

MAŁGORZATA PACUK

Uniwersytet Gdański

PERSPEKTYWY OBSŁUGI TRANZYTU UKRAINY PRZEZ PORTY GDAŃSKA I GDYNI

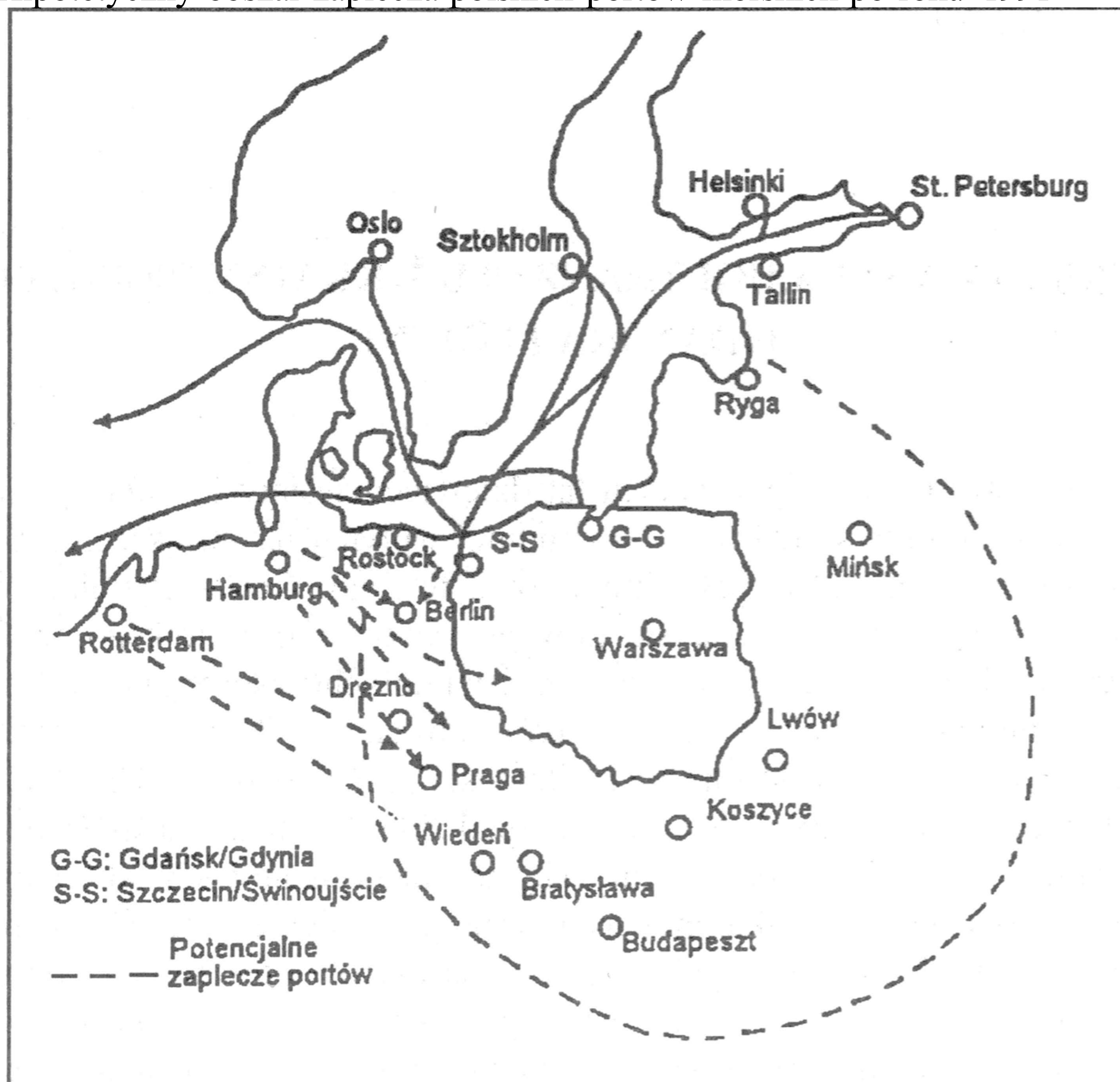
Nowy, stworzony w początkach lat dziewięćdziesiątych, układ polityczno-gospodarczy w Europie środkowej i wschodniej wpłynął na zwiększenie atrakcyjności położenia i roli Polski jako kraju tranzytowego. Cechą charakterystyczną obecnego okresu - kształtowania się nowego rynku transportowego w Europie środkowej i wschodniej - jest postępująca zmiana dotychczasowego przestrzennego rozkładu strumieni ładunkowych na tym obszarze. Przemiany polityczno-gospodarcze (zwłaszcza uzyskanie niepodległości przez Białoruś, Ukrainę, Litwę, Łotwę i Estonię), zjednoczenie Niemiec, rozpad ZSRR, a także nasilające się procesy integracji europejskiej przyczyniły się do rozwoju nowych, alternatywnych połączeń transportowych konkurencyjnych względem siebie - morskich, morsko-lądowych i lądowych obsługujących przewozy pasażerów i towarów z i do niepodległych państw byłego ZSRR. Jednocześnie przeobrażenia polityczno-gospodarcze w tej części Europy zmieniły warunki kształtowania się potencjalnego zaplecza międzynarodowego portów polskich. Zaplecze to powiększyło się w przypadku portów Gdańska i Gdyni o rynki transportowe państw bałtyckich, Białorusi i zachodniej Ukrainy (ryc. 1). W obecnej sytuacji geopolitycznej interesy polskiej gospodarki morskiej związane są z otwarciem tego nowego kierunku tranzytowego rozwijanego jako pomostu bałtycko - czarnomorskiego integrującego Ukrainę z Europą Zachodnią.

