

Inwestycje modernizacyjne i rozwojowe w polskich portach. Studia przypadków

Marek Grzybowski*

Streszczenie: Celem opracowania jest zaprezentowanie wyników badań wybranych inwestycji modernizacyjnych i rozwojowych pod kątem ich przydatności do działania polskich portów morskich na rynku globalnym¹. Badanie przeprowadzono metodą analizy przypadków. W wyniku przeprowadzonych badań stwierdzono, że administracja państwa, zarządy portów i właściciele terminali działający w polskich portach zrealizowali inwestycje, które przyczyniły się w ewidentny sposób do podniesienia zakresu i jakości usług na globalnym rynku transportu morskiego. Wzmocniło to również pozycję polskich portów na rynku regionu Morza Bałtyckiego. Jest to oryginalny wynik badań prowadzonych na bieżąco w ramach Polskiego Klastra Morskiego w celu pozycjonowania polskich portów na rynku międzynarodowym.

Słowa kluczowe: port, inwestycja

Wprowadzenie

W 2015 roku przewozy transportem morskim po raz pierwszy w historii przekroczyły 10 mld ton. Światowa flota wzrosła tylko o 3,48% w 2016 roku, osiągając na początku tego roku wielkość 90 917 statków o nośności 1,8 mld t – podaje raport UNCTAD Transport Morski (UNCTAD, 2016). Dominowały przewozy ładunków masowych suchych (około 4,7 mld t), których podaż spadła o 0,3% w stosunku do 2014 roku i ponad 10% w stosunku do roku 2013 (5,17 mld t). Przewozy ropy naftowej wzrosły w 2015 roku o 4,8%, przekraczając 2,9 mld t, a gazu o 2,2%, przekraczając 0,3 mld t. Podaż kontenerów na rynku globalnym wzrosła o 3,1%, bo ilość ładunków przewiezionych morzem w kontenerach zbliżyła się do 1,7 mld t (w 2013 r. – ponad 1,5 mln t) (Clarksons Research, 2016).

Rosnąca podaż ładunków na rynku transportu morskiego wymusza zmiany w zarządzaniu i technologiach przeładunkowych. Zarządy portów Szczecin–Świnoujście, Gdynia i Gdańsk po przekształceniach organizacyjnych i własnościowych intensywnie inwestują w dostosowanie infrastruktury do obsługi coraz większych i nowocześniejszych jednostek oraz nowego typu statków, jak gazowce (Grzybowski, 2016b) i megakontenerowce. W 2015 roku przestrzeń ładunkowa floty przewożącej kontenery zwiększyła się o 1,68 mln TEU

* dr hab. Marek Grzybowski, prof. AM Gdynia, Akademia Morska w Gdyni, prezes zarządu Polskiego Klastra Morskiego, redaktor naczelny INTERNET MANAGER, e-mail: m.grzybowski@wpit.am.gdynia.pl.

¹ Definicje i interpretacje inwestycji przyjęto za: Jajuga, Jajuga (1996), s. 7; Nowak, Pielichaty, Poszwa (1999), s. 15–16.

i wzrosła o 12,7% w stosunku do 2014 roku oraz – mimo o połowę mniejszej liczby statków odebranych ze stoczni – o 12,4%, więcej niż w rekordowym 2008 roku. W efekcie w latach 2009–2016 średnia pojemność kontenerowca wzrosła o 132%. Podobny kierunek rozwoju przyjęły również porty Morza Północnego i Bałtyku. Otoczenie konkurencyjne portów Zatok Gdańskiej jest szczególnie aktywne w obszarze inwestycji infrastrukturalnych sprzyjających rozwojowi funkcji logistycznych portów (Grzybowski, 2013). Również w pozostałych portach regionu Morza Bałtyckiego realizowane są inwestycje mające na celu poprawę ich pozycji konkurencyjnej. W niniejszym opracowaniu skupiono się na najważniejszych inwestycjach w polskich portach, o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Zalicza się do nich porty w Gdańsku i Gdyni oraz zespół portów Szczecin-Świnoujście.

