

TADEUSZ PALMOWSKI

PORT MORSKI KŁAJPEDA I JEGO POWIĄZANIA Z ZAPLECZEM

Największy i niezamarzający port Litwy - Kłajpeda - położony jest przy wejściu z Bałtyku na Zalew Kuroński po obu stronach ujścia rzeki Dane. Jego początki sięgają VII wieku, kiedy powstała tu osada rybacka. Po otrzymaniu praw miejskich w XIV wieku Kłajpeda została portem hanzeatyckim. W ciągu wieków rządzona była przez Niemców, Szwedów, Litwinów, a nawet Francuzów, którzy administrowali tym miastem z ramienia Ligi Narodów.

Port morski w Kłajpedzie został rozbudowany za czasów przynależności Litwy do ZSRR. Zdecydowało o tym jego dogodne położenie wobec uprzemysłowionych regionów północnej Rosji, Białorusi oraz Ukrainy. Zlokalizowano tu wielką bazę rybacką i wojenną. W Kłajpedzie powstał także nowoczesny kolejowy terminal promowy. Idea wybudowania go powstała w latach 1980-1981, gdy władze radzieckie liczyły się z możliwością wystąpienia Polski z Układu Warszawskiego i zagrożenia swobodnego przepływu tranzytu radzieckiego do NRD. Armia Radziecka w NRD miała być zaopatrywana przez sześć dużych promów kolejowych (każdy miał zabierać po 105 wagonów) kursujących na linii Kłajpeda - Mukran na Rugii. Ostatecznie wybudowano pięć promów, które nadal kursują pomiędzy Kłajpedą a portami niemieckimi i szwedzkimi. W 1995 roku przewiozły one 22 tys. wagonów i 55 tys. pasażerów, ale ich wykorzystanie ocenia się na 60-70%. Terminal i promy mogą obsługiwać także ładunki na kołach (trajlery).

Najnowsze dzieje tego portu zaczęły się wraz z uzyskaniem niepodległości przez Litwę, ściślej po jej uznaniu przez Rosję - 6 września 1991 roku i po przyjęciu do ONZ - 17 września 1991 roku.

Rybołówstwo morskie zostało ograniczone do połowów bałtyckich w litewskiej strefie ekonomicznej. Część statków baz i dużych trawlerów wycarterowano, część rdzewieje przy nabrzeżach portu rybackiego. Po wycofaniu „armady radzieckiej” w porcie stacjonuje tylko niewielka flota wojenna wyposażona m.in. w okręty otrzymane od Polski. Zaspokaja ona potrzeby obronne niepodległej Litwy.

Port morski w Kłajpedzie zajmuje obszar 600 ha. Łączna długość nabrzeży sięga 15 km, z czego tylko 5 - 6 km jest efektywnie wykorzystywane. Port może przyjmować statki o długości do 200 m i zanurzeniu do 10,5 m. Rocznie zawija tu około 7 tys. statków. Po niewielkim spadku na początku lat dziewięćdziesiątych przeładunki wzrosły do około 16 mln ton rocznie. Są to głównie ładunki ciężkie, ropa, produkty naftowe (oleje napędowe, mazut), a także stal walcowana, cement, nawozy sztuczne, drewno, celuloza, zboże, artykuły spożywcze i bawełna. Obroty kontenerowe znajdują się dopiero w początkowym stadium, natomiast szybko rozwijają się przewozy ro-ro.

