STANISŁAW SZWANKOWSKI
Uniwersytet Gdański

WIELKOSKALOWE PROJEKTY INWESTYCYJNE JAKO CZYNNIK PODNOSZENIA KONKURENCYJNOŚCI POLSKICH PORTÓW MORSKICH

Abstract: Main problems of increasing the competitiveness of Polish seaports are connected with a diversification of their economic operations – enlarging container and ferry terminals and logistic centers, and also revitalization of obsolete areas, useless for modern port functions. Their revival may constitute a significant development factor for port cities.

Planning-programic studies, conducted in the last few years, has shown that Polish seaports are susceptible to locating innovative, large-scale investment projects within their spatial structures. Implementation of them will strenghen the competitive position of Polish ports in the Baltic Sea Region, and also it will activate the development of seaside region.

All new port enterprises, particularly those of the large scale as container terminals or logistic-distribution centers, and also as large projects like forming new waterfronts, impact their environment, and first of all-solutions in a transport infrastructure. They are accouted to utilization elements which affect the transportation system not only on the local scale, but also regional and national, and even international as well. Their require paralell changes in a transport infrastructure.

Providing new distribution-logistic services and servicing vast container or passenger-car ferry traffic flows, will be impossible without additional undertakings as far as the infrastructure in hinterland of Polish seaports is concerned. Also modernization and enlarging, and very often even construction of new transport connections with hinterland, will be necessary. It particularly concerns a neglected road infrastructure. The problem of constructing two north-south motorways A1 and A3, with their extensions enabling smooth traffic to port terminals and logistic-distribution centers, comes back as a boomerang.

1. Uwarunkowania rozwoju polskich portów morskich wynikające z ich usytuowania w systemie transportowym kraju i Europy

Globalizacja gospodarki światowej, procesy integracyjne w światowym handlu i transporcie, odejście od dominacji rynku podaży usług portowych na rzecz rynku popytu, rozwój na wielką skalę konteneryzacji i multimodalizmu, a także logistyki zmieniły warunki funkcjonowania portów morskich na całym świecie. Wzmocniły jednocześnie rolę i znaczenie portów morskich wewnątrz rozwijającego się globalnego systemu transportowego. Ważnym elementem tych zmian stał się wzrost konkurencji między portami morskimi, szczególnie w takich regionach świata, jak Europa, silnie rozwiniętych gospodarczo, podlegających zarazem złożonym procesom integracyjnym. Wzrost konkurencji zmusza porty morskie przede wszystkim do podwyższania jakości świadczonych usług, dywersyfikacji działalności oraz poprawy efektywności. Jakkolwiek narzuca także portom morskim konieczność stosowania określonych standardów rozwiązań w sferze zarządzania i sferze działalności gospodarczej wynikających – w warunkach gospodarki rynkowej – z potrzeby powszechnego stosowania zasad wolnej lecz uczciwej konkurencji.

Zmiany strukturalne w transporcie szczególnie widoczne w sferze:

- integracji międzygałęziowej transportu, rozwoju intermodalizmu oraz lądowo-morskich łańcuchów transportowych;
- logistyki transportowej oraz związanego z tym elastycznego orientowania transportu na zróżnicowane wymagania klientów – użytkowników transportu;
- zwiększania dostępności transportu oraz kształtowania międzynarodowych powiązań infrastruktury transportowej, w tym międzynarodowych korytarzy transportowych;
- przekształceń w obrębie samego transportu morskiego – wzrostu specjalizacji i ekonomii skali statków morskich oraz rozwoju przeładunków ze statku na statek (*trans-shipmentów*).

oddziałują silnie na polskie porty morskie.