Prognozy portowe przewidują stopniowy wzrost obrotów tranzytowych. W portach Gdańska i Gdyni może on być osiągnięty dzięki rosnącemu udziałowi ładunków Białorusi i Ukrainy. Oba porty dysponują dużymi możliwościami przyjęcia i obsługi nowych ładunków - zarówno masowych, jak i drobnicy.

Port gdański, jest obecnie największym portem bałtyckim zdolnym do obsługi statków klasy „Baltimax”, tzn. największych jednostek przepływających przez cieśniny duńskie. Port składa się z dwóch części: wewnętrznej, czyli tradycyjnego portu leżącego u ujścia Martwej Wisły, i części zewnętrznej - wysuniętego w morze

nowoczesnego Portu Północnego, który został zbudowany w latach siedemdziesiątych.

Ryc.1. Hipotetyczny obszar zaplecza polskich portów morskich po roku 1991



W porcie wewnętrznym zlokalizowano bazę eksportu siarki, bazę importu fosforatów, bazę soli, sody, nawozów sztucznych, drewna. Na zachodnim brzegu Wisty usytuowano bazę promową (połączenie promowe z portem Nynashamn na południe od Sztokholmu) oraz terminal kontenerowy o pojemności do 1000 TEU, przystosowany do obsługi statków kontenerowych w systemach lo-lo i ro-ro. W końcu 1995 roku utworzono w tej części portu Wolny Obszar Celny o powierzchni 33,5 ha¹.

Port Północny stanowi samodzielny, głębokowodny, wychodzący w morze port masowy zdolny do obsługi statków o nośności do 150 tys. ton i zanurzeniu do

¹ Działalność strefy wolnocłowej stwarza dużą szansę aktywizacji życia gospodarczego w tej części portu i zmianę jakościową w jej funkcjonowaniu. Będzie też sprzyjać pełnieniu roli ośrodka dystrybucyjno - rozdzielczego dla wybranych towarów na rynki określonych krajów (np. przepływ owoców cytrusowych na rynek rosyjski).

16,5 m. Zlokalizowano tam dwie specjalistyczne bazy - węgla, o wydajności dobowej 50 tys. ton i paliw płynnych, o wydajności 100 tys. ton na dobę i zdolności przeładunkowej 20 mln ton, połączoną zespołem rurociągów z rafinerią gdańską i płocką.

W 1996 roku przeładowano w porcie gdańskim 16,8 mln ton ładunków, wśród których przeważały ładunki masowe - węgiel i koks (6,1 mln ton) oraz ropa i produkty naftowe - 5,2 mln ton (tab.1). Zdolności przeładunkowe portu ocenia się na około 40 mln ton.

Tab. 1. Przeładunki w portach Gdańska i Gdyni w latach 1995 i 1996 (w tys. ton)

Wyszczególnienie	Gdańsk		Gdynia	
	1995	1996	1995	1996
OGÓŁEM	18 528	16 875	7 732	8 661
węgiel i koks	7 106	6 128	2 154	1 724
rudny		200	77	109
zboże	234	436	526	1 617
drewno	72	2	-	2
ropa i produkty naftowe	6 550	5 247	357	661
inne masowe	2 770	2 920	856	833
- siarka	1 123	.		.
- surowce fosforowe	363	.		.
- ładunki płynne	579	.	315	.
drobnica	1 796	1 942	3 762	3 715
- w kontenerach	3	.	1 328	.

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej GUS, Warszawa 1996, Salmonowicz H., Polskie porty morskie w 1996 roku, *Spedycja i Transport*, 1997, nr 6/7

Większa część ładunków stałych dociera do portu transportem kolejowym. W celu poprawy dostępności komunikacyjnej portu gdańskiego zaplanowano budowę bezkolizyjnej trasy, która połączy port z planowaną Transeuropejską Autostradą Północ-Południe (TEM).

Port w Gdyni jest portem uniwersalnym, ale specjalizuje się w przeładunkach drobnicy, zwłaszcza kontenerów, oraz zboża. Obroty portu przekroczyły w 1996 roku 8 mln ton (tab.1) przy zdolnościach przeładunkowych szacowanych na 15 mln ton. Dokonana w 1995 restrukturyzacja portu doprowadziła do utworzenia struktury holdingowej. W skład nowej organizacji weszły terminale: zbożowy, kontenerowy, masowy i drobnicowy.

