

*Małgorzata Pacuk, Tadeusz Palmowski, Stanisław Szwankowski*

## WSPÓŁPRACA SIECIOWA W RELACJI MIASTO - PORT - TRANSPORT MULTIMODALNY I CENTRA LOGISTYCZNE<sup>1</sup>

### **Międzynarodowa wymiana towarowa w regionie bałtyckim**

Przemiany geopolityczne w Europie Środkowej i Wschodniej oraz postępujące procesy integracyjne w regionie bałtyckim wpłynęły na tempo rozwoju gospodarczego w państwach nadbałtyckich. Znalazło to odzwierciedlenie w poważnych zmianach wielkości i zróżnicowaniu struktury przewozów towarowych drogą morską oraz przeładunków w portach bałtyckich.

Udział krajów Europy Środkowej i Wschodniej w obrotach handlu zagranicznego państw skandynawskich jest jednak nadal skromny. Również w obrotach handlu zagranicznego Polski - mimo stopniowego wzrostu<sup>2</sup> - udział partnerów skandynawskich pozostaje niewielki (tab. 1). Analiza wielkości polsko-skandynawskiej wymiany handlowej na tle przepływów towarowych w Europie Bałtyckiej w ostatnim dziesięcioleciu wskazuje na znaczne, wciąż jeszcze nie wykorzystane możliwości ożywienia tego rynku, którym sprzyjają istniejące w regionie bałtyckim polityczne warunki współpracy gospodarczej.

<sup>1</sup>Na podstawie wykonanych dla potrzeb Projektu USUN CASE opracowań autorów, a także A. Tubliczewicza i D. Waldzińskiego (referencje w spisie wykorzystanej literatury).

<sup>2</sup> W latach 1997-1999 szwedzki i fiński eksport do Polski wzrósł o ok. 20%. Eksport towarów z Finlandii oblicza się na 4 mld FM, ze Szwecji - na prawie 10 mld FM. Ocenia się, że handel między tymi krajami będzie w dalszym ciągu rósł, m.in. ze względu na zbliżające się polskie członkostwo w Unii Europejskiej.

**Tabela 1. Obroty handlu zagranicznego Polski z państwami skandynawskimi w latach 1992-1998 (w % polskiego handlu zagranicznego ogółem)**

Wyszczególnienie	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Dania							
Import	2.1	2.4	2.4	2.2	2.2	1.9	2.0
Eksport	2.5	2.9	3.2	3.0	3.0	2.9	2.7
Finlandia							
Import	2.4	2.0	2.4	1.9	1.6	1.7	1.7
Eksport	2.0	1.4	1.7	1.5	1.3	1.3	0.9
Norwegia							
Import	2.2	1.9	1.7	1.4	1.0	1.0	0.8
Eksport	1.2	0.5	0.7	0.6	1.2	0.8	0.8
Szwecja							
Import	1.9	2.3	2.8	3.1	2.7	3.0	2.9
Eksport	2.5	2.2	2.6	2.5	2.4	2.4	2.4

Źródło: Opracowano na podstawie Roczników Statystycznych GUS za lata 1993-1999.

Znaczna część obrotów towarowych handlu zagranicznego państw regionu odbywa się przy udziale transportu morskiego. Największą rolę odgrywa on w obsłudze ładunków Szwecji i Finlandii oraz Danii, mniejszy jest jego udział w obsłudze handlu zagranicznego Polski, Rosji i republik bałtyckich, gdzie poddany jest silnej konkurencji ze strony transportu lądowego. W połowie lat 90. ogólne obroty towarowe handlu zagranicznego w portach państw nadbałtyckich wynosiły 1 050 mln ton, w tym 450 mln ton w eksporcie i 600 mln ton w imporcie. Przeważały ładunki masowe suche oraz paliwa płynne, ważną pozycję - zarówno w eksporcie, jak i w imporcie — zajęły ładunki drobnicowe, głównie kontenerowe.

Lata 90. przyniosły portom południowego i wschodniego wybrzeża Bałtyku diametralną zmianę uwarunkowań ich funkcjonowania (przejsie do gospodarki rynkowej, likwidacja barier politycznych i gospodarczych, utrata bezspornego zaplecza, narastający problem konkurencji między portami oraz konkurencji między transportem morskim i lądowym). Dzięki podjętym planom modernizacji i rozwoju porty te - z różnym skutkiem - włączają się stopniowo w integrujące się systemy transportowe Europy Bałtyckiej.

Obecnie region bałtycki posiada najlepiej rozwiniętą sieć połączeń żeglugowych na świecie. Na przewozy pozabałtyckie państw regionu przypada ok. 60%. pozostałe 40% przewozów obsługiwane jest głównie przez bałtyckie, linie promowe i ro-ro (w latach 90. odnotowano największe w historii tych połączeń na Bałtyku tempo wzrostu - średnio 3,5% rocznie). Najnowsze statystyki wskazują, że - wbrew opinii o rosnącej konkurencji transportu drogowego dla eprzewozów morskich - transport morski w regionie bałtyckim nie traci na znaczeniu w porównaniu z przewozami drogowymi. Istota walki konkurencyjnej między portami południowo-wschodniego wybrzeża Bałtyku sprowadza się zatem raczej do kwestii podziału rosnącej, a nie malejącej masy ładunkowej.

Intensyfikację relacji gospodarczych (powiązania handlowe, przepływy kapitałowe etc.) i usprawnienie systemu transportowego (zwłaszcza transportu kontenerowego, ro-ro i promowego) można uznać za istotny czynnik aktywizacji i rozwoju portów morskich oraz regionów nadmorskich.

## Tendencje rozwoju handlu i transportu morskiego

Wymiana handlowa między krajami skandynawskimi, Finlandią i republikami bałtyckimi z jednej strony, a krajami Europy Środkowej i Wschodniej z drugiej, wywiera istotny wpływ na wielkość i kierunki potoków ładunkowych w regionie bałtyckim. Prognozy opracowane dla regionu wskazują na pomyślne perspektywy rozwoju gospodarczego w dłuższym okresie<sup>3</sup>. Ocenia się, że obroty importowe będą wzrastać rocznie o ok. 2-4% w krajach skandynawskich i Niemczech oraz ok. 4-10% w pozostałych krajach regionu, zaś eksportowe - odpowiednio ok. 2-5% i ok. 4-8%

wielkość obrotów wzrośnie w r. 2010 do 1,8 mld ton. Przewiduje się, że w tym samym okresie struktura obrotów towarowych handlu zagranicznego Polski, Rosji i republik bałtyckich upodobni się do obecnej struktury handlu zagranicznego państw skandynawskich. Najszybszego tempa wzrostu oczekiwać należy w grupie drobnicy, w tym skonteneryzowanej.

W portach Skandynawii i Finlandii przewidywany wzrost obrotów drobnicy i ładunków masowych osiągnie średnie roczne tempo rzędu 3.0-3,5%. Podobne tempo wzrostu (ok. 3%) odnotuje się w Kaliningradzie w zakresie przeładunku drobnicy, w St. Petersburgu natomiast z aktywizacją przewozów tego ładunku wiąże się znacznie większe nadzieje (przewidywany wzrost ok. 8,3% rocznie). Znaczny wzrost zapotrzebowania na transport drobnicy przewidują także prognozy dla republik bałtyckich (średnie roczne tempo wzrostu 8,3-14,7% rocznie). W dalszym ciągu na obroty portów Litwy, Łotwy i Estonii składać się będzie głównie tranzyt do/z Rosji, Białorusi i Ukrainy. Według prognozy dla Polski nastąpi wzrost zapotrzebowania na przewozy zarówno drobnicy, jak i ładunków masowych (około 6.0-6.5% rocznie).

Istotnym aspektem wymiany handlowej w regionie bałtyckim jest dominacja ruchu tranzytowego, który odgrywa dużą rolę we wszystkich krajach tego obszaru, szczególnie zaś w republikach bałtyckich. Handel wewnętrzny stanowi zaledwie 5-15% całkowitego ruchu przez porty tych państw, pozostała część przypada na tranzyt z krajów WNP, szczególnie z Rosji, Białorusi i Ukrainy. Około 80-90% ładunków tranzytowych tych portów kierowanych jest na rynki WNP, co wskazuje na bardzo wysoki stopień uzależnienia gospodarek krajów nadbałtyckich od handlu z Rosją.

