

TADEUSZ PALMOWSKI
Uniwersytet Gdański

PORT GDAŃSKI NA PRZEŁOMIE XX I XXI WIEKU

Port Gdański usytuowany u ujścia Wisły, posiada tysiącletnią tradycję i jest trwale związany zarówno z polskim jak i ze światowym handlem morskim. Powstanie tu osady portowej było związane z korzystnym położeniem geograficznym na skrzyżowaniu głównych szlaków handlowych. W 1361 roku Gdańsk przystąpił do Hanzy. Rozkwit nastąpił w XVI i XVII wieku, kiedy to Gdańsk pełnił rolę największego portu zbożowego na Bałtyku i zajmował jedno z czołowych miejsc wśród portów Europy. W roku 1618 zawinęło tu ponad 7 tys. statków, przy pomocy których wyeksportowano 260 tys. ton zbóż.

Korzystnym okresem dla portu były lata Wolnego Miasta Gdańska 1919-1939, kiedy to roczne obroty wzrosły do 7 mln ton.

W 1945 roku Gdańsk ponownie stał się portem polskim, a kolejne lata były okresem jego odbudowy ze zniszczeń wojennych, a zarazem wielkich inwestycji. W tym czasie zmodernizowano nabrzeża przeładunkowe, przebudowano kanał portowy, zbudowano nowe bazy przeładunkowe dla surowców nawozowych oraz siarki. W latach siedemdziesiątych rozpoczęto budowę nowego, głębokowodnego Portu Północnego dysponującego bazą przeładunku paliw płynnych oraz bazą przeładunku węgla. Mniej pomyślna była następna dekada, kiedy kryzys gospodarczy i polityczny Polski ujemnie wpłynął na wielkość i strukturę obrotów portu.

Nowy okres portu gdańskiego rozpoczął się po roku 1989, kiedy ówczesne przedsiębiorstwo państwowe Morski Port Handlowy Gdańsk przekształcono w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa. W trakcie dalszych przekształceń powołano Spółkę Akcyjną Zarządu Portu Gdańsk oraz ponad 30 spółek portowych z o.o. Zgodnie z ustawą o portach morskich gmina Gdańsk i Skarb Państwa powołały nową spółkę - Zarząd Morskiego Portu

Gdańsk S.A. (która inkorporowała na początku roku 2000 Zarząd Portu Gdańsk S A). W myśl ustawy miasto musi mieć w spółce nie mniej niż 34 procentowy udział. Wspólne działania doprowadziły do zwiększenia udziałów miasta do 49%. Dzięki temu port i miasto „zaczęły mówić jednym głosem”. Do tej pory decyzje o rozwoju miasta zapadały w ratuszu, a rozwój portu planowano w Warszawie. Następstwem tego jest m.in. słabo rozwinięta sieć dróg łączących port z zapleczem.

Do obowiązków Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA. należy zarządzanie i administrowanie gruntami oraz infrastrukturą portową, a także prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu, budowa, rozbudowa i utrzymywanie infrastruktury portowej oraz świadczenie usług związanych z jej wykorzystaniem.

W wyniku przeprowadzonej w ostatnich latach restrukturyzacji, została oddzielona w porcie sfera zarządzania od eksploatacji. Sferę eksploatacyjną (usługową) obsługują firmy prywatne. Spółki przeładunkowe i operatorzy portowi są właścicielami suprastruktury przeładunkowej i odpowiadają za akwizycję masy ładunkowej oraz wykonywanie usług portowych.

Obecnie port gdański jest największym portem bałtyckim, zdolnym do obsługi statków klasy „*Balń-max*”¹. Korzystne warunki klimatyczne oraz usytuowanie w Zatoce Gdańskiej pozwalają na jego całoroczną eksploatację.² Łączna powierzchnia portu zajmuje 1100 ha, w tym akwatorium 370 ha. Długość nabrzeży sięga 18 km, z czego 9,9 km wykorzystuje się do celów przeładunkowych. Powierzchnie składowe zajmują 545 tys. m², magazynowe 85 tys. m².

