promów w terminalu promowym w Świnoujściu.

Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne zbudowano ze środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport 2004-2006 na terenie o powierzchni 20 ha. Infrastruktura kolejowa i drogowa, w tym parking dla 40 pojazdów ciężarowych i uzbrojenie techniczne umożliwiają budowę magazynów, chłodni elementów zaplecza usługowego dla operatorów logistycznych i firm transportowych. W obrębie Centrum powstał parking dla 40 samochodów ciężarowych oraz doprowadzone zostały drogi dojazdowe i tory kolejowe. Terminal położony jest w odległości 8 km od prowadzącej do Niemiec autostrady A6 i międzynarodowej drogi E65 [21]. W pobliżu centrum Logistycznego zbudowano terminal kontenerowy. Wybudowanie nabrzeża Fińskiego o długości 240 m i głębokości 10,5 m oraz rampy ro-ro kosztowała 70 mln zł. Potencjał przeładunkowy terminalu określono na 80 tys. TEU rocznie [18]. W Szczecinie inwestują również operatorzy prywatni. DB Port Szczecin za 56,3 mln zł zbuduje terminal intermodalny na Ostrowie Grabowskim w Porcie Szczecin, który będzie współfinansowany ze środków unijnych. Operator otrzymał dofinansowanie w wysokości ponad 19,5 mln zł ze środków Funduszu Spójności w marcu 2011 r. Terminal zbudowany będzie w południowo-zachodniej części Ostrowa Grabowskiego oraz w środkowej części Łasztowni. Będzie on zdolny do obsługi 120 000 TEU rocznie [15].

Od 15 maja 2001 r. Baza Promów Morskich (przeładunki drobnicy promowej w 2011 r. – 6243,2 tys. ton) zarządzana jest przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, a jej operatorem jest Terminal Promowy Świnoujście. Armatorzy promowi (Unity Line, Polferries) zapewniają codzienne połączenia Świnoujście z Ystad i Trelleborgiem. Ze względu na systematyczny wzrost popytu na przewozy ro-ro podjęto decyzję o budowie kolejnego stanowiska dla statków o długości do 220 m. Do końca 2012 r. powstanie nowe nabrzeże o długości 242 m i głębokości technicznej 12 m, a ruchomy pomost umożliwi pasażerom komunikację między promem i terminalem pasażerskim dworca morskiego. Pojazdy na prom będą mogły wjeżdżać przez dwa pomosty na górny i dolny pokład promu, co znacznie przyspieszy załadunek i rozładunek promu [14].

Inwestycje w Szczecinie i Świnoujściu zaplanowane do 2015 r. poprawią warunki do rozwoju funkcji logistycznych. Kontynuowane jest dostosowanie infrastruktury obu portów rozwoju morsko-lądowych systemów transportowych poddanych presji rozwoju transportu morskiego między Azją a Europą oraz poprawę komunikacji kolejowej i drogowej z rynkami w Polsce i Niemczech. Między innymi w Szczecinie zostanie rozbudowana infrastruktura na Ostrowie Grabowskim oraz na Półwyspie Katowickim i w północnej części Płw. Ewa. W Świnoujściu dokończona będzie budowa infrastruktury portowej dla portu LNG i infrastruktury portowej w południowej części portu [13].



Rys. 4. Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne

Źródło: Zarząd Morskiego Portu Szczecin-Świnoujście.

4. PODSUMOWANIE

Polskie porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki podejmują szereg inwestycji sprzyjających rozwojowi funkcji logistycznych. Do najbardziej sprzyjających działań należy budowa centrów logistycznych oraz wyznaczenie obszarów inwestycyjnych na tych obszarach i w ich otoczeniu. Inwestycje podejmują zarządy portów z własnych środków oraz przy wsparciu funduszy z programów operacyjnych realizowanych w ramach projektów Unii Europejskiej. Działania te wspierane są przez inwestorów prywatnych, co poprawia efektywność podejmowanych działań na rzecz dostosowania portów i terminali do rozwijającego się rynku usług transportowych i morsko-lądowych sieci logistycznych.

Streszczenie

W artykule omówiono rozwój funkcji logistycznych w polskich portach poprzez inwestycje w infrastrukturę w portach polskich i w ich otoczeniu. Wskazano, że do najbardziej sprzyjających działań należy budowa centrów logistycznych oraz wyznaczenie obszarów inwestycyjnych na tych obszarach i w ich otoczeniu. Opisano inwestycje w portach Gdańska, Gdynia, Szczecina i Świnoujścia w wyniku których zwiększono ofertę portów o nowe usługi logistyczne i wzmocniono ich pozycję konkurencyjną na rynku Morza Bałtyckiego. Między innymi w Szczecinie wybudowano centrum logistyczne i terminal kontenerowy, w Świnoujściu buduje się port LPG i rozbudowuje bazę promową, w Gdyni pogłębiono port i rozbudowano infrastrukturę dostępu do portu od strony lądu oraz rozbudowuje się centrum logistyczne, w Gdańsku zbudowano głębokowodny terminal kontenerowy oraz podpisano umowę na budowę Pomorskiego Centrum Logistycznego.

Słowa kluczowe: port, centrum logistyczne.