<sup>3</sup>Według opinii Komisji Europejskiej w nadchodzących 10-20 latach obszar bałtycki będzie najszybciej rozwijającym się regionem Europy. W 1998 roku fiński minister transportu stwierdził, że przełomowe zmiany geopolityczne w Europie uczyniły z basenu Morza Bałtyckiego „nowy obszar wzrostu”, a nawet „wspólnego rynku”.

Zapotrzebowanie na usługi portowe w regionie w coraz większym stopniu będzie determinowane przez żeglugę ro-ro i kontenerową. Kontener)' nie odgrywały dotychczas dominującej roli w przewozach przez porty południowego i wschodniego Bałtyku, jednak ich znaczenie wzrośnie w przyszłości. Utrzymany zostanie system połączeń serwisami dowozowymi (*feeder services*) między portami państw nadbałtyckich a dużymi portami bazowymi Morza Północnego (Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpia).

W powiązaniach transportowych w regionie bałtyckim bardzo silną konkurencją dla portów polskich są porty niemieckie i holenderskie, korzystające na zapleczu z transportu lądowego i dróg wodnych powiązanych z Dunajem oraz wzmacniający się szlak transportowy między Szwecją a Danią. Nie należy jednak pomijać rosnącej konkurencji portów wschodniej części regionu bałtyckiego, dynamizujących swoje usługi i podejmujących szeroko zakrojone plany modernizacji. W dłuższej perspektywie można nawet oczekiwać wzrostu konkurencji między tymi ośrodkami w związku z modernizacją transgranicznych połączeń lądowych, które przyczynią się do znacznego rozszerzenia zapleczy tranzytowych poszczególnych portów.

## Porty południowo-wschodniego Bałtyku

Porty południowo-wschodniego wybrzeża Bałtyku dysponują znacznym potencjałem przeładunkowym w zakresie towarów masowych, większość z nich wymaca jednak odbudowy i modernizacji. Porty te są także portami tranzytowymi, z zapleciami daleko wykraczającymi poza granice regionu. Główne strumienie drobnicy, w większości skonteneryzowanej, płynącej na wschód przechodzą przez porty Tallin, Ryga, Kłajpeda i Kaliningrad (a także przez porty fińskie - Helsinki, Kotka i Hamina) - tab. 2.

W planach rozwojowych portów republik bałtyckich przewiduje się rozbudowę istniejącego potencjału, kontynuację rozpoczętych inwestycji oraz poprawę jakości już istniejących usług przeładunkowych. Większość portów opracowała plany modernizacji, koncentrując się głównie na urządzeniach do przeładunku kontenerów, rozwoju ruchu ro-ro i promowego.

W portach Tallina prowadzi się obecnie działania zmierzające do przeniesienia ruchu towarowego do portu Muuga oraz koncentracji ruchu pasażerskiego w porcie miejskim. W tym celu planuje się rozbudowę urządzeń portowych i zdolności przeładunkowych w porcie Muuga do około 20 mln ton, głównie dla zboża, węgla i drobnicy (terminal kontenerowy o planowanej przepustowości 200 tys. TEU). Tallin ma opinię portu taniego, sprawnego i wydajnego, choć wymagającego modernizacji. W 1999 r. w porcie przeładowano 26.4 mln ton, z czego na tranzyt przypadło ok. 76,6% (20,2 mln ton). Nadzieje na intensyfikację handlu między Rosją a Europą zachodnią są bardzo duże. Ponieważ aktualna wydajność portu znacznie prze-



Tabela 2. Obroty ładunkowe portów południowego wybrzeża Bałtyku w 1998 roku (w mln ton)

Port	Ogółem	w tym:		
		drobnica	kontener (tys.TEU)	ropa i produkty naftowe
Wyborg	0,7	0,2	.	-
St.Petersburg	21,5	8,4	160,0	6.0
Tallin (Muuga)	21,4	6,4	55,5	11.1
Ryga	13,3	8,0	131,0	2.1
Ventspils	36,0	36	1,3	27.4
Liepaja	2,3	1,2	—	0.4
Kłajpeda	15,0	9,0	32,3	2.9
Kaliningrad	4.5	1,6	10,0	0.8
Gdańsk	20.6	1.3	1.8	8.2
Gdynia	8,0	4,3	213,4	0,4
Szczecin-Swinoujście	21,9	3,7	6,6	0.9
Mukran (Sassnitz)	5,8	.	.	—
Rostock	16,5	5,4	3,7	1,8
Lubeka (Travemunde)	17,6	15,9	91,0	—
Kilonia	3,1	2,3	22,0	0.1

Źródło: Gospodarka morską. Przegląd statystyczny. Instytut Morski, Gdańsk 1999.

wyższe potrzeby handlu zagranicznego Estonii, ładunki tranzytowe traktuje się jako jedyną możliwość maksymalnej eksploatacji urządzeń portowych. Rok 1999 był bardzo dobry dla ładunków skonteneryzowanych - w stosunku do roku poprzedniego nastąpił wzrost o ok. 18%. W 1997 roku zainwestowano około 18 mln USD w rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej, w 1998 kontynuowano szeroko zakrojone inwestycje, m.in. rozbudowę terminalu pasażerskiego (w 1999 liczba pasażerów obsługiwanych przez terminale pasażerskie wzrosła o 9,7% w stosunku do 1998, tj. do poziomu 5,97 mln osób). Docelowo planuje się przekształcenie Tallina w port nowoczesny, przystosowany do współczesnych potrzeb i gwarantujący konkurencyjny poziom usług.

Rosyjscy eksporterzy (głównie ropy) preferują porty łotewskie - Ventspils i Liepaję. W Ventspils realizowany jest obecnie wieloetapowy plan rozwoju portu kosztem 400 mln USD, co umożliwi zwiększenie przeładunków z 34,1 mln ton (1999) do 80 mln ton w 2005 r. Planuje się rozbudowę terminalu paliwowego i potasowego, a także budowę nowego terminalu wielofunkcyjnego do obsługi kontenerów i statków ro-ro oraz rozwój wolnej strefy ekonomicznej.

Bliski jest termin unowocześnienia portu Liepaja, który pracuje poniżej zdolności przeładunkowych. Już obecnie rosyjskie przedsiębiorstwa dzierżawią ponad połowę nabrzeży portu. W projekcie jego rozwoju przyjęto założenie, że nastąpi wzrost ładunków rosyjskich z 1,4 mln ton do 6 mln ton rocznie.

W Rydze, dysponującej największym w krajach bałtyckich terminalem kontenerowym, planuje się budowę terminalu paliw płynnych, licząc na znaczny udział portu w rosnącym eksporcie surowców rosyjskich, w tym głównie ropy naftowej. W wyniku prowadzonych prac pogłębiarskich głębokość portu ma wzrosnąć do 13 m, co umożliwi wchodzenie statków do ok. 60 tys. DWT.

W ramach rozwoju systemu transportowego Litwy opracowano program rozwoju portu morskiego w Kłajpedzie do roku 2010, uruchomiony w 1995 roku. Rozbudowa i modernizacja portu zostały zakrojone na szeroką skalę. Zaplanowano rozbudowę i modernizację infrastruktury i suprastruktury portowej (nowe dźwigi i suwnice), budowę nowoczesnych terminali: kontenerowego, ro-ro i promowego, ładunków masowych i pasażerskiego oraz bazy przeładunku drewna i materiałów budowlanych. Niektóre obiekty modernizowanego portu uzyskały pomoc kredytową banków zagranicznych. Międzynarodowe instytucje finansowe skłonne są sfinansować 40-50% całości planowanych inwestycji portowych, lecz budżet litewski nie jest w stanie pokryć drugiej połowy, co wskazuje, że Litwie nie uda się w najbliższym czasie uzyskać pozycji lidera w rywalizacji portów krajów nadbałtyckich i Rosji.