1. Porty polskie na tle rynku Bałtyku Południowo-Wschodniego

W regionie Bałtyku Południowo-Wschodniego funkcjonuje kilkanaście portów z przeładunkami ponad 10 mln t rocznie. Wśród nich dwa polskie, usytuowane w Zatoce Gdańskiej. W Gdańsku, w którym w 2013 roku przeładowano ponad 30 mln t (w 2012 r. – 26,9 mln t), w ciągu 11 miesięcy 2016 roku podaż osiągnęła już 36,3 mln t. W terminalach Gdyni w ciągu 11 miesięcy 2016 roku przeładowano 17,74 mln t (o 6,8% więcej w porównaniu do analogicznego okresu 2015 r.). Dla porównania – rok 2013 zakończono przeładunkami na poziomie 17,6 mln t (w 2012 r. – 15,8 mln t). W terminalach Szczecina i Świnoujścia w ciągu 11 miesięcy 2016 roku podaż ładunków zbliżyła się do 22,1 mln t (21,3 mln t w 2015 r.), co oznacza kolejny dobry rok. Działające w pobliżu portów polskich porty Rosji i Państw Bałtyckich (silnie powiązane z rynkiem rosyjskim) odczuły recesję na rynku rosyjskim i dużą aktywność portu Ust Ługa.

Porty polskie nie wypadają źle na tle innych portów na Bałtyku. Na przykład Port St. Petersburg odnotował spadek podaży ładunków o 7%, przeładowując w pierwszych 3 kwartałach 2016 roku 36 mln t towarów. Jest to wynik tego, że podaż ładunków płynnych, w tym ropy naftowej, spadła o 33%, a masowych o 17%. Port Kaliningrad odnotował spadek przeładunków o 9% do 8,67 mln t. U naszego sąsiada o 36% spadła podaż ładunków przewożonych promami oraz o 24% przepompowano mniej ładunków płynnych. Trzy wiodące porty kontenerowe Finlandii przeładowały około 1 mln TEU kontenerów, podczas gdy w terminalach Trójmiasta przekroczone 1,7 mln TEU.

Mimo recesji podaży ładunków w wielu portach, we wszystkich portach regionu trwają intensywne działania inwestycyjne. W Kaliningradzie BaltTehProm buduje port uniwersalny z terminalem kontenerowym o rocznej zdolności przeładunkowej 880 000 TEU z możliwością obsługi statków *ro-ro*. W 2017 roku terminal rozpocznie obsługę statków. Finansowym doradcą inwestycji jest Deutsche Bank, a wsparcia koncepcyjnego udziela Hamburg Port Consulting. BaltTehProm zainwestował w nowe portowe centrum magazynowe i jego otoczenie 500 mln rubli (*OOO BaltTehProm...*).

Tabela 1

Przeładunki w portach polskich i Bałtyku Wschodniego

Port	Przeładunki		Zmiana	Zmiana
	1.09.2015	1.09.2016		
	tys. t		%	tys. t
Ust Ługa	65 104,0	68 543,5	5,3	3 439,5
Primorsk	43 761,9	48 336,7	10,5	4 574,8
Saint Petersburg	38 904,5	35 921,4	-7,7	-2 983,1
Klaipeda Port	28 915,2	29 895,4	3,4	980,2
Ryga	30 026,4	26 872,8	-10,5	-3 153,6
Gdańsk	26 776,2	27 876,5	4,1	1 100,3
Szczecin-Świnoujście	17147,7	17 623,4	2,8	475,7
Tallinn	17 025,4	15 689,7	-7,8	-1 335,7
Ventspils	17 658,0	14 042,0	-20,5	-3 616,0
Gdynia	14 073,9	14 377,9	2,2	304,0
Vysotsk	13 160,9	12 481,2	-5,2	-679,7
Kaliningrad	9 529,1	8 678,7	-8,9	-850,4
Liepaja	3 962,5	3 870,7	-2,3	-91,8
Vyborg	1 124,0	957,7	-14,8	-166,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych zarządów portów.

W Ust Łudze w 2012 roku ruszyło stanowisko do przepompowywania ropy na statki z rurociągu BTS-2. Jest to odnoga rurociągu „Przyjaźń”. W ten sposób omija się Ukrainę, Białoruś, Polskę oraz porty Państw Bałtyckich. Docelowo rurociąg będzie miał dwie nitki o zdolności tłocznej 38 mln t surowca rocznie (tyle, ile wynosi zdolność przeładunkowa Portu Północnego w Gdańsku). W wyniku tej inwestycji Port Północny w Gdańsku utracił przeładunki ropy tranzytowej z Rosji, które w najlepszych latach osiągały wielkość około 12–14 mln t (Grzybowski, 2015). Infrastruktura terminala paliwowego w Ust Łudze przystosowana jest do jednoczesnej obsługi dwóch tankowców o wyporności do 120 tys. t (*Putin otworzył rurociąg...*). Prognozuje się, że terminal przeładunków płynnych ma w perspektywie osiągnąć potencjał 13–14 mln t rocznie, a więc tyle, ile w szczytowym okresie transportowano w tranzycie rosyjskiej ropy przez Port Północny. Wzrost obrotów port zawdzięcza milionowym inwestycjom w infrastrukturę i suprastrukturę portu.

Co roku rząd rosyjski inwestuje w rozwój portu około 100 mld rubli. Do tego dochodzą inwestycje przedsiębiorstw państwowych i operatorów prywatnych z całego świata. W krótkim czasie zbudowano tu kilkanaście terminali, w tym do przeładunku węgla, drobnicowy i do przeładunku siarki. Finansowany przez Gazprombank, a zbudowany przez Russian Direct Investment Fund (RDIF) terminal LNG ma roczną zdolność przeładunkową 1,5 mln t LPG, a terminal przeładunków paliw 2,5 mln t (*RDIF...*). Terminal promowy otwierał Władimir Putin. Obok niego powstały terminale do przeładunku ropy naftowej, oczywiście terminal kontenerowy i terminal uniwersalny. Ten ostatni zbudował za 275 mln dolarów

Gulftainer, ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich, który został jednocześnie jego operatorem (*Gulftainer...*).

2. Inwestycje w Porcie Gdańsk

Nową jakość na rynku transportu kontenerów Morza Bałtyckiego stanowiło uruchomienie terminala głębokowodnego w Gdańsku. Można uznać to przedsięwzięcie za flagową inwestycję portową w Gdańsku. Inwestorem był Global Infrastructure Fund II, zarządzany przez Macquarie Group of Companies, z siedzibą w Australii (Grzybowski, 2014). Dla portu w Gdańsku budowa nowego terminala kontenerowego pozwalającego na obsługę największych statków wchodzących na Bałtyk miała znaczenie strategiczne. Dzięki temu Gdańsk został pozycjonowany na globalnej mapie liniowych szlaków transportowych z Dalekiego Wschodu na Morze Północne i Bałtyk. Jest to pierwszy terminal w basenie Morza Bałtyckiego zdolny do obsługi statków klasy post-panamax. Terminal kontenerowy DCT (*Deepwater Container Terminal*) Gdańsk obsługuje kontenerowce Triple-E o pojemności 18 tys. TEU. To obecnie jedno z największych kontenerowców znajdujących się w eksploatacji na połączeniach oceanicznych. Dzięki zakupom nowych suwnic i innym inwestycjom, w 2015 roku DCT Gdańsk przekroczył zdolność przeładunkową 1 mln TEU i stał się największym polskim morskim terminalem kontenerowym. W wyniku oddania do eksploatacji nabrzeża T2, zdolności przeładunkowe terminala DCT Gdańsk wzrosły do 3 mln TEU. Drugie głębokowodne nabrzeże kontenerowe oddano do eksploatacji jesienią 2016 r. W efekcie powstał największy terminal kontenerowy w centrum Bałtyku.

Tabela 2

Dane techniczne i operacyjne terminala DCT Gdańsk

Lp.	Wyszczególnienie	Dane
1.	Roczna przepustowość terminala	3 000 000 TEU
2.	Roczna przepustowość bocznic kolejowej	780 000 TEU
3.	Powierzchnia operacyjna:	71 ha
4.	Długość nabrzeża	1300 m
5.	Głębokość	17 m
6.	Dźwigi STS	11 szt.
7.	Dźwigi RTG	35 szt.
8.	Powierzchnia składowa:	55 000 TEU
9.	Przyłącza do kontenerów chłodniczych	1072 szt.
10.	Bocznica kolejowa – tory	4 tory
11.	Bocznica kolejowa – długość	2,5 km
12.	Powierzchnia magazynu	8200 m ²
13.	Terminalowy System Operacyjny	Navis

Źródło: DCT Gdańsk.