Port gdyński obsługuje rocznie około 50% przeładunków drobnicy przechodzących przez polskie porty. W strukturze obrotów portu drobnica skonteneryzowana stanowi około 40%. Bałtycki Terminal Kontenerowy jest jedynym portowym terminalem przeładunku kontenerów w różnych relacjach transportowych (ro-ro, lo-lo, transport drogowy i kolejowy). Obecnie jego roczna zdolność przeładunkowa

osiąga 170 tys. TEU. Do Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego należy także zlokalizowana na jego terenie baza promowa. Tu koncentruje się około 25% pasażerskiego ruchu promowego i 10% promowego ruchu towarowego przechodzącego przez porty polskie (linia promowa Gdynia - Karlskrona). Ponieważ obecna baza ma charakter tymczasowy, opracowano projekt budowy w najbliższych latach w zachodniej części portu dużego, nowoczesnego terminalu promowego. Będzie tu brała swój początek Transeuropejska Autostrada Północ-Południe. Gdyński terminal promowy będzie częścią przedsięwzięcia inwestycyjnego pod nazwą Baltic Ferry Bridge (Bałtycki Most Promowy). Drugim przyczółkiem tego mostu po stronie szwedzkiej będzie port w Karlskronie.

Porty Gdańsk-Gdynia są położone centralnie na trasie Północ-Południe. Przez porty te przechodzi główna środkobałtycka oś komunikacyjna, otwierająca lądowo-morski korytarz transportowy dla rozwoju przewozów promowych, ro-ro i kontenerowych w relacji kraje skandynawskie - Polska - kraje Europy środkowej i wschodniej². Jednakże ta oś transportowa, o fundamentalnym znaczeniu dla aktywizacji obu portów, nie jest dotychczas w dostatecznym stopniu wypełniona rozbudowaną siecią lądowych połączeń transportowych, a także odpowiednią liczbą liniowych połączeń żeglugowych z innymi portami bałtyckimi. Tymczasem stan połączeń transportowych z zapleczem oraz częstotliwość i regularność odjazdów statków stanowią obecnie główne kryterium wyboru portu przez załadowców, zgodnie z zasadą, iż klienta interesuje cała droga przewozu jego towaru od punktu nadania do punktu odbioru, a nie samo ogniwo portowe. Mała częstotliwość i liczba odjazdów statków z portów polskich oraz brak sprawnych połączeń transportowych, szczególnie drogowych, z zapleczem krajowym i międzynarodowym wpływa niekorzystnie na pozycję konkurencyjną³ portów polskich.⁴

Na skutek likwidacji barier politycznych i ekonomicznych, które uprzednio uniemożliwiały swobodny przepływ ładunków przez granice Polski, także przez granice państw-partnerów tranzytowych, działalność portów polskich poddana jest obecnie bardzo silnej konkurencji międzynarodowej. Zespół portowy Gdańsk-

² Na Bałtyku dominują przewozy promowe i ro-ro. Porty morskie Gdańska i Gdyni z terminalami promowymi i kontenerowymi oraz system bałtyckich połączeń żeglugowych z tych portów (kontenerowych, promowych i ro-ro) stanowią podstawowe elementy „morskie” tego korytarza.

³ Konkurencyjność oznacza zdolność polskich portów do świadczenia takich usług, których ceny, jakość (szybkość, niezawodność, bezpieczeństwo) oraz elastyczność w zaspokajaniu potrzeb i postulatów załadowców są bardziej atrakcyjne od odpowiednich cech usług oferowanych przez porty konkurencyjne.

⁴ Misztal K., Szwanowski S., Wasilewska K., Problemy kształtowania lądowo-morskiej infrastruktury transportowej w obsłudze polskiego handlu zagranicznego i tranzytu, Uniwersytet Gdański 1997, s. 51-52

Gdynia, funkcjonując na międzynarodowym rynku usług portowych, poddany jest trzem rodzajom konkurencji zewnętrznej⁵ (ryc. 1):

- portów Morza Północnego, szczególnie Hamburga, Bremy i Rotterdamu; konkurencja ta dotyczy pozabałtyckich relacji przewozowych w obsłudze potencjalnego zaplecza tranzytowego portów polskich;

- portów obcych południowego wybrzeża Bałtyku, tzn. portów niemieckich Morza Bałtyckiego zlokalizowanych na zachodzie - Rostocku, Travemünde, Lubecki, Kilonii, Wismaru, Warnemünde i Sassnitz oraz portów republik nadbałtyckich - Kłajpedy, Rygi, Muugi, Windawy i rosyjskiego Kaliningradu na wschodzie (tab. 2);

Tab. 2. Porównanie konkurencyjności portów Gdańska i Gdyni oraz portów wschodniobałtyckich

Wyszczególnienie	Polska		Rosja	Litwa	Łotwa		Estonia
	Gdańsk	Gdynia	Kalinin-grad	Kłajpeda	Ryga	Windawa	Muuga
Obroty ładunkowe (min ton)	17	9	2	16	2	22	7
Kontenery lo-lo	*	*	*	*	*		*
Ro-ro	*	*	*	*	*	*	*
Promy samochodowe	*	*	*		*		
Promy kolejowe				*			*
Produkty naftowe	*	*		*		*	*
Węgiel	*	*	*	*	*		
Zboże	*	*	*	*	*	*	*
Surowce nawozowe	*	*	*				
Chłodnie	*	*	*		*		*
Terminal pasażerski	*	*	*		*		*

Źródło: Łepkowski M., Konkurencyjność portów polskich wobec wschodniobałtyckich, *Przegląd Komunikacyjny*, 1997 nr 4, s.12 (zmienione)

- alternatywnych lądowych dróg transportowych - kolejowych, drogowych oraz ich kombinacji w postaci połączeń intermodalnych.