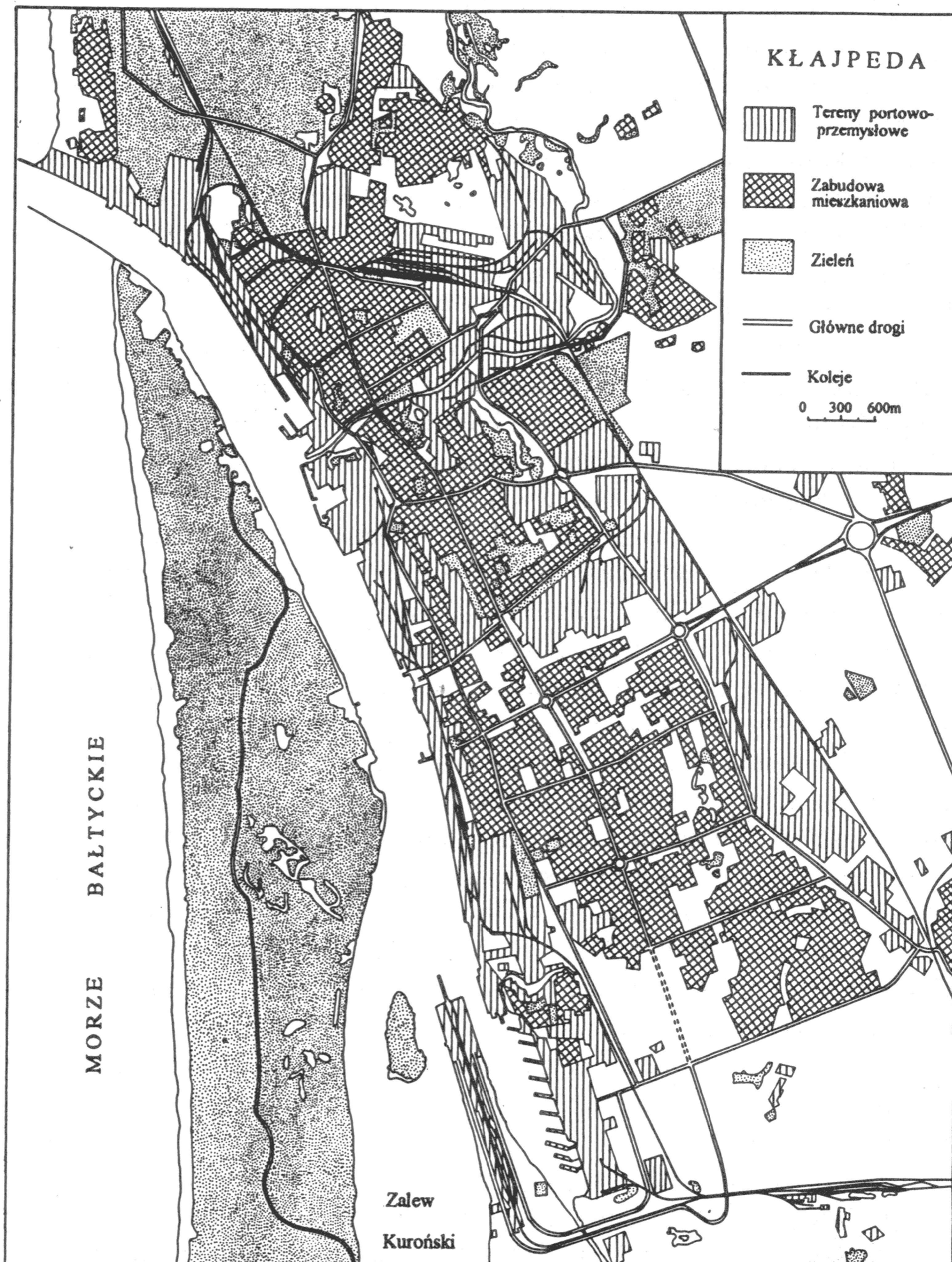
Port rybacki posiada dobre wyposażenie do przeładunku i przetwórstwa ryb świeżych i mrożonych. Obecnie zdolności przeładunkowe portu wynoszą 21 mln ton.

W 1996 roku na terenie portu, który jest własnością państwową, zlokalizowano Strefę Wolnego Handlu. Na powierzchni 1028 ha firmy zagraniczne mogą wynajmować place i magazyny w celu prowadzenia działalności produkcyjnej, handlowej i składowej.