W procesach zmian strukturalnych w transporcie duże znaczenie przypisuje się, szczególnie w ostatnich latach, poprawie dostępności do środków różnych gałęzi transportu oraz rozwojowi ponadkrajowych sieci transportowych, określanej też mianem globalizacji systemu transportowego. Koncepcja rozwoju i integracji sieci transportowej rozwija się przede wszystkim w Europie; pojawiła się w dyskusjach europej-

skich wraz z traktatem z Maastricht. Sieci transportowe znalazły się w traktacie w ramach restrukturyzacji polityki Unii Europejskiej z przypisaniem im następujących celów:

- promowania politycznej i społecznej fuzji Wspólnoty;
- sprzyjania zapewnieniu korzyści jednolitego rynku europejskiego wszystkim obywatelom;
- kompatybilności sieci poszczególnych państw, z ułatwionym dostępem do nich, sprzyjającym powstawaniu europejskiego rynku transportowego;
- włączenia regionów wyspiarskich i peryferyjnych[1].

Ujednolicenie infrastruktury transportu, jako podstawy stworzenia spójnego systemu transportowego, można uznać za czynnik determinujący rozwój współpracy gospodarczej na danym obszarze. Bez uznania tej ważnej roli infrastruktury transportowej trudno o integrację gospodarczą, umiędzynarodowienie światowej produkcji i konsumpcji, rozwój łańcuchów transportowych.

Tworzenie jednolitej sieci transportowej odpowiadającej potrzebom integracji gospodarczej, zarówno pod względem układu, jak i parametrów, napotyka w praktyce na liczne ograniczenia. Należą do nich przede wszystkim, oprócz barier występujących zwykle przy tworzeniu infrastruktury (istniejącego zagospodarowania przestrzennego, ochrony środowiska, kapitałowej), utrudnienia wynikające z kolizji interesów narodowych państw tworzących sieć transportową[2]. Mimo tych przeszkód proces integracji infrastruktury transportowej, szczególnie w Europie, postępuje.

W procesie integracji ponadnarodowych systemów transportowych szczególną rolę przypisuje się portom morskim. Komisja Transportowa Unii Europejskiej przygotowała nową koncepcję dla transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T). Stawia ona na łączenie gałęzi transportu. Przewiduje dla 300 portów morskich rolę „tarcz obrotowych" dla transportu multimodalnego, integrujących poszczególne gałęzie transportu. Przyznaje portom morskim kluczową rolę w budowaniu multimodalnych systemów przewozowych w głąb kraju. Powiązanie, współdziałanie i optymalizacja transeuropejskich sieci transportowych nie będą mogły być osiągnięte, jeśli porty morskie nie zostaną

---

[1] H.J. Ewers: *Financing of Trans-European Networks*, [w:] *Trans'95. Wspólna Europa. Szansa i zagrożenia dla transportu*. Wyd. SGH, Warszawa 1996, s.49.

[2] W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król: *Współczesne problemy polityki transportowej*. PWE, Warszawa 1997, s.78.

włączone do tego układu jako krytyczne elementy zintegrowanej europejskiej sieci transportowej.

Cele włączenia portów morskich do strategii TEN-T określa się jako:

- zwiększenie wydajności europejskiego systemu transportowego;
- przyczynianie się do wzrostu handlu wewnątrzunijnego i handlu z krajami trzecimi, włączając najbliższych sąsiadów Wspólnoty (EFTA, Europa Środkowo-Wschodnia, kraje śródziemnomorskie i północnoafrykańskie);
- zwalczanie kongestii głównych korytarzy lądowych i zmniejszanie kosztów zewnętrznych transportu europejskiego przez popieranie rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu;
- poprawianie dostępności regionów peryferyjnych oraz wzmocnienie spójności gospodarczej i społecznej we Wspólnocie przez rozwijanie wewnętrznych powiązań morskich Wspólnoty, zwracając szczególną uwagę na wyspy i regiony peryferyjne[3].