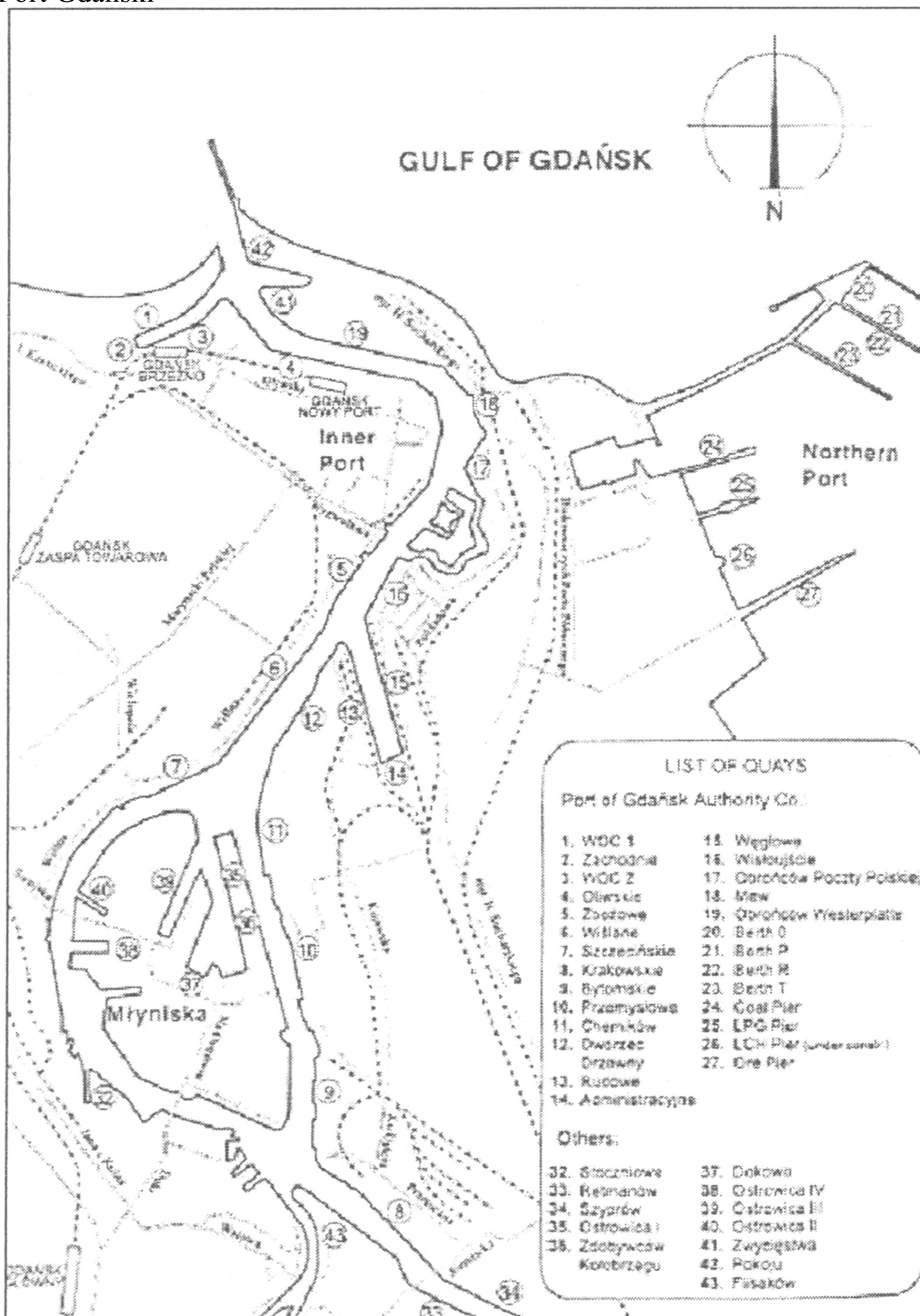
Port składa się z dwóch części - portu wewnętrznego położonego u ujścia Martwej Wisły i części zewnętrznej - wysuniętego w morze, nowoczesnego, głębokowodnego Portu Północnego (ryc. 1).

Port wewnętrzny może przyjmować statki o zanurzeniu do 10,2 m i długości do 225 m. Port zewnętrzny, posiadający trzy pirsy przeładunkowe o długości od 300 do 600 m, może obsługiwać statki o zanurzeniu do 15 m. Obie części portu posiadają oddzielne kotwiczowiska i tory wodne.

¹ Określenie statków o największym tonażu mogących wpływać na Bałtyk przez Cieśniny Duńskie.

² Złodowacenie torów wodnych praktycznie nie występuje.

Ryc. 1. Port Gdański



Źródło: Polish Ports Handbook'99, s. 88.

Port gdański posiada specjalistyczne bazy przeładunkowe węgla i paliw, fosforytów, siarki płynnej i granulowanej, soli i sody, drewna, zboża oraz bazy przeładunkowe dla kontenerów, drobnicy i innych ładunków.

Wzdłuż kanału Martwej Wisły usytuowany jest port wewnętrzny. Na jej wschodnim brzegu zlokalizowana została baza eksportu siarki granulowanej i płynnej. Jej wydajność wynosi 5 tys. ton na dobę oraz siarki płynnej 700 ton na godzinę. W tej części portu znajduje się baza przeładunków soli i sody, nawozów sztucznych, melasy, mazutu oraz baza importowa fosforytów z magazynami o pojemności 75 tys. ton. Dzięki wyposażeniu w zasobnie, żurawie i wagi automatyczne, możliwe są tu także konwencjonalne przeładunki węgla, zboża i innych ładunków masowych. W oparciu o składy o pojemności ponad 100 tys. umożliwiają przeładunek drobnicy konwencjonalnej i drewna. Zachodni brzeg Wisły to terminale drobnicowe i przeładunku kontenerów, elewator zbożowy i baza promowa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Oferuje ona połączenia promowe do Nynashamn w Szwecji.

Do przeładunku drobnicy w porcie wewnętrznym przygotowano 15 magazynów, place składowe oraz nabrzeża wyposażone w 85 żurawi stacjonarnych, 40 samojezdnych, dwa dźwigi pływające i specjalne dźwigi do przeładunku sztuk ciężkich.

W końcu 1998 roku uruchomiono niewielki terminal kontenerowy o pojemności 1000 TEU. Terminal przystosowany jest do obsługi statków do 7 tys. DWT w systemach lo-lo i ro-ro do 40 tys. TEU rocznie.

W końcu 1996 roku w Basenie Władysława IV utworzono Wolny Obszar Celny. Później włączono do niego także Nabrzeże Oliwskie. Przeładowuje się tu głównie japońskie samochody osobowe oraz banany i owoce cytrusowe kierowane na rynek polski i rosyjski. Samodzielnym operatorem jest tu spółka *Cargofruit* która może przeładować 120 tys. ton owoców rocznie. W starej części portu dobiega końca budowa bazy przeładunku sjenitu oraz bazy bentonitu. Przy nabrzeżu Bytomskim spółka *Hydrogaz Polska* wybudowała terminal o zdolności przeładunkowej 30 tys. ton gazu rocznie. Skroplony gaz o temperaturze -30°C przeładowywany i składowany w zbiornikach o pojemności 1,5 tys. ton służy do produkcji napojów gazowanych. Przy tym samym nabrzeżu zlokalizowano wytwórnię słodu *Baltic Malt*. Może ona rocznie wyprodukować 60 tys. ton tego niezbędnego dla przemysłu browarniczego surowca.