Kłajpeda również stara się uczestniczyć w ruchu tranzytowym. W 1997 r. przez port ten przeszło około 40 tys. kontenerów, z czego około 20% na rynki wschodnie. W 1998 r. port obsłużył 15 mln ton ładunków, z czego blisko 70% przemieszczanych było tranzytem do lub z Rosji i państw byłego ZSRR. Przez najbliższe 3 lata terminal kontenerowy i promowy w porcie Kłajpeda będzie zarządzany przez reprezentanta niemieckiego BLG Container GmbH z portów bremcńskich. Zadania terminali to: zwiększenie aktywności marketingowej i promocyjnej, zainstalowanie nowych urządzeń przeładunkowych, wpasowanie terminali w międzynarodowe korytarze transportowe łączące Rosję, Białoruś, Ukrainę z państwami Europy zachodniej. Brema zainteresowana jest portem Kłajpeda, ponieważ ok. 25% ładunków z portów bremcńskich przeznaczonych jest do portów leżących we wschodniej części Morza Bałtyckiego.

W 1993 r. zatwierdzony został plan modernizacji rosyjskiej gospodarki morskiej w latach 1995-2000. Ponieważ wszystkie nowoczesne porty zbudowane w europejskiej części byłego ZSRR znajdują się obecnie poza Rosją, podjęto decyzję nie tylko o modernizacji portów już funkcjonujących (St. Petersburg, Kaliningrad) przez ich wyposażenie w bardziej nowoczesny sprzęt przeładunkowy i uruchomienie terminali przeładunkowych, ale także o budowie nowych portów wraz z terminalami, w ramach projektu lokalizacji „transportowo-technologicznych kompleksów portowych (TTKP)”. Trzy nowe zespoły portowe w Zatoce Fińskiej mają osiągnąć łączną zdolność przeładunkową 95 mln ton. W Primorsku koło Wybarga przeładowywać się będzie przede wszystkim ropa, skroplony gaz, produkty ropopochodne i chemikalia płynne (45 mln ton rocznie), w kompleksie portowym Ust-Ługa, ok. 110 km od St. Petersburga, przeładunki ładunków drobnicowych i masowych suchych

osiągną 35 mln ton rocznie, budowę trzeciego portu (głównie ładunki ropopochodne) zaplanowano w Zatoce Batarejnaja na południowym brzegu Zatoki Fińskiej<sup>4</sup>.

Port w St. Petersburgu jest najważniejszym portem bałtyckim Rosji. W 1994 r. podjęto decyzję o modernizacji i rozwoju portu morskiego oraz opracowano plan jego przebudowy, po przeprowadzeniu którego możliwości przeładunkowe wzrosną do 29 mln ton rocznie (obecnie obroty ładunkowe wynoszą ok. 20 mln ton). Plan zakłada budowę nowych terminali kontenerowych oraz uniwersalnych i specjalistycznych kompleksów przeładunkowych, w tym nowej bazy paliw płynnych, cukru, ładunków ciężkich i wielkogabarytowych.

Port w Kaliningradzie wykorzystuje obecnie swą zdolność przeładunkową, ocenianą na 12 mln ton rocznie, w ok. 60%. W porcie rozpoczęto budowę terminalu przeładunkowego o zdolności przerobowej 40 tys. ton płynnych nawozów sztucznych rocznie, dwóch terminali dla nawozów sypkich o zdolności przeładunkowej 2 mln ton. zaawansowany jest terminal kontenerowy lo-lo i ro-ro, chłodnia na 10 tys. ton oraz terminal dla ropy naftowej. Zakłada się, że do 2005 r. w Kaliningradzie powstanie nowoczesne centrum tranzytowo-dystrybucyjne, a przeładunki wzrosną do 11-12 mln ton. Jednak obecny katastrofalny stan gospodarki Obwodu Kaliningradzkiego i trudna sytuacja gospodarcza Białorusi (potencjalne zaplecze tego portu) nakazują znaczną ostrożność w ocenie tych prognoz.

Rosyjski program rozwoju portów zmierza przede wszystkim do zwiększenia możliwości eksportowych produktów masowych. Rosja projektuje porty głównie poci kątem przeładunków masowych, które obsługiwałyby nadwyżkę eksportową tego kraju. Gdyby w wyniku realizacji programu powstały rezerwy w możliwościach przeładunkowych portów, można się spodziewać, że Rosja będzie chciała wykorzystać przede wszystkim własne porty i uniezależnić się od portów Finlandii oraz Litwy. Łotwy i Estonii. Niemniej jednak jeszcze przez jakiś czas rosyjskie ładunki drobnicowe i kontenerowe będą zdominowane przez import i w najbliższym czasie nie zanoszą się na zmianę tego trendu. Jest to podyktowane tym, że Rosja z powodu braku własnych funduszy pozostawiła budowę portów zachodnim inwestorom. Mając duży zastrzyk kapitału zachodniego, w Rosji - po wyjściu z kryzysu - przypuszczalnie wzrośnie zapotrzebowanie na import drobnicy ładunków skonteneryzowanych.

## **Transport multimodalny w Trójmiejskim Regionie Metropolitalnym (TRM)**

W subregionie Bałtyku południowego transport multimodalny koncentruje się w dużych portach morskich - zarazem dużych miastach bałtyckich - powiązanych

<sup>4</sup> Są to przedsięwzięcia niezwykle kosztowne, na które rosyjskich inwestorów nie stać, a zagranicznych trudno zachęcić. Realizacja wszystkich tych ambitnych planów wydaje się w obecnych warunkach mało prawdopodobna. Należy ponadto podkreślić, że budowa nowych portów i terminali nie rozwiąże problemu niezależności Rosji od państw bałtyckich.

siecią połączeń morskich oraz połączonych z głównymi ośrodkami gospodarczymi na ich zapleczu lądowym siecią połączeń lądowych. Na polskim wybrzeżu są to porty morskie Gdynia i Gdańsk oraz porty aglomeracji szczecińskiej. Stąd prowadzą liczne połączenia żeglugowe do innych głównych portów bałtyckich oraz kolejowe i drogowe do głównych miast polskich - ośrodków gospodarczych. Cechą charakterystyczną morskiej części polskiego systemu transportu multimodalnego jest: obecnie jego duża koncentracja w porcie w Gdyni, przy zdecydowanie ograniczonej roli Gdańska i Szczecina<sup>5</sup>.

Tabela 3. Przeladunki w systemie transportu multimodalnego w portach morskich TRM w 1998 roku

Port	Przeladunki ogółem - tys. ton	W tym: kontenery	Ładunki na promach	Ruch pasażerów na promach (tys. osób)
Gdynia	2591,9	2043,4	502,0	178,0
Gdańsk	49,8	16,4	31,4	111,7

(a) - w tym w wagonach kolejowych 399,1 tys.ton

Źródło: Gospodarka morska. Przegląd statystyczny. Instytut Morski, Gdańsk 1999.

W ostatnich latach obserwuje się stały wzrost przewozów multimodalnych przechodzących przez porty Gdańsk i Gdynia w relacjach z krajami bałtyckimi, głównie skandynawskimi. Dotyczy to promowego ruchu pasażerskiego i towarowego przechodzącego przez port w Gdyni oraz ruchu promowego przechodzącego przez port w Gdańsku. Elementy transportu multimodalnego w TRM stanowią obecnie:

- terminal multimodalny kontenerowy w Gdyni - Bałtycki Terminal Kontenerowy [BTK] mogący przeładowywać około 350 tys.TEU, o poziomie technologicznym nie ustępującym portom konkurencyjnym;
- terminal promowy w Gdyni przy nabrzeżu Helskie II obsługujący linię promową do Karlskrony - 180 tys. pasażerów, 26 tys. samochodów osobowych, 16 tys. samochodów ciężarowych w 1998 roku;
- terminal promowy w Gdańsku obsługujący linię promową do portów aglomeracji sztokholmskiej (112 tys. pasażerów, 21 tys. samochodów osobowych i około 3 tys. ciężarowych w 1998 roku);
- terminal kontenerowy przy nabrzeżu Szczecińskim w Gdańsku o zdolności przeładunkowej 30 tys. TEU.