Nabrzeże T2 wyposażone jest w najnowocześniejsze suwnice i urządzenia, a głębokość przy samym nabrzeżu T2 umożliwi cumowanie największych kontenerowców docierających na Bałtyk z portów Dalekiego Wschodu. Na inwestycję przeznaczono 200 mln euro. Były to przede wszystkim fundusze uzyskane z dotychczasowej działalności DCT Gdańsk oraz kredyt konsorcjum banków polskich i zagranicznych oraz Akcjonariuszy DCT Gdańsk SA². Fundusz liczy na zwrot poniesionych nakładów w długiej perspektywie dzieleściu, a nawet dwudziestu lat³. Nowa inwestycja stwarza szanse, by Port Gdańsk podjął walkę o pozycję lidera przeładunków kontenerów na Morzu Bałtyckim z St. Petersburgiem. DCT Gdańsk jest obecnie największym i najszybciej rozwijającym się polskim terminalem kontenerowym oraz jedynym terminalem głębokowodnym w rejonie Morza Bałtyckiego, do którego bezpośrednio zawierają dwa połączenia oceaniczne z Dalekiego Wschodu. DCT Gdańsk koncentruje się na utworzeniu w Gdańsku hubu, czyli ogólnodostępnego terminala kontenerowego dla terminali kontenerowych Morza Bałtyckiego.

Nowe głębokowodne nabrzeże T2 ma długość 650 m, co pozwala na przyjmowanie najdłuższych jednostek wchodzących na Bałtyk. Statki będą obsługiwane przez suwnice nabrzeżowe super Post-Panamax o wysokości 133 m n.p.m. Umożliwią one rozładowywanie i ładowanie kontenerów na statki 20 tys. TEU. Kontenery na placach kładowych będą przemieszczane przy pomocy elektrycznych suwnic eRTG oraz trzydziestu nowych ciągników terminalowych. Inwestycja znakomicie wpisuje się w trendy panujące na morskim rynku przewozów kontenerów oraz koncepcję rozwoju więzi gospodarczych w ramach chińskiego projektu „One Belt, One Road” nowego Jedwabnego Szlaku (Wang Mingjie...).

Również w porcie zewnętrznym ZMPG SA, wspólnie ze spółką Naftoport, zbudował nowe stanowisko przeładunkowe T1 w Bazie Paliw Płynnych. Belgijska firma Sea-Invest (właściciel Portu Północnego) i Arcelor Mittal Poland SA budują Terminal Przeładunkowo-Składowy Ładunków Masowych Suchych. Kluczowe znaczenie dla funkcjonowania portu wewnętrznego w Gdańsku miała modernizacja wejścia do Portu Wewnętrznego. Projekt o wartości przekraczającej 29,7 mln zł wykonany został przez Urząd Morski w Gdyni. Inwestycja dofinansowana została z Unii Europejskiej w wysokości 21,1 mln zł. Obejmowała ona przebudowę Falochronu Zachodniego z równoczesnym poszerzeniem wejścia do portu z 72 do 90 m (Grzybowski, 2016c). Ważną inwestycją zrealizowaną przez PKP było uruchomienie nowego mostu kolejowego nad Martwą Wisłą o docelowej przepustowości rzędu 180 par pociągów na dobę. W rejonie terminala kontenerowego DCT firma PAGO zbudowała nową chłodnię. Zakończono również rozbudowę intermodalnego terminala kontenerowego w rejonie Nabrzeża Szczecińskiego. Istotną inwestycją infrastrukturalną realizowaną przez miasto Gdańsk była budowa Tunelu pod Martwą Wisłą, który w 2016 roku

² Wypowiedź Granta Smitha, dyrektora zarządzającego Funduszu GIF II i członek Rady Nadzorczej DCT Gdańsk (Grzybowski, 2016a, s. 1–2).

³ Wypowiedź Corda von Lewińskiego, przewodniczącego Rady Nadzorczej DCT Gdańsk (Grzybowski, 2016a, s. 1–2).

został oddany do eksploatacji, skracając drogą dojazdu do Westerplatte oraz terminali portu zewnętrznego.

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk wydał około 15 mln zł (3,2 mln zł stanowi dofinansowanie z UE) na inwestycje przyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa w porcie. Do nadzorowania akwatorium będą wykorzystywane łódź ekologiczno-ratownicza oraz motorówka hydrograficzno-inspekcyjna. Z tych środków wyposażono również Centrum Ratownictwa Portu Gdańsk. W latach 2016–2021 Porcie Gdańskim powstaną inwestycje infrastrukturalne o wartości 8 mld zł.

3. Inwestycje w Porcie Gdynia

W 2015 roku Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA sfinalizował pięć znacznych projektów inwestycyjnych współfinansowanych przez UE w ramach POIiŚ 2007–2013. W 2015 roku na roboty budowlane i projektowe w zakresie infrastruktury wydano 144,7 mln zł, a na roboty budowlane i projektowe w zakresie suprastruktury – 39,35 mln zł. Na lata 2016–2018 zaplanowano inwestycje o wartości 605,51 mln zł, w tym wydatki na infrastrukturę portową wyniosą 491,70 mln zł, a na suprastrukturę – 108,85 mln zł. W latach 2003–2011 w usprawnienie komunikacji od strony lądu, w nowe ulice i połączenia z obwodnicą Trójmiasta port, miasto i GDDKiA zainwestowały ponad 800 mln zł. Przebudowa Falochronu Głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego oraz pogłębienie kanału portowego kosztowały około 180 mln zł.

Tabela 3

Nakłady inwestycyjne na najważniejsze zadania w Porcie Gdynia w 2015 roku

Lp.	Kategoria inwestycji	Wartość (mln zł)
1.	INFRASTRUKTURA	144,70
1.1.	Przebudowa intermodalnego terminala kolejowego w Porcie Gdynia	59,85
1.2.	Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – Etap I Nabrzeże Rumuńskie – Faza I	39,44
1.3.	Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego w Porcie Gdynia	24,67
1.4.	Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia	10,95
2.	SUPRASTRUKTURA	39,35
2.1.	Zakup części nieruchomości Stoczni NAUTA	18,06
2.2.	Budowa krytej zasobni na placu XI na Nabrzeżu Polskim	6,03
2.3.	Przebudowa budynku biurowo-laboratoryjnego ul. Indyjska 13	6,24

Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdynia.

Do istotnych inwestycji należała modernizacja terminala kolejowego w BCT – Bałtyckim Terminalu Kontenerowym w Gdyni. Dzięki wydłużeniu torów i wymanianiu sprzętu przeładunkowego będzie można w nim odprawiać pół miliona TEU rocznie. Ta inwestycja modernizacyjna jest odpowiedzią na systematycznie rosnący popyt na przewozy intermodalne.

Tego typu transport stanowi w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym w Gdyni około 40% przewozów lądowych. Projekt ten realizowany był w latach 2012–2015 przez BCT wspólnie z Zarządem Morskiego Portu Gdynia, który odpowiedzialny był za rozbudowę i modernizację infrastruktury torowej oraz okołotorowej terminala. Był to największy w historii BCT program inwestycyjny. Inwestycja była współfinansowana w wysokości ponad 30 mln zł przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Zarząd Morskiego Portu w Gdynia dofinansował przedsięwzięcie kwotą około 467 mln zł. BCT kupił wyposażenie dla terminala. Do obsługi pełnych składów pociągów kontenerowych niezbędne było nabycie dwóch nowych suwnic kolejowych (RMG). Każda z suwnic Kocks Krane pracuje z wydajnością przeładunkową powyżej 30 kontenerów na godzinę. Po modernizacji terminal jest w stanie obsługiwać 24 pełne składy pociągów kontenerowych na dobę.

Tabela 4

Główne zadania inwestycyjne zakończone w 2015 roku

Nazwa inwestycji w infrastrukturę portu Gdynia	Okres realizacji	Całkowity koszt inwestycji (mln zł)	Kwota dofinansowania z UE (mln zł)
Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia	2012–2015	107,5	53,0
Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego w Porcie Gdynia	2013–2015	88,5	51,0
Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia	2009–2015	100,0	45,0
Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – Etap I Nabrzeże Rumuńskie – Faza I	2014–2015	58,0	38,0
Przebudowa intermodalnego terminala kolejowego w Porcie Gdynia	2014–2015	76,0	30,1

Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdynia.

Kolejną ważną inwestycją była budowa nabrzeży: Bułgarskiego i Zamykającego, które sąsiadują z Trasą Kwiatkowskiego prowadzącą do obwodnicy Trójmiasta i dalej do A1 oraz S7. W ramach projektu o wartości przekraczającej 107 mln zł przeprowadzono budowę nabrzeży: Bułgarskiego i Zamykającego z niezbędną infrastrukturą, budowę dróg i placów manewrowych wraz z infrastrukturą nadziemną i podziemną oraz makroniwelacją terenu. Celem inwestycji jest zwiększenie pozycji konkurencyjnej Portu Gdynia w regionie Morza Bałtyckiego poprzez rozszerzenie możliwości przeładunkowych portu oraz przygotowanie ponad 20 ha nieruchomości na potrzeby działalności logistycznej. Projekt został dofinansowany w wysokości 53 mln zł ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013. Zagospodarowanie objęło również zabudowę ujścia rzeki Chylonka, umocnienie odcinków ujściowych rzeki i Potoku Chyłośńskiego, a także budowę nowych powierzchni manewrowych.

Przełomową inwestycją była przebudowa kanału portowego i jego pogłębienie do 13,5 m. Projekt o wartości brutto 90,5 mln zł został dofinansowany w wysokości ponad 50 mln zł

ze Środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko. W ramach projektu pogłębiono kanał portowy do 13,5 m, co znacznie poprawiło dostęp dla dużych statków do większości terminali.

4. Inwestycje w portach Szczecina i Świnoujścia

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA w okresie 2007–2013 przeznaczył na inwestycje ponad 650 mln złotych. Inwestycją o znaczeniu strategicznym jest terminal LNG w Świnoujściu, który przystosowany jest do odbioru, regazyfikacji i dostarczania 5 mld m³ gazu rocznie do polskiej sieci przesyłowej. Przedsięwzięcie o wartości 3 mld zł zapewniła Polsce alternatywne źródło dostaw gazu (*Pierwsza „spotowa” dostawa...*). W ramach inwestycji zbudowane zostały: nowy falochron o długości ok. 3 km, nabrzeże wraz z systemem cumowniczym umożliwiającym rozładunek statków o ładowności od 120 tys. m³ LNG (w przypadku statków konwencjonalnych) do 217 tys. m³ (w przypadku statków typu Q-flex), dwa kriogeniczne zbiorniki gazu (każdy o pojemności 160 tys. m³), instalacje do regazyfikacji oraz gazociąg Świnoujście–Szczecin o długości 85 km łączący terminal LNG z polskim systemem przesyłowym. Terminal LNG w Świnoujściu jest jedną z tej wielkości instalacją w Europie Północnej i Środkowo-Wschodniej (*Terminal LNG...*).

Istotną inwestycją w Świnoujściu było uruchomienie nowego stanowiska promowego w Świnoujściu. Inwestycja współfinansowana jest z Funduszu Spójności w ramach projektu „Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu”, działania 7.2. – Rozwój transportu morskiego. Na zbudowanie terminala wydano 112,2 mln zł, a kwota dofinansowania to blisko 54,7 mln zł. Zadanie zrealizowano w okresie 2012–2015. Nowe nabrzeże umożliwia cumowanie i obsługę promów typu *ro-pax*. Pasażerowie mają do dyspozycji terminal z dwiema klatkami schodowymi oraz rękaw pasażerski łączący galerię z promem. Ładowanie jednostek *ro-ro* umożliwia estakada samochodowa z ruchomym pomostem bocznym oraz ruchomy pomost dziobowo-rufowy. Na zapleczu lądowym rozbudowano infrastrukturę drogową parkingów oraz placów manewrowych wraz z instalacjami. Długość nowego nabrzeża wynosi 242,15 m, jego dopuszczalna głębokość to 13,00 m (*Imponujące stanowisko...*).

W 2015 roku w Szczecinie dokonano również modernizacji nabrzeża Zbożowego i wybudowano nowe nabrzeże Niemieckiego. Do dyspozycji kierowców samochodów ciężarowych w obu portach wybudowano około 600 miejsc postojowych. W 2014 roku wykonano modernizację dróg kolejowych i kołowych w obu portach. W planach Zarządu Portu Szczecin-Świnoujście w kolejnym okresie programowania są inwestycje na sumę ponad 1,3 mld złotych.

Inwestycją ważną dla portu szczecińskiego było uruchomienie w pobliżu terminala kontenerowego Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego o powierzchni 20 ha z parkingiem dla 40 samochodów ciężarowych oraz doprowadzone zostały drogi dojazdowe i tory kolejowe (Port Szczecin-Świnoujście. *Strategia...*). Inwestycja została sfinansowana ze

środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport 2004–2006 i ukończona w 2007 roku.

Tabela 5

Projekty inwestycyjne realizowane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Priorytet VII – Transport przyjazny środowisku, Działanie 7.2. – Rozwój transportu morskiego

Lp.	Inwestycja	Wartość całkowita (mln zł)	Wartość dofinansowania (mln zł)
1.	Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu	111,1	54,0
2.	Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie	38,0	26,0
3.	Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu	63,7	43,0
4.	Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu	77,0	53,0
5.	Budowa infrastruktury terminali portowych w Szczecinie i Świnoujściu – miejsca postojowe	49,0	38,8

Źródło: ZMPSiŚ SA.

W sąsiedztwie Centrum Logistycznego zbudowano terminal kontenerowy oraz nabrzeże Fińskiego o długości 240 m z rampami *ro-ro*. Niestety nabrzeże pozwala na cumowanie jednostek o zanurzeniu 10 m. Roczna zdolność przeładunkowa terminala wynosi jedynie 80 tys. TEU. Oba obiekty mają dobre połączenie z lądową infrastrukturą prowadzącą na Dolny Śląsk, Poznań i Warszawę. Do autostrady A6 w Niemczech i międzynarodowej drogi E65 z centrum i terminala jest jedynie 8 km. Inwestycja została sfinansowana ze środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport 2004–2006 i ukończona w 2007 roku (Port Szczecin–Świnoujście. *Terminal...*).

Uwagi końcowe

Inwestycje w polskich portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej są właściwą reakcją na zmiany zachodzące na globalnym i lokalnym rynku transportu morskiego. Szczególnie warte podkreślenia są inwestycje nowe, takie jak terminal LNG i nowe stanowisko promowe w Świnoujściu, czy budowa terminala głębokowodnego w Gdańsku. Terminal LNG znacznie poprawił pozycję przetargową Polski na rynku dostaw surowców energetycznych. Terminal DCT Gdańsk włączył Polskę w system globalnych połączeń morskich. Nową inwestycję odczuły nawet terminale w Hamburgu i Bremerhaven, dotąd przejmujące znaczną część ładunków w kontenerach kierowanych do i z Polski. Inwestycje w portach wywołały również popyt pochodny na inwestycje w otoczeniu portów i spowodowały wzrost zainteresowania inwestorów zagranicznych, na przykład w Gdańsku

pojawił się nowi inwestorzy w Pomorskim Centrum Logistycznym, a na zapleczu wszystkich portów będących przedmiotem badań rozbudowano infrastrukturę.

Literatura

- Clarksons Research (2016). *Scaling The Heights And Plumbing The Depths*. 8 January. DCT Gdańsk. Pobrane z: <http://dctgdansk.pl/pl/about-dct/specyfikacja> (20.12.2016).
- Grzybowski, M. (2013). Development of Logistics Functions in the Baltic Sea Region Ports. Case Studies. W: A. Weintrit, T. Neumann (red.), *STCW, Maritime Education and Training (MET), Human Resources and Crew Manning, Maritime Policy, Logistics and Economic Matters* (s. 243–247). London: CRC Press, Taylor & Francis Group.
- Grzybowski, M. (2014). Transport morski. W: I. Fechner, G. Szyszki (red.), *Logistyka w Polsce. Raport 2013* (s. 70–81). Poznań: Wydawnictwo Instytutu Logistyki i Magazynowania.
- Grzybowski, M. (2015). Transport and Transshipment of Oil in the Baltic Sea with Reference to the Global Market. *Logistyka*, 2, 42–44.
- Grzybowski, M. (2016a). DCT Gdańsk, Największy terminal kontenerowy na Bałtyku otwarty. *Polska Gazeta Transportowa*, 44, 2 listopada.
- Grzybowski, M. (2016b). Rynek LNG. Rośnie liczba statków i terminali. *Polska Gazeta Transportowa*, 46, 16 listopada.
- Grzybowski, M. (2016c). Transport morski. W: *Logistyka w Polsce. Raport 2015* (s. 67–79). Poznań: Wydawnictwo Instytutu Logistyki i Magazynowania.
- GulfTainer to invest \$275 million to co-develop and operate Russian terminal*. Pobrane z: http://www.porttechnology.org/news/gulfTainer_to_invest_275_million_to_co_develop_and_operate_russian_terminal (22.02.2013).
- Imponujące stanowisko promowe w Świnoujściu otwarte*. Pobrane z: <http://www.port.szczecin.pl/pl/aktualnosci/imponujace-stanowisko-promowe-w-winoujściu-otwarte/> (22.12.2016).
- Jajuga, K., Jajuga, T. (1996). *Inwestycje*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Nowak, E., Pielichaty, E., Poszwa, M. (1999). *Rachunek opłacalności inwestowania*. Warszawa: PWE.
- OOO BaltTehProm to put new transport industrial warehouse into operation in the Kaliningrad region in November 2012*. Pobrane z: http://en.kaliningrad-rda.org/index.php?option=com_content&view=article&id=46:ooo-balttehprom-to-put-new-transport-industrial-warehouse-into-operation-in-the-kaliningrad-region-in-november-2012&catid=9:kaliningrad-news&Itemid=4 (16.01.2016).
- Pierwsza „spotowa” dostawa LNG w Świnoujściu*. Pobrane z: <http://www.polskielng.pl/biuro-prasowe/aktualnosci/wiadomosc/arttykul/201457> (27.06.2016).
- Port Szczecin–Świnoujście. *Strategia*. Pobrane z: <http://www.port.szczecin.pl/pl/spolka/strategia-i-rozw%C3%B3j/> (20.12.2016).
- Port Szczecin–Świnoujście. *Terminal kontenerowy*. Pobrane z: <http://www.port.szczecin.pl/pl/spolka/strategia-i-rozw%C3%B3j/rozwoj%C3%B3j/inwestycje-uko%C5%84czone/terminal-kontenerowy> (20.12.2016).
- Putin otworzył ropociąg. Polska zostanie bez ropy?* Pobrane z: <http://www.polskieradio.pl/75/921/Artykul/572705,Putin-otworzyl-ropociag-Polska-zostanie-bez-ropy> (23.03.2013).
- RDIF, a consortium of foreign investors and Gazprombank to invest in SIBUR’s marine terminal in Ust-Luga*. Pobrane z: http://sibur.com/press_center/projects/19551 (20.05.2014).
- Sierpińska, M., Jachna, T. (2006). *Ocena przedsiębiorstw według standardów światowych*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Terminal LNG w Świnoujściu otwarty na import z USA*. Pobrane z: <http://www.polskielng.pl/biuro-prasowe/aktualnosci/wiadomosc/arttykul/201461/> (12.10.2016).
- UNCTAD Report (2016). *Maritime Transport*. Genova.
- Wang Mingjie (China Daily Europe). *Poland should position itself for One Belt, One Road project, official says*. Pobrane z: http://www.chinadaily.com.cn/world/2016-06/21/content_25780353.htm (20.12.2016).

**MODERNIZATION AND DEVELOPMENT INVESTMENTS IN POLISH PORTS.
CASE STUDIES**

Abstract: The study present the results of the research that focused on analyzing selected modernization investments in Polish ports and how they contribute to their competitiveness on the global market. Case study method was used. It was proved that the government, ports' authorities and the owners of container terminals operating in Polish ports realized investments that increased range and quality of the services on the global market of maritime transport. The position of the Polish ports in Baltic Sea Region became more significant as well. The research was carried out by Polish Maritime Cluster and aims to position Polish port on international market.

Keywords: sea port, investments

Cytowanie

Grzybowski, M. (2017). Inwestycje modernizacyjne i rozwojowe w polskich portach. Studia przypadków. *Finanse, Rynki Finansowe, Ubezpieczenia, I* (85), 609–619. DOI: 10.18276/frfu.2017.1.85-48.