Terminale wchodzące w skład Portu Północnego stanowią samodzielny, głębokowodny, wychodzący w morze port masowy o wysokim standardzie światowym, zdolnym do obsługi statków do 150 tys. ton nośności i zanurzeniu do 15 m. Zlokalizowano tu dwie specjalistyczne bazy przeładunkowe. Całkowicie zautomatyzowana baza węgla wyposażona w zwałowarko-

ładowarki może przeładować w ciągu doby 50 tys. ton węgla, rocznie 9 mln ton. Place składowe są w stanie przyjąć 600 tys. ton tego surowca.

Największa na Bałtyku baza paliw płynnych (rozbudowana w 1998 roku) obsługuje statki do 150 tys. DWT i długości do 300 m. Cztery stanowiska „P”, „R”, „O” i „T” mogą przeładować do 100 tys. ton ropy naftowej lub jej produktów w ciągu doby, rocznie do 35 mln ton. Baza połączona jest zespołem rurociągów z Rafinerią Gdańską (wyposażoną w zaplecze magazynowe dla ropy naftowej o pojemności 600 tys. m³), Petrochemią w Płocku, z Rosją oraz z rafineriami w Niemczech. Gdańsk zapewnia bezpieczeństwo dostaw dla całego polskiego przemysłu rafineryjnego. Do połowy 1999 roku Gdańsk był także rezerwowym źródłem dostaw dla niemieckiej rafinerii w Schwedt. Jednak ze względu na rozbudowę portu w Rostocku umowa z Gdańskiem nie została przedłużona. W jej miejsce podpisano wieloletnie porozumienie z inną niemiecką rafinerią *Mider Elf* zlokalizowaną w pobliżu Leuny. W razie potrzeby popłynie tam ropa z Gdańska. Przez Gdańsk eksportowana jest także do Europy Zachodniej ropa rosyjska. Dzięki temu obroty tranzytowe portu wynoszące w roku 1997 - 208 tys. ton wzrosły do 2889 tys. ton w 1998r. Podobnie było w roku 1999.

Tab. 1. Obroty ładunkowe portu gdańskiego w latach 1995-99 (w tys. ton)

Lata	Ogółem	Węgiel i koks	Ruda	Ropa i przetwory naftowe	Zboże	Inne ładunki masowe	Drewno	Drobnica
1995	18261	7116	-	6437	139	2758	72	1739
1996	16491	6128	200	5036	301	2906	2	1919
1997	17386	6636	465	5199	246	3117	13	1711
1998	20599	7441	298	8268	392	2986	5	1209
1999	18691	7095	183	7039	421	2570	7	1376

Źródło: Opracowanie autora na podstawie Materiałów Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.

Wielkość przeładunków portu gdańskiego w latach 1995 - 1999 kształtowała się na poziomie 16,5 - 20,5 mln ton (tab.1). Nie jest to dużo w porównaniu do zdolności przeładunkowej portu wynoszącej 55 mln ton. Na stan ten w znacznej mierze wpływał import do Polski przy pomocy rurociągu tańszej ropy rosyjskiej w porównaniu z droższą ropą arabską sprowadzaną przez Gdańsk. Inne czynniki to wzrost cen polskiej siarki, powodujący spadek jej eksportu oraz malejąca opłacalność eksportu polskiego węgla. W 1998 roku przywieziono do Gdańska 125 tys. ton węgla z Rosji i RPA. Cena

tego węgla jest o połowę niższa od krajowego (60 USD za tonę). Limity na węgiel importowany spowodowały spadek importu w roku 1999 do 66 tys. ton.

Rocznie do portu zawijało od 2 do 2,5 tys. statków o łącznej pojemności 9 -10 mln NRT. Wśród nich przeważały jednostki niewielkie do 2 tys. NRT, około 90 wchodzących statków znajdowało się w przedziale od 20 do 30 tys. NRT, a powyżej tylko 40 jednostek.

W niewielkim terminalu kontenerowym w latach 1995 - 1999 nastąpił wzrost obrotów z 3 do 4,6 tys. TEU³ (tab. 3). Przez terminal promowy PŻB przewija się rocznie od 97 tys. do 125 tys. pasażerów (tab.4).

Port połączony jest regularnymi liniami żeglugowymi z portami Szwecji, Niemiec, Wielkiej Brytanii, Turcji, Egiptu, Morza Czerwonego, Indii i Karaibów (tab.5).

Tab. 2. Ruch statków w porcie gdańskim w latach 1995-99 (statki na wejściu)

Lata	Liczba statków	Pojemność statków w tys. NRT
1995	2077	10065
1996	2091	9108
1997	2380	8860
1998	2562	9814
1999	2332	9506

Źródło: Opracowanie autora na podstawie Materiałów Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.

Tab. 3. Przeładunki kontenerów w porcie gdańskim w latach 1995-1999

Kontenery	Lata				
	1995	1996	1997	1998	1999
TEU	3064	2165	2347	2738	4627
Tony	11618	8913	13736	16426	43561

Źródło: Opracowanie autora na podstawie Materiałów Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.