Plany rozwojowe przewidują rozbudowę potencjału multimodalnego w obu portach TRM. W Gdyni rozbudowywany jest BTK oraz budowany duży terminal ro-ro. W Gdańsku planowana jest budowa Morskiego Terminalu Kontenerowego o docelowej zdolności przeładunkowej do 500 tys.TEU. W obu portach planuje się też rozbudowę terminali promowych.

<sup>5</sup>Tylko port w Świnoujściu, będący obecnie głównym centrum obsługi ruchu promowego pasażersko-towarowego, posiada rozwinięte połączenia promowe do portów południowej Skanii (Malmö. Ystad) oraz do Kopenhagi.



Ograniczone funkcje centrum dystrybucyjno-logistycznego w porcie w Gdyni pełni obecnie terminal kontenerowy BTK. W najbliższych latach przewiduje się rozpoczęcie w Gdańsku budowy dużego centrum logistycznego na terenach Portu północnego II. Centrum to będzie jednym z sześciu wielkich centrów logistycznych o znaczeniu międzynarodowym, których lokalizację przewiduje się na obszarze Polski.

Porty w Gdańsku i Gdyni połączone są w systemie transportu multimodalnego liniami kontenerowymi, ro-ro i promowymi z większością głównych miast bałtyckich:

- port w Gdyni z Kłajpedą, Rygą, Kaliningradem, Karlskrona, Kopenhagą, Oslo, Helsinkami i Turku;
- port w Gdańsku z rejonem aglomeracji sztokholmskiej (Nynäshamn i Oxelösund) oraz z Helsinkami, Turku, Malmö, St. Petersburgiem, Kotką i Århus.

W transporcie multimodalnym pomiędzy portami w Gdańsku i Gdyni a innymi portami bałtyckimi przewozi się obecnie około 1,5 mln ton ładunków, głównie w relacjach ze Szwecją i Finlandią. Kraje skandynawskie nie należą jednak do głównych partnerów handlowych Polski.

Porty Gdańsk i Gdynia posiadają rozwinięte połączenia transportowe kolejowe i drogowe z całym zapleczem gospodarczym. W systemie multimodalnym BTK w Gdyni posiada stałe połączenia kolejowe kontenerowe z większymi miastami - ośrodkami gospodarczymi Polski. Podstawowe elementy połączeń na zapleczu lądowym portów TRM przebiegające w VI korytarzu transportowym Północ - Południe stanowią dwa magistralne połączenia kolejowe - linia E 65 Gdańsk - Warszawa i magistrała węglowa porty morskie Gdańsk/Gdynia - Bydgoszcz - Śląsk (linia nr 131), międzynarodowa droga kołowa nr 1 (E 75) Gdańsk - Toruń - Łódź - Cieszyn (granica państwa), droga krajowa nr 7 [E77] Gdańsk - Elbląg - Warszawa - Kielce - Kraków - Chyżne (granica państwa), a także regionalny port lotniczy w Gdańsku - Rebiechowie.

W multimodalnych przewozach lądowych na zapleczu portów TRM na kierunku korytarza VI (kierunek Toruń, Poznań, Łódź) przewozi się obecnie około 45 % ładunków, a na kierunku Warszawy i Lublina ponad 40%. Transport kolejowy stanowi w tym około 35-40%, a transport drogowy 60-65 %.

## **Porty wybrzeża gdańskiego (TRM)**

Ze względu na swoją wielkość i potencjał Polska może stać się ważnym czynnikiem generującym przepływ towarów na rynku bałtyckim i przekształcić się w liczący się kraj tranzytowy dla ładunków handlu zagranicznego państw Europy Środkowej i Wschodniej.

Trójmiejski Region Metropolitalny stanowi aglomerację o największym w Polsce Północnej i nad południowym Bałtykiem potencjale społeczno-gospodarczym.

Prognozy przeprowadzane przez porty TRM wskazują, że w ciągu najbliższych dziesięciu lat stały, roczny przyrost ładunków drobnicowych przewożonych w systemie lo-lo i ro-ro będzie wzrastał od 6 do 10 %. Szczególnie preferowany jest transport morski w systemie ro-ro. W przyszłości może on zdominować obroty ładunkowe w basenie Morza Bałtyckiego, w tym także w TRM. Pierwszy etap tej inwestycji został zakończony w 2001 r.

W 1998 r. rozpoczęto w porcie gdyńskim budowę terminalu ro-ro. Inwestycja ta jest drugą w okresie powojennym pod względem zaangażowania kapitałowego oraz zakresu prac (po budowie terminalu kontenerowego). Po jej zakończeniu port w Gdyni będzie dysponował największym spośród polskich portów potencjałem obsługi drobnicy zarówno zjednostkowanej (lo-lo, ro-ro), (1555 tys. t. - ro-ro w 2005 r., wobec 736 tys. t. w roku 1999), jak i konwencjonalnej. We współpracy z miastem dokończono budowę estakady Kwiatkowskiego, dobiegają końca prace projektowe nad doprowadzeniem nowej drogi będącej przedłużeniem estakady, która bezpośrednio połączy port z obwodnicą Trójmiasta i przyszłą autostradą A-1. Inwestycja ta rozpocznie się w 2002 r.

Bardzo ważną dla miasta funkcją portu handlowego jest i będzie obsługa połączeń promowych. Wzrastający z roku na rok ruch promowy na linii promowej Gdynia-Karlskrona ( liczba przewiezionych pasażerów wzrosła w latach 1995-1999 z 73 tys. do 241 tys., analogicznie liczba przewiezionych samochodów osobowych wzrosła z 11 tys. do prawie 30 tys. a liczba jednostek frachtowych z 4 tys. do prawie 17 tys.) wskazuje na dynamiczny rozwój przewozów na bałtyckiej osi Północ-Południe. Szwedzkie prognozy przewidują, że do roku 2010 zarówno przewozy pasażerów, jak i ładunków wzrosną dwukrotnie. W związku z tym planuje się zbudowanie nowoczesnego terminalu promowego w porcie gdańskim. Decyzja o lokalizacji terminalu będzie ważnym elementem w kształtowaniu nowej struktury przestrzenno-funkcjonalnej portu i nowej infrastruktury drogowej miasta i portu.

Dotychczasowy rozwój połączenia promowego Gdynia-Karlskrona wskazuje na obopólne korzyści odnoszone zarówno przez Gdynię, jak i przez Karlskronę. Linia ta obsługuje 33% przewozów pasażerskich w relacji Polska-Skandynawia. Wskazuje także na wyraźny wzrost zainteresowania regionem gdańskim przez turystów skandynawskich. Dla wiciu przedsiębiorców skandynawskich połączenie to stanowi ogromną szansę wejścia na rynek pomorski, polski i europejski. Połączenie promowe pomiędzy Gdynią a Karlskroną w wyraźny sposób ułatwiło kontakty gospodarcze pomiędzy Polską i Szwecją (Szwecja jest obecnie ósmym państwem na liście największych inwestorów w Polsce - 1,6 mld USD). Rozwój współpracy handlowo-inwestycyjnej dobrze rokuje na dalszy wzrost przewozów multimodalnych i pasażerskich na tej linii.

W porcie gdańskim w końcu 1998 roku na zachodnim brzegu Wisły 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 tej części portu zlokalizowany jest terminal promowy Polskiej Żeglugi

Bałtyckiej. Oferuje ona połączenia promowe do Nynäshamn w Szwecji. Rocznie przez terminal przewija się od 97 tys. do 125 tys. pasażerów. Wielkość przeładunków portu gdańskiego w latach 1995 - 1999 kształtowała się na poziomie 16,5 - 20,5 mln ton. Nie jest to dużo w porównaniu do zdolności przeładunkowej portu wynoszącej 55 mln ton.

Tabela 4. Przeładunki kontenerów w porcie gdańskim w latach 1995-1999

Kontenery	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.

Tabela 5. Ruch pasażerski w porcie gdańskim w latach 1995-1999

Liczba pasażerów	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.