Zarząd Portu Kłajpeda sprawuje kontrolę nad terytorium i akwatorium portowym. Wydierżawia on tereny portowe, w tym nabrzeża, keje, place składowe i magazyny sześciu różnym firmom przeładunkowym. Największą z nich jest Klaipeda Stevedoring Company - „KLASCO”, które m. in. zarządza kolejowym terminalem promowym, przeładowuje stal, nawozy, celulozę, kontenery i inne ładunki. Rocznie przeładowuje około 7 mln ton, zatrudnia 2300 pracowników. Drugim zakładem jest Konsorcjum Terminal Kłajpedzki, który eksploatuje bazę promową i ro-ro (w rozbudowie). Trzecim jest prywatne Przedsiębiorstwo Przeładunkowe „Bega”, które powstało w 1992 roku a w 1995 roku przeładowało około 800 tys. ton ładunków zatrudniając 200 pracowników. „Bega” przeładowuje głównie cement i nawozy sztuczne w postaci sypkiej i płynnej oraz tarcicę. Kosztem 3 mln USD firma modernizuje nabrzeża, buduje

Ryc. 1 Miasto i port Kłajpeda

Źródło: Opracowanie własne na podstawie mapy Kłajpeda & Palanga 1:5000



zbiorniki dla nawozów chemicznych ciekłych oraz pirs umożliwiające przyjmowanie większych niż dotychczas statków. Firma „State Oil Terminal” przeładowuje rocznie około 7 mln ton mazutu.

Najważniejszym przedsiębiorstwem armatorskim w Kłajpedzie jest Lithuanian Shipping Company („Lisco”). Firma ta eksploatuje 42 statki o tonażu od 2 do 14 tys. DWT - głównie drobnicowce i masowce (11 statków), również dwa promy: kolejowy „Kaunas” i pasażersko-towarowy „Vilnius” (obsługujący linię do Kilonii), a także starszej generacji prom pasażersko-samochodowy „Siauliai” łączący Kłajpedę z Ahus w Szwecji). „Lisco” utrzymuje także połączenia liniowe z portami: Hamburg, Brema i Mukran.

W porcie ma też swoją siedzibę „Kłajpedzkie Towarzystwo Okrętowe” - firma państwowa eksploatująca 20 statków różnych typów, w tym zbiornikowce, chłodnicowce i holowniki morskie. Wyżej wymienieni armatorzy posiadają 95% tonażu statków morskich, reszta należy do małych przedsiębiorstw przewozowych.

Na terenie portu znajdują się też przetwórnice ryb, fabryki opakowań, zakład hydrotechniczny oraz stocznia „Baltija”. W stoczni tej do niedawna budowano kutry rybackie na rynek ZSRR. W 1996 roku stocznia (jako spółka) zbudowała cztery kadłuby statków dla „Lisco”, jednak ich wyposażenie zlecono stoczni hiszpańskiej. Stocznia zamierza produkować także specjalistyczne części do statków i kontenery.