³Jednostki dwudziestostopowe

Tab. 4. Ruch pasażerski w porcie gdańskim w latach 1995-1999

Liczba pasażerów	Lata				
	1995	1996	1997	1998	1999
Przyjazdy	62433	48088	64740	58510	58056
Wyjazdy	62705	49035	59804	55605	62180
Razem	125138	97123	124544	114115	120236

Źródło: Opracowanie autora na podstawie Materiałów Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.

Tab. 5. Połączenia regularne portu gdańskiego w roku 1999 (bez promów PŻB)

Miejsce przeznaczenia	Typ ładunku	Przewoźnik	Częstotliwość zawinięć
Indie Bombaj, Chennai, Kalkuta	Drobnica i kontenery	Shipping Corporation of India	1 raz w miesiącu
Niemcy Hamburg, Bremerhaven	Kontenery	Inter Marine Container Line IMCL	1 raz w tygodniu
Pakistan, Hamburg, Antwerpia Damman, Karaczi	Drobnica i kontenery	Pakistan National Shipping Corporation	w zależności od ładunku
Egipt, Hamburg, Antwerpia Bilbao, Aleksandria	Drobnica i kontenery	The Egiptian Navigation Company	co 2 miesiące
Turcja, Brema, Istambuł, Izmir, Mersin	Drobnica i kontenery	Turkish Cargo LINES	w zależności od ładunku
Region Karaibów, Matanzas, Buenaventura, Barranquilla	Drobnica i kontenery	R.K.E. Biedermann GmbH	co 6 tygodni
Wielka Brytania, Great Yarmouth	Papier	RMS Duisburg	co 6 tygodni
Porty Arabskie oraz M.Czerwonego, Jeddah, Port Sulan, Qa'boos, Dubai, Abu Dabi, Doha, Bahrain, Dammam, Kuwejt, Akaba, Hodeidah, Bandar Abbas, Umm, Qasr, Jebel Ali, Shuaiba, Sharjah	Drobnica i kontenery	United Arab Shipping Company	co 4 tygodnie

Źródło: Opracowanie autora na podstawie Materiałów Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.

Od początku lat dziewięćdziesiątych porty polskie, podobnie jak inne porty bałtyckie położone poza głównymi, oceanicznymi szlakami żeglugowymi utraciły swe naturalne zaplecza i zostały sprowadzone do rangi portów

dowozowo-odwozowych (zwłaszcza w zakresie drobnicy). Porty te funkcjonują w warunkach silnej konkurencji międzynarodowej i krajowej. Dostępność morską polskich portów (z wyjątkiem Portu Północnego) jest gorsza niż portów Morza Północnego. To samo dotyczy wydajności, bezpieczeństwa, niezawodności i szybkości usług portowych. Tańsze pod tym względem są jedynie porty Rosji, Litwy, Łotwy i Estonii. Struktura geograficzna polskiego handlu zagranicznego w której dominuje udział Niemiec, konkurencja kolei i portów niemieckich oraz holenderskich, ich aktywność inwestycyjna na zapleczu zagranicznym i krajowym polskich portów (terminale kontenerowe we Wrocławiu i Poznaniu) prowadzi do przechwytywania ładunków mogących potencjalnie przechodzić przez system transportowy Trójmiasta. Wymiana towarowa z krajami Unii Europejskiej prowadzona jest w dużej części drogą lądową.

Adaptacja gospodarki Polski do struktur gospodarczych Unii Europejskiej, wymaga zmniejszenia roli przemysłu ciężkiego na rzecz przemysłu przetwórczego. Już obecnie w strukturze towarowej polskiego importu z UE przeważają wyroby o dużym stopniu przetworzenia, wzrasta też udział produktów bardziej przetworzonych w polskim eksporcie do UE. Zmiana zaplecza tranzytowego, przy obecnym stanie systemu transportowego kraju stanowi jedną z przyczyn zmniejszenia przeładunków konwencjonalnych w polskich portach.⁴ Szanse dla pozyskania ładunków tranzytowych przez porty Gdańska i Gdyni pojawiają się na Białorusi, Ukrainie, w Kazachstanie oraz w pewnym zakresie w krajach nadbałtyckich (Litwa, Łotwa) oraz w Rosji i przynależącym do niej Obwodzie Królewieckim. Powstał projekt połączenia Portu Północnego z krajami WNP, szerokotorową linią kolejową. Linia ta biegnie obecnie od granicy państwa w Braniewie do Bogaczewa w pobliżu Elbląga.

W Gdańsku będzie końcówka budowanego rurociągu naftowego prowadzącego z Odessy. Rurociąg ten stanowi część *Via Intermare* - szlaku komunikacyjnego łączącego Bałtyk i Morze Czarne.⁵ Port Gdański stara się także o nawiązanie bezpośrednich kontaktów z portem Odessa w celu utworzenia wspólnej firmy spedycyjnej, która zajęłaby się logistyką, organizacją

⁴ J. Wendt, Geopolityczne aspekty tranzytu w Europie Środkowej, IGiPZ PAN, Warszawa 1999.

⁵ Dla Ukrainy rurociąg ten jest bardzo ważny ze względu na bezpieczeństwo narodowe tego kraju. W przypadku odcięcia dostaw ropy naftowej np. przez Rosję, Ukraina mogłaby zaopatrzyć się przez Gdańsk.

przewozów ładunków drogą kolejową, z trzech portów Odessy do (i z) Gdańska i dalej w kierunku Skandynawii.

Prognoza obrotów przeładunkowych portu gdańskiego do 2010 roku zakłada dwa warianty. Wariant pesymistyczny przyjmuje m.in. założenie utrzymania lądowego charakteru wymiany towarowej Polski, brak rozwoju połączeń transportowych portu z zapleczem, w tym budowy autostrady A-1 oraz niesprzyjające warunki polityczne, gospodarcze i społeczne. W takiej sytuacji obroty przeładunkowe portu utrzymają się na poziomie zbliżonym do obecnego. Nastąpi tylko niewielki wzrost ruchu pasażerskiego. Brak dostatecznych impulsów nie rozwinię nowych kompleksów przemysłowych i funkcji dystrybucyjnej portu.

Wariant optymistyczny przewiduje pomyślne tempo rozwoju gospodarczego kraju, wysoki wzrost obrotów polskiego handlu zagranicznego, zwłaszcza w eksporcie. Wzrost konkurencyjności, rozwój wszystkich dziedzin aktywności portowej, pełne wykorzystanie przestrzeni portowej oraz usprawnienie połączeń transportowych z zapleczem - wszystko to w znaczący sposób wpłynie na wzrost obrotów przeładunkowych.

Ważnym atutem do osiągnięcia tych założeń są odpowiednie warunki batymetryczne wynoszące 17 m na torze wodnym prowadzącym do Portu Północnego oraz głębokość 15 m przy pirsach przeładunkowych w tym porcie. Drugim czynnikiem są wolne tereny w porcie zewnętrznym, umożliwiające lokalizację dużych inwestycji, związanych z wykonywaniem usług przeładunkowych i portowych lub przedsiębiorstw korzystających z tych usług.

W roku 1998 uruchomiony został na obszarze o pow. 11 ha terminal importu płynnego gazu petrochemicznego (LPG). Jest to wspólna inwestycja polsko-holenderskiej spółki *Gaspol*. Przy nowym pirsie o długości 270 m mogą cumować statki o wyporności do 20 tys. DWT. Obecnie można przeładować tu 130 tys. ton propanu i butanu rocznie, docelowo 500 tys. ton.

Zbudowany przed prawie trzydziestu laty i zmodernizowany pirs rudowy o długości 600 m., będzie przyjmował statki do 150 tys. DWT. Jego eksploatacją zajmą się dwie spółki *Rudoport* i *Europort*. *Rudoport* zamierza importować rudy żelaza ze Szwecji, RPA i Brazylii dla hut polskich, cze-

skich i słowackich. Przewidywana roczna zdolność przeładunkowa w pierwszym etapie wyniesie 3 - docelowo 7 mln ton.⁶

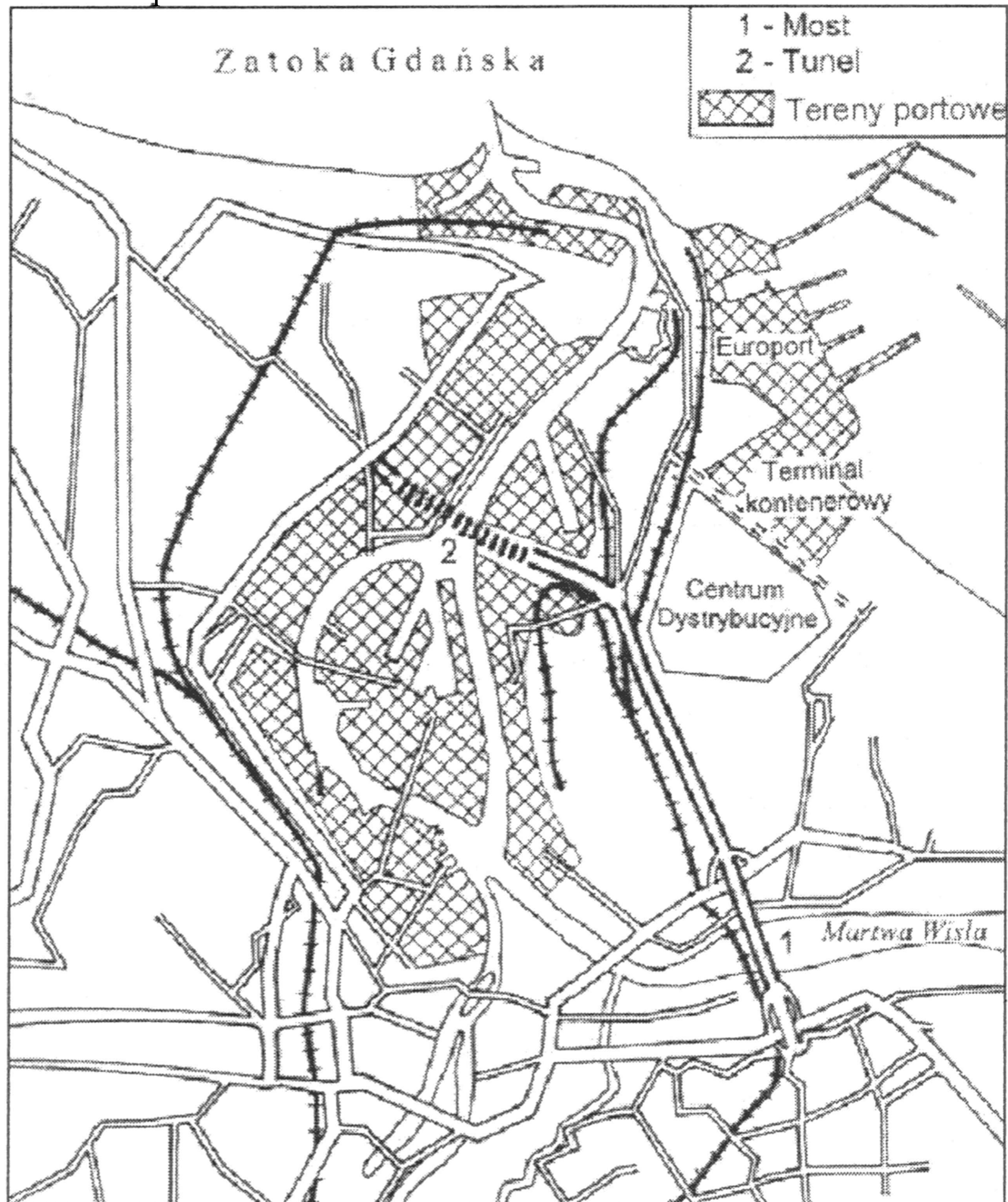
Jesienią 2000 roku na terenie o pow. 59 ha rozpocznie działalność *Europort* - nowoczesny terminal przeładunku zbóż i pasz⁷ (ryc. 2). W ciągu doby do magazynów i silosów o łącznej pojemności 250 tys. ton można będzie przeładować 35 tys. ton zbóż. Obroty terminalu osiągną początkowo 3,5 - docelowo 6,5 mln ton. Jest to jedna z najważniejszych inwestycji kanadyjskich w Polsce. Będzie służyła przeładunkom i magazynowaniu zboża i pasz pochodzących z Kanady i USA, a przeznaczonych dla państw byłego ZSRR, Polski, Czech, Słowacji i Węgier. Do tej pory produkty rolne były rozładowywane w portach konkurencyjnych, takich jak Hamburg, czy Antwerpia i dopiero z nich trafiały na miejsce przeznaczenia. Analizy Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju wskazują, że za kilka lat Ukraina może stać się eksporterem zbóż. Gdański terminal będzie wydatnie mógł w tym pomóc. W fazie II inwestycji *Europortu* przewidziano stworzenie stanowisk nawozów sztucznych, w III etapie budowę młynów, kruszarni, olejarni itp.

Następną inwestycją będzie terminal płynnych produktów chemicznych i ropopochodnych. Niemiecka firma *Oil Tanking* rozpoczyna wiosną 2000 r. na obszarze o powierzchni 30 ha budowę terminalu chemicznego. Docelowo terminal będzie przeładowywał od 3 do 3,5 mln ton chemikaliów rocznie, w tym również nawozy płynne (UAN). Terminal będzie mógł obsługiwać statki do 100 tys. DWT.

⁶ Ponieważ główny akcjonariusz spółki Huta Katowice posiadająca 56% pakiet akcji znajduje się w trudnej sytuacji ekonomicznej, występują opóźnienia i problemy ze sfinansowaniem tej inwestycji.

⁷ Cała inwestycja kosztuje 86 mln USD, inwestorami są cztery firmy północnoamerykańskie: Elia Int. z Pensylwanii, Desaport Corp. Int. z Nowej Szkocji i Capital Project Group Inc. Finansowanie odbywa się za pośrednictwem Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju w Londynie i Royal Bank of Canada.

Ryc. 2. Obwodnica portowa w Gdańsku



Źródło: *Spedycja i Transport*, nr 10/1999, s. 29

Dalsze plany przewidują budowę terminalu gazu ziemnego (LNG) o zdolności przeładunkowej 3 mln nr rocznie. Poza obsługą metanowców (do 135 tys. m³), będzie przeprowadzany tu proces składowania i regazyfikacji. Terminal umożliwi uzupełniające dostawy gazu ziemnego (z Kataru, Algierii i innych krajów), dotychczas sprowadzanego wyłącznie rurociągiem z Rosji, a w przypadku perturbacji w dostawach lądowych odegra rolę amortyzatora.

W fazie projektowej znajduje się baza rozdzielcza importowanych kruszyw budowlanych. Jej docelowa zdolność przeładunkowa ma sięgać 600 tys. ton rocznie.

Kluczową inwestycją, przełamującą wizerunek portu gdańskiego, jako portu masowego, ma być terminal kontenerowy o rocznej zdolności przeładunkowej 500 tys. TEU. Będą mogły zawijać tu kontenerowce przewożące do 6 tys. TEU. Transport do Gdańska bez pośrednictwa wielkich portów europejskich może być bardziej opłacalny dla załadowców i zwiększy obroty port gdańskiego. Około 70 % ładunków skonteneryzowanych przeznaczone byłoby dla odbiorców polskich, a pozostałe 30% mogłoby być rozwożone kontenerowcami dowozowymi do innych portów bałtyckich. Terminal będzie umożliwiał przeładunki statków w systemie ro-ro i lo-lo, a także składowanie i spedycję kontenerów. Zajmie on kilkadziesiąt hektarów w Porcie Północnym.

Na zapleczu terminalu, na terenie około 200 ha, powstanie *Bałtyckie Centrum Logistyczne*, które zajmie się obsługą ładunków z obszaru Bałtyku, Europy Wschodniej oraz Czech i Słowacji. Atutem gdańskiego portu, jako miejsca lokalizacji centrum logistycznego, jest skoncentrowanie na jego terenie podstawowych gałęzi transportu: żeglugi morskiej, śródlądowej, kolei, komunikacji samochodowej oraz rurociągów.

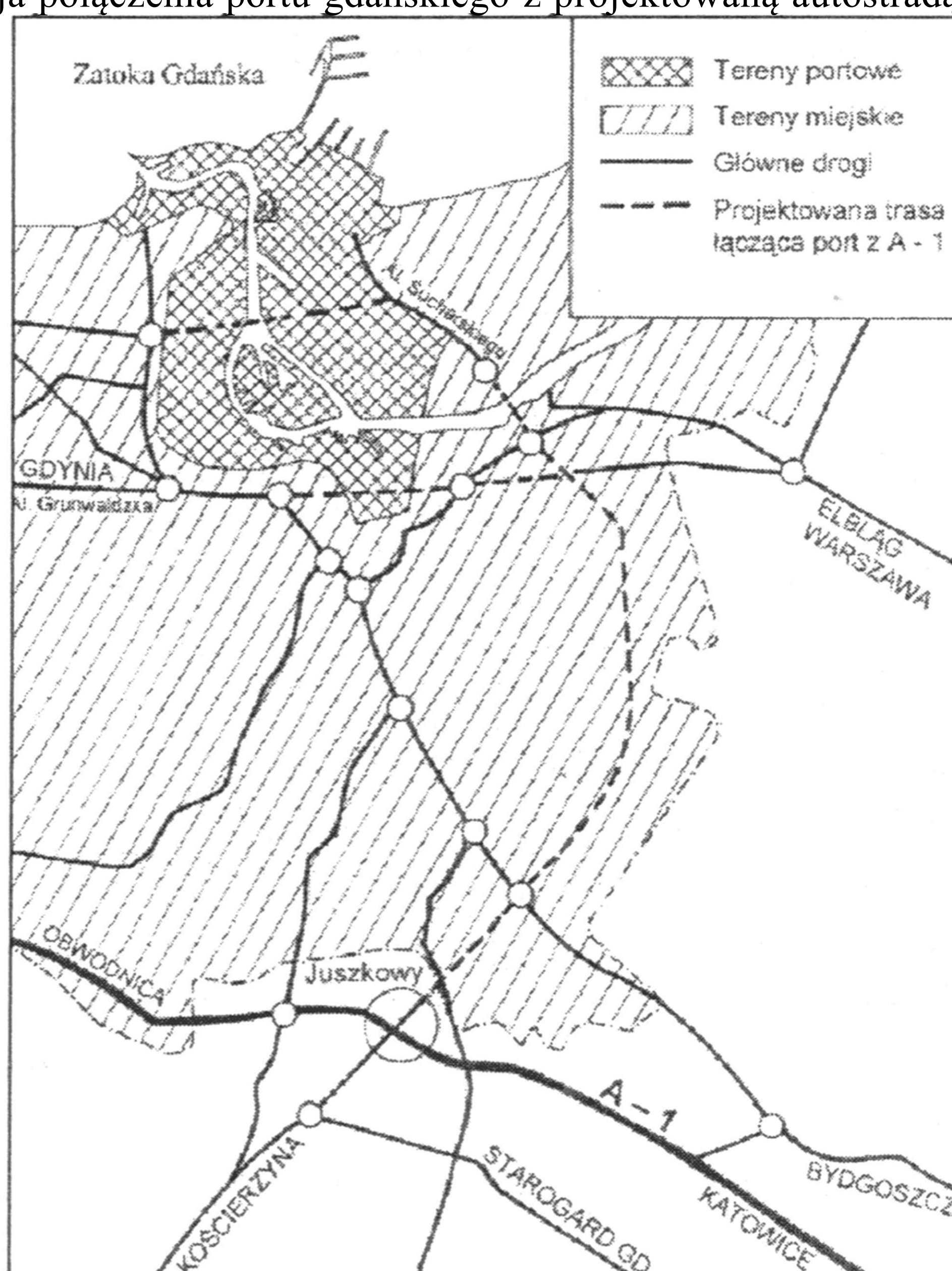
Warunkiem rozwoju przedsięwziętych inwestycji jest jak najszybsze zbudowanie autostrady A-1 i połączenie z nią portu. W połowie 1999 roku rozpoczęto budowę mostu nad Martwą Wisłą⁸. Most ten będzie stanowił fragment nowej obwodnicy portowej, stanowiącej przedłużenie Al. Sucharskiego. Przy niej znajduje się Port Północny, który dotychczas nie miał bezpośredniego połączenia z zapleczem. Nowa obwodnica połączy port gdański z drogami wylotowymi w kierunku Warszawy, Bydgoszczy i Łodzi oraz obwodnicą trójmiejską (później zaś z autostradą A-1) (ryc. 3). W roku 2002 zaplanowano budowę tunelu (pod kanałem portowym), łączącym Al. Sucharskiego z ul. Marynarki Polskiej i Uczniowską oraz starą zachodnią częścią portu.⁹ Całe to przedsięwzięcie mostowo-tunelowe wyeliminuje ciężki ruch

⁸ Jest to pierwszy most wantowy w Polsce. Jego długość 375m, wraz z podjazdami 1200m, długość przęsła podwieszonego 230 m, wysokość pylonu 98m, prześwit pomiędzy lustrem wody a przęsłem 8m.

⁹ Tunel będzie miał długość 900 lub 1100m, część podwodna 530m, długość łączna wraz ze zjazdami i wyjazdami oraz węzłami drogowymi 3250m, konstrukcję będą stanowiły połączone prefabrykaty żelbetowe o długości po 105m zatopione w wykopie na dnie kanału.

samochodowy, który z zachodniej części portu musiał przechodzić przez zatłoczone śródmieście Gdańska, poprawi komunikację w obrębie samego portu, połączy zachodnią część portu (wraz z Wolnym Obszarem Celnym) z krajową siecią drogową. Inwestycja ta poprawi też sytuację komunikacyjną Gdańska, gdyż pozwoli na ominięcie przeładowanego centrum i bezpośrednio wyprowadzenie ruchu kołowego z dzielnic: Zaspą, Przymorze i Żabianką w kierunku wschodnim i południowym.

Ryc. 3. Koncepcja połączenia portu gdańskiego z projektowaną autostradą A-1



Źródło: Studium wykonalności powiązania autostrady A-1 z obszarem portowo - przemysłowym Gdańska

Wykonanie przedstawionych powyżej zamierzeń, przy odpowiedniej polityce rozwojowej, marketingowej i handlowej może wydatnie przyczynić się do tego, by najstarszy i największy port na Bałtyku stał się jednocześnie

jednym z najlepszych i konkurencyjnych na bałtyckim i europejskim rynku handlu morskiego w nadchodzącym XXI wieku.

Literatura

- Dutkowski M. (red.), Diagnostyka stanu Województwa Pomorskiego, *Pomorskie Studia Regionalne*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk 1999.
- Gdańsk na mapie transportowej Europy, PTE, Gdańsk, 1997.
- Kubera P., Port z przyszłością, *Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska*, nr 2/1999.
- Kuciewicz P., Gdańsk - europortem wschodu, *Spedycja i Transport*, nr 12/1998.
- Lewandowski S., Ładunki masowe w porcie gdańskim - pod kreską, *Namiry na Morze i Handel*, nr 24/1999.
- Mazur R., Port Gdański - możliwości i zamierzenia, *Spedycja i Transport*. Nr 8/1998.
- Milewska G., Port Gdański na przedprożu Unii Europejskiej, *Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska*, nr 2/1999.
- Podgórski M. (red.), Koncepcja zarządzania i strategia rozwoju portu gdańskiego, Zarząd Portu Gdańsk S.A., Gdańsk 1996.
- Polish Ports Handbook '99, Wyd. LINK, Szczecin 1999.
- Restrukturyzacja transportu morskiego w Polsce, *Studia i Materiały Instytutu Transportu i Handlu Morskiego*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1997.
- Spigarski H., „Region zwrócony ku morzu” - czy potrzebne Bałtyckie Centrum Logistyczne? *Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska*, nr 10/1999.
- Wendt J., Geopolityczne aspekty tranzytu w Europie Środkowej, IGIPZ PAN, Warszawa 1999.

Summary

The port of Gdansk located at the mouth of the Vistula has a tradition of over a thousand years and is firmly connected with both the Polish and world sea trade. In 1970s construction of a new deep-water Northern Port was started. The next decade was less favourable when an economical and political crisis adversely affected the size and structure of the port turnovers. A new period for the port of Gdansk started after 1989.

At present the port of Gdansk is the biggest port on the Baltic Sea, capable of servicing ships of "Balti-max" class. The port consists of two parts - the inner port located at the mouth of the Martwa Wisła (the Dead Vistula) and the outer port - protruding into the sea, modern, deep-water Northern Port capable of servicing ships up to 150 thousand tons of dead-weight capacity and draught up to 15 m. Two specialist transshipment terminals were located here - of coal and liquid fuels (re-built in 1998). The second terminal is linked by a system of pipelines with the Refinery of Gdansk, with the Petrochemistry of Płock, with Russia and with refineries in Germany.

The size of transshipments in the port of Gdansk remained at the level of 16.5-20.5m tons in 1995-1999. It is not much in comparison with transshipment capacity of the port that is 55m tons. Through the ferry terminal of PZB (Polska Żegluga Bałtycka - Polish Baltic Navigation) pass yearly from 97 thousand to 125 thousand passengers.

Regular sailing lines link the port with ports of Sweden, Germany, Great Britain, Turkey, Egypt, the Red Sea, India Sea and the Caribbean.

A forecast for transshipment turnovers of the port of Gdansk until 2010 assumes two variants. A pessimistic variant takes, among others, an assumption of maintaining the land character of trade exchange of Poland and lack of development for transport links between the port and the hinterland

An optimistic variant forecasts a favourable pace of the country's economic growth, a high increase in turnovers of the Polish foreign trade, especially in exports. An increase in competitiveness, a development of all fields of activity in the port, a full use of the port space, and improvement of transport links with the hinterland - all this will substantially affect an increase in transshipment turnovers.

Important advantages to achieve such assumptions are proper bathymetric conditions and free terrain in the outer port, enabling location of large investments.

In 1998 a terminal for import of liquid petrochemical gas (LPG) was opened. *Rudoport (Oreport)* and *Europort* will operate a modernised ore pier. *Rudoport* is going to import iron ores. In autumn of 2000 *Europort* will start its operation; it is a modern terminal of transshipment of grain and feed. It will serve for transshipment of

grain and feed coming from Canada and the USA, and going to states of the former USSR, Poland, the Czech Republic, Slovakia and Hungary.

The next investment will be a terminal of liquid chemical and oil-derived products. Further plans forecast construction of a terminal for natural gas (LNG).

A novelty in the port is to be a huge container terminal with a yearly transshipment capacity of 500 thousand TEU. Container ships carrying up to 6 thousand TEU will be able to harbour here. It will cover a few dozen hectares in the Northern Port. In the hinterland of the terminal *the Baltic Logistic Centre* will come into being.

A condition for development of the forecast investments is the fastest possible construction of the highway A-1 and linking it with the port. In mid-1999 construction of a bridge over the Dead Vistula was started. The bridge will be a fragment of a new ring road that will link the port with exit roads in the direction of Warsaw, Bydgoszcz and Łódź, and the ring road around the Gdansk agglomeration (then with the highway A-1). For 2002 construction of a tunnel (under the port canal) is planned. This enterprise will eliminate heavy car traffic that has to pass from the western part of the port through the crowded centre of Gdansk; it will improve transport within the port itself and will link the western part of the port with the national road network.

Implementation of the presented above plans may substantially contribute to making at the same time the oldest and largest port on the Baltic one of the best and competitive ones on the Baltic and European market of sea trade in the coming 21st century.