Ważnym atutem portu w Gdańsku są wolne tereny w porcie zewnętrznym, umożliwiające lokalizację dużych inwestycji, związanych z wykonywaniem usług przeładunkowych i portowych lub lokalizacją przedsiębiorstw korzystających z tych usług. Warunkiem rozwoju przedsięwziętych przez miasto i port inwestycji jest jak najszybsze zbudowanie autostrady A-1 i połączenie z nią portu. W 2001 roku ukończono budowę mostu nad Martwą Wisłą.<sup>6</sup> Most ten stanowi wraz z trasą Sucharskiego fragment nowej obwodnicy portowej. 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). W najbliższych latach planuje się budowę tunelu pod kanałem portowym, łączącym trasę Sucharskiego z ul. Marynarki Polskiej i Uczniowską oraz zachodnią częścią portu<sup>7</sup>. Całe to przedsięwzięcie mostowo-tunelowe wyeliminuje ciężki ruch 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.

<sup>6</sup> Jest to drugi most wantowy w Polsce. Jego długość 375 m. wraz z podjazdami 1200 m, długość przęsła podwieszonego 230 m, wysokość pylonu 9S m, prześwit pomiędzy lustrem wody a przęsłem 8 m.

<sup>7</sup> Tunel będzie miał długość 900 lub 1100 m, część podwodna 530 m, długość łączna wraz ze zjazdami i wyjazdami oraz węzłami drogowymi 3250 m, konstrukcję będą stanowiły połączone prefabrykaty żelbetowe o długości po 105 m zatopione w wykopie na dnie kanału.

Kluczową inwestycją, przełamującą wizerunek portu gdańskiego jako portu masowego, ma być terminal kontenerowy o rocznej zdolności przeładunkowej 500 tys. TEU. Będą tu mogły zawijać kontenerowce przewożące do 6000 TEU. Transport do Gdańska bez pośrednictwa wielkich portów europejskich może być bardziej opłacalny dla załadowców i zwiększy obroty portu 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 *Pomorskie 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 dostępność portu do pięciu gałęzi transportu: żeglugi morskiej, śródlądowej, kolei, transportu drogowego oraz rurociągowego.

Prognozy rozwoju działalności przeładunkowej portów polskich są umiarkowane. Bazują na przewidywanym tempie wzrostu produktu krajowego brutto - w wariantcie aktywnym na poziomie 6,5-7,5%- a w wariantcie pasywnym 4-5% rocznie, jednakże przy niezbyt korzystnej dla portów morskich strukturze geograficznej i towarowej polskiego handlu zagranicznego utrzymującej wysoki udział wymiany handlowej z krajami UE. Zweryfikowana prognoza obrotów ładunkowych portów do 2020 roku (tabl. 6) przewiduje około 50-procentowy wzrost w skali wszystkich portów przede wszystkim na skutek wzrostu przeładunków ropy naftowej i jej produktów w porcie w Gdańsku. Udział ładunków płynnych w okresie 1998-2020 może się zwiększyć z około 8 mln ton do 17,5-20 mln ton, z dużym udziałem przeładunków ropy naftowej w tranzycie przez Port Północny w Gdańsku. Przewiduje się także stopniowy, dość intensywny wzrost udziału w obrotach portów kontenerów i ładunków drobnicowych. Prognozom kontenerowym towarzyszy wyższa aniżeli wzrost PKB prognoza wzrostu eksportu i importu polskiego handlu zagranicznego oraz eksportu i importu ładunków w kontenerach dla eksportu i importu polskiego handlu zagranicznego w wariantcie optymistycznym 7-10%. a w wariantcie dolnym 4-5%; natomiast dla obrotów kontenerowych 6-10% w wariantcie optymistycznym oraz 4-6% w wariantcie dolnym. Oznacza to prognozę przeładunku kontenerów we wszystkich portach polskich na poziomie 700-750 tys. TEU w 2010 roku oraz 1300-1400 tys. TEU w 2020 roku w wariantcie optymistycznym. Dla wariantu dolnego prognozy wielkości te wynoszą odpowiednio 480-520 tys. TEU w 2010 roku oraz 900-980 tys. TEU w 2020 roku<sup>8</sup>. Nadal duża część ładunków w kontenerach będzie kierowana na konkurencyjne drogi transportowe przez porty Morza Północnego. Sprzyjać temu będą dogodne kolejowe i drogowe połączenia równoleżnikowe

<sup>8</sup> *A Feasibility Study for Modernization and Expansion of the Gdynia Intennodal Facility*. Port of Gdynia and Louis Berger Group. January 2000.



wiodące z Polski i państw ościennych do portów w Hamburgu, Bremie czy Rotterdamie. W najbliższych latach porty polskie muszą podjąć wraz z pozostałymi uczestnikami polskiej drogi transportowej skuteczną walkę konkurencyjną o przejęcie przynajmniej części ładunki w kontenerach, których około 50% omija obecnie porty polskie.

**Tabela 6. Prognoza przeładunków w portach morskich w Gdańsku i Gdyni do 2020 roku**

Wyszczególnienie	2000	2010	2020
Port w Gdańsku			
Przeładunki ogółem (w mln ton)	16 711	23,0	24,5-26,0
Struktura (%):	100	100	100
- ładunki płynne	40	48	50
- ładunki masowe suche	49	38	34
- kontenery i ładunki drobnicowe	11	14	16
Port w Gdyni			
Przeładunki ogółem (w mln ton)		11,0	12,5
Struktura (%):	100	100	100
- ładunki płynne		9	12
- ładunki masowe suche	41	36	28
- kontenery i ładunki drobnicowe			60

Źródło: *Maritime Economy. 2000 Statistical Review*. Maritime Institute, Gdańsk 2001; *The development strategy of Polish maritime ports*. Maritime Institute, Gdańsk 2001.

Walka o pozycję konkurencyjną portów Trójmiejskiego Regionu Metropolitalnego w europejskim systemie transportowym skłania do rozważenia metod i form instytucjonalnych współpracy strategicznej Gdańska i Gdyni. Ujawniają się pola dublowania potencjału, ale doświadczenia światowe przekonują, że możliwa jest zdrowa konkurencja w zakresie sprywatyzowanej eksploatacji (jak np. w Hamburgu, gdzie w jednym porcie funkcjonuje kilka prywatnych terminali zbożowych i kontenerowych).

Korzystny klimat wokół przyszłości regionu bałtyckiego nie tylko otwiera duże możliwości przed polskimi portami, ale stwarza też szereg zagrożeń. Dlatego tak istotne są działania inwestycyjne, umożliwiające z jednej strony podniesienie jakości świadczonych usług, z drugiej zaś dywersyfikację działalności w oparciu o dynamiczny rozwój funkcji dystrybucyjno-logistycznej. Pozytywnie należy ocenić fakt, iż polskie porty morskie rozwijając i modernizując swój potencjał techniczny równocześnie przygotowują strategie dalszego rozwoju i zakładają wszechstronną współpracę w regionie bałtyckim, związaną z systemami multimodalnymi (przewozy ro-ro i żegluga promowa) w kompleksowych łańcuchach transportu lądowo-morskiego.

## Relacje miasto - port

Relacje miasto - port mają podstawowe znaczenie dla kształtowania współczesnego rozwoju portu. Relacje te koncentrują się na doprowadzaniu samochodowych dróg dojazdowych do portów morskich oraz na rozwijaniu funkcji dystrybucyjnej portów, a w następnej kolejności na rozbudowie infrastruktury komunalnej, wspólnym rozwijaniu usług turystyczno-pasażerskich oraz współzależnościach rozwoju przestrzennego portu i miasta z uwzględnieniem zintegrowanych systemów infrastrukturalnych, w tym telekomunikacyjnych.