Wpływowi przedstawionych zjawisk podlegają też silnie duże polskie porty morskie – Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście. Ich rola w systemie transportowym kraju i Europy Środkowo-Wschodniej będzie w dużym stopniu zależała od tego, jak oba zespoły portowe Gdańsk-Gdynia i Szczecin-Świnoujście wpiszą się w rozwój środkowoeuropejskich korytarzy transportowych Północ-Południe. W przypadku portów aglomeracji gdańskiej chodzi o korytarz VI TINA przebiegający ze Skandynawii przez Polskę, Czechy, Słowację, Węgry i Austrię, kraje bałkańskie i dalej w rejon basenu Adriatyku i Morza Śródziemnego. Zaś w przypadku portów aglomeracji szczecińskiej chodzi o korytarz odrzański przebiegający z południowo-centralnej Skandynawii do Pragi i Wiednia.

Należy podkreślić, że rozbudowa połączeń drogowych i kolejowych w korytarzu VI TINA, w którym zlokalizowane są porty Gdańsk i Gdynia znalazła się na dwóch listach priorytetowych projektów inwestycyjnych infrastruktury transportowej przewidzianych do realizacji w ramach rozbudowy trans-europejskiej sieci transportowej[4]. Chodzi o modernizację linii kolejowej Gdańsk-Warszawa-Brno/Żilina oraz autostradę A1 Gdynia/Gdańsk-Katowice-Brno/Żilina-Wiedeń, a także o projekt modernizacji magistralnej linii kolejowej Gdynia/Gdańsk-Bydgoszcz-Bielsko Biała-Zwardoń.

---

[3] *Green Paper on seaports and maritime infrastructure.* Commision of the European Communities. Brussels 1997.

[4] *High Level Group on the Trans-European Transport Network. Report.* European Commission in Charge of Transport and Energy. Brussels, June 2003.

Z logistycznego punktu widzenia port morski jest zawsze obszarem styku[5]. Z tej sytuacji „stykowej" wynikają określone problemy. Po pierwsze, chodzi o szczególne wyzwanie dla sprawności portu morskiego; po drugie zaś o szanse portu i jego klientów wynikające z konieczności „związania" morskich i lądowych potoków ruchu ładunków, pasażerów i informacji.

Integracja światowego handlu i transportu wpłynęła na rozszerzenie znaczenia portów morskich jako złożonych ośrodków gospodarczych, służących międzynarodowej wymianie towarowej oraz zróżnicowanej działalności o charakterze przemysłowo-handlowym. Porty morskie muszą uświadomić sobie, że odgrywają kluczową rolę w logistycznym łańcuchu transportowym i zagwarantować sobie efektywny udział w tym łańcuchu przez szerokie określenie swojej działalności. Skupienie się tylko na funkcjach realizowanych w granicach portu jest już niewystarczające[6]. Obecnie ekspansja głównych portów przenosi się na cały lądowo-morski łańcuch logistyczny wraz z funkcją zarządzania tym łańcuchem. Ta pozycja daje portom możliwość powiększania logistycznej wartości dodanej.

Porty morskie w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie-Świnoujściu są przykładem dużych portów regionalnych funkcjonujących w rejonie Morza Bałtyckiego ze wszystkimi problemami wynikającymi z globalnej rzeczywistości społeczno-gospodarczej. Od przeszło 10 lat działają w warunkach postępującej globalizacji – nieistnienia granic i barier w handlu międzynarodowym. Stoją obecnie przed problemem ukierunkowania dalszego rozwoju, przy nasilaniu się takich zjawisk, jak:

- postępująca globalizacja wymiany międzynarodowej i podziału pracy;
- zacieśnianie więzi gospodarczych między krajami regionu Bałtyckiego i Europy, aż do integracji gospodarek narodowych;
- wzrost wymagań co do jakości instrumentów wymiany międzynarodowej, a więc przepływów dóbr i osób oraz informacji przy jednoczesnym ścisłym ich wzajemnym uzależnieniu.

Zjawiska te dotyczą szczególnie transportu morskiego, głównego instrumentu przemieszczania dóbr mającego charakter globalny i jednocześnie uniwersalny, jeśli chodzi o odległość przewozów oraz zdolność obsługi ładunków i pasażerów.

---

[5] S. Szwankowski: *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 2000.

[6] *The future role of ports in combined transport and distribution centres*. Combined Transport and Distribution Committee. IAPH, Tokyo 1997.

Powstaje zatem pytanie, w jakim kierunku ma postępować dalszy rozwój portów polskich i czy polskie porty będą w stanie sprostać wymogom globalnej gospodarki? Czy nasze porty są przygotowane zarówno do konkurencji, jak i kooperacji z najważniejszymi portami Europy Zachodniej? Czy instytucjonalny aspekt takiego przygotowania w postaci rodzimej *Ustawy o portach i przystaniach morskich* jest dla procesu integracji europejskiej oraz wynikającej z niej rosnącej konkurencji międzyportowej – zwłaszcza pod względem jakości usług portowych – argumentem wystarczającym?

Od początku lat 90. porty polskie funkcjonują i rozwijają się w nowych, zmienionych uwarunkowaniach, zarówno zewnętrznych – międzynarodowych, jak i wewnętrznych – krajowych i regionalnych. Te pierwsze wynikają z wyzwań cywilizacji informacyjnej i globalizacji. Natomiast uwarunkowania krajowe wynikają przede wszystkim z polityki państwa, strategii rozwoju gospodarczego kraju oraz zmian wielkości, struktury rodzajowej i kierunkowej obrotów towarowych polskiego handlu zagranicznego.

Zmiany w geograficznych kierunkach wymiany towarowej Polski powodują, że stajemy się coraz bardziej krajem śródlądowym. Wzrost wymiany towarowej w układzie wschód-zachód omija w dużym stopniu w sposób naturalny drogę przez porty polskie. W obrotach handlu zagranicznego rośnie udział wymiany z krajami Wspólnoty Europejskiej (ponad 60% w 2001 r.), mimo utrzymującej się nadal wysokiej pozycji transportu morskiego w obsłudze polskiego handlu zagranicznego (ok. 37%).

Przeładunki w głównych portach polskich od lat utrzymują się mniej więcej na zbliżonym poziomie 47–50 mln ton. Jest to nie tylko odbiciem struktury kierunkowej polskiego handlu zagranicznego oraz konkurencji ze strony portów obcych i lądowych gałęzi transportu (głównie samochodowego), ale także częściowo pożądanych zmian w polskiej gospodarce. Porty morskie od początku transformacji polskiej gospodarki utraciły znaczną część swoich obrotów ładunkowych na skutek warunków obiektywnych, w tym głównie spadku nieopłacalnego eksportu węgla, wzrostu samowystarczalności w rolnictwie i ograniczenia importu zbóż, spadku importu surowców nawozowych w tranzycie jako rezultatu zamykania wielu zakładów produkujących nawozy sztuczne, ograniczenia eksportu polskiego drewna. W najbliższych latach funkcja przeładunkowa nie przyniesie portom polskim zasadniczego wzrostu dochodów. Porty muszą zatem dążyć do szerokiej dywersyfikacji swojej działalności, w tym przede wszystkim rozwoju usług dystrybucyjno-logistycznych oraz wzrostu obsługi bałtyckiego ruchu promowego pasażersko-towarowego.

Podjęte działania restrukturyzacyjne i rozwojowe w portach polskich w II połowie lat 90. ubiegłego stulecia, a szczególnie w ich otoczeniu transportowym, są jednak ciągle niewystarczające, aby zapewnić portom zasadniczą poprawę pozycji konkurencyjnej na południowym wybrzeżu Bałtyku. Wnioski z diagnozy i uwarunkowań funkcjonowania portów[7] wskazują przede wszystkim na:

- silną, rosnącą konkurencję alternatywnych lądowo-morskich i lądowych dróg transportowych, a także niepokojące zjawisko konkurencji między portami polskimi;
- ograniczone dotychczas stosowanie strategii pełnej integracji kapitałowej i organizacyjnej w skali całego lądowo-morskiego łańcucha transportowego, co osłabia pozycję wszystkich portów polskich na zapleczu; portom w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie-Świnoujściu, aby mogły skutecznie konkurować z portami obcymi, brakuje przede wszystkim sprawnych i szybkich połączeń drogowych (autostrady A1 i A3) z zapleczem;
- ciągle jeszcze zbyt ograniczoną dywersyfikację zakresu działalności gospodarczej wszystkich portów polskich, wyrażającą się przede wszystkim w braku szerokiej, konkurencyjnej oferty usług dystrybucyjno-logistycznych; duża część ładunków w kontenerach kierowana jest na konkurencyjne drogi transportowe przez porty Morza Północnego; sprzyjają temu dogodne kolejowe i drogowe połączenia równoleżnikowe wiodące z Polski i państw ościennych do portów w Hamburgu, Bremie czy Rotterdamie; w najbliższych latach porty polskie muszą podjąć wraz z pozostałymi uczestnikami polskiej drogi transportowej skuteczną walkę konkurencyjną o przejęcie przynajmniej części ładunków w kontenerach, których ok. 50% omija obecnie porty polskie;
- konieczność lepszego wykorzystania szans w układzie porty-miasta portowe, jakie daje nowy system zarządzania portami morskimi; atrakcyjne tereny portowe, uwolnione od uciążliwych funkcji przemysłowych, oczekują na nowe rozwiązania, które skrótowo można scharakteryzować jako dążenie do wzrostu intensywności wykorzystania przestrzeni portowych, ożywiania starych struktur zagospodarowania portowo-przemysłowego, zrehabilitowania starej zabudowy, promowania charakteru miejsca, odkrywania dziedzictwa kulturowego styku morza i lądu – z zachowaniem rynkowego podejścia do aktywizacji przestrzeni.

---

[7] S. Szwankowski: *Polish seaports under the challenges of globalisation*, [w:] *Maritime transport in a global economy*. University of Gdańsk, Gdańsk 2001.

Nie ulega wątpliwości, że niezależnie od tego, jaką pozycję konkurencyjną w najbliższych latach zajmą porty polskie, a ściślej lądowo-morskie drogi transportowe prowadzące przez oba zespoły portowe Gdańsk-Gdynia i Szczecin-Świnoujście na tle konkurencyjnych dróg transportowych prowadzących przez porty niemieckie czy inne bałtyckie, pozostaną one głównymi elementami węzłowymi krajowej infrastruktury transportowej. Dzięki tej roli w systemie transportowym kraju polskie porty morskie będą silnie oddziaływać na politykę przestrzenną państwa.

2. Współczesne tendencje w zagospodarowaniu przestrzennym dużych struktur portowych

Obecnie główne problemy rozwoju przestrzennego portów morskich związane są z dywersyfikacją ich działalności gospodarczej. Porty stopniowo przekształcają się z obszarów gospodarczych, pełniących funkcje typowych węzłów transportowych na styku lądu i morza, koncentrujących przeładunki i składowanie towarów w organizmy gospodarcze, w których skupia się funkcjonalnie i przestrzennie różnorodna działalność bezpośrednio lub pośrednio związana z logistycznymi łańcuchami dostaw, których częścią pozostają lądowo-morskie łańcuchy transportowe.

Za podstawową przyczynę dywersyfikacji działalności gospodarczej portów morskich uznaje się występujące na rynku zjawisko nadpodaży usług portowych oraz związanej z tym silnej konkurencji międzyportowej. Wiele portów nie ma możliwości przetrwania prowadząc wyłącznie tradycyjne formy działalności, tj. przeładunek i składowanie. Dlatego też porty, a ściślej firmy portowego sektora gospodarczego angażują się usilnie w sferze globalnej logistyki dążąc do stworzenia sobie nowych, rynkowych podstaw egzystencji w układzie transportowym oraz rozszerzając zakres oferowanych usług w ramach silnie konkurencyjnego rynku. Licznych przykładów strategii dywersyfikacji działalności gospodarczej portowych przedsiębiorstw usługowych dostarczają czołowe porty krajów członkowskich UE.

Wszystkie sfery działalności gospodarczej portów morskich są terenochłonne, a lokalizacja w portach morskich wielu różnych przedsiębiorstw i instytucji sprawia, że obszary lądowe zajmowane przez porty morskie są rozległe. Hamburg rozciąga się na obszarze 7500 ha, a Antwerpia z bardzo silnie rozwiniętym przemysłem portowym na 14 055 ha.

Port w Gdańsku razem z Portem Północnym zajmuje obszar 4000 ha terenów lądowych oraz 1985 ha akwenów wodnych, a Gdynia 875 ha, w tym 631 ha terenów lądowych. Wszystkie te wielkości wskazują na skalę przestrzeni zajmowanej przez porty morskie.

Zapotrzebowanie na przestrzeń w portach morskich związane jest przede wszystkim z funkcjonowaniem przemysłów surowcochłonnych, terminali przeładunkowo-składowych, a coraz częściej także przetwórczych ładunków masowych sypkich przewożonych dużymi statkami, terminali kontenerowych oraz centrów dystrybucyjno-logistycznych. W przypadku przemysłu portowego okres największej ekspansji przestrzennej w portach morskich na świecie przypadł na lata 60. i 70. ubiegłego stulecia, określane okresem intensywnej industrializacji portów morskich. Proces lokowania w portach morskich wielkich zakładów przemysłu przetwórstwa ropy naftowej czy przemysłu chemicznego oraz związanych z tym terminali przeładunkowo-składowych ropy naftowej, rudy czy surowców nawozowych można uznać w znacznym stopniu za zamknięty. Nastąpiło nasycenie rozwojem tej działalności gospodarczej w większości portów morskich na świecie. Spowodowane to zostało także zmianami w światowym handlu i transporcie w ostatnich 20 latach, wśród których należy przede wszystkim wskazać na konsekwencje procesu globalizacji w gospodarce światowej, wzrost znaczenia czynnika ochrony środowiska, ograniczanie transportochłonności w gospodarce światowej oraz rozwój logistyki w przemyśle i handlu. Jednocześnie wiele portów morskich osiągnęło próg prostych możliwości swojego rozwoju przestrzennego.

3. Realizacja dużych projektów inwestycyjnych kreujących wartość dodaną

Porty morskie zawsze były miejscami, w których spotykały się i uzupełniały rozwiązania wielkoprzestrzenne, wynikające z obsługi dużych statków i dużych strumieni środków transportu lądowego z rozwiązaniami o lokalnej skali, wynikającymi z powiązań port-miasto i wręcz przenikania się obu struktur przestrzennych. Obiekty wielkiej skali są więc charakterystyczne dla obszarów portowych i można do nich zaliczyć zarówno specjalistyczne terminale przeładunkowe, jak i zakłady przemysłu portowego czy też strefy wolnego handlu.

Zachodzące współcześnie przeobrażenia w technologiach portowych i podejmowane przez porty morskie wysiłki, zmierzające do kre-

owania na obszarach portowych wartości dodanej (nie sam przeładunek i składowanie, ale także czynności manipulacyjno-uszlachetniające, przetwarzające ładunki zgodnie z zapotrzebowaniem poszczególnych klientów) sprawiły, że na terenach portowych realizuje się obecnie duże, terenochłonne projekty inwestycyjne.

Taką terenochłonną technologią, która przez ostatnie trzydziestolecie zmieniła zasadniczo oblicze większości dużych portów morskich świata jest konteneryzacja. Chociaż wydawało się, że wielkie porty europejskie zostały już nasycone terminalami kontenerowymi, to współcześnie wciąż powstają nowe – bardziej nowoczesne, dysponujące w swoim bliskim otoczeniu odpowiednim zapleczem logistycznym. Obserwowany stały rozwój multimodalizmu, w tym głównie konteneryzacji w światowym handlu i transporcie morskim oraz towarzyszący temu wzrost wielkości statków kontenerowych stale wywołuje zapotrzebowanie na rozwój terminali kontenerowych w portach morskich. Silna konkurencja na rynku usług kontenerowych sprawia, że porty które chcą skutecznie działać na tym rynku muszą dysponować nowoczesnym potencjałem obsługi kontenerów. Rozwój terminali kontenerowych następuje nie tylko w dużych oceanicznych portach dystrybucyjnych, ale także w mniejszych portach regionalnych dowozowo-odwozowych oraz kontenerowych portach przeładunku ze statku na statek.

Rozwój potencjału obsługi kontenerów to także główny obecnie kierunek ekspansji przestrzennej portów polskich w Gdańsku i Szczecinie. Pozbawione dotychczas, poza portem w Gdyni dysponującym dużym terminalem kontenerowym, terminali kontenerowych muszą szybko nadrobić tę lukę technologiczną w stosunku do portów konkurencyjnych Morza Bałtyckiego i Północnego.

Technologia obsługi kontenerów w portach morskich jest terenochłonna (tab. 1). Standardowe zapotrzebowanie przestrzeni dla terminalu kontenerowego szacuje się na ok. 5000-10 000 TEU rocznie/1 ha w zależności od stosowanej technologii przemieszczania kontenerów w obrębie terminalu. W okresie 1965-2000 wraz ze wzrostem wielkości statków kontenerowych z 1000 do ponad 5000 TEU wielkość zaplecza lądowego przypadającego na jednostanowiskowy terminal kontenerowy w portach morskich zwiększyła się przeszło trzykrotnie – z ok. 6 do ponad 20 ha przy ok. dwukrotnym wzroście zapotrzebowania na długość linii cumowniczej.

Należy podkreślić, że doświadczenia czołowych portów morskich, w których funkcjonują terminale obsługi ładunków przemieszczanych w technologiach kontenerowych i innych multimodalnych pokazują, że w ich sąsiedztwie istnieją szczególnie korzystne warunki

Tabela 1

Podstawowe parametry terminali kontenerowych w wybranych portach morskich

Port - terminal	Powierzchnia (ha)	Maksymalny statek	Zdolność przeładunkowa (tys TEU/rok)	Głębokość nabrzeża (m)	Długość linii cumowniczej (m)
Hamburg - Burchardkai	150	post-panamax	1 800	14,8	2 900
Hamburg - Eurokai	55	post-panamax	800	14,5	1 430
Antwerpia - Hassenatie N.V.	63	post-panamax	800	14,3	1 220
Gdynia - BTK	50	2500 TEU	340 (500)	10,3	980
Gdańsk - MTK (projektowany)	100	6000 TEU	500	14,5	1 600

Źródło: Opracowano na podstawie materiałów źródłowych poszczególnych portów.

rozwoju nowoczesnych przemysłów portowych, a także usług handlowo-administracyjnych czy dystrybucyjnych korzystających z infrastruktury portowej, wspólnej infostruktury czy sprawnych połączeń transportowych z zapleczem i przedpolem. Towarzyszą im z reguły nowoczesne rozwiązania komunikacyjne.

Drugim ważnym kierunkiem ekspansji przestrzennej portów morskich, także portów polskich, są centra dystrybucyjno-logistyczne. Powstawanie centrów logistycznych w portach morskich jest wynikiem całego splotu czynników, wśród których za najważniejszy można uznać konieczność usprawnień w procesach magazynowania, przemieszczania i przetwarzania towarów. Mnogość funkcji realizowanych przez współczesny port morski, różnorodność gałęzi transportowych działających na jego terenie, jak również złożoność i niepowtarzalność poszczególnych procesów transportowych stanowią najlepsze miejsce do wdrażania systemów logistycznych, umożliwiających optymalizowanie całokształtu zjawisk, zachodzących w porcie.

Centra dystrybucyjno-logistyczne zaczęły na dużą skalę powstawać w portach od połowy lat 80., stanowiąc wyraz umacniania pozycji konkurencyjnej portów. Wszystkie liczące się porty Europy Zachodniej względnie pośpiesznie budują takie centra pