

POLSKIE PORTY MORSKIE W MORSKO-LĄDOWYCH INTERMODALNYCH ŁAŃCUCHACH TRANSPORTOWYCH

DATA PRZESŁANIA: 17.04.2016 | DATA AKCEPTACJI: 26.08.2016 | KODY JEL: L91, R41, P45

Jerzy Wronka

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński
e-mail: jerzy.wronka@wzieu.pl

STRESZCZENIE

W pierwszej części artykułu dokonano syntetycznej oceny rynku intermodalnego w Polsce, następnie scharakteryzowano portowe terminale kontenerowe, w tym m.in. strukturę właścicielską, zdolności przeładunkowe, wielkość przeładunków kontenerów oraz inwestycje. W końcowej części artykułu omówiono przesłanki rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem roli portów morskich.

SŁOWA KLUCZOWE

transport intermodalny, portowe terminale kontenerowe

WPROWADZENIE

W świetle wydarzeń z ostatnich kilku lat można pozytywnie ocenić rozwój rynku przewozów intermodalnych w Polsce, który staje się coraz bardziej dojrzały o czytelnych regułach gry oraz bardzo dużej dynamice wzrostowej. W ostatnich latach nastąpił bardzo duży wzrost inwestycji w terminalach intermodalnych, zarówno portowych, jak i lądowych (m.in. modernizacja i budowa nowych terminali, nowe urządzenia przeładunkowe, modernizacja infrastruktury kolejowej, nowoczesne systemy informatyczne). Uruchamiane są nowe połączenia obsługiwane przez zwarte pociągi intermodalne. Dzieje się tak dlatego, ponieważ zarówno operatorzy, jak i przewoźnicy widzą w segmencie transportu intermodalnego bardzo duży potencjał wzrostu.

W latach 2010–2015 odnotowano bardzo wysoką dynamikę intermodalnych przewozów kolejowych w Polsce i to we wszystkich miernikach: wzrost tonażu o 135% (z 4,4 do 10,3 mln t); tono-km o 97,3% (z 1,88 do 3,71 mld tkm); TEU o 97,6% (z 583 tys. do 1,152 mln) oraz jednostek o 116,2% (z 344,5 do 745 tys. sztuk). W 2015 roku udział przewozów intermodalnych w polskim rynku kolejowych przewozów towarowych wyniósł 4,6% według tonażu (4,2% w 2014 r.) i 7,3%

wg wykonanej pracy przewozowej (6,8% w 2014 r.). Tak wysoka dynamika wzrostu przewozów intermodalnych w Polsce jest ewenementem w skali europejskiej i należy do jednej z najwyższych w krajach UE. W latach 2004–2008 wzrost przewozów mierzony wykonaną pracą wyniósł blisko 130%, a w latach 2009–2011 około 30%, przy średniej dynamice w krajach unijnych na poziomie 10,8% (Analiza rynku, 2012). W latach 2010–2015 nastąpił 1,7-krotny wzrost obrotów kontenerowych w polskich portach morskich oraz znaczący wzrost udziału kolei w przewozach kontenerów do/z portowych terminali kontenerowych. Operatorzy i przewoźnicy kolejowi uruchamiają coraz więcej rozkładowych pociągów kontenerowych do/z portów przy ścisłej współpracy z operatorami portowych terminali. W 2014 roku licencjonowani przewoźnicy kolejowi uruchamiali miesięcznie około 1700 tras intermodalnych, z czego blisko 65% stanowiły przewozy kontenerów w komunikacji międzynarodowej, łącznie z przewozami kontenerów do i z portów morskich.

Uwzględniając wydarzenia na rynku intermodalnym w ostatnich kilku latach, można stwierdzić, że mamy do czynienia z **nowym etapem rozwoju transportu intermodalnego w Polsce**.

Podstawowym celem artykułu jest przedstawienie roli i znaczenia polskich portów morskich w rozwoju transportu intermodalnego w Polsce.

1. CHARAKTERYSTYKA PORTOWYCH TERMINALI KONTENEROWYCH

Polskie porty morskie odgrywają coraz większą rolę w rozwoju morsko-lądowych intermodalnych łańcuchów transportowych. Na szczególną uwagę zasługują portowe terminale kontenerowe z uwagi na szeroki zakres inwestycji oraz bardzo dużą dynamikę wzrostu obrotów kontenerowych w ostatnich latach.

Wzrost przewozów morskich z krajów Dalekiego Wschodu, stwarza możliwości zarówno rozwoju północnych regionów Polski, jak i wykorzystania kolei w przewozach intermodalnych, w relacjach lądowych i do/z portów morskich. W związku z tym, rośnie znaczenie polskich portów morskich, np. Gdańska, jako naturalnych hubów dla obsługi ładunków skonteneryzowanych w Europie Środkowo-Wschodniej. Budowane drugie nabrzeże (T2) na terminalu DCT nie tylko podwoi moce przeładunkowe, ale też ugruntuje pozycję DCT jako największego pod względem przeładunków terminalu na Bałtyku. Terminal DCT ma być użytkowany przez tzw. Alians P3 (fuzja trzech największych armatorów kontenerowych świata – Maersk Line, CMA CGM i MSC).

Portowe terminale kontenerowe otrzymały dofinansowanie unijne, w wysokości blisko 300 mln zł (w ramach POIiŚ 2007–2013. Priorytet VII. Transport Przyjazny Środowisku. Działania 7.4. Rozwój transportu intermodalnego) do inwestycji obejmujących rozbudowę i budowę terminali oraz zakup nowoczesnych urządzeń przeładunkowych o wartości ponad 1,2 mld zł.

Z analizy możliwości przeładunkowych terminali kontenerowych w Polsce wynika, że największym potencjałem dysponują obecnie terminale w portach Gdańsk i Gdynia, których zdolność przeładunkowa wynosi blisko 52% możliwości przeładunkowych wszystkich terminali. Terminale w Gdańsku i Gdyni są w stanie obsłużyć ponad 3,2 mln TEU rocznie (*Analiza kolejowych...*, 2016).

Transport intermodalny w komunikacji krajowej obejmuje głównie przewozy z oraz do miast portowych Gdyni i Gdańska. W najbliższych latach należy spodziewać się, że miasta portowe w dalszym ciągu będą kluczowe dla transportu intermodalnego, przy czym rozwój terminali w trójmiejskich portach wymaga korelacji z inwestycjami w infrastrukturę oraz poszukiwania alternatywnych tras dla przewozów.

Poniżej dokonano syntetycznej charakterystyki portowych terminali kontenerowych, obejmującej m.in.: potencjał przeładunkowy, strukturę właścicielską oraz tendencje rozwoju obrotów kontenerowych w ostatnich latach.

1. **Gdański Terminal Kontenerowy (GTK)** – położony w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku przy Nabrzeżu Szczecińskim. Potencjał przeładunkowy 100 tys. TEU rocznie.
2. **Głębokowodny Terminal Kontenerowy DCT Gdańsk SA** (DCT – Deepwater Container Terminal), o potencjale przeładunkowym 1,5 mln TEU rocznie. Jest to największy terminal kontenerowy w Polsce, a z uwagi na korzystną lokalizację ma duży potencjał rozwojowy, a ponadto jest to jedyny terminal na Bałtyku, który obsługuje największe na świecie statki kontenerowe. DCT jest spółką zarejestrowaną w Polsce, która w większości należy do Global Infrastructure Fund II, funduszu zarządzanego przez Macquarie Group of Companies, z siedzibą główną w Australii.
3. **Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT – Baltic Container Terminal)** – terminal kontenerowy zlokalizowany w porcie Gdynia, o zdolność przeładunkowej 1,2 mln TEU rocznie. Właścicielem terminalu jest globalny operator portowy ICTSI z Filipin.
4. **Gdyński Terminal Kontenerowy (GCT – Gdynia Container Terminal)** – potencjał przeładunkowy ok. 630 tys. TEU rocznie, właścicielem jest drugi co do wielkości światowy operator terminali Hutchison Port Holding.
5. **Terminal kontenerowy DB Port Szczecin** (powstały po przejęciu spółki Drobnicza Port Szczecin przez DB Schenker) – potencjał przeładunkowy wynosi 120 tys. TEU rocznie.
6. **Terminal kontenerowy w OT Port Świnoujście** zlokalizowany na nabrzeżu Hutników-Górników (dawny Port Handlowy Świnoujście, w 2008 r. został zamknięty terminal kontenerowy VGN w porcie Świnoujście), reaktywowany w październiku 2015 roku, o zdolności przeładunkowej 82,5 tys. TEU.
7. **OT Port Gdynia** (dawny Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia), o zdolności przeładunkowej 25 tys. TEU rocznie. Niewielkie ilości przeładowanych kontenerów latach 2014–2015: 3,0 i 1,8 tys. TEU.

W latach 2008–2015 nastąpił ponad dwukrotny wzrost obrotów kontenerowych w polskich portach morskich, z 858,7 tys. TEU w 2008 roku do 1858,3 tys. TEU w 2015 roku, co oznacza dynamikę wzrostu 216,4. W 2015 roku nastąpił spadek obrotów kontenerowych w polskich portach morskich do 1,8 mln TEU z 2,1 mln TEU w 2014 roku. Spadek obrotów kontenerowych nastąpił w porcie Gdańsk: z 1,2 mln TEU do 1,08 mln TEU oraz w porcie Gdynia – z 849,1 tys. TEU do 684,7 tys. TEU w 2015 roku. Jedynie w porcie Szczecin (DB port Szczecin) nastąpił wzrost przeładunków z 78,4 tys. TEU w 2014 roku do 87,1 tys. TEU w 2015 roku. Największy, ponad sześciokrotny wzrost przeładunków kontenerów w latach 2008–2015 odnotowano na terminalach kontenerowych w porcie Gdańsk: z 184,3 tys. TEU do 1085,8 tys. TEU (1212,0 tys. TEU w 2014 r.), przy czym przeładunki w terminalu DCT wzrosły z 106,4 tys. TEU do 1069,7 tys. TEU

(1188,3 tys. TEU w 2014 r.), czyli 10-krotnie w ciągu 7 lat. Można wskazać dwa powody tak dużego wzrostu przeładunków kontenerów na terminalach w porcie Gdańsk:

- ogromne inwestycje,
- zawieranie największych kontenerowców świata armatora Maersk od 2009 roku.