Investments supporting development of logistics functions in Polish ports

Abstract

The article focuses on the development of logistic functions in Polish ports by the investments in infrastructure in Polish ports and their surroundings. The most favourable action is the construction of logistics centres and the areas designated for investment in the centres and their surroundings. Author describes the investments in the ports of Gdańsk, Gdynia, Szczecin and Świnoujście, which resulted in increasing the ports' potential in new logistics services and strengthening their competitive position on the market in the Baltic Sea Region. Among other things, logistics centres and container terminal were built in Szczecin, the LPG port has being built and ferry terminal has being expanded in Świnoujście. Reconstruction of the port channel and expanded port infrastructure, as well as the development of logistics centre in Gdynia were made. Moreover, Gdańsk Deepwater Container Terminal (DCT) was built and the contract to build the Pomeranian Logistics Centre was signed.

Key words: sea port, logistics center.

LITERATURA

- [1] Alphaliner - TOP 100, Operated fleets as per 23 March 2012, <http://www.alphaliner.com/top100/index.php> (2012-03-23)
- [2] Asariotis R., Maritime transport, sustainable development and climate change: some issues for consideration, "On course for a better world" – Kickoff seminar Danish Shipowners' Association, 9 February 2012, Copenhagen, s. 2.
- [3] Asia to hold lead as world's port growth slows 7pc in 2012: Shanghai study, http://www.simic.net.cn/news_show.php?lan=en&id=98581 (2012-03-07).
- [4] DCT Gdańsk, <http://www.dctgdansk.pl> (2012-03-23)
- [5] Grzybowski M., Ekonomiczno-infrastrukturalne uwarunkowania rozwoju portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 657, Problemy Transportu i Logistyki nr 15, Zeszyty Morskie nr 1 „Uwarunkowania realizacji strategii rozwoju polskich portów morskich”, Wyd. Nauk. Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2011, ISSN 1640-6818, ISSN 1644-275X, s. 149-164
- [6] Grzybowski M., Kurs na intermodal, BCT w Gdyni, „Polska Gazeta Transportowa”. 29 lutego 2012, nr 9, s. 3.
- [7] Grzybowski M., Morski rynek kontenerowy, „Polska Gazeta Transportowa”. 26 października 2011, nr 43, s. 2.
- [8] Grzybowski M., Port Gdynia w 2011 r. Inwestycje, prywatyzacja, duże przeładunki. „Polska Gazeta Transportowa”. 22 lutego 2012, nr 8, s. 3.
- [9] Grzybowski M., Port Gdynia. Prywatyzacja i inwestycje. „Nadmorski Przegląd Gospodarczy” nr 1/2012, s. 10.
- [10] Grzybowski M., Rynek transportu morskiego rudy, „Polska Gazeta Transportowa”. 8 lutego 2012, nr 6, s. 3.
- [11] Grzybowski M., Rozwój infrastruktury logistycznej portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego. Studia przypadków, "Logistyka" 2011, nr 5, ISSN 1231-5478, s. 605-613.
- [12] International Shipping Facts and Figures, IMO Maritime Knowledge Centre, IMO 2011, s. 9.
- [13] Inwestycje do 2015, <http://www.port.szczecin.pl/index.php> (2012-03-24)
- [14] Największy i najnowocześniejszy, Wywiad z Piotrem Trojanowskim prezesem Zarządu Terminalu Promowego w Świnoujściu Sp. z o.o. "Nadmorski Przegląd Gospodarczy" nr 6 (108) 2011 / 1 (109) 2012.
- [15] Nowy terminal intermodalny w Szczecinie, http://www.rynek-kolejowy.pl/31652/Nowy_terminal_intermodalny_w_Szczecinie.htm (2012-03-22)
- [16] Przedsiębiorstwa australijskie w Polsce. Goodman, <http://www.austrade.pl/en/handel/przedsiębiorstwa-australijskie/przedsiębiorstwa-australijskie-w-polsce/goodman> (12.01.2012 r.)
- [17] Review of Maritime Transport 2011, UNCTAD, New York and Geneva, 2011, s. 7-8.

- [18] Terminal kontenerowy, <http://www.port.szczecin.pl/index.php> (2012-03-24)
- [19] The low cost of transporting goods by sea, <http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/the-low-cost-of-transporting-goods-by-sea.php> (2012-03-22).
- [20] UNCTAD Transport Newsletter No. 52 Fourth Quarter 2011, s. 3.
- [21] Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne, <http://www.port.szczecin.pl/> (2012-03-24)
- [22] Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, <http://www.portgdansk.pl/o-porcie/statystyki-przeladunkow> (2012-03-21)

Acknowledgments

Opracowanie zawiera wyniki badań prowadzone przez prof. Marka Grzybowskiego, prezesa Instytutu Badań nad Bezpieczeństwem, w ramach badań: „Portowe centra logistyczne jako stymulanty rozwoju portów, miast portowych i regionów nadmorskich. Badanie, modelowanie, koncepcja lokalizacji, eksploatacji i zarządzania”, projekt badawczy własny realizowany pod kierunkiem prof. Czesławy Christowej w Akademii Morskiej w Szczecinie, finansowany przez Narodowe Centrum Nauki w latach 2011 – 2012.