Przy aktualnym układzie ciągów ładunkowych polskie porty morskie mogą konkurować pod względem warunków obsługi z innymi portami południobałtyckimi w zakresie niemal wszystkich grup ładunkowych. Pod względem jakości i zakresu świadczonych usług porty polskie oferują konkurencyjną szybkość przeładunków towarów masowych sypkich i płynnych w terminalach specjalistycznych w Gdańsku (z Portem Północnym) oraz kontenerów w Gdyni.

Położenie geograficzne jest silną stroną portów Gdańska i Gdyni jeśli chodzi o bałtyckie relacje przewozowe. Predysponuje ono oba porty do pełnienia funkcji centrum dystrybucyjnego dla ładunków białoruskich i ukraińskich, a także

⁵ Tamże, s. 44, 49-50

sprzyja rozwojowi węzła lądowo-morskiego Gdańsk-Gdynia jako pośrednika w handlu Zachodu z Europą wschodnią.

W związku z transformacją ustrojowo-gospodarczą zachodzącą we wszystkich krajach byłej RWPG od początku lat dziewięćdziesiątych, rozmiary przewozów tranzytowych na tym obszarze znacznie zmalały. Dotyczy to zwłaszcza całego lądowo-morskiego tranzytu przez porty polskie (por. tab. 3). Złożyły się na to trzy ważne przyczyny⁶.

Tab. 3. Obroty tranzytowe w portach Gdańska i Gdyni w latach 1985, 1995 i 1996 (w tys. ton)

Wyszczególnienie	Gdańsk			Gdynia		
	1985	1995	1996	1985	1995	1996
OGOŁEM	1 269	298	371	1 092	560	719
zboże	-	12	5	-	92	-
ropa i produkty naftowe	804	1	-	-	223	-
inne masowe	146	58	59	26	11	3
drobnica	266	227	307	877	234	716

Źródło: jak w tab.1

Pierwsza to fakt, że przedsiębiorstwa handlu zagranicznego krajów będących tranzytowymi partnerami Polski w warunkach gospodarki rynkowej mają pełną swobodę wyboru dróg, portów i przewoźników tranzytowych na zasadach konkurencyjnych. Za najważniejsze kryterium dokonywanego wyboru uważa się obecnie akceptowalną cenę, jakość usługi i warunki płatności. Sąsiednie państwa mogą więc swobodnie wybierać inne niż polskie trasy tranzytowe.

Drugim czynnikiem osłabiającym ruch tranzytowy przez Polskę jest utrzymujący się niedorozwój techniczno-eksploatacyjny infrastruktury transportowej Polski.

Za trzeci istotny czynnik spadkowej tendencji tranzytu towarowego przez porty polskie uznać należy recesję gospodarczą państw Europy środkowej i wschodniej oraz wynikające stąd zubożenie rozmiarów i struktury ich handlu zagranicznego. Uwidocznilo się to zwłaszcza w zamorskich obrotach tych państw, a więc w tranzycie przez polskie porty morskie, w których doszło do znacznego ograniczenia przeładunków tranzytowych na rzecz przewozów lądowych. Wzrost obrotów tranzytowych przez porty Gdańska i Gdyni - niezależnie od czynników wewnętrznych określających ich konkurencyjność - uzależniony jest zatem przede wszystkim od struktury kierunkowej obrotów handlowych sąsiadów Polski, w omawianym przypadku Ukrainy. Można przyjąć jako oczywiste, że trzeci wymieniony czynnik ma charakter przejściowy i straci na znaczeniu za jakiś czas.

⁶ Por. Szczepaniak T. (red.), Transport międzynarodowy, Warszawa 1996

Lata dziewięćdziesiąte to faza powstawania nowego południobałtyckiego rynku tranzytowego po rozpadzie ZSRR i powiązań gospodarczych RWPG. Wysiłki prowadzące do rozwoju tranzytu przez porty Gdańska i Gdyni muszą koncentrować się obecnie na tym rynku, który można współtworzyć wykorzystując między innymi powstanie potencjalnego zaplecza tranzytowego w postaci państw byłego ZSRR (Białoruś, Ukraina), projekty ekspansji gospodarczej krajów skandynawskich w kierunku południowym i południowo-wschodnim oraz zainteresowanie państw regionu bałtyckiego wspólnymi przedsięwzięciami w zakresie rozwoju sieci transportowej i zagospodarowania przestrzennego. Działanie tych czynników doprowadzi do powstania nowych ciągów ładunkowych kształtowanych przez bałtycki rynek tranzytowy. Część z nich będzie przechodzić przez porty Gdańska i Gdyni⁷.