Tabela 1. Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich w latach 2004–2014 (w TEU)

Nazwa portu	2008	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Gdynia, w tym:	610 769	485 204	616 439	676 264	729 607	849 123	684 755
BCT	440 591	281 142	361 856	408 722	394 478	475 275	354 992
GCT	167 502	199 091	246 380	263 577	333 657	370 558	327 930
Gdańsk, w tym:	184 358	514 039	677 928	928 691	1 177 623	1 212 054	1 085 841
DCT	106 469	451 730	634 871	896 962	1 147 887	1 188 380	1 069 705
GTK	77 889	62 309	43 057	31 729	26 392	22 952	16 136
Szczecin- Świnoujście w tym:	63 615	56 398	54 985	52 157	62 307	78 439	87 723
DB Szczecin	61 940	56 398	54 985	52 157	61 282	78 441	87 110
PH Świnoujście*	1 675	-	-	-	1 025	-	613
Ogółem	858 742	1 055 641	1 349 352	1 657 112	1 969 537	2 139 616	1 858 319

* zawieszona działalność w latach 2008–2014; od 2015 r. OT Port Świnoujście

Źródło: opracowanie na podstawie danych zamieszczonych w czasopiśmie „Namiary na Morze i Handel” oraz na stronach portów morskich

W terminalach zlokalizowanych w porcie Gdynia nastąpił nieznaczny wzrost przeładunków w latach 2008–2015 – z 610,7 tys. TEU do 684,7 tys. TEU w 2015 roku (849,1 tys. TEU w 2014 r.), w tym w terminalu BCT nastąpił spadek przeładunków z 440,6 tys. TEU do 354,9 tys. TEU (475,2 tys. TEU w 2014 r.) oraz znaczny wzrost przeładunków w terminalu GCT ze 167,5 tys. TEU do 327,9 tys. TEU (370,5 tys. TEU w 2014 r.).

W portach Szczecin-Świnoujście nastąpił wzrost obrotów kontenerowych z 63,6 tys. TEU w 2008 roku do 87,7 tys. TEU w 2015 roku (wzrost o 38%).

O wzroście obrotów kontenerowych w polskich portach morskich, zdecydowały następujące czynniki:

- a) rozwój polskiej gospodarki i wzrost obrotów polskiego handlu zagranicznego;
- b) zmiany w strukturze (przedmiotowej i geograficznej) światowego handlu zagranicznego;
- c) prorozwojowy charakter działalności samych portów, w tym przede wszystkim:
 - ogromne inwestycje obejmujące: modernizację i rozbudowę terminali kontenerowych, modernizację infrastruktury kolejowej w terminalach, rozbudowę i budowę nowych magazynów oraz placów składowych, zakupy nowoczesnego sprzętu przeładunkowego, przy znaczącym dofinansowaniu inwestycji portowych ze środków unijnych,
 - aktywny marketing ukierunkowany na pozyskiwanie ładunków oraz generowanie nowych połączeń, w tym na rynku azjatyckim (współpraca z największym na świecie armatorem kontenerowym Maersk),

- wdrażanie innowacyjnych technologii przeładunkowych oraz nowoczesnych systemów informatycznych,
- zdecydowana poprawa jakości usług świadczonych przez polskie porty morskie.

2. INWESTYCJE W PORTOWYCH TERMINALACH KONTENEROWYCH

Z każdym rokiem w polskich portach dynamicznie rośnie liczba przeładowywanych jednostek intermodalnych, a z prognoz wynika, że do 2020 roku zwiększy się ona ponad dwukrotnie, do ok. 4 mln TEU rocznie.

Z uwagi na utrzymujący się trend stałego wzrostu obrotów kontenerowych w polskich portach morskich i obiecujące prognozy są realizowane i planowane przedsięwzięcia rozwojowe w portowych terminalach kontenerowych obejmujące m.in.:

- modernizację, rozbudowę i budowę nowych terminali,
- inwestycje w nowoczesne technologie przeładunkowe (sprzęt przeładunkowy) i systemy informacyjne,
- budowę portowych centrów logistycznych w porcie Gdynia i Gdańsk.

W 2015 roku zakończono dwie ważne inwestycje w porcie Gdynia – „Przebudowę intermodalnego terminalu kolejowego w Porcie Gdynia” o wartości 78,18 mln. zł, współfinansowanej ze środków unijnych w wysokości 39,1 mln zł oraz „Rozbudowę infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia”, wartości 101,64 mln zł, przy dofinansowaniu unijnym w wysokości 45,58 mln zł. Obie inwestycje otrzymały dofinansowanie w ramach POIiŚ 2007–2013, działanie 7.4: Rozwój transportu intermodalnego, priorytet VII: Transport przyjazny środowisku.

W Bałtyckim Terminalu Kontenerowym zakończono w 2015 roku inwestycję „Modernizacja terminalu BCT dla zwiększenia potencjału w zakresie przeładunków intermodalnych” o wartości ponad 161 mln zł, przy dofinansowaniu unijnym w wysokości 53,87 mln zł (Rejestr, 2015). W ramach programu inwestycyjnego zakupiono sprzęt przeładunkowy oraz wdrożono system informatyczny (otwarty dla klientów), dzięki któremu jest możliwe śledzenie miejsca pobytu kontenerów w systemie online oraz identyfikacja wszystkich pojazdów oraz kontenerów i ich alokację na terminalu.

W 2015 roku oddano do eksploatacji dwie najnowocześniejsze na świecie suwnice nabrzeżowe w BCT. Każda z nich ma ponad 60 m wysokości o wysięgu 19 rzędów kontenerów co oznacza, że na terminalu będzie można obsługiwać kontenerowce o pojemności ok. 13 000 TEU, czyli klasy większej niż dominującej Panamax.

Zrealizowany w ramach inwestycji „Zakup suwnic nabrzeżowych do zwiększenia potencjału operacji intermodalnych terminalu BCT” o wartości 52,9 mln zł, z dofinansowaniem unijnych w wysokości 15,89 mln zł wraz z przebudowanymi torami kolejowymi terminal jest w stanie obsługiwać 24 pełne składy pociągów kontenerowych na dobę. Dzięki temu BCT może obsłużyć rocznie właśnie 500 tys. TEU przewożonych koleją.

W 2013 roku rozpoczęła się realizacja projektu inwestycyjnego „Budowa infrastruktury i zakup sprzętu w ramach II etapu budowy terminalu kontenerowego Gdynia Container Terminal SA w Gdyni” o wartości 188 mln zł, przy dofinansowaniu unijnym w wysokości 21 mln zł.

W ramach inwestycji zbudowane zostaną kolejne place składowe oraz zakupione nowe urządzenia przeładunkowe, w tym m.in. suwnica nabrzeżowa STS do obsługi kontenerów. Parametry techniczne nowej suwnicy STS umożliwią podniesienie ładunku o wadze max. 60 t, a dzięki wysięgnikowi o dł. 54 m pozwolą na obsługę 18 rzędów kontenerów.

W 2014 roku rozpoczęła się realizacja kolejnego etapu rozbudowy terminalu „III etap budowy terminalu kontenerowego GCT w Porcie Gdynia – budowa infrastruktury i zakup sprzętu”, o wartości 145,7 mln zł, przy dofinansowaniu ze środków unijnych w wysokości 60,8 mln zł, w ramach POIiŚ 2007–2013. Inwestycja obejmuje m.in.: budowę nowego nabrzeża o długości 192 m, ułożenie torowiska kontenerowych dla suwnic nabrzeżowych o długości 192 m, rozbudowę placów składowych i manewrowych oraz zakup urządzeń przeładunkowych. Po zakończeniu inwestycji, GCT będzie w stanie obsługiwać statki kontenerowe o pojemności do 14 tys. TEU. Dzięki tym inwestycjom zdolność przeładunkowa terminala wzrośnie z 250 tys. TEU do 400 tys. TEU rocznie. Docelowo planowane jest zwiększanie zdolności przeładunkowej GCT do ponad 1 mln TEU rocznie.

Prowadzona jest również rozbudowa Bałtyckiego Terminala Drobnicowego Gdynia (BTDG), w tym specjalistycznego terminalu ro-ro (inwestycje infrastrukturalne oraz inwestycje w innowacyjne technologie przeładunkowe i systemy informacyjne).

Łączy wartość inwestycji w Porcie Gdańsk do 2020 roku wyniesie ponad 1 mld zł, wśród których są inwestycje współfinansowane ze środków unijnych (835 mln zł) oraz inwestycje finansowane ze środków własnych (234 mln zł).

W Głębokowodnym Terminalu Kontenerowym (DCT) oddano do użytku w 2014 roku rozbudowaną bocznice kolejową – wartość inwestycji to 10,01 mln zł, z czego 4,07 mln zł stanowiło unijne dofinansowanie. Realizowane są inwestycje ramach POIiŚ 2007–2013 pod łączną nazwą „Budowa terminalu etap 2 i etap 3: rozbudowa bocznicy, zakup sprzętu – DCT Gdańsk bramą do Europy Środkowej” o łącznej wartości 171 mln zł, przy dofinansowaniu unijnym w wysokości 60,2 mln zł.

Budowę drugiego głębokowodnego nabrzeża w DCT Gdańsk (T2) rozpoczęto w maju 2015 roku. Drugi terminal kontenerowy (T2) ma powstać w porcie w Gdańsku na terenie 27 ha. Na tę inwestycję DCT zabezpieczyło środki w wysokości 290 mln euro, czyli ponad 1 mld zł. Terminal T2 ma mieć nabrzeże o długości 650 m, a głębokość basenu przy nabrzeżu wyniesie 16,5 m, co pozwoli obsługiwać największe kontenerowce świata, zabierające po 18–20 tys. kontenerów dwudziestostopowych (TEU). Nowe nabrzeże będzie wyposażone w pięć suwnic STS (Super-Post-Panamax) o wysięgu 25 rzędów kontenerów, a także zasilane prądem suwnice placowe (RTG) oraz dodatkowy sprzęt przeładunkowy zdolny do obsługi statków o pojemności przekraczającej 18 tys. TEU. Po zakończeniu inwestycji, co zaplanowano na trzeci kwartał 2016 roku, a pierwsze statki będą obsługiwane pod koniec tego roku, potencjał przeładunkowy DCT zwiększy się z obecnych 1,5 mln TEU do ok. 4 mln TEU rocznie. Dzięki tej inwestycji, terminal DCT znajdzie się w drugiej dziesiątce największych terminali kontenerowych w Europie.

W Gdańskim Terminalu Kontenerowym (GTK) zakończono w 2015 roku inwestycję „Rozbudowa intermodalnego terminalu kontenerowego w rejonie Nabrzeża Szczecińskiego w Porcie Gdańsk”. Całkowita wartość projektu to ponad 44,6 mln zł, przy dofinansowaniu ze środków unijnych w wysokości 17,5 mln zł, w ramach POIiŚ 2007–2013. Inwestycja, która objęła rozbudowę i modernizację infrastruktury na potrzeby terminalu kontenerowego zlokalizowa-

nego w rejonie Nabrzeża Szczecińskiego poprawi jakość obsługi przewozów do/z portu w zakresie jednostkowego czasu obsługi oraz usprawnień manipulacyjno-składowych kontenerów. Docelowy program rozbudowy terminalu kontenerowego zakłada możliwość osiągnięcia zdolności przeładunkowej około 100 tys. TEU rocznie.

W porcie Szczecin rozpoczęto w 2012 roku realizację inwestycji „Budowa terminalu kontenerowego na Ostrowie Grabowskim w porcie Szczecin – etap I, faza I” o wartości 44,6 mln zł, przy dofinansowaniu unijnym w wysokości 19,6 mln zł w ramach POIiŚ 2007–2013. Nowy terminal kontenerowy DB Port Szczecin na Ostrowie Grabowskim ma być oddany do użytku w 2015 roku (I etap wykonany w styczniu 2014 r.), ze zdolnością przeładunkową 200 tys. TEU.

W 2015 roku spółka DB Port Szczecin zakończyła projekt inwestycyjny o wartości 65 mln zł, w ramach którego wybudowano m.in. nowy plac składowy dla kontenerów, na którym można składować kontenery w pięciu warstwach. W ramach inwestycji kupiono też nowy sprzęt potrzebny do przeładunku kontenerów.

3. TRANSPORT LĄDOWY W OBSŁUDZE OBROTÓW KONTENEROWYCH POLSKICH PORTÓW MORSKICH

3.1. INWESTYCJE POPRAWIAJĄCE DOSTĘP LĄDOWY DO POLSKICH PORTÓW MORSKICH

W ostatnich latach realizowane są inwestycje infrastrukturalne poprawiające dostęp transportu lądowego, w tym przede wszystkim transportu kolejowego do polskich portów morskich. W porcie Gdańsk rozpoczęto w 2015 roku prace projektowe inwestycji dotyczącej rozbudowy infrastruktury drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym. Projekt o wartości ok. 100 mln zł ma usprawnić funkcjonowanie zintegrowanego systemu transportowego przeznaczonego do obsługi transportu intermodalnego i przyczynić się do zwiększenia dostępności sieci bazowej TEN-T w relacji Bałtyk–Adriatyk. Zakończenie projektu zaplanowano na koniec 2019 roku.

Kluczową inwestycją (prowadzoną przez PKP PLK) dla poprawy dostępności kolejowej do Portu Północnego w Gdańsku, gdzie jest zlokalizowany m.in. terminal kontenerowy (DCT) jest modernizacja linii kolejowej 226 wraz z budową nowego mostu kolejowego nad Martwą Wisłą. W 2016 roku oddano do użytku zmodernizowany 12 km odcinek linii 226, która stanowi jedyne połączenie kolejowe do gdańskiego terminala kontenerowego i do Portu Północnego, łącznie z wybudowanym nowym dwutorowym mostem nad Martwą Wisłą. Docelowo inwestycja pozwoli na sześciokrotne zwiększenie liczby przejeżdżających tą trasą pociągów, co oznacza, że w ciągu doby będzie mogło nią przejechać do 200 pociągów.

W porcie Gdynia zakończono w 2014 roku realizację robót budowlanych w ramach inwestycji „Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia” (dofinansowanie ze środków unijnych w kwocie ponad 72,6 mln zł). Podstawowym celem projektu była budowa, przebudowa i modernizacja dróg oraz infrastruktury kolejowej łączących Port Gdynia z krajową siecią transportową, a jednocześnie stanowiących infrastrukturę drogową i kolejową na terenie portu.

Przygotowywana jest dokumentacja projektowa inwestycji „Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia”, o wartości ok. 60 mln zł, która wejdzie w etap realizacji w 2017 roku. W ramach tej inwestycji zostanie przebudowana, zelektryfikowana i wyposażona w SRK bocznica kolejowa prowadząca do terminalu kontenerowego BCT oraz wybudowana zostanie nowa bocznica do obsługi przewozów intermodalnych na zapleczu logistycznym terminali kontenerowych. Kolejnym ważnym dla portu zadaniem w zakresie polepszenia dostępu kolejowego do portu jest modernizacja linii kolejowej 201 Gdynia–Bydgoszcz.

Pod koniec 2015 roku Agencja Wykonawcza ds. Innowacji i Sieci Komisji Europejskiej podpisała z Zarządem Morskich Portów Szczecin-Świnoujście SA umowę na dofinansowanie projektu inwestycyjnego „Zrównoważone połączenia morsko-lądowe Polska-Szwecja. Zrównoważona autostrada morska Świnoujście-Trelleborg oparta o ulepszoną infrastrukturę, rozwój transportu intermodalnego oraz integrację korytarzy zapleczka” z Instrumentu Finansowego „Łącząc Europę”. Projekt będzie realizowany w partnerstwie z Portem i Gminą Trelleborg. Polska część projektu dotyczy przystosowania infrastruktury Terminala Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego. Wartość tej inwestycji to 157 mln zł, przy 70% dofinansowaniu ze środków unijnych. W ramach inwestycji zakupiono stanowisko promowe nr 6 wraz z jego zapleczem od Agencji Mienia Wojskowego. W rezultacie powstanie nowe nabrzeże o długości 293 m i głębokości 13 m. W ramach projektu zostaną wybudowane nowe i przebudowane istniejące tory kolejowe, zostanie wybudowana nowa rampa oraz zostanie zakupiony nowy sprzęt przeładunkowy. Roboty budowlane rozpoczną się w 2017 roku. Efektem realizacji projektu po stronie polskiej będzie wybudowanie infrastruktury portowej do obsługi dużych promów o długości do 265 m w Terminalu Promowym w Świnoujściu oraz świadczenie usług przeładunkowych z udziałem transportu kolejowego na poziomie 30 tys. jednostek intermodalnych w 2020 roku. Szacuje się, że do 2040 roku liczba przeładowanych jednostek intermodalnych zwiększy się trzykrotnie.

Dzięki stworzeniu warunków dla rozwoju przewozów intermodalnych inwestycja na Terminalu Promowym w Świnoujściu przyczyni się do realizacji celu 2 „Strategii rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 r.”, polegającego na integracji zespołu portowego Szczecin-Świnoujście w morsko-lądowym korytarzu transportowym Północ-Południe „Bałtyk-Adriatyk”. Będzie to kolejny krok mający na celu wzmocnienie funkcji intermodalnych w Świnoujściu w ramach Autostrady Morskiej Świnoujście-Trelleborg.

W 2016 roku PKP Polskie Linie Kolejowe rozpoczęły przygotowania do jednej z najważniejszych inwestycji dla kolejowych przewozów towarowych w nowej perspektywie finansowej 2014–2020. Chodzi o poprawę dostępu kolejowego do portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu oraz modernizację ciągu transportowego Bydgoszcz-Trójmiasto. Prace, które mają być zrealizowane do 2020 roku obejmują modernizację, budowę i rozbudowę infrastruktury kolejowej oraz inwestycje umożliwiające obsługę rosnącego transportu morskiego z wykorzystaniem transportu kolejowego. Celem inwestycji jest przede wszystkim: poprawa parametrów techniczno-eksploatacyjnych głównych linii towarowych, likwidacja wąskich gardeł, zwiększenie przepustowości linii oraz skrócenie czasu przewozu ładunków. Zostanie zmodernizowana także linia C-E 59 na odcinku Wrocław-Szczecin („Nadodrzanek”), mająca kluczowe znaczenie dla przewozów towarowych do/z zespołu portowego Szczecin-Świnoujście.

Kolejnym ważnym szlakiem towarowym, który zostanie wyremontowany jest linia 131, będąca magistralą łączącą Zagłębie Śląsko-Dąbrowskie z wybrzeżem. Planowane inwestycje dotyczą również odcinka Bydgoszcz-Trójmiasto, obejmującego m.in. linie nr 201 oraz linię Tczew-Kostrzyn (nr 203) łączącą stację Tczew ze stacją Kostrzyn. Inwestycja dzięki poprawie parametrów i przepustowości, umożliwi skierowanie pociągów obsługujących port w Gdyni z ominięciem obciążonego odcinka Gdynia-Gdańsk-Tczew. Planowany koszt prac to 1,617 mld zł (finansowanie z POIiŚ). Realizację przewiduje się na lata 2018–2022.

Na prawie 1,5 mld zł szacowany jest koszt modernizacji, budowy i rozbudowy infrastruktury kolejowej na rzecz portów w Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu oraz inwestycje umożliwiające obsługę rosnącego transportu morskiego przez transport kolejowy. W sumie na modernizację kolejowej infrastruktury w dostępie do portów morskich oraz ciągu transportowego Bydgoszcz-Trójmiasto PKP PLK wydadzą 4 mld zł.

3.2. TRANSPORT KOLEJOWY W OBSŁUDZE PORTOWYCH TERMINALI KONTENEROWYCH

Transport samochodowy nadal dominuje w przewozach kontenerów i innych jednostek intermodalnych do/z portów morskich. W ostatnich latach nastąpił jednak znaczący wzrost udziału kolei w przewozach kontenerów do/z portów morskich i to w obsłudze wszystkich portowych terminali kontenerowych. Transport kolejowy jest już coraz częściej konkurencyjny w stosunku do transportu drogowego, zarówno jeżeli chodzi o koszt, jak i czas przewozu. Potwierdza to coraz większy udział kolei w przewozach kontenerów, a rozbudowa sieci lądowych terminali intermodalnych spowodowała, że transport kolejowy z powodzeniem konkuruje z samochodowym.

W 2015 roku nastąpił wzrost przewozów ładunków transportem kolejowym do/z portu Gdańsk o 41%, czyli o 2,4 mln t, co stanowiło 28% udziału kolei w przewozach ładunków ogółem do/z portu. Uwzględniając zaś najbardziej dynamicznie rozwijający się obecnie rynek kontenerowy, ponad 30% ładunków skonteneryzowanych przewożone jest do/z portu Gdańsk transportem kolejowym, a w niektórych miesiącach udział kolei w przewozach kontenerów w wynosi nawet 35–40%.

Udział kolei w obsłudze obrotów kontenerowych w Głębokowodnym Terminalu Kontenerowym w Gdańsku (DCT) wyniósł w latach 2009–2013–2014: 26%, 36% i 35%. Oznacza to, że w latach 2013–2014 koleją przewożono średnio 415 tys. TEU. Obecnie w DCT obsługiwanych jest ok. 100 pociągów miesięcznie. W niedalekiej przyszłości planowany jest wzrost udziału kolei w obsłudze DCT do 40%.

W 2014 roku do/z portu Gdynia przewieziono koleją 6025,2 tys. t, co stanowiło 31% udziału kolei w przewozach ładunków ogółem. W 2015 roku udział transportu kolejowego w obsłudze portu Gdynia wyniósł 29%.

Udział kolei w przewozach kontenerów do/z Bałtyckiego Terminala Kontenerowego (BCT) wyniósł w latach 2009–2013–2014: 13%, 41% i 36%. Terminal BCT obsługuje średnio 40–50 pociągów kontenerowych tygodniowo.

Udział kolei w obsłudze obrotów kontenerowych w Gdyńskim Terminalu Kontenerowym (GCT – Gdynia Container Terminal) wynosił w latach 2009–2013–2014: 9%, 19,2% i 26% (96 tys. TEU).

Reasumując, w latach 2009–2014 nastąpił znaczący wzrost udziału kolei w obsłudze portowych terminali kontenerowych Trójmiasta, a mianowicie:

- GCT Gdynia z 9% do 26%,
- BCT Gdynia z 13% do 36%,
- DCT Gdańsk z 26% do 35%,
- GTK Gdańsk z 8% do 19%.

W 2015 roku udział kolei w obsłudze obrotów zespołu portowego Szczecin-Świnoujście wynosił blisko 50%, czyli był to najwyższy udział transportu kolejowego w przewozach ładunków d/z polskich portów morskich.

Można więc wyróżnić trzy podstawowe przyczyny rosnącego udziału kolei w obsłudze portowych terminali kontenerowych w Polsce:

1. Tak znaczący przyrost kontenerów przeładowywanych w portach nie może być nadal obsługiwany w przeważającym stopniu przez transport samochodowy, z uwagi na ograniczoną przepustowość sieci drogowej oraz ograniczoną zdolność jednostkową transportu samochodowego.
2. W ostatnich latach nastąpiła intensyfikacja inwestycji w infrastrukturę kolejową, zarówno w portowych terminalach kontenerowych, jak i na liniach do portów morskich.
3. Operatorzy i przewoźnicy kolejowi uruchamiają coraz więcej rozkładowych pociągów kontenerowych do/z portów przy ścisłej współpracy z operatorami portowych terminali. Wielu gestorów ładunków, dysponujących dużymi potokami kontenerów, coraz częściej wybiera transport kolejowy, który wbrew pozorom, oferuje bardziej stabilne cenowo, pewniejsze i bardziej przewidywalne warunki w porównaniu z przewozami samochodowymi. Sytuację tę wykorzystują operatorzy intermodalni, którzy intensywnie inwestują w rynek i systematycznie rozwijają sieć połączeń obsługujących terminale lądowe i portowe, czyniąc swoją ofertę coraz bogatszą i bardziej konkurencyjną.

4. PRZESŁANKI ROZWOJU TRANSPORTU INTERMODALNEGO W POLSCE

Rozwój gospodarczy w nowych krajach członkowskich UE otwierający nowe rynki zbytu, postępujące procesy globalizacji oraz przenoszenie produkcji do dynamicznie rozwijających się krajów azjatyckich, takich jak Chiny, Korea Południowa czy Indie, przyczyniają się do kształtowania nowych potoków ładunków, a więc do coraz większego zapotrzebowania na usługi transportu intermodalnego. Do głównych przesłanek rozwoju transportu intermodalnego w Polsce można zaliczyć (Wronka, 2015):

- a) zmiany strukturalne w gospodarce światowej spowodowały spadek przewozów masowych i wzrost przewozów towarów wysoko przetworzonych o wysokiej podatności na technologie transportu intermodalnego;
- b) wzrost międzynarodowej wymiany handlowej generuje zwiększenie popytu na międzynarodowe przewozy kontenerów (zarówno drogą lądową, jak i morską); według niektórych

prognoz przewozy kontenerów na świecie mogą w najbliższym czasie rosnąć w tempie do 10% w skali roku, osiągając w 2020 roku poziom około 150 mln TEU; w tym właśnie należy upatrywać dużej szansy dla wzrostu obrotów kontenerowych w polskich portach morskich i tym samym rozwoju przewozów intermodalnych w Polsce;

- c) dynamiczny rozwój obrotów kontenerowych w polskich portach morskich w ostatnich latach (2008–2015) oraz obiecujące prognozy obrotów handlu zagranicznego;
- d) rozwinięta sieć kolejowa w Polsce oraz znaczne rezerwy zdolności przewozowej transportu kolejowego – co oznacza duże potencjalne możliwości przejścia przez kolej części przewozów ładunków z transportu drogowego;
- e) czas przewozu kontenerów w zwartych pociągach na dalsze odległości przewozu jest już konkurencyjny w stosunku do czasu przewozu kontenerów transportem drogowym, dzięki czemu nastąpił w ostatnich latach dynamiczny rozwój połączeń kolejowych realizowanych pociągami blokowymi, w tym do i z portów morskich;
- f) uruchomienie korytarza transportowego Bałtyk–Adriatyk, stworzy warunki dla dostawę towarów z polskich portów do Werony, Mediolanu, Kopru czy Triestu w 24 godziny, co oznacza, że znaczna część tych ładunków będzie transportowana przez porty Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście, i tym samym zaplecza portowego Gdańska i Gdyni zostaną powiększone o ładunki czeskie, słowackie i austriackie;
- g) możliwości dofinansowania inwestycji intermodalnych ze środków unijnych w ramach POIiŚ 2007–2013 oraz planowana kontynuacja tego wsparcia w nowej perspektywie budżetowej 2014–2020; w ramach POIiŚ 2007–2013 dofinansowanie ze środków unijnych uzyskało łącznie 26 projektów intermodalnych, obejmujących m.in.: modernizację i budowę nowych terminali intermodalnych, zakupy nowoczesnych urządzeń przeładunkowych i taboru, dzięki czemu zarówno lądowe, jak i portowe terminale kontenerowe reprezentują obecnie zupełnie nową jakość.

Na szczególne podkreślenie zasługuje ważna rola portów morskich w dynamicznym rozwoju przewozów intermodalnych w Polsce. Z analizy powyższych przesłanek wynika, że segment przewozów intermodalnych jest rynkiem transportowym o dużych możliwościach rozwojowych, przy czym w dużej mierze od polityki transportowej państwa zależy, czy będzie to rozwój uporządkowany i rozsądnie sterowany.

LITERATURA

- Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych* (2012). Warszawa: Urząd Transportu Kolejowego. Pobrano z: www.utk.pl.
- Analiza kolejowych przewozów intermodalnych* (2016). Warszawa: Urząd Transportu Kolejowego. Pobrano z: www.utk.pl
- Rejestr umów o dofinansowanie zawartych przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych* (2015). Pobrano z: www.cupt.gov.pl.
- Wronka, J. (2015). Transport intermodalny/kombinowany w polityce transportowej Polski. *Przegląd Komunikacyjny*, 8, 12–17.

POLISH SEA PORTS IN THE MARITIME-LAND INTERMODAL TRANSPORT CHAINS

ABSTRACT | The article presents the role of the Polish sea ports in intermodal maritime-land transport chains. In the first part is presented the synthetic characteristics of the intermodal market in Poland. The next part contains description of container terminals located in sea ports, e.g.: transshipment potential and the main investments. The final part is devoted to identification of the main opportunities for intermodal development in Poland, with special focus on the polish sea ports.

KEYWORDS | intermodal transport, container terminals

Translated by Jerzy Wronka