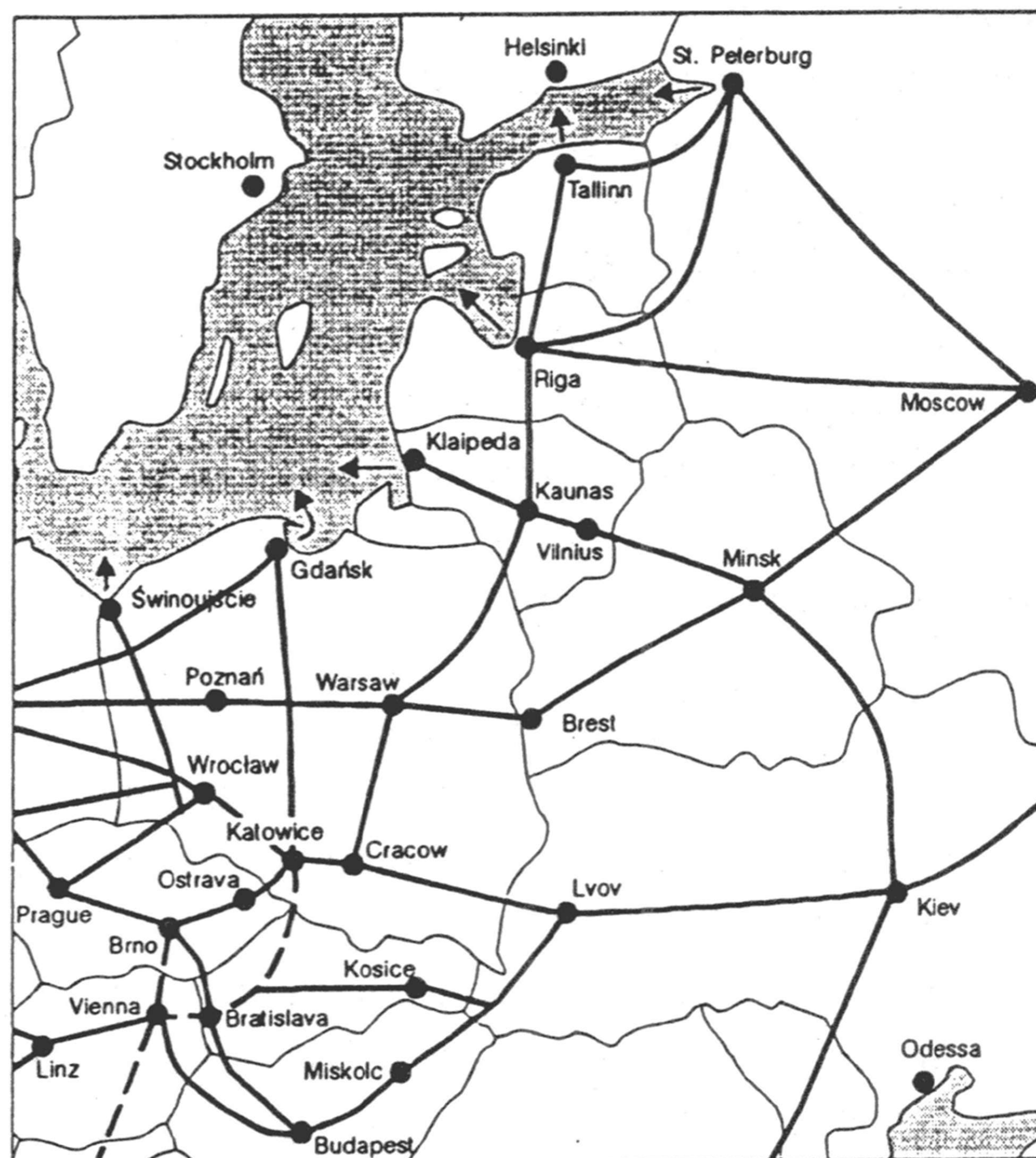
Zachodnia Stocznia Remontowa stanowi jeden z podstawowych filarów litewskiej gospodarki morskiej. Po uzyskaniu przez Litwę niepodległości i wycofaniu radzieckiej floty wojennej, rybackiej, a także wyjeździe kilkuset rosyjskich specjalistów, stocznia przeżywała głęboki kryzys. Jednak dzięki współpracy z wieloma polskimi firmami m.m. z „Seabis Shipping Agency” oraz Stoczną Remontową „Nauta” w Gdyni, Gdańską Stoczną Remontową i Stoczną Remontową „Radunia”, która to oddała część swoich fachowców na potrzeby tejże stoczni, Stocznia Zachodnia należy obecnie do najbardziej prężnych na Bałtyku. Remontuje rocznie około 100 jednostek, w dużej części dla armatorów z Danii, Szwecji i Niemiec.

Stocznia posiada trzy doki pływające, z których pierwszy może przyjmować statki o nośności do 27 tys. ton, drugi o nośności do 12 tys. ton, trzeci o nośności do 8,5 tys. ton. Statki przyjmowane do remontu mogą mieć długość od 70 do 210 m.

Kłajpeda jest największym węzłem transportowym Litwy. Tu prowadzą połączenia morskie, śródlądowe, drogowe, kolejowe i lotnicze,

tu ma swój początek korytarz transportowy Kłajpeda - Kowno - Wilno - Mińsk - Kijów. W Kownie krzyżuje się on z trasą transportową północ-południe Tallin - Ryga - Kowno - Warszawa („Via Baltica”). Korytarz Kłajpeda - Kowno przecina także trasa Ryga - Kaliningrad - Gdańsk („Via Hanseatica”).

Port morski w Kłajpedzie ma dobre połączenie drogowe, kolejowe i wodne z zapleczem kraju. Udział tranzytu w przeładunkach tego portu szacuje się na 80%. Obecne trudności Kłajpedy, jak i portów Łotwy i Estonii, związane są z faktem, że w niedalekiej przeszłości były to porty komplementarne w obsłudze radzieckiego handlu zagranicznego. Obecnie zaplecze portowe stało się bardzo niepewne, trudny do określenia jest przyszły popyt na usługi tych portów, a dotychczasowy poziom podaży ładunków jest znacznie niższy od ich potencjału przeładunkowego i składowego. Ponieważ gospodarka rosyjska jest nadal w znacznej mierze scentralizowana, słabo funkcjonują mechanizmy rynkowe, a decyzje w sprawie tranzytu często mają charakter nie ekonomiczny lecz polityczny, podaży usług tranzytowych dla Kłajpedy nie można prognozować. Będą one zależne od stosunków politycznych pomiędzy Rosją a Litwą, Łotwą i Estonią.



Ryc. 2 Położenie Kłajpedy na tle głównych szlaków komunikacyjnych Europy

Źródło: Krzyżanowski M., *The Sea Land Transportation Systems of the Baltic Sea, European Space, Baltic Space, Polish Space*, Warsaw 1997.

W roku 1994 rząd Litwy przyjął Narodowy Program Rozwoju Systemu Transportowego na lata 1995 - 2010. Głównym jego celem jest integracja transportu z europejskim systemem transportowym. Ma to nastąpić m.in. przez integrację z zachodnioeuropejską siecią transportową i rynkiem usług transportowych przez międzynarodowe korytarze transportowe, przy jednoczesnym utrzymywaniu tradycyjnych powiązań z krajami Wspólnoty Niepodległych Państw.

W ramach rozwoju systemu transportowego opracowano także program rozwoju portu morskiego w Kłajpedzie do roku 2010. Wprowadzenie go w życie rozpoczęło się w 1995 roku. Zakłada on znaczny wzrost przeładunków np. 25 mln ton w roku 2000. Rozpoczęła się rozbudowa i modernizacja infrastruktury i suprastruktury portowej (nowe dźwigi i suwnice), pogłębia się do 12-14 m tor wodny, wejście do portu i stanowiska dla statków przy nowych nabrzeżach i magazynach. W pobliskiej Butindze nad otwartym morzem powstaje nowy litewski terminal paliw płynnych. 51% udziałów w nim będzie miał rząd litewski, 29% włoski koncern Agip i 20% rosyjska firma naftowa Lukoil. W Kłajpedzie zbudowane zostaną nowoczesne terminale: kontenerowy, promowy i ro-ro, ładunków masowych i pasażerski, a także bazy przeładunku drewna i materiałów budowlanych. Port uzyska nowe połączenia kolejowe z zapleczem, a niektóre istniejące, np. z Kłajpedą do granicy z Białorusią, są już elektryfikowane, to samo dotyczy 412 km odcinka Kowno - Kaliningrad. Z Kłajpedy do odległej o 65 km Kaisiadorys układany jest drugi tor kolejowy. W 1995 roku do planów ogólnoeuropejskich budowy autostrad włączono budowę autostrady Kłajpeda - Wilno - Mińsk - Kijów oraz budowę linii kolejowej z torami o standardzie europejskim od granicy polskiej do Kowna.

Wykonanie tak ambitnego projektu rozbudowy portu Kłajpeda i sieci komunikacyjnej na jego zapleczu, pomimo priorytetów rządu litewskiego, nie jest możliwe bez zagranicznych inwestycji. Niektóre obiekty modernizowanego portu już 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, dlatego też poszukiwani są inwestorzy prywatni - szczególnie amerykańscy. Sytuacja ta wskazuje, że Litwie nie uda się w najbliższym czasie uzyskać pozycji lidera w rywalizacji portów krajów nadbałtyckich i Rosji.

W ostatnim czasie Kłajpeda pokonała swojego konkurenta jakim jest Kaliningrad - pracującego obecnie bez pełnego wykorzystania swoich

zdolności przeładunkowych, poprzez zwykłe obniżenie taryfy. Nie jest w stanie pokonać Rygi, jak i Ventspilsu ze względu na jego bardzo dobre wyposażenie techniczne, technologiczne oraz dużą głębokość portu - 12,5 m. Ventspils jest także jedynym portem bałtyckim połączonym rurociągiem z syberyjskimi złożami ropy naftowej. Lipawa, trzeci port łotewski, jako port macierzysty rosyjskiej handlowej floty bałtyckiej - ma zapewnione ładunki przewożone statkami rosyjskimi.

W sytuacji, gdy konkurenci litewscy i łotewscy prowadzą bardzo ostrą walkę (w tym o ładunki rosyjskie i białoruskie) portowcy estońscy z powodzeniem akwirują ładunki rosyjskie z północnych i zachodnich regionów Rosji. Estończycy stanęli także w obliczu realnego zagrożenia utraty wysokiej podaży usług na rzecz tranzytu rosyjskiego. Zdaniem ekspertów portowych nowo budowane i rozbudowywane porty rosyjskie w Primorsku, Ust-Łudze i Zat. Batariejnaja (Obwód St. Petersburgski) po zakończeniu przedsięwzięcia mogą zagrozić portom estońskim, łotewskim oraz litewskiej Kłajpedzie i Butindze. Jednak Litwini uważają, że na rynku morskich usług transportowych i tranzytowych wystarczy ładunków dla wszystkich portów.

We wrześniu 1995 roku ministrowie transportu Polski i Litwy podpisali umowę rządową o współpracy w morskiej żegludze handlowej, która zapewnia równe traktowanie statków i ich załóg w portach obu stron. Umowa oparta na przyjętych w żegludze międzynarodowej zasadach wolności morskiej żeglugi handlowej, niedyskryminacji i wolnej konkurencji stworzyła prawne podstawy szerokiej współpracy w gospodarce morskiej.

Wzorem duńskiej grupy żeglugowo-transportowej DFDS utrzymującej połączenie żeglugowe Kłajpeda - Frederica a od sierpnia 1995 roku Kłajpeda - Kopenhaga, gdyńska spółka żeglugowa „Baltic Container Lines” (BCL) obsługująca linię kontenerową z Gdyni do Hamburga i Bremerhaven uruchomiła z końcem sierpnia 1996 roku stały serwis kontenerowy do Kłajpedy. Statki tego armatora zawijają tu nawet trzy razy tygodniowo. Dzięki temu klienci BCL korzystający z portów Gdyni, Hamburga i Bremerhaven mają możliwość bezpośredniego dowozu kontenerów do Kłajpedy a stamtąd transportem kolejowym lub drogowym do miejsc przeznaczenia w rejonie Wilna, Mińska i Moskwy. We wrześniu 1996 roku uruchomiono tzw. blokowy szybki pociąg kontenerowy z Kłajpedy do Moskwy, który poprzez nową linię żeglugową BCL zapewni dogodniejsze połączenie portu gdyńskiego z Moskwą.

Bibliografia

- Fiebig J., Litwini dobrze remontują statki, *Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska*, nr 11. 1996.
- Januskiewicz W., Polityka transportowa Litwy, *Motoryzacja, Transport, Spedycja (Dodatek do dziennika „Rzeczpospolita“)*, 07.05.1996.
- Maryański A., *Litwa, Łotwa, Estonia*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 1993.
- Paulauskas V., Transport Litwy i jego znaczenie w systemie europejskim, *Przegląd Komunikacyjny* nr 4/1993.
- Sakalys A., Perspectives of the development of Lithuanian Transport and Investment Projects, *Materiały z konferencji "Entwicklung der Verkehrsstr"me im Nordosten Europas"*, Leipzig 17 April 1996,
- Sobieszczański-Lobo T., Na redzie w Kłajpedzie, *Kurier Morski* nr 11.1995.
- Szmyganowski W. Nowe porty Rosji na Bałtyku, *Izwiestja* 5.10.1994.

The Port of Memel and its Connections with the Hinterland

Summary

The sea port of Memel is the biggest and the only one open of Lithuanian ports. The backgrounds of the city comes from seventh century. The sea port was modernized and developed when Lithuania has been the part of the Soviet Union.

When Lithuania became independent and a member of United Nations (August 1991), the port of Memel started playing a new role for itself and for the country. Memel is the most important transport centre of Lithuania.

The port covers area of 600 hectares. Total length of landing-pier amounts 15 kilometres, though only 5-6 kilometres of it is being effectively used.

The paper contains an exact description of port infrastructure. There are presented the most significant companies making use of it. The author presents the programs for development of transport system and problems of competition with other Baltic ports. There are also included perspectives of Polish-Lithuanian cooperation.