Na wielkość obrotów tranzytowych Ukrainy przez porty Gdańska i Gdyni wpływają również takie czynniki, jak: udział transportu lądowego w obsłudze ładunków tego kraju z Europą Zachodnią oraz dynamika wzrostu obrotów towarowych pomiędzy krajami skandynawskimi a Europą środkową i południowo-wschodnią, w tym Ukrainą. Ostatni czynnik uznać można za bardzo istotny w kształtowaniu wielkości obrotów tranzytowych Gdańska i Gdyni.

Ukraina, ze względu na swoje położenie, może eksportować i importować przez terytorium Polski głównie, chociaż nie wyłącznie, w ramach obrotów ze

Skandynawią⁸. Wprawdzie obecna wymiana handlowa Ukrainy z krajami skandynawskimi jest wciąż niewielka, ale obserwuje się pierwsze symptomy poprawy sytuacji w postaci niewielkiej tendencji wzrostowej w wymianie towarowej między tymi krajami (tab. 4).

Tab. 4. Handel zagraniczny Ukrainy z krajami skandynawskimi (w mln USD)

Lata	Dania		Finlandia		Norwegia		Szwecja	
	Import	Eksport	Import	Eksport	Import	Eksport	Import	Eksport
1993	28,3	43,5	40,8	13,1	13,0	13,4	19,6	1,7
1994	50,0	38,1	53,3	15,6	25,3	32,0	33,4	5,8
1995	60,2*	17,1*	•	•	•	•	•	•
1996	82,7*	26,4*	•	•	•	•	•	•

* - dane przybliżone

Źródło: Yearbook of Nordic Statistics 1995, 1996, Statistisk arbog 1997

Ten stan rzeczy znajduje odbicie w wielkości udziału tranzytu ukraińskiego w obrotach Gdańska i Gdyni. W 1993 roku w porcie gdańskim odnotowano 43,4

⁷ Misztal K., Szwanowski S., Wasilewska K., op. cit., s.74-75

⁸Relacje oceaniczne mogą być obsługiwane przede wszystkim przez jej własne porty czarnomorskie, relacje zachodnioeuropejskie - przez porty czarnomorskie lub transport lądowy.

tys. ton ładunków eksportowanych z Ukrainy, w porcie gdyńskim wielkość tranzytu Ukrainy zmienia się znacznie w poszczególnych latach (tab. 5). W pewnym stopniu jest to zależne od liczby i wielkości realizowanych na Ukrainie inwestycji zachodnich oraz poszczególnych kontraktów zagranicznych.

Tab. 5. Obroty tranzytowe Ukrainy w porcie gdyńskim w latach 1992-1997 (w tys. ton)

Lata	Ładunki Ukrainy		
	Ogółem	Drobnica	Masowe
1992	60,4	35,6	24,8
1993	227,9	200,4	27,5
1994	2,3	2,3	-
1995	10,6	4,0	6,6
1996	0,063	•	•
1997	3,3	•	•

Źródło: Materiały MPH Gdynia

Koła związane z handlem zagranicznym państw skandynawskich, w tym Szwecji i Norwegii, stanowiących istotny składnik przedpola portów polskich w zakresie tranzytu, opracowują już od początku lat dziewięćdziesiątych plany ekspansji gospodarczej w kierunku południowo-wschodnim. Koncepcje wypracowane przez szereg organizacji gospodarczych krajów skandynawskich zakładały przesunięcie części strumieni ładunkowych ze Szwecji na kraje Europy środkowej, przede wszystkim Polskę. Ponieważ dla ukształtowania tranzytowego rynku południowo-bałtyckiego - poza warunkami obsługi w portach i kosztami transportu zapleczo-owego - największe znaczenie będzie posiadała przyszła struktura kierunkowa handlu zagranicznego państw tranzytujących, udział Szwecji w handlu zagranicznym zaplecza Gdańska i Gdyni (w tym Ukrainy) jest szczególnie istotny.