Zjawisko integracji portów i ich miast wywołane jest zmianami strukturalnymi w portach morskich polegającymi na rozwoju multimodalizmu w transporcie oraz dywersyfikacji działalności gospodarczej portów. Funkcja dystrybucyjno-logistyczna i handlowo-administracyjna oraz obsługa ruchu pasażersko-turystycznego często lokalizowana jest na styku z miastem. Dla tych funkcji oraz dla rozwijających się technologii multimodalnych dobry związek z miastem także w jego przestrzennym charakterze stanowi najważniejszy wymóg lokalizacyjny. Decydują o tym dobre, bezpośrednie połączenia infrastrukturą drogową, wysoki poziom zatrudnienia w tej części portu, wysokie walory sąsiedztwa zabytkowych centrów miejskich itp. Integracja systemów infrastruktury komunikacyjnej (głównie drogowej), telekomunikacyjnej i komunalnej służyć musi powiązaniom układu miasto-port z jednej strony, z drugiej zaś strony powinna bezkolizyjnie wiązać port z krajowym systemem komunikacyjnym.

Ze względu na udział kontenerów i ładunków specjalistycznych w ogólnych obrotach portu, a także zakres przedmiotowy funkcji gospodarczych (usługi przemysłowe, handlowe, dystrybucyjne lub logistyczne), cechy organizacji i zarządzania w sferze administracyjnej i usługowej, cechy działalności produkcyjnej, charakter orientacji rynkowej oraz organizacji przestrzennej porty zalicza się do I, II i III generacji. Porty III generacji zaczęły rozwijać się po roku 1980. Związane jest to z rozwojem konteneryzacji w handlu i transporcie międzynarodowym, rozwojem połączeń intermodalnych i logistyki. Wysoki poziom technologii procesów obsługi ładunków, pasażerów, statków morskich i środków transportu zaplecza oraz przepływu informacji to podstawowe cechy portów III generacji. W sferze integracji zewnętrznej porty te charakteryzują się obok integracji portu z łańcuchem transportowo-handlowym, także bliskimi związkami portu z miastem portowym. Porty te stanowią międzynarodowe centra handlu, wymiany informacji i *know-how* zaś z regionalnego punktu widzenia centra rozwojowe na wybrzeżach państw nadmorskich.

Od początku lat 90. wszystkie polskie porty morskie, w tym Gdańsk i Gdynia, funkcjonują w warunkach silnej konkurencji międzynarodowej. Szczególnie groźną dla obu portów morskich województwa pomorskiego jest konkurencja portów Morza Północnego, zwłaszcza Hamburga i Rotterdamu, które mają doskonale rozwinięte zaplecze transportowe. Zagroženiem jest także silna konkurencja portów

południowego wybrzeża Bałtyku takich jak Rostock, Kłajpeda, Ryga, St. Petersburg i Kaliningrad. Rozwój połączeń ro-ro pomiędzy Hamburgiem a portami rosyjskimi, głównie St. Petersburgiem może doprowadzić do marginalizacji TRM i jego portów. Poważnym zagrożeniem dla portów polskich jest także nowy lądowo-morski bałtycki korytarz transportowy biegnący z Hamburga, przez Kopenhagę, Sztokholm, Helsinki do St. Petersburga i dalej do Moskwy. Rola tego korytarza wzrosła w sposób znaczący po uruchomieniu przeprawy tunelowo-mostowej przez Cieśninę Öresund pomiędzy Kopenhagą i Malmö. Docelowo władze szwedzkie i duńskie planują przekształcenie regionu Oresundu w międzynarodowe centrum gospodarcze, naukowe i komunikacyjne. Wzmocnienie znaczenia korytarza nastąpi po pełnym wdrożeniu projektu STRING (South-Western Baltic Sea Transregional Area - Inventing New Geography). Celem projektu jest m.in. wspieranie rozwoju połączeń komunikacyjnych drogowych i kolejowych ze Szlezwiku Holsztyna do południowej Szwecji przez wyspy duńskie. Efektem ma być takie skrócenie czasu przewozów, by ładunki z Malmö mogły być dostarczone do Hamburga w ciągu 2-3 godzin, a pociągi ICE mogły pokonywać trasę Hamburg-Sztokholm w ciągu pięciu godzin. Aby osiągnąć założone cele wykonywane są wspólne opracowania dotyczące planowania przestrzennego i rozwoju gospodarczego, wzrostu konkurencyjności regionu, promowania rozwoju zrównoważonego, spójności ekonomicznej i socjalnej, rozwoju handlu i tworzenia nowych miejsc pracy oraz zabezpieczenia dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego. Projekt STRING jest swoistą „lokomotywą rozwoju” oraz przykładem międzynarodowej współpracy w Europie Bałtyckiej.

Zjednoczenie wspólnych wysiłków portów i miast TRM w rozwój nowych i lepsze wykorzystanie istniejących połączeń multimodalnych Gdańska i Gdyni stanowi szansę pełniejszego wzmocnienia TRM w sieci miast bałtyckich i wzrostu jego pozycji oraz roli w Europie Bałtyckiej. Bałtyk staje się morzem wewnętrznym Unii Europejskiej. Droga regionu pomorskiego do pełnej integracji europejskiej wiedzie przez Europę Bałtycką.

Rozwój infrastruktury (nowe terminale) obu portów TRM, a także projektowane i wykonywane połączenia komunikacji drogowej, wyprowadzające transport kołowy bezpośrednio z portów w kierunku obwodnicy Trójmiasta i przyszłej autostrady A-1 z ominięciem zatłoczonych ulic Gdańska i Gdyni, jest posunięciem właściwym i może przyczynić się do wzrostu atrakcyjności węzła komunikacyjnego TRM na konkurencyjnym rynku bałtyckich przewozów morskich. Zagrożeniem jest jednak brak koordynacji lub harmonizacji strategii rozwojowych obu portów i planowanych lub wykonywanych inwestycji. Może to doprowadzić do dublowania się inwestycji, nadpodaży usług przeładunkowych i wzajemnego wyniszczenia obu portów - co grozi marginalizacją całego TRM na arenie bałtyckiej. Aby do takiej sytuacji nie doprowadzić niezbędne jest wspólne ustalenie „obszarów współpracy” i „obszarów konkurencji”. Niezbędne jest także opracowanie wspólnej strategii, w której wkomponowane i zharmonizowane interesy poszczególnych podmiotów stworzą jedną spójną wizję przyszłości TRM.

Podstawowym warunkiem rozwoju portów TRM i tym samym węzła transportu multimodalnego jest budowa autostrady A-1. Inwestycja ta:

- poprawi konkurencyjność obu portów na Bałtyku;
- częściowo zniweluje odsunięcie polskich dróg transportowych na margines w wyniku budowy przeprawy mostowo-tunelowej przez Öresund;
- zaktywizuje gospodarczo i turystycznie TRM i Pomorze Gdańskie oraz otworzy ten region dla inwestorów i turystów ze Skandynawii i innych części Europy;
- lepiej zwiąże TRM z krajem i Europą Bałtycką.

Brak lub opóźnienie w budowie autostrady A-1 może spowodować:

- przejście znacznej części multimodalnych obrotów tranzytowych przez porty zachodnioeuropejskie, głównie niemieckie i utrwalenie się ciągów ładunkowych północ-południe przez Berlin;
- zmniejszenie popytu na przewozy na trasie A-1, co jest równoznaczne ze spadkiem znaczenia portów morskich Gdańska i Gdyni i negatywnym wpływem na gospodarkę morską TRM i rozwój całego regionu.

Ważnym korytarzem transportowym, którego odpowiednia modernizacja i udrożnienie na odcinku prowadzącym do Kaliningradu może korzystnie wpłynąć na sieć powiązań portów TRM, jest *Via Hanseatica*. Jej brak może osłabić lub nawet uniemożliwić kształtowanie się naturalnego zespołu osadniczego Zatoki Gdańskiej, w którego skład poza TRM wejdzie Elbląg i Kaliningrad.

Zapadły już decyzje polityczne o lokalizacji w Gdańsku końcówki budowanego rurociągu naftowego prowadzącego z Odessy. Rurociąg ten stanowi część *Via Inter-marc* - szlaku komunikacyjnego łączącego Bałtyk i Morze Czarne<sup>9</sup>. Port Gdański stara się także o nawiązanie bezpośrednich kontaktów z portem Odessa w celu utworzenia wspólnej firmy spedycyjnej, która zajęłaby się logistyką, organizacją przewozów ładunków drogą kolejową, z trzech portów Odessy do (i z) Gdańska i dalej w kierunku Skandynawii.

