

Port Gdańsk – wykorzystywanie szansy

Mgr Ryszard Mazur

Dyrektor Biura Strategii i Rozwoju Portu, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA



Port Gdańsk jest obecnie w bardzo pomyślnej fazie rozwoju. Po raz kolejny w historii potwierdzają się znakomite warunki lokalizacyjne portu zarówno w wymiarze geograficznym, jak i gospodarczym.

Osiągnięty poziom rozwoju infrastruktury portowej, której znacząca część umożliwia obsługę statków dalekomorskich, największych, jakie wpływają na Bałtyk, owocuje rozwojem żeglugowych połączeń oceanicznych, zmieniając pozycję i rolę Portu Gdańsk wśród portów europejskich. Realizacja przez Deep Water Container Terminal Gdańsk (DCT) funkcji największego hubu kontenerowego na Bałtyku jest faktem. Możliwości i ambicje dystrybucyjne posiadają nasze głębokowodne termi-



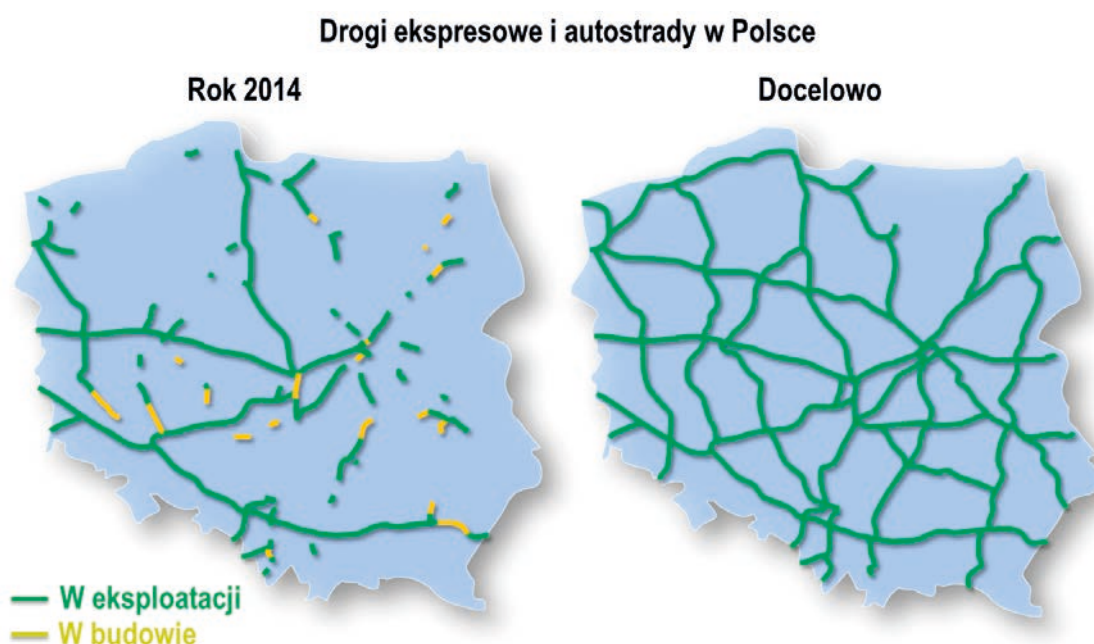
Rys. 1. Port Gdańsk (fot. Kacper Kowalski / ZMPG SA)

nale masowe. W bezpośredniej bliskości do DCT i pozostałych terminali głębokowodnych na obszarze 100 ha rozwija się Pomorskie Centrum Logistyczne.

