

MAREK GRZYBOWSKI

## WYDATKI INWESTYCYJNE W WYBRANYCH PORTACH REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO – STUDIA PRZYPADKÓW

**Słowa kluczowe:** Region Morza Bałtyckiego, port, inwestycja

**Keywords:** Baltic Sea Region, seaport, investment

**Klasyfikacja JEL:** O18, H42, H43

### Region Morza Bałtyckiego – charakterystyka terenu badań

Region Morza Bałtyckiego należy do obszarów o dużej dynamice rozwoju, którą na krótko tylko wyhamowała recesja w latach 2008–2009. Po okresie recesji rynek szybko się odbudował i w latach 2011–2012 wiele portów i terminali notowało rekordowe przeładunki. Jedną z podstawowych przyczyn takiego zjawiska było przygotowanie portów do wyzwań konkurencyjnego rynku transportu morskiego. Z analizy inwestycji w portach, dokonanej w ramach prac Obserwatorium Regionu Morza Bałtyckiego Katedry Ekonomii i Zarządzania Akademii Morskiej w Gdyni<sup>1</sup>, wynika, że inicjatywy rozwojowe administracji większości portów wspierane są finansowo przez administracje lokalne i rządy. W większości portów i w regionach nadmorskich tworzony jest również przyjazny klimat inwestycyjny dla podmiotów prywatnych inwestujących w portach i w ich otoczeniu.

W Regionie Morza Bałtyckiego nie tylko modernizuje się suprastrukturę i infrastrukturę portową, ale również zbudowano nowe terminale i porty (np. Ust Ługa, Terminal LNG Świnoujście, terminal DCT w Gdańsku, port kontenerowy Norvikudden w pobliżu Sztokholmu). W otoczeniu portów wydzielają się tereny dla parków przemysłowych i centrów logistycznych. Ze środków państwowych i funduszy UE rozwija się infrastrukturę poprawiającą dostęp do portów od strony morza i lądu. Wspiera się rozwój transportu intermodalnego.

### Wybrane inwestycje w portach Bałtyku Zachodniego

W portach Niemieckich, Duńskich i Szwedzkich prowadzone są intensywne inwestycje modernizacyjne i rozwojowe.

---

<sup>1</sup> Obserwatorium Regionu Morza Bałtyckiego, <http://keiz.wpit.am.gdynia.pl> (15.03.2013).

Na Bałtyku funkcjonuje 5 niemieckich portów handlowych, a do największych zalicza się Lubeka i Rostok (z Warnemünde). Obok nich działają: Sassnitz/Mukran, Wismar oraz Kilonia<sup>2</sup>. Po połączeniu Republiki Federalnej Niemiec i Niemieckiej Republiki Demokratycznej w jedno państwo, rządy Niemiec i Meklemburgii-Pomorza Zachodniego uruchomiły programy (ulgi i zwolnienia podatkowe dla inwestorów) i środki finansowe na aktywizację byłych ośrodków gospodarczych w NRD. Wykorzystano aktywnie również finanse z UE<sup>3</sup>. W wyniku tego, środki zainwestowane w porty niemieckie sprawiły, że zostały one przystosowane do zmieniającego się rynku i stały się istotnym konkurentem portów polskich.

**Rostok** jest drugim na Bałtyku portem niemieckim pod względem przeładunku towarów. W miejsce upadającego przemysłu stoczniowego (w którego ratowanie zainwestowano ponad 400 mln DM) zaczęto rozwijać w Rostoku funkcje logistyczne. Przełomową inwestycją była przebudowa stanowisk nr 64 i 66. Zarząd portu za około 72 mln DM dostosował je do obsługi nowoczesnych promów. Dzisiaj dobijają tu promy z Trelleborga, a połączenie stanowi silną konkurencję dla terminalu promowego w Świnoujściu<sup>4</sup>.

Kolejną ważną decyzją inwestycyjną była rozbudowa w 1996 roku Warnow Ferry Terminal, na którą w pierwszej fazie przeznaczono 80 mln DM. W roku 2000 zainwestowano 10 mln DM, a w kolejnym roku – 20 mln euro w rozwój Warnow Ferry Terminal. Za te środki przebudowano nabrzeża do przeładunków masowych w nabrzeża dla jednostek ro-ro. Dziś dobijają tu jednostki serwisu ro-pax Rostok-Gdynia-Helsinki<sup>5</sup>.

W roku 2002 zainwestowano kolejne 18 mln euro w modernizację portu, w tym 13 mln euro na rozbudowę infrastruktury do obsługi promów i jednostek ro-ro. W maju 2004 roku zbudowano terminal do obsługi turystów morskich (Warnemünde Cruise Center), który może obsługiwać 2 500 pasażerów dziennie. Za 18,5 mln euro ze środków UE, przy wsparciu finansowym rządu federalnego i krajowego, intensywnie rozbudowuje się infrastrukturę portu i rozwija jego funkcje logistyczne. Między innymi zbudowano terminal uniwersalny, dwa nabrzeża do rozładunku oleju naturalnego, do odbioru ładunków ciężkich przystosowano 380 m nabrzeża Warnow (do szerokości 50 m). Zarząd Portu Rostock w 2006 roku zainwestował około 20 mln euro w drugi terminal pasażerski o powierzchni 600 m<sup>2</sup>, uruchomiony przy nabrzeżu P8 w byłej stoczni Warnemünde<sup>6</sup>.