Innym bardzo istotnym elementem infrastruktury transportowej na zapleczu TRM, który wpływa na wzrost konkurencyjności portów morskich są połączenia kolejowe. Linia kolejowa E 65 z Gdyni przez Warszawę do Zebrzydowic powinna na całej długości zostać przystosowana do wymogów określonych w umowach AGC i AGTC. Zasadne także jest rozważenie przedłużenia linii szerokotorowej (biegnącej od granicy z Obwodem Kaliningradzkim do Bogaczewa pod Elblągiem) do nowych terminali i Pomorskiego Centrum Logistycznego w Porcie Północnym. Dzięki temu TRM może uzyskać bezpośrednie połączenie z Rosją i krajami WNP

#### Konkurencja i współpraca w sieci portów

Obecnie konkurencja w portach tylko w pewnym stopniu odbywa się na nabrzeżach portów, w większym stopniu dotyczy szlaków transportowych łączących

<sup>9</sup> 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 zaopatrywać się z Gdańska.



porty z zapleczem. Dlatego też dostępność zapleczowa stanie się strategicznym problemem dla portów TRM. Bez efektywnych, nowoczesnych połączeń z zapleczem porty te nie będą mogły obsługiwać nowych rynków i jednocześnie narażone będą na utratę dotychczasowych. Nowe tendencje, takie jak wzrost wykorzystania nowych technologii informatycznych i komunikacyjnych, wzrost znaczenia regionów ekonomicznych, wyspecjalizowanych operatorów logistycznych tworzą nowe uwarunkowania działalności portów morskich. Porty TRM nie będą konkurować w XXI wieku tak jak dotychczas - wyłącznie w zakresie efektywności przeładunków oraz cen i taryf, lecz głównie w zakresie szybkości i niezawodności w jakich dane miejsce na kontynencie europejskim ma zostać osiągnięte. Konkurencja pod względem czasu dostarczenia ładunku spowoduje nacisk na dalszy rozwój powiązań z zapleczem.

Współpraca portów, miast i krajów nadbałtyckich może zbliżyć do siebie wszystkich partnerów współpracy. Porty TRM potencjalnie mogą w XXI wieku utrzymywać stałe, regularne połączenia w relacjach bałtyckich z portami fińskimi (Helsinki, Kotka, Turku i Rauma) obsługiwanymi przez serwisy ro-ro, z portami szwedzkimi (głównie Nynäshamn i Karlskrona) i duńską Kopenhagą obsługiwanymi przez promy pasażersko-samochodowe oraz z portami Rosji, Litwy, Łotwy i Estonii (Kaliningrad, Bałtyjsk, Kłajpeda, Windawa, Ryga i Tallin oraz St. Petersburg) przy pomocy jednostek ro-ro i żeglugi przybrzeżnej (Short Sea Shipping) — alternatywnej technologii transportu dla europejskiego transportu lądowego (promowanej przez Komisję Europejską). Aby te założenia osiągnąć należy sprostać rosnącej konkurencji i doprowadzić do utworzenia morsko-lądowych łańcuchów transportowych biegnących przez porty TRM.

Potencjalną szansą współpracy dla TRM i Elbląga jest Kaliningrad<sup>10</sup>. Mimo pozornie marginalnego charakteru tego skrawka nadbałtyckiej ziemi problem Kaliningradu jest dyskutowany na płaszczyźnie międzynarodowej (Unia Europejska) i regionalnej (kraje Europy Bałtyckiej). Obwód Kaliningradzki (traktowany w sposób szczególny przez Radę Europy i UE) postrzegany jako „brama na wielki rynek rosyjski”, stanowić może wielką szansę współpracy dla TRM i Pomorza. Dzięki przedstawicielstwu portu gdańskiego w Kaliningradzie z enklawy tej przez port gdański rocznie przepływa ponad 700 tys. ton ładunków rosyjskich (jedno połączenie kontenerowe na tydzień). Istnieją przesłanki wskazujące na możliwości zwielokrotnienia obrotów handlowych i wymiany gospodarczej pomiędzy TRM, Elblągiem i Kaliningradem. Zapotrzebowanie strony rosyjskiej dotyczy szczególnie

<sup>10</sup>Od dnia 22 lutego 1998 roku, obwód (wraz z Trójmiastem i Elblągiem) wszedł w skład Euroregionu Bałtyk, którego celem jest współpraca transgraniczna, rozwój turystyki, rozwiązywanie problemów ekologicznych, wymiana młodzieży, eliminowanie uprzedzeń itp. Partnerami Kaliningradu w euroregionie są zarówno kraje członkowskie Unii Europejskiej (Szwecja, Dania), jak i aspirujące do członkostwa w Unii (Polska, a w drugiej kolejności także Litwa i Łotwa). Kaliningrad uczestniczy w międzynarodowych projektach dotyczących planowania przestrzennego, układów komunikacyjnych wokół Bałtyku itp. Współpraca euroregionalna obejmuje obok gospodarki także wymianę kulturalną i oświatową.

specjalistycznych inwestycji hydrotechnicznych, takich jak budowa nabrzeży, terminali, zbiorników itp. oraz przetwórstwa rolno-spożywczego. Zbliżenie i szeroka współpraca gospodarcza wymaga jednak wcześniejszych uregulowań na szczeblu politycznym (problem koncesji na eksport do Rosji, certyfikatów, udrożnienia istniejących przejść granicznych i budowy nowych np. Grzechotki-Mamonowo II itp.) Przewozy ładunków i pasażerów pomiędzy Gdańskiem, Gdynią i Kaliningradem dotychczas prowadzone są przy pomocy transportu drogowego, kolejowego, drogi morskiej oraz przy pomocy żeglugi śródlądowej (Elbląg - Kaliningrad).

## **Identyfikacja głównych problemów dla sieci współpracy miast bałtyckich**

Tworzenie sieci powiązań portowych miast bałtyckich w przypadku transportu multimodalnego oznacza powiązania transportowe tych miast jako węzłów transportowych, między którymi przepływają strumienie ładunków i pasażerów oraz towarzyszące temu przepływy informacji. Obsługa przepływu ładunków i pasażerów drogą morską powinna się koncentrować na różnych formach transportu multimodalnego jako najbardziej nowoczesnej technologii transportu.

Istniejącej sieci transportowych powiązań multimodalnych portowych miast bałtyckich towarzyszą stopniowo rozwijające się powiązania o charakterze instytucjonalnym. Głównie porty bałtyckie, a także mniejsze współpracują ze sobą w ramach Bałtyckiej Organizacji Portów Morskich (BPO), oraz - choć w mniejszym zakresie - w ramach organizacji wspólnych serwisów żeglugowych multimodalnych, w tym promowych. Przykładem takich powiązań portów w Gdańsku i Gdyni w regionie bałtyckim jest funkcjonowanie przewoźnika promowego Stena Poland obsługującego linię promową Karlskrona - Gdynia czy też niektórych operatorów serwisów dowozowo-odwozowych. Istnieje natomiast potrzeba rozwijania współpracy między zarządami portów w Gdańsku i Gdyni a innymi portami bałtyckimi. Jest to tym ważniejsze, że porty skandynawskie to w większości porty municipalne, a w portach w Gdańsku i Gdyni miasta portowe są drugim obok państwa udziałowcem zarządów portów.

Transport multimodalny powinien odgrywać dominującą rolę w systemie połączeń transportowych miast regionu bałtyckiego. Jego proekologiczny (bardzo ważny w przypadku Bałtyku) charakter sprawia, że na transport morski należy przenosić przewozy lądowe, np. przewozy wydłuż południowego wybrzeża Bałtyku. Jest wiele przesłanek uzasadniających przesuwanie przewozów w regionie bałtyckim z lądu na morze (ekologia, kongestia na przejściach granicznych, brak wykształconych korytarzy lądowych, itd.). W strategii dotyczącej transportu morskiego w regionie bałtyckim występują silne uwarunkowania sprzyjające rozwojowi transportu morskiego.

## Zakończenie

Ocena obecnego stanu i perspektyw rozwoju TRM jako węzła systemu transportu multimodalnego w regionie bałtyckim wskazuje, że istnieje sieć połączeń multimodalnych TRM z większością głównych miast bałtyckich i zarazem głównych portów Morza Bałtyckiego; główne połączenia przebiegają między portami Gdańsk i Gdynia a portami południowej Szwecji - rejonu aglomeracji sztokholmskiej i Karlskrona, portami Finlandii - Helsinkami, Turku, Kotką oraz portami Danii - Kopenhagą i Arhus. Rozwijają się także połączenia multimodalne do miast portowych republik bałtyckich i Rosji. Porty TRM mają też rozwinięte połączenia w transporcie multimodalnym z niemieckimi portami Morza Północnego - Hamburgiem i Brema/Bremerhaven;

O stanie rozwinięcia bałtyckich połączeń multimodalnych z portów Gdańsk i Gdynia decyduje obecnie wielkość i struktura handlu morskiego Polski z poszczególnymi krajami bałtyckimi oraz wielkość ruchu pasażerskiego. Handel morski Polski przez porty TRM z krajami skandynawskimi jest jeszcze ograniczony, aczkolwiek od potowy lat 90. wykazuje stały wzrost;

Jeśli w najbliższych latach utrzyma się przewidywana wysoka dynamika wzrostu PKB w Polsce (4-5% rocznie), wzrastać będzie wymiana handlowa z krajami rejonu Morza Bałtyckiego, zwłaszcza ze Szwecją, przy zmianie struktury wymiany handlowej w kierunku zwiększenia udziału wyrobów wysoko przetworzonych przewożonych w kontenerach i na promach;

Pomimo budowy przeprawy lądowej między Szwecją, Danią i Niemcami powinna utrzymać się tendencja wzrostu morskich obrotów w transporcie multimodalnym z portów TRM, zwłaszcza w relacji z Karlskrona i portami aglomeracji sztokholmskiej.

Koncepcja wspólnej strategii rozwoju w regionie bałtyckim, sprzyjającej tworzeniu sieci powiązań głównych miast bałtyckich, powinna bazować na rozwoju systemu transportu multimodalnego, w tym głównie na:

- aktywizacji żeglugi ro-ro i promowej (pasażersko-samochodowej, a także kolejowej);
- rozwoju żeglugi przybrzeżnej (*Short Sea Shipping*)
- rozwoju nadmorskich (portowych) centrów dystrybucyjno-logistycznych stanowiących zarazem węzły multimodalne bałtyckiej sieci transportowej.

Ocenia się, że główne problemy rozwoju transportu multimodalnego przez porty TRM, a w rezultacie rozwoju powiązań sieci głównych miast bałtyckich związane są z:

- rozwojem wymiany handlowej Polski z krajami bałtyckimi, głównie Szwecją i Finlandią;
- potrzebą nawiązywania partnerskiej współpracy w handlu i transporcie multimodalnym portów TRM z głównymi portami bałtyckimi krajów skandynawskich, republik bałtyckich i Rosji;

- tempem rozwoju połączeń transportowych w korytarzu VI TINA (głównie budowy autostrady A-1) jako konkurencyjnej alternatywy dla przewozów w korytarzu Szwecja - Dania - Niemcy.

Wykształcenie w TRM działalności i infrastruktury dobrze rozwiniętego węzła obsługi sieci międzynarodowych połączeń transportu lądowego (autostrady, szybkie koleje), morskiego (promy, ro-ro, ro-pax-y itp.) i lotniczego (lotniska międzynarodowe), przyczyni się do włączenia Trójmiejskiego Regionu Metropolitalnego do sieci liczących się miast bałtyckich. To z kolei będzie stymulowało dalszy rozwój ruchu pasażerskiego, towarowego, wzrost liczby przedsiębiorstw międzynarodowych, banków, targów, instytucji społeczno-gospodarczych i naukowych, liczących się w Europie Bałtyckiej.

Najważniejsze kierunki działań, w których pożądana jest współpraca sieciowa podmiotów transportowych i miejskich to:

1. współpraca miast, portów i wyspecjalizowanych operatorów logistycznych z krajów przedpola i zaplecza, w zakresie szybkości i niezawodności dostarczenia ładunku na dowolne miejsce na kontynencie europejskim;
2. ustalenie „obszarów współpracy” i „obszarów konkurencji” portów (przy udziale miast), opracowanie wspólnej strategii, w której wkomponowane interesy poszczególnych podmiotów stworzą jedną spójną wizję przyszłości TRM;
3. nawiązanie bezpośrednich kontaktów portu gdańskiego z portem Odessa w celu obsługi<sup>11</sup> szlaku komunikacyjnego - *Via Intermare* znad M. Czarnego do Gdańska i dalej w kierunku Skandynawii;
4. wzmacnianie kooperacji portów i miast regionu południowo-wschodniego Bałtyku dla jego promocji (i realizacji wspólnej strategii geomarketingowej? ze zmianą roli portów Trójmiasta, z zasadniczo przeładunkowych i obsługujących głównie zaplecze polskie, w kierunku zintegrowanego multimodalnego węzła logistycznego transportu (m.in. pasażerskiego i ładunków bardziej „inteligentnych”) i ośrodka przetwórstwa przechodzących przez ten węzeł ładunków, obsługującego również znaczną część zaplecza wschodnio-bałtyckiego m.in. przez dowóz drogą wodną i kolejami;
5. wzmacnianie zaplecza portów, m.in. poprzez oddziaływanie na rozwój handlu zagranicznego, systemów logistycznych i infrastruktury w ramach międzynarodowych korytarzy transportowych;
6. mediacja i koncyliacja strategii Zarządów Portów Gdańsk i Gdynia dla łagodzenia konfliktów między nimi i między portami a podmiotami miejskimi, także jako działanie uzupełniające w stosunku do wielokierunkowych działań zmierzających do ograniczania przyczyn i skutków konkurencji między trójmiejskimi podmiotami gospodarczymi na wyjątkowo trudnych rynkach, zwłaszcza międzynarodowych.

<sup>11</sup> Np. utworzenie wspólnej firmy spedycyjnej, która zajęłaby się logistyką, organizacją przewozów.



## Literatura wykorzystana

- Cardebring P., Lorenzen U.: SEBTrrans Project. WP200: Actual transport demand and forecast. TFK Transportoforschung GmbH. Hamburg 2000.
- Cardpbring P., Lundin M: Analiza podziału transportu towarowego pomiędzy Szwecją i Polską wedlug, tras i środków. Transnord EWIV, Hamburg 1996.
- Dutkowski M. (red.), Diagnoza stanu Województwa Pomorskiego, Pomorskie Studia Regionalne, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk 1999.
- Gdańsk na mapie transportowej Europy, PTE, Gdańsk, 1997.
- Maritime Economy. 2000 Statistical Review. Maritime Institute, Gdańsk 2001.
- 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.
- The development strategy of Polish maritime ports. Maritime Institute, Gdańsk 2001.
- Tubielewicz A., Łuczak B., Szwankowska B., Szwankowski S.: Perspektywy obsługi ruchu promowego w porcie gdańskim na tle stanu i rozwoju bałtyckiej żeglugi promowej. Gdańsk 1999.
- Wendt J., Geopolityczne aspekty tranzytu w Europie Środkowej, IGIPZ PAN, Warszawa 1999.

## Opracowania przygotowane w ramach Projektu USUN CASE

- Pacuk M.: Plany rozwoju portów Gdańska i Gdyni na tle tendencji rozwojowych portów regionu wschodniego Bałtyku.
- Palmowski T.: Relacje miasto - port - transport multimodalny.
- Szwankowski S. (przy współpracy A. Tubielewicza): Studia i analizy perspektyw współpracy bałtyckiej TRM w dziedzinie transportu multimodalnego ze szczególnym uwzględnieniem portów morskich i centrów logistycznych.
- Waldziński D.: Miasta i porty morskie jako partnerzy współpracy funkcjonalnej i strategicznej.