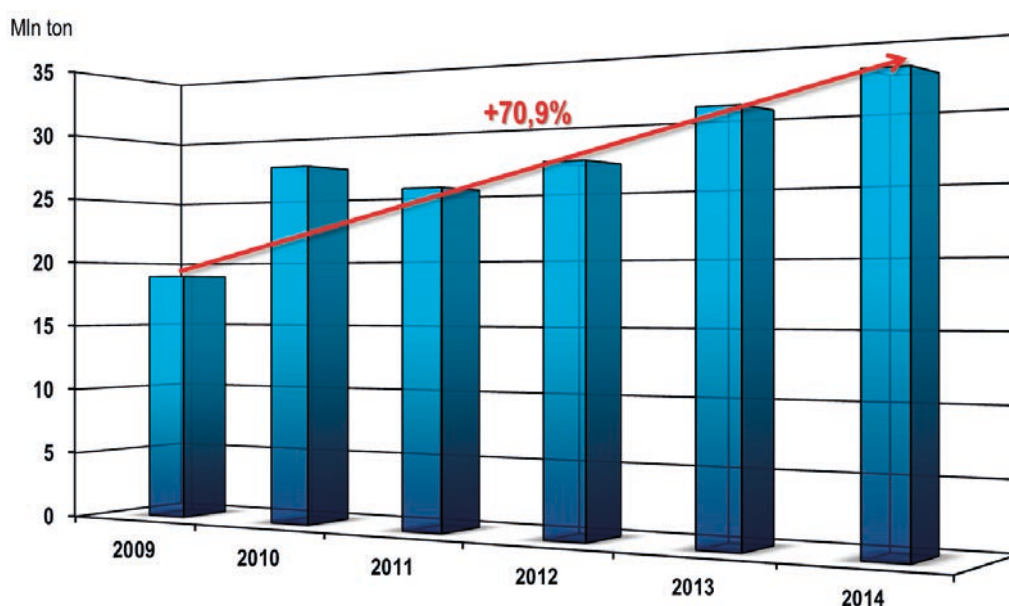
W portowe inwestycje rozwojowe angażują się duże polskie i zagraniczne firmy o znaczeniu międzynarodowym. Są wśród nich: Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych S.A. budujące bazę przeładunkowo-składową ropy naftowej i jej produktów; Sea Invest będący właścicielem dwóch terminali masowych; Macquarie Global Infrastructure Fund II jako główny właściciel DCT; Goodman Polska budujący i zarządzający wspomnianym Pomorskim Centrum Logistycznym. Klientami wywierającymi poważny wpływ na obecną pozycję portu są między innymi Maersk Line i Rafineria Gdańska. Rosnące zainteresowanie globalnych graczy na rynku morskim Portem Gdańsk wynika z osiągniętego potencjału usługowego, ale także

z gospodarczych perspektyw rozwojowych Polski oraz Regionu Bałtyckiego i Europy Środkowo-Wschodniej. Kluczowe znaczenie ma znacząca poprawa dostępu drogowego i kolejowego do zaplecza lądowego. Coraz mniej ładunków z polskiego zaplecza „ucieka” do portów konkurencyjnych. Oczekujemy, że realizowana systematycznie dalsza poprawa dostępu do portu oraz atrakcyjność oferty transportowej związanej z naszym portem wpłyną na wzrost tranzytu ładunków z krajów sąsiedzkich.

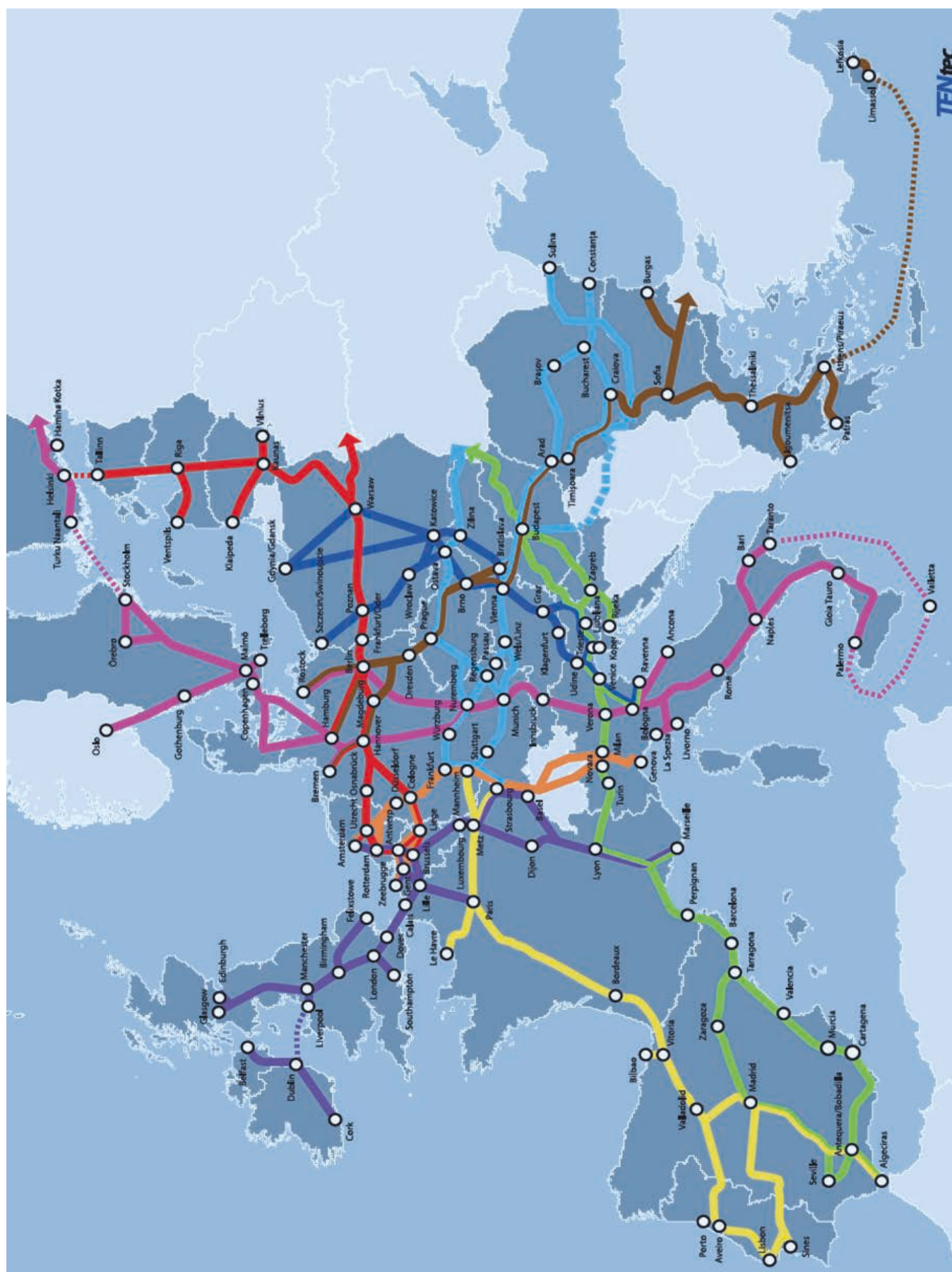
Obroty portu rosną z roku na rok i w 2014 roku ponownie były rekordowe. Ostateczne podsumowanie będzie możliwe po otrzymaniu pełnych danych statystycznych od naszych operatorów przeładunkowych, ale już wiadomo, że znacząco przekroczyły poziom 32 mln ton. Umocniłiśmy naszą drugą, po St. Petersburgu, pozycję kontenerowego portu na Bałtyku rezultatem około 1 212 tys. TEU.



Rys. 2. Drogi ekspresowe i autostrady w Polsce



Rys. 3. Przeładunki w Porcie Gdańsk



Rys. 4. Korytarze sieci TEN-T (źródło: TENtec)

Strategiczne dążenie, aby stać się portem uniwersalnym zostało zrealizowane i nasza struktura ładunkowa odpowiada standardom uniwersalnych europejskich portów. Nowa pozycja Portu Gdańsk znalazła odzwierciedlenie w dokumentach Komisji Europejskiej dotyczących Transeuropejskich Korytarzy Transportowych. Mamy status portu bazowego w Korytarzu Nr 1 łączącym Morze Bałtyckie z Adriatykiem. Jest to bardzo ważne ze względu na możliwość ubiegania się o unijną pomoc finansową na rozwój infrastruktury portowej. Jest to także istotne zobowiązanie do zapewnienia wszelkich standardów właściwych sieci TEN -T.

Prognozy gospodarcze dla Polski, Regionu Morza Bałtyckiego oraz krajów sąsiedzkich są podstawą naszej obecnej strategii rozwoju. Chcemy maksymalnie wykorzystać dobrą koniunkturę oraz sprzyjające warunki i kontynuować dynamiczny rozwój uniwersalnego europejskiego portu obsługującego ładunki także spoza Europy. Towarzyszyć temu będzie pogłębianie funkcji dystrybucyjnej i logistycznej z ukierunkowaniem na transport intermodalny. Na rezerwach terenowych w pobliżu portu będzie rozrastać się strefa przemysłowo-handlowa wzmacniająca stabilność naszego zaplecza. Port Gdańsk z portu o znaczeniu krajowym staje się jednym z najważniejszych portów w tej części Europy.

Głównymi i strategicznymi kierunkami rozwoju Portu Gdańsk są:

1. Kontynuacja rozwoju uniwersalnego portu głębokowodnego obsługującego statki oceaniczne w relacjach bezpośrednich.

Port Gdańsk ma obecnie najkorzystniejsze warunki rozwoju wśród polskich portów. Tor wodny do Portu Północnego ma minimalną głębokość 17 m, a stanowi-

ska statkowe w tej części portu umożliwiają zanurzenie 15 ÷ 15,5 m. Lokalizacja z bezpośrednim dostępem do głębokowodnej części Zatoki Gdańskiej oraz brak zamarzania i znaczących pływów morskich wyróżnia Port Gdańsk także wśród wielu portów bałtyckich. Umożliwia to unikalny w skali kraju i tej części Bałtyku rozwój głębokowodnych baz przeładunkowych obsługujących połączenia oceaniczne, co potwierdza aktualna oferta portu. Korzystne są także możliwości rozwojowe w tym zakresie wynikające z istniejącej infrastruktury portowej i dostępowej wpływających zdecydowanie na mniejsze koszty budowy nowych terminali głębokowodnych niż w pozostałych polskich portach.

2. Rozwój potencjału do obsługi kontenerów i transportu intermodalnego.

Jest to podstawowy kierunek rozwoju portów. Występuje tu niezwykle silna konkurencja zarówno pomiędzy portami bałtyckimi, jak i portami Europy Północnej. Decydujący jest wyprzedzający konkurencję rozwój, w szczególności dotyczący potencjału obsługi największych kontenerowców i funkcji hubu bałtyckiego.

3. Kontynuacja rozwoju funkcji dystrybucyjnej na zapleczu oraz w Regionie Bałtyckim.

Skala ilościowa ładunków właściwa morskim przewozom oceanicznym sprzyja rozwojowi funkcji dystrybucyjnej.

Na zapleczu portu w odległości nieprzekraczającej 800 km znajdują się kraje bez dostępu do morza – Czechy, Słowacja, Węgry, Białoruś. W atrakcyjnej geograficznie odległości znajduje się północno-zachodnia Ukraina.



Rys. 5. Rozbudowa terminalu kontenerowego DCT Gdańsk (źródło: DCT Gdańsk SA)

4. Rozwój infrastruktury dostępowej drogowo-kolejowej oraz infrastruktury dostępu od strony wody.

Port Gdańsk jest oficjalnym węzłem transportowym TEN-T zakwalifikowanym wraz z Portem Gdynia do portów bazowych tej sieci. Konieczne jest zatem zapewnienie odpowiedniej wydajności infrastruktury dostępowej oraz jej odpowiednie standardy.

5. Rozwój strefy przemysłowo-usługowej na terenie portu korzystającej z usług portowych.

Wykorzystanie potencjału portowego przy istniejącej konkurencji innych portów oraz innych gałęzi transportu zależy od bezsporności zaplecza. Za bezsporne uważa się zaplecze w sposób trwały korzystające z danego portu.

Istotną częścią takiego zaplecza są przemysł oraz handel zlokalizowane w bliskości terminali przeładunkowych. W granicach portu znajdują się niewykorzystywane tereny (gminne, Skarbu Państwa oraz w użytkowaniu wieczystym ZMPG S.A.). Rozwój strefy przemysłowo-usługowej będzie możliwy przy współpracy z Gminą Gdańsk.

W Strategii wyróżniono dwie perspektywy czasowe dla projektów rozwojowych. Do 2020 roku zaproponowano konkretne projekty rozwojowe, których część zgłoszono do programu pomocowego 2014-2020. Po 2020 roku przewidziano realizację koncepcji rozwoju nowych głębokowodnych terminali na wodach przyległych od północy do istniejącej infrastruktury Portu Zewnętrznego.