Ze środków rządowych podejmuje się inwestycje poprawiające dostęp do portu od strony lądu. W 2007 ze środków UE, rządu federalnego oraz Deutsche Bahn AG, za 34 mln euro podjęto budowę nowej sieci kolejowej o długości 38 km oraz modernizację 93 rozjazdów. Równolegle prowadzona jest modernizacja portowej sieci kolejowej, w celu zwiększe-

<sup>2</sup> *Baltic Port List 2009*, University of Turku, Centre for Maritime Studies, Turku 2010, s. 17–20.

<sup>3</sup> *Germany's Seaports 2011*, Association of German Seaport Operators, Germany Trade & Invest, Berlin 2011, s. 12–14.

<sup>4</sup> *Rostock Port, Investment*, [www.rostock-port.de/en/rostock\\_port/key\\_facts\\_figures/investment.htm](http://www.rostock-port.de/en/rostock_port/key_facts_figures/investment.htm) (12.02.2013).

<sup>5</sup> Helsinki - Rostock, [www.finnlines.com/ferry-trips/routes\\_and\\_timetables/helsinki\\_rostock](http://www.finnlines.com/ferry-trips/routes_and_timetables/helsinki_rostock) (22.02.2013).

<sup>6</sup> *Rostock Port, Investment*, [www.rostock-port.de/en/rostock\\_port/key\\_facts\\_figures/investment.htm](http://www.rostock-port.de/en/rostock_port/key_facts_figures/investment.htm) (12.03.2013).

nia przepustowości połączeń intermodalnych<sup>7</sup>. W sumie, w latach 2000–2012 w port Rostok zainwestowano ponad 300 mln euro, znacznie poprawiając jego konkurencyjność i dostęp zarówno od strony lądu, jak i morza (tab. 1).

Tabela 1

## Inwestycje w Porcie Rostok w latach 2000–2012 w mln euro

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
5	22,4	18	25,8	12,9	20,00	14,1	13,2	22,3	22,8	37,3	52,7	39,3

Źródło: Investment, Rostock Port, Investment, [www.rostock-port.de/en/rostock-port/key-facts-figures/investment.html](http://www.rostock-port.de/en/rostock-port/key-facts-figures/investment.html) (21.03.2013).

Podobne działania podejmuje się w pozostałych portach Niemieckich, funkcjonujących na Bałtyku. Port w Kilonii tylko w 2012 roku wydał 12 mln euro na modernizację obsługi statków pasażerskich i promów. Port w Lubece (LGH) jest obecnie największym niemieckim portem handlowym na Bałtyku. Tylko w drugiej połowie lat 90. LHG i miasto zainwestowało w infrastrukturę logistyczną portu ponad 300 mln DEM, dostosowując suprastrukturę i infrastrukturę do potrzeb klientów. Dzięki inwestycjom przejęto między innymi import papieru z portu w Kilonii. W pierwszej dekadzie XXI wieku na rozwój portu i jego połączeń z rynkami docelowymi przeznaczono jeszcze więcej środków, bo aż 350 mln euro. Inwestycje w otoczeniu portu miały na celu zmiany struktury transportu towarów między portem a lądem. Chodziło o to, by w ciągu 10 lat zmniejszyć udział transportu drogowego z 80% w 2000 roku do 55%, a zwiększyć przewozy kolejami z 16 do 30% oraz wadami śródlądowymi z 4 do 15% (wykorzystując kanał Lubeka-Ląba)<sup>8</sup>. Na modernizację kanału, elektryfikację linii kolejowej i zwiększenie przepustowości A1 z Lubeki do Hamburga oraz A20 do Rostoku i Szczecina przeznaczono środki federalne i krajowe. Za 15,3 mln euro zbudowano nowoczesny terminal do przewozów intermodalnych, który działa od 2003 roku. W sumie w port w Lubece zainwestowano w latach 1995–2010 560 mln euro, co sprawiło, że port przeładowuje 40% ładunków niemieckich portów bałtyckich<sup>9</sup>.

Intensywnie inwestuje działający w sąsiedztwie portów niemieckich zespół portów Kopenhaga-Malmö (tab. 2). Wraz z miastem Malmö, za 900 mln koron szwedzkich zbudowano nowy terminal i nowe centrum logistyczne Northern Harbour. Inwestycja częściowo finansowana jest przy wsparciu środków z Unii Europejskiej. Northern Harbour uruchomione zostało po dwóch latach budowy, na początku 2011 roku. Nowy port pozwoli na pię-

<sup>7</sup> *Transport Infrastructure*, [www.mecklenburg-vorpommern.eu/cms2/Landesportal\\_prod/Landesportal/content/en/Business\\_and\\_Investment/Transport\\_Infrastructure/index.jsp](http://www.mecklenburg-vorpommern.eu/cms2/Landesportal_prod/Landesportal/content/en/Business_and_Investment/Transport_Infrastructure/index.jsp) (11.03.2013).

<sup>8</sup> *Lübeck: Logistics the focus for growth*, [www.shipgaz.com/old/magazine/issues/2002/03/vessel\\_0302.php](http://www.shipgaz.com/old/magazine/issues/2002/03/vessel_0302.php) (11.08.2011).

<sup>9</sup> *Lübeck – handling 40% of Germany's Baltic port cargo*, [www.luebeck.org/en/116/logistik.html](http://www.luebeck.org/en/116/logistik.html) (20.03.2013).

ciokrotne zwiększenie obrotów części zespołu portowego usytuowanego w Malmö. Jest to największa w ostatnich latach inwestycja w portach Skandynawii i na Bałtyku. Obejmuje ona budowę nowych stanowisk przeładunkowych przy nabrzeżach o długości 1300 m. W nowym porcie zainstalowano również rampy do obsługi statków ro-ro. Od marca port obsługiwać może 3 promy (statki ro-ro) jednocześnie. W bieżącym roku zakończono instalację systemów oświetlenia oraz, opartą na światłowodach, infrastrukturę IT<sup>10</sup>.

Tabela 2

## Zespół portów Kopenhaga-Malmö. Inwestycje w latach 2003–2012

Lp.	Inwestycje – nazwy oryginalne	Rok realizacji	Wartość [mln SEK]
1.	Cruise-ship quay, Copenhagen	2012	500
2.	Car Terminal Nordic Hub, Malmö	2003	220
3.	DFDS Terminal, Copenhagen	2004	420
4.	Cement plant, Copenhagen	2006	110
5.	SkandiaTransport, Copenhagen (2005), Nordisk Motortransport, Malmö (2005), new head office for CMP, Copenhagen (2005) bitumen depot for Nynäs, Malmö (2007)	2005	200
6.	Bulk areas, Copenhagen	2011	130

Źródło: Copenhagen Malmö Port, Investments, [www.cmport.com/corporate/investments](http://www.cmport.com/corporate/investments) (21.03.2013).

Wspólną inicjatywę inwestycyjną podjęły porty Goeteborg, Århus oraz Tallin. Otrzymały one 24,8 mln euro wsparcia na wspólny projekt, który ma usprawnić transport morski w Regionie Morza Bałtyckiego<sup>11</sup>. Inwestycje w Goeteborgu o wartości 11,5 mln euro mają wyeliminować wąskie gardła w infrastrukturze portu. Projekt jest elementem strategii Komisji Unii Europejskiej rozwoju europejskich sieci transportowych (*Trans-European Transport Network – TEN-T*). W wyniku inwestycji, położone w Cieśninach Duńskich porty te mają stać się bałtyckimi hubami, które przejmą część ładunków przeładowywanych w terminalach Hamburga i Rotterdamu. Przyznane przez Unię Europejską środki przeznaczone zostaną głównie na usprawnienie połączeń multimodalnych. Dlatego w Szwecji projekt wykonywany jest wspólnie przez trzy podmioty: Szwedzkie Ministerstwo Transportu, administrację portu Goeteborg oraz Skandia Container Terminal<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> *Three new terminals*, [www.cmport.com/Corporate/Investments](http://www.cmport.com/Corporate/Investments) (10.12.2012).

<sup>11</sup> *EU invests in the Port of Gothenburg*, [www.mynewsdesk.com/uk/pressroom/goteborgs\\_hamn/press-release/view/eu-invests-in-the-port-of-gothenburg-589343](http://www.mynewsdesk.com/uk/pressroom/goteborgs_hamn/press-release/view/eu-invests-in-the-port-of-gothenburg-589343) (20.03.2013).

<sup>12</sup> *Skandia Container Terminal*, [www.skandiacontainer.se](http://www.skandiacontainer.se) (10.02.2013).

## Wybrane inwestycje w portach Bałtyku Wschodniego

Po okresie recesji, porty Bałtyku Wschodniego odbudowały rynek i w 2011 roku nastąpił wzrost przeładunków. Jednak w 2012 roku porty państw nadbałtyckich (Litwa, Łotwa, Estonia) odnotowały stabilizację lub spadek podaży towarów w stosunku do poprzedniego roku. Również największe porty rosyjskie Primorsk i St. Petersburgu odczuły spadek przeładunków w stosunku do 2011 roku. To skutek dynamicznego wzrostu ładunków o ponad 100% w dynamicznie rosnącym porcie Ust Ługa. Nawet recesja i okresowe spadki podaży ładunków nie wstrzymały tempa inwestycji w portach rosyjskich i państwach nadbałtyckich (Litwa, Łotwa, Estonia).

Global Ports Investments Plc (notowana na giełdzie londyńskiej jako GLPR – wartość akcji 15,23 USD w dniu 21.03.2013) zamierza zainwestować w portach rosyjskich ponad 120 mln dol. To lwią część planu inwestycyjnego, wynoszącego 139 mln dol. Spółka już teraz kontroluje 30% przeładunków kontenerowych w portach rosyjskich.

W porcie St. Petersburg, GLPR rozbudowuje terminal kontenerowy Petrolesport i ro-ro, a także terminal obsługi importowanych samochodów<sup>13</sup>. Inny operator, Phoenix Ltd, zainwestował w tym porcie, w części zwanej Bronka Port, w dwa nowe terminale (nr 5 i 6) kontenerowe około 80 mln dol. W wyniku tego zdolność przeładunkowa Bronka Port wzrosła do 1,45 mln TEU kontenerów oraz 260 000 jednostek ładunkowych ro-ro<sup>14</sup>.

W porcie Ust Ługa wykonuje się wielkie projekty inwestycyjne. Port został decyzją rządu Federacji Rosyjskiej usytuowany w pobliżu St. Petersburga i jest budowany od podstaw od 2005 roku. W 2012 terminale portowe podwoiły obroty w stosunku do 2011 roku, przeładowując ponad 46,6 mln ton towarów. A należy zauważyć, że w 2010 roku przeładowano tu około 11,8 mln ton, a w 2009 około 10,4 mln ton towarów.

Wzrost obrotów port zawdzięcza milionowym inwestycjom w infrastrukturę i suprastrukturę portu. Co roku rząd 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. 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 dol. Gulftainer ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich, który został jednocześnie jego operatorem<sup>15</sup>.

Do portu doprowadzono również rurociąg zapewniający dostawy ropy naftowej. W marcu 2012 roku premier Putin uruchomił w porcie rurociąg BTS-2, stanowiący odnogę

<sup>13</sup> *Global Ports unveils \$139 million investment plan*, [www.4-traders.com/GLOBAL-PORTS-INVESTMENTS-8253450/news/Global-Ports-Investments-Plc-Notification-of-Full-Year-2012-Results-Announcement-Analyst-and-Inve-16368090](http://www.4-traders.com/GLOBAL-PORTS-INVESTMENTS-8253450/news/Global-Ports-Investments-Plc-Notification-of-Full-Year-2012-Results-Announcement-Analyst-and-Inve-16368090) (20.03.2013).

<sup>14</sup> *Construction of additional piers at Russia's Bronka Port to begin next month*, [www.porttechnology.org/news/construction\\_of\\_additional\\_piers\\_at\\_russias\\_bronka\\_port\\_to\\_begin\\_next\\_month](http://www.porttechnology.org/news/construction_of_additional_piers_at_russias_bronka_port_to_begin_next_month) (12.03.2013).

<sup>15</sup> *Gulftainer to invest \$275 million to co-develop and operate Russian terminal*, [www.porttechnology.org/news/gulftainer\\_to\\_invest\\_275\\_million\\_to\\_co\\_develop\\_and\\_operate\\_russian\\_terminal](http://www.porttechnology.org/news/gulftainer_to_invest_275_million_to_co_develop_and_operate_russian_terminal) (22.02.2013).

rurociągu „Przyjaźń” i omijający Ukrainę, Białoruś i Polskę. Docelowo rurociąg będzie miał dwie nitki o zdolności tłocznej 38 mln ton surowca rocznie (tyle, ile wynosi zdolność przeładunkowa Portu Północnego w Gdańsku). Infrastruktura terminalu paliwowego w Ust Łudze przystosowana jest do jednoczesnej obsługi dwóch tankowców o wyporności do 120 tys. ton<sup>16</sup>. Prognozuje się, że terminal przeładunków płynnych ma w perspektywie osiągnąć potencjał 13–14 mln ton rocznie, a więc tyle, ile w szczytowym okresie transportowano w tranzycie rosyjskiej ropy przez Port Północny.

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<sup>17</sup>.

Port w Kłajpedzie przeładowuje około 20% ładunków państw bałtyckich. W latach 1999–2012 jego obroty potroiły się z około 15 mln ton do około 44 mln ton, a zdolność przeładunkowa portu przekroczyła 52 mln ton.

Z przeprowadzonych analiz wynika, że w już 2017 roku potencjał portu może nie wystarczyć do obsługi ładunków. Zapadły więc decyzje intensywnej modernizacji terminali portowych i ich otoczenia oraz o zbudowaniu portu głębokowodnego, zdolnego do przyjmowania największych statków wchodzących na Bałtyk przez Cieśniny Duńskie. Niemiecka firma doradcza Inros Lackner AG opracowała za 0,5 mln euro *feasibility study*, w którym wnioskowano wybudowanie od podstaw głębokowodnego portu w sąsiednim Butinge. Studium sfinansowano ze środków Komisji Europejskiej, przeznaczonych na rozwój *Trans-European Transport Network* (TEN-T)<sup>18</sup>.

W 2010 roku w Kłajpedzie (tab. 3) zbudowano 498 m nabrzeży za około 21 mln euro i zaplanowano kolejne 47 mln euro na kontynuowanie prac konstrukcyjnych. Za ponad 11 mln euro zrekonstruowano 680 m zdekapitalizowanych nabrzeży<sup>19</sup>. W celu rozwoju transportu multimodalnego za 7 mln euro zbudowano 1480 m linii kolejowych, a za 1,1 mln euro odnowiono torowiska o długości 812 m. Kłajpeda doskonali swoje połączenia multimodalne. Do i z portu pociągami dowozi się aż 78% ładunków. Jest to jeden z najwyższych wskaźników w Europie. Dlatego Litwini budują nowe i modernizują dotychczas używane

<sup>16</sup> *Putin otworzył ropociąg. Polska zostanie bez ropy?* w [www.polskieradio.pl/75/921/Artykul/572705,Putin-otworzil-ropociag-Polska-zostanie-bez-ropy](http://www.polskieradio.pl/75/921/Artykul/572705,Putin-otworzil-ropociag-Polska-zostanie-bez-ropy) (23.03.2013).

<sup>17</sup> *OOO BaltTehProm to put new transport industrial warehouse into operation in the Kaliningrad region in November 2012*, [http://en.kaliningrad-rda.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=46:000-balttehprom-to-put-new-transport-industrial-warehouse-into-operation-in-the-kaliningrad-region-in-november-2012&catid=9:kaliningrad-news&Itemid=4](http://en.kaliningrad-rda.org/index.php?option=com_content&view=article&id=46:000-balttehprom-to-put-new-transport-industrial-warehouse-into-operation-in-the-kaliningrad-region-in-november-2012&catid=9:kaliningrad-news&Itemid=4) (16.01.2013).

<sup>18</sup> *Lithuania: Klaipeda Port Announces Investment Plan for 2012*, <http://worldmaritimeneeds.com/archives/48632/lithuania-klaipeda-port-announces-investment-plan-for-2012/> (3.02.2013).

<sup>19</sup> *Envelopes with submitted large scale of Port Capital Dredging and Widening Works Were Opened*, [www.portofklaipeda.lt/en.php/news/news/envelopes\\_with\\_submitted\\_large\\_scale\\_of\\_port\\_capital\\_dredging\\_and\\_widening\\_works\\_were\\_opened\\_13520](http://www.portofklaipeda.lt/en.php/news/news/envelopes_with_submitted_large_scale_of_port_capital_dredging_and_widening_works_were_opened_13520) (7.01.2013).

torowiska oraz stacje: Kłajpeda, Perkėla, Pauostis oraz Draugystė. W latach 2011–2012 całkowicie odnowione zostały dwie ostatnie<sup>20</sup>.

Tabela 3

## Port w Kłajpedzie – inwestycje

Lp.	Inwestycja	Wartość w 2013 roku	Ogólna wartość inwestycji
		(mln Lt netto)	
1.	Budowa terminalu gazowego, pogłębienie portu	83	170
2.	Pogłębienie i poszerzenie głównego kanału portowego*	63	109
3.	Budowa terminalu promowego*	39	97
4.	Przebudowa nabrzeży nr 7, 8, 9	18	22
5.	Budowa dróg dojazdowych do terminalu promowego (JSC „Klaipėda Passenger and Cargo Ferry Terminal”)	12,5	14
6.	Przebudowa drogi Kairiu*	11	34
7.	Inwestycje infrastrukturalne	10	21
8.	Budowa nabrzeży nr 90–96	9	71
9.	Budowa infrastruktury torowej w terminalu JSC „Malku Bay Terminal”	7	7
10.	Projekt LUVIS (Vessel Traffic Management Information System)*	4,5	4,5

\* Inwestycje współfinansowane przez UE

Źródło: Klaipėda Port Authority Announces Big Expansion Plans (Lithuania), [www.dredgingtoday.com/2013/01/25/klaipeda-port-authority-announces-big-expansion-plans-lithuania/](http://www.dredgingtoday.com/2013/01/25/klaipeda-port-authority-announces-big-expansion-plans-lithuania/) (25.01.2013).

Zarząd Portu Kłajpeda współpracował w tworzeniu „*Master plan studies for development of Baltic Sea Information Motorways (BASIES)*”. W latach 2009–2012 wraz portem Karlshamn ze Szwecji realizował projekt autostrady morskiej „Klaipėda – Karlshamn”, a w latach 2006–2010 uczestniczył w rozwoju połączenia portu i korytarza transportowego IX B<sup>21</sup>.

Zarząd Portu Tallin administruje 5 portami: Muuga (położony 17 km od Tallina), Tallinn, Paljassaare, Paldiski South oraz Saaremaa<sup>22</sup>. Grupa portów Tallin w 2011 roku wykonała inwestycje infrastrukturalne o wartości 11,9 mln euro (28,5 mln w 2010 r.), podczas gdy w 2009 było to 55 mln, a w 2008 około 35 mln euro. Środki zostały przeznaczone zarówno na budowę nowych elementów infrastruktury logistycznej, jak i modernizację portów zarządzanych przez Zarząd Portu Tallin. W latach 2011–2012 3,3 mln euro prze-

<sup>20</sup> *Klaipėda port is rapidly developing and sets out ambitious plans for further expansion*, [www.portofklaipeda.lt/en.php/port\\_of\\_klaipeda/about\\_the\\_port/development\\_plans/8463](http://www.portofklaipeda.lt/en.php/port_of_klaipeda/about_the_port/development_plans/8463) (30.04.2011).

<sup>21</sup> *Klaipėda state seaport authority is successfully implementing the projects financed by the EU Trans-European Transport Network (TEN-T) Programme*, [www.portofklaipeda.lt/en.php/seaport\\_authority/projects/ten\\_t\\_projects/8522](http://www.portofklaipeda.lt/en.php/seaport_authority/projects/ten_t_projects/8522) (20.02.2013).

<sup>22</sup> *Port of Tallinn*, [www.portoftallinn.com](http://www.portoftallinn.com) (30.01.2013).

znaczono głównie na zbudowanie infrastruktury łączącej port wschodni Muuga z parkiem przemysłowym, sztandarową inwestycją Tallina. Za 1,5 mln dokonano gruntownej modernizacji historycznego nabrzeża Admiralicji w centrum Tallina<sup>23</sup>.

W 2010 roku 19,9 mln euro przeznaczono na budowę nowych nabrzeży i rozwój infrastruktury w portach. Jednym z największych obiektów logistycznych jest oddany do użytku w 2010 roku terminal kontenerowy w porcie Muuga. Poza tym część środków inwestycyjnych przeznaczono na zakup terenów na nowe inwestycje portowe, przygotowania przedinwestycyjne<sup>24</sup>. W latach 2011 i 2012 kontynuowane są prace związane z tworzeniem nowej infrastruktury, które umożliwią sprawne połączenie terminali wschodniej części portu Muuga z projektowanym obszarem przemysłowym (*industrial park*)<sup>25</sup>. W starym porcie Tallina prowadzone są prace odtworzeniowe w rejonie Admiralty Pool. Stary port ma być przyjazny dla turystów przybywających drogą morską i tworzyć z miastem jedność<sup>26</sup>.

Łotwa ma trzy liczące się porty i cztery mniejsze. Ich zaletą jest dostępność przez cały rok, również zimą. Ventspils specjalizuje się w przeładunkach ropy naftowej i produktów z ropy naftowej. Ryga wykorzystuje nabrzeża do przeładunku kontenerów, węgla i drobnicy, a Liepāja wykorzystywana jest do tranzytu rosyjskiego drewna i ropy w eksporcie oraz przeładunków ro-ro. W wymienionych trzech portach są strefy wolnocłowe. Porty łotewskie mają dobre połączenia kolejowe z Rosją. W 2005 roku na powierzchni 30 ha utworzono Ventspils High Technology Park. Przestrzeń oferowana przez Park promowana jest jako dobre miejsce do inwestycji przemysłowych związanych z portem<sup>27</sup>.

Zarząd Portu w Rydze nowy program rozwoju portu przyjął w 2009 roku. Został on w 2011 zaakceptowany przez radę nadzorczą i będzie realizowany do 2018 roku.<sup>28</sup> Między innymi, za około 140 mln euro na 65 ha zbudowane zostanie nabrzeże o długości 1780 m z 7 miejscami dla statków. Do roku 2012 będą tu uruchomione terminale do rozładunku drobnicy i masowych suchych. Chodzi o przeniesienie i rozwinięcie usług logistycznych poza obszarami miasta Rygi<sup>29</sup>. Nowy plan umożliwi również inwestycje przedsiębiorcom rosyjskim. W sierpniu 2011 roku rosyjski Uralchem wraz z Zarządem Portu Ryga za 70 mln dolarów zbudują na 12 ha magazyny i nowy terminal do przeładunku nawozów sztucznych. Pierwsza faza inwestycji zostanie zakończona w 3 kwartale 2013 roku. Terminal wówczas

---

<sup>23</sup> *AS Tallinna Sadam, Consolidated Annual Report for the Financial Year Ended on 31 December 2011*, Tallinn 2012, s. 12.

<sup>24</sup> *The extension to the Eastern part of Muuga Harbour*, [www.portoftallinn.com/muuga-development-plans](http://www.portoftallinn.com/muuga-development-plans) (12.03.2013).

<sup>25</sup> *AS Tallinna Sadam, Consolidated Annual Report for the Financial Year Ended 31 December 2010*, AS Tallinna Sadam, Tallinn 2011, s. 12.

<sup>26</sup> *Old City Harbour Development Plans*, [www.portoftallinn.com/old-city-harbour-development-plans](http://www.portoftallinn.com/old-city-harbour-development-plans) (30.01.2013).

<sup>27</sup> *Ventspils High Technology Park*, [www.vhtp.lv](http://www.vhtp.lv) (20.02.2013).

<sup>28</sup> Zob. szerzej: *Freeport of Riga development program*, Riga 2011.

<sup>29</sup> *Development of Infrastructure on Krievu Sala for the Transfer of Port Activities from the City Center*, [www.rop.lv/en/about-port/projects/1082-development-of-infrastruction-in-krievu-sala-for-relocation-of-port-activities-out-of-the-city-center.html](http://www.rop.lv/en/about-port/projects/1082-development-of-infrastruction-in-krievu-sala-for-relocation-of-port-activities-out-of-the-city-center.html) (30.01.2013).



będzie mógł przeładowywać rocznie 2 mln ton nawozów<sup>30</sup>. Do 2017 roku ma zostać zbudowany za około 50 mln euro nowy terminal do obsługi statków pasażerskich i typu ropax<sup>31</sup>.

### Wybrane inwestycje w portach Zatoki Gdańskiej

W celu utrzymania pozycji konkurencyjnej na bałtyckim rynku transportowym, porty polskie również inwestują w infrastrukturę i suprastrukturę portową, a w ich otoczeniu realizowane są projekty mające na celu poprawę dostępu do portów od strony lądu.

Nakłady inwestycyjne Zarządu Morskiego Portu Gdynia w 2012 roku były wyższe aż o 30% w porównaniu z rokiem 2011 i osiągnęły wartość 62,2 mln zł<sup>32</sup>. W roku 2012 kontynuowano rozbudowę terminalu ro-ro oraz prace mające na celu poprawę dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części portu (tej od strony miasta). Istotnym wsparciem inwestycji portowych są środki z Unii Europejskiej. W roku 2012 ZMPG SA otrzymał pierwszą część dotacji na rozbudowę terminalu ro-ro w wysokości 19,2 mln zł. Rozpoczęto również przebudowę budynku magazynowego przy ul. Polskiej 13A na budynek biurowy, który oddany zostanie do użytkowania w 2013 roku. W latach 2013–2015 ZMPG SA zamierza przeznaczyć na inwestycje blisko 736,4 mln zł.

W Gdańsku nową jakością jest zbudowany za około 400 mln euro terminal kontenerowy DCT – *Deepwater Container Terminal*. Nowy terminal w ciągu dwóch lat zmienił radykalnie pozycję Gdańska na mapie przeładunków kontenerowych w Polsce, dominując w obrotach polskich terminali kontenerowych. Budowa od podstaw terminalu kontenerowego, pozwalającego na obsługę największych statków wchodzących na Bałtyk zwiększyła znaczenie Gdańska na europejskiej mapie transportu morskiego. DCT Gdańsk to pierwszy terminal w rejonie wschodniego Bałtyku zdolny do obsługi statków klasy post-panamax. Terminal dysponuje powierzchnią 44 ha (w tym 5 ha utwardzonych placów składowych) oraz nabrzeżem o długości eksploatacyjnej 650 m, z czego 265 m o głębokości 13,5 m i 385 m o głębokości 16,5 m, przy którym mogą być obsługiwane statki o zanurzeniu 14,2 m. Za 119 mln zł planuje się przebudowę prowadzących do DCT układów drogowych i kolejowych oraz rozbudowę rampy ro-ro<sup>33</sup>.

W sąsiedztwie DCT, ZMPG zbuduje nabrzeże o długości 650 m dla oceanicznych statków kontenerowych. Na początku marca 2013 roku zapadła decyzja o budowie DCT II<sup>34</sup>.

---

<sup>30</sup> *Russian Uralchem and Latvian Riga Commercial Port to Build a New Terminal on the Baltic Sea*, [www.investmentnewsarticles.com/investment\\_articles/2011/08/russian-uralchem-and-latvian-riga-commercial-port-to-build-a-new-terminal-on-the-baltic-sea-227168.htm](http://www.investmentnewsarticles.com/investment_articles/2011/08/russian-uralchem-and-latvian-riga-commercial-port-to-build-a-new-terminal-on-the-baltic-sea-227168.htm) (15.02.2013).

<sup>31</sup> *Development of Infrastructure on Krievu Sala for the Transfer of Port Activities from the City Center*, [www.rop.lv/en/about-port/projects/1082-development-of-infrastructure-in-krievu-sala-for-relocation-of-port-activities-out-of-the-city-center.html](http://www.rop.lv/en/about-port/projects/1082-development-of-infrastructure-in-krievu-sala-for-relocation-of-port-activities-out-of-the-city-center.html) (30.01.2013).

<sup>32</sup> M. Grzybowski: *Port of Gdynia Turns 90*, „The Warsaw Voice”, November 29, 2012.

<sup>33</sup> M. Grzybowski: *DCT Gdańsk zwiększa potencjał*, „Polska Gazeta Transportowa” 2013, nr 3, s. 3.

<sup>34</sup> *Port Gdański zwiększy potencjał przeładunkowy – powstanie terminal DCT II*, [www.gospodarkamorska.pl/wydarzenia/port-gdanski-zwiekszy-potencjal-przeladunkowy---powstanie-terminal-dct-ii.html](http://www.gospodarkamorska.pl/wydarzenia/port-gdanski-zwiekszy-potencjal-przeladunkowy---powstanie-terminal-dct-ii.html) (20.03.2013).

Na 27 ha za około 250 mln euro powstanie nowy terminal kontenerowy, zdolny do przyjmowania największych jednostek wchodzących na Bałtyk. Będą to jednostki o nośności 18 000 TEU (dotąd do DCT dobijały jednostki o nośności 15 100 TEU). Podjęte inwestycje administracji Portu Gdańsk i zarządu DCT zwiększą zdolności przeładunkowe terminalu z 1 250 000 TEU do 1 750 000 TEU<sup>35</sup>.

Budowę Pomorskiego Centrum Logistycznego (PCL) rozpoczęto w bliskim sąsiedztwie DCT w 2012 roku. Goodman, australijski deweloper, budujący obiekty logistyczne, za 300 mln euro zbuduje obiekty logistyczne na obszarze 110 hektarów. Inwestycja planowana jest na 10 lat. W tym czasie inwestor zbuduje ponad 500 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej i biurowej. W roku 2013 powinny funkcjonować już pierwsze obiekty PCL. Na lądowym zapleczu portów Zatoki Gdańskiej, PCC Intermodal SA w Tczewie planuje na 60 ha budowę centrum logistycznego oraz zaplecza dla ładunków intermodalnych. Przewiduje się, że inwestycja w pierwszym etapie realizacji będzie potrzebowała około 200 mln złotych<sup>36</sup>.

### Podsumowanie

W portach bałtyckich nieustannie prowadzone są działania inwestycyjne, zmierzające do poprawy ich dostępności od strony morza i lądu. Powstają nowe porty i terminale, a w ich otoczeniu budowane są centra logistyczne i parki przemysłowe<sup>37</sup>. Logistyka i porty to jeden z niewielu obszarów działalności, w którym utrzymało się wysokie tempo aktywności inwestycyjnej, rządów, samorządów lokalnych i inwestorów prywatnych i programowane są znaczne wydatki inwestycyjne w najbliższej przyszłości. Dla polskich portów i terminali oznacza to konieczność śledzenia zmian w najbliższym otoczeniu po wschodniej i zachodniej stronie Bałtyku. Nowe inwestycje oznaczają bowiem wzrost konkurencyjnej oferty i możliwość utracenia atrakcyjnych rynków.

### Literatura

*AS Tallinna Sadam, Consolidated Annual Report for the Financial Year Ended on 31 December 2011*, Tallinn 2012.

*Baltic maritime transport*, Maritime, „Baltic Transport Journal” 2010, No. 1.

*Baltic Port List 2009*, University of Turku, Centre for Maritime Studies, Turku 2010.

*Freeport of Riga development program*, Riga 2011.

Grzybowski M.: *Port of Gdynia Turns 90*, „The Warsaw Voice”, 29 November 2012.

Grzybowski M.: *DCT Gdańsk zwiększa potencjał*, „Polska Gazeta Transportowa” 2013, nr 3.

<sup>35</sup> M. Grzybowski: *DCT Gdańsk zwiększa potencjał...*, s. 3.

<sup>36</sup> *Rozwój rynku logistycznego na Pomorzu*, [www.investinpomorania.pl/article/130021\\_Pozytywne\\_sygnaly\\_w\\_branzy\\_TSL\\_na\\_Pomorzu\\_\\_htm](http://www.investinpomorania.pl/article/130021_Pozytywne_sygnaly_w_branzy_TSL_na_Pomorzu__htm) (22.03.2013).

<sup>37</sup> M. Grzybowski: *Warunki rozwoju sieci logistycznych w regionie Morza Bałtyckiego*, „Logistyka” 2012, nr 5, s. 433–442.

*Germany's Seaports 2011*, Association of German Seaport Operators, Germany Trade & Invest, Berlin 2011.

*dr hab. Marek Grzybowski prof. AM Gdynia  
Akademia Morska w Gdyni  
Katedra Ekonomii i Zarządzania*

### **Streszczenie**

W artykule przedstawiono inwestycje w wybranych portach Regionu Morza Bałtyckiego w celu zwiększenia ich konkurencyjności na rynku logistycznym. Opisano inwestycje realizowane przez administracje portów, wspierane finansowo przez rządy, miasta i fundusze z Unii Europejskiej. Zaprezentowano wybrane przykłady inwestycji i ich efektów z Rosji, państw Bałtyckich, Skandynawii, Niemiec i Polski. Nowe porty, terminale i centra logistyczne budowane są w celu rozwoju funkcji logistycznych portów morskich Regionu Morza Bałtyckiego.

### **INVESTMENTS EXPENDITURE IN SELECTED SEAPORTS IN THE BALTIC SEA REGION – CASE STUDIES**

#### **Summary**

The article presents the investments in selected Baltic Sea Region ports to increase their competitiveness in the logistic market. The investments were carried out by the port authorities and financially supported by governments, cities and EU funds. The investments' examples and their effects from Russia, Baltic States, Scandinavia, Germany and Poland are presented. In order to develop logistic functions in the regions, new ports, terminals and logistic centers have been built.