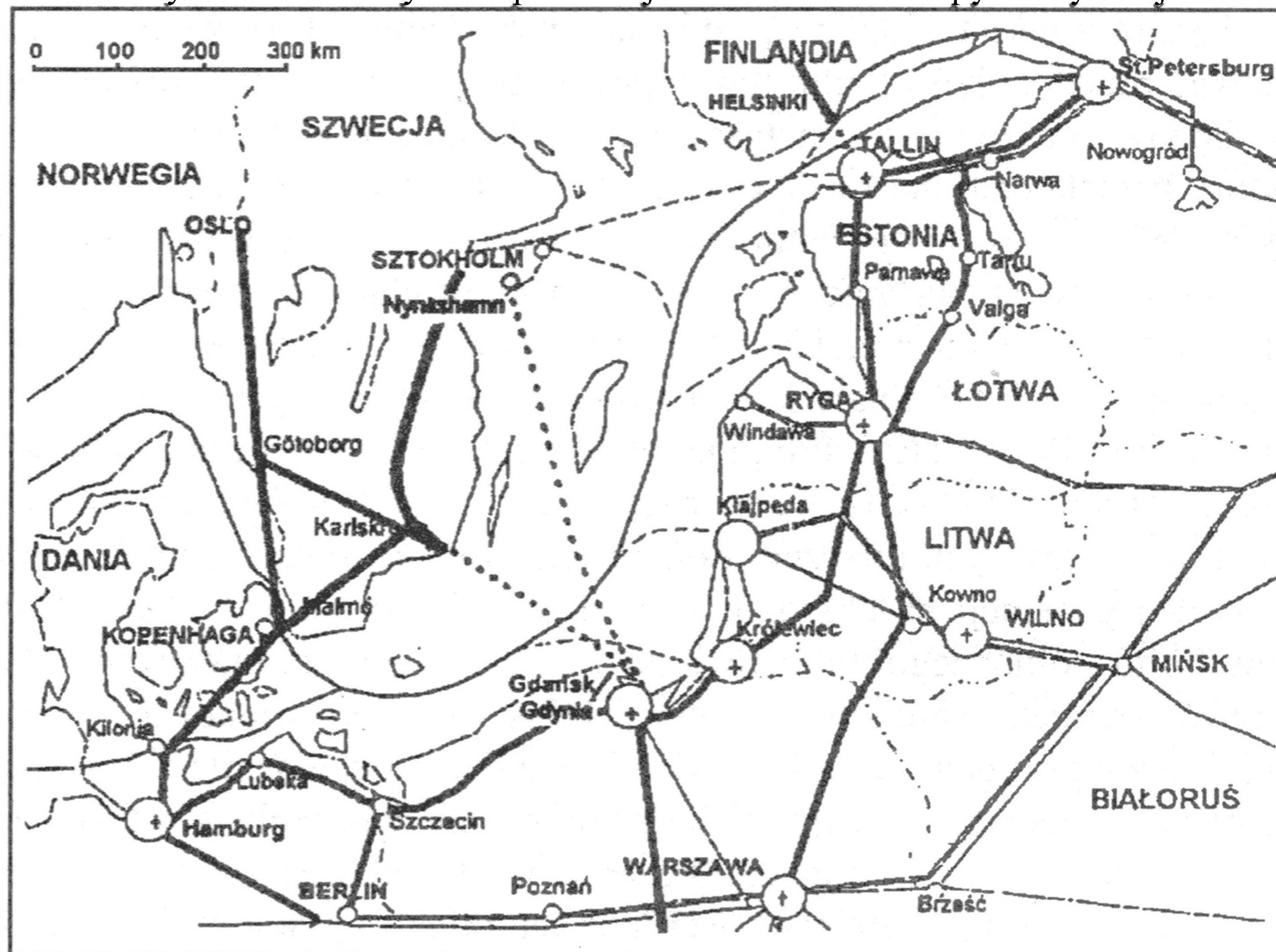
Przemiany polityczne i gospodarcze lat dziewięćdziesiątych budzą w Szwecji duże nadzieje na szybkie wejście na nowe rynki zbytu w państwach Europy wschodniej. Chociaż obecnie brak jest przekonujących przesłanek prognozowania szybkiego wzrostu obrotów handlowych Szwecji z Ukrainą czy Białorusią, z opracowań szwedzkich przebija jednak nadzieja, że przynajmniej część państw tego obszaru osiągnie etap pozwalający na dynamiczny rozwój rynku inwestycyjnego i konsumpcyjnego, a tym samym na osiągnięcie poważnych korzyści przez eksporterów, którzy ulokują się na tych rynkach najwcześniej. Dlatego Szwedzi bardzo starannie przygotowują się do rozwoju handlu w relacjach południowo-wschodnich.⁹

Szwedzkie inwestycje drogowe ukierunkowane są na porty wschodniego wybrzeża Szwecji w związku z przewidywaniem rozwoju przewozów promowych

⁹ Tamże, s. 77-78

do Polski oraz WNP i podłączeniem się do kolejowej linii transsyberyjskiej oraz do Transeuropejskiej Autostrady Północ-Południe (TEM). Opracowano już projekt skandynawskiego odcinka TEM (TEM-Scandinavia). Autostrada z Oslo ma prowadzić do Karskrony przez Göteborg i Vaxjo. Projekt szwedzki przewiduje wykorzystanie linii promowej Karlskrona - Gdynia uznanej za najkorzystniejszą dla włączenia się Szwecji w TEM¹⁰ (ryc. 2).

Ryc. 2. Warianty infrastruktury transportowej na obszarze Europy Bałtyckiej



Opracowane prognozy rozwoju przewozów międzynarodowych w korytarzu lądowo-morskim przez porty Gdańska i Gdyni przewidują około 2010 roku wzrost przeładunków do 50 mln ton, w tym obrotów tranzytowych do 5-8 mln ton.

Już obecnie w obu portach podejmowane są działania inwestycyjne ukierunkowane na tranzyt w relacjach wschodnich. Gdynia stawia na intensywne zagospodarowanie zasobów ludzkich i materialnych, poprawiające pozycję konkurencyjną portu na Bałtyku. Gdańsk podejmuje ekspansję o większym współczynniku ryzyka inwestycyjnego, opartą na zaangażowaniu kapitału zewnętrznego, zmierzając do pełnienia roli „bramy krajów zachodnich na Wschód” oraz głównej bazy

¹⁰ Połączenia promowe Gdańska i Gdyni z portami Szwecji (Karlskrona i Nynashamn) mogą odegrać decydującą rolę w usprawnieniu przewozu ładunków skonteneryzowanych transportem drogowym (w perspektywie - po wprowadzeniu promów kolejowych - także transportem kolejowym) w relacjach Ukraina/Białoruś - Szwecja/Norwegia.

zaopatrzenia surowcowego w Polsce. W tym kontekście projekt szlaku transportowego „Via Intemare”, stanowiącego korzystne połączenie transportowe portów Gdańska i Gdyni z zapleczem wschodnim, ocenić należy jako zgodny ze strategiami rozwojowymi obu portów.

W strukturze portu gdańskiego najcenniejszą rezerwę przestrzenną stanowi kompleks terenów Portu Północnego¹¹. Zarząd Portu Gdańsk S.A. zapoczątkował już program aktywizacji tego obszaru. Spółka „Naftoport” działająca w terminalu paliwowym przystępuje do budowy trzeciego stanowiska przeładunkowego. Pirs rudowy będzie częścią składową jednocześnie terminalu rudowego, zdolnego przeładować rocznie około 5 mln ton importowanej rudy żelaza, oraz nowego terminalu zbożowo-paszowego, z magazynami i silosami o pojemności 250 tys. ton, przez który przechodzić ma rocznie 3 mln ton kukurydzy, pszenicy i soi z USA i Kanady do WNP¹². Na ukończeniu jest budowa terminalu gazu płynnego. W najbliższym sąsiedztwie powstanie terminal płynnych produktów chemicznych i ropopochodnych. Pośród zamierzeń jest także budowa w Porcie Północnym przez inwestorów zagranicznych terminalu kontenerowego najnowszej generacji o zdolności przeładunkowej 500 ty. TEU. Prognozy wskazują, że w 2010 roku Gdańsk może liczyć na 2-3-krotny wzrost ruchu pasażerskiego i nawet 5-6-krotny wzrost ruchu samochodów ciężarowych i naczep. Lokalizacja nowoczesnego terminalu kontenerowego nowej generacji na obszarze 100 ha, z wykorzystaniem głębokowodnych akwenów Portu Północnego, umożliwi zawijanie statków oceanicznych, a tym samym rozwój wymiany handlowej w relacji USA - Europa środkowa i wschodnia. W takiej sytuacji port gdański może stać się bazą dystrybucyjną dla całego zaplecza wschodniego, co jednak nie zagrozi funkcjonowaniu terminalu gdyńskiego, spełniającego rolę portu dowozowego dla Rotterdamu i Hamburga.

Port w Gdyni ma trudniejsze warunki naturalne i ograniczenia terenowe, co określa charakter strategii rozwojowej. Efektem prac pogłębiarskich będzie dostosowanie przynajmniej jednego nabrzeża do przyjmowania największych statków, jakie będą mogły wchodzić na Bałtyk. W zachodniej części portu rozpoczęto prace zmierzające do rozszerzenia oferty Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego oraz powiększenia powierzchni składowej kontenerów i rozbudowy terminalu. Rozbudowa zdolności przepustowej do 340 tys. TEU rocznie jest odpowiedzią na silną dynamikę wzrostową obrotów kontenerowych w Gdyni - rosnących o 12-15% rocznie (ponad 150 tys. TEU w 1996 roku). Zachodnia część portu jest także odpowiednim miejscem do ulokowania nowoczesnej bazy promowej (obsługa promów samochodowych i kolejowych) o założonej przepustowości 400-500 tys. pa-

¹¹ Por. Województwo gdańskie 2000 plus. Strategia rozwoju, Komitet Sterujący Rozwoju Regionalnego, Gdańsk 1997, s. 70-75

¹²Udana realizacja tak znaczącej inwestycji przywróciłaby historyczne znaczenie portu gdańskiego jako największego portu zbożowego na Bałtyku.

sażerów, 40 tys. samochodów ciężarowych i 15-20 tys. wagonów rocznie - jako wspólnego projektu Gdyni i Karlskrony. Prognozy przewidują, że w roku 2010 obroty kontenerowe i ro-ro portu wzrosną do 3,5-4,2 mln ton.

We wschodniej części portu rozpoczęto w 1996 roku we współpracy z kontrahentem skandynawskim budowę terminalu przeładunku cementu, z rocznym przepływem około 300 tys. ton towaru wysokiej jakości. W połowie listopada 1997 r. włączony został do eksploatacji nowy terminal - pierwsza w polskich portach stała baza do obsługi gazu w stanie ciekłym, o miesięcznej zdolności przeładunkowej 30 tys. ton. Morska Przeładownia Gazu ma charakter ogólnodostępny, umożliwia bowiem korzystanie z jej urządzeń wszystkim importerom gazu, również z krajów tranzytujących. Plany rozwojowe Gdyni przewidują ponadto budowę terminalu nawozów sztucznych płynnych i sypkich (port zyska zdolność przeładunkową nawozów na poziomie około 1 mln ton rocznie), bazy paliw płynnych dla benzyny i olejów napędowych oraz specjalistycznego terminalu do przeładunku i składowania surowców przeznaczonych na rynek krajowy i rynki Europy wschodniej.

Łącznie relacje wschodnie zdają się zapewniać większą podaż ładunków tranzytowych niż południowe. W relacjach tych przeważa drobnica, przewiduje się jednak wzrost znaczenia ładunków masowych. W wypadku pojawienia się perspektyw napływu określonych ładunków inwestowanie w sprawną obsługę portów jest możliwe. Jako przykład można podać stanowisko przeładunku nawozów sztucznych w Gdańsku, które powstało dla obsługi tranzytu białoruskiego.

Nieodzownym warunkiem powodzenia, w pewnym stopniu już realizowanym, jest tworzenie odpowiednio przygotowanych wolnocłowych stref przemysłowych w samych portach, a także wolnocłowych stref handlu i dystrybucji w innych ośrodkach. Ocenia się, że utworzenie stref wolnocłowych traktowanych jako centra dystrybucyjne może spowodować wzrost obrotów tranzytowych o 30-50%.

Porty Gdańska i Gdyni dzięki realizacji sieci transportowej drogowej (TEM) i kolejowej (TER) oraz po rozwinięciu transportu intermodalnego mają duże szanse na stworzenie centrów przemysłowych zorientowanych na rodzące się rynki wschodnioeuropejskie. Słaby kapitał niektórych krajów tego regionu może się łączyć z kapitałem obcym dla wspólnych proeksportowych inwestycji w obu portach morskich. W rezultacie w portach może powstać biegun wzrostu ogniskujący rozwój gospodarczy całego subregionu południowobałtyckiego (centra dystrybucyjne skierowane na Europę środkową i wschodnią).

Chociaż nie należą do największych, porty Gdańska i Gdyni są znane w Europie. Ich korzystne położenie tranzytowe, perspektywa powstania autostrady Północ-Południe łączącej Skandynawię z krajami Europy środkowej i bałkańskimi oraz rozbudowa centrów logistycznych - przyczynią się do rozwoju obu portów i wzrostu wykonywanych przez nie przeładunków tranzytowych. Kierunek połu-

¹³ Misztal K., Szwankowski S., Wasilewska K., op. cit., s. 92

dniowo-wschodni eksponowany jest w strategii rozwoju portów Gdańska i Gdyni, a zatem oba porty mogą i powinny być konkurencyjne dla ładunków ukraińskich zarówno pod względem czasu, jak i jakości usług oraz cen.

Literatura

- Koncepcja zarządzania i strategia rozwoju portu gdańskiego, Zarząd Portu Gdańsk, Gdańsk 1996
- Łepkowski M., Konkurencyjność portów polskich wobec wschodniobałtyckich, *Przegląd Komunikacyjny*, 1997, nr 4
- Misztal K., Szwankowski S., Wasilewska K., Problemy kształtowania lądowo-morskiej infrastruktury transportowej w obsłudze polskiego handlu zagranicznego i tranzytu, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1997
- Pacuk M., Perspektywy polskiej żeglugi promowej w transbałtyckim systemie komunikacyjnym, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, tom I, Warszawa-Rzeszów 1997
- Palmowski T., Polish ports in the period of transformation, *Transport Reviews*, 1997, vol.17, no 2
- Szczepaniak T. (red.), Transport międzynarodowy, Warszawa 1996
- Szwankowski S., Porty morskie w kształtowaniu polskich korytarzy transportowych, [w:] *W kręgu cywilizacji europejskiej*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1996
- Województwo gdańskie 2000 plus. Strategia rozwoju, Komitet Sterujący Rozwoju Regionalnego, Gdańsk 1997

Perspectives for Ukrainian Transit Servicing by Ports of Gdańsk and Gdynia

Summary

Political and economic transformations in Central and Eastern Europe have changed conditions for shaping the potential hinterland for Polish international ports. In case of the ports in Gdańsk and Gdynia that hinterland have been increased by transport markets of Baltic States, Belarus and western Ukraine. According to some forecasts an increase in transit turnovers in the both ports, which have a substantial capacity to accept and service new cargoes, may be achieved thanks to a rising share of commodities coming from Ukraine as well. In her paper the Author presents short characteristics of the ports in Gdańsk and Gdynia and their growth plans, as well as investments which they have undertaken in the context of the future intensification of the Ukrainian transit through the ports in the Bay of Gdańsk. The south-eastern direction has been highlighted in their growth strategy, so we may consider the both ports to be competitive for Ukrainian freights as far as service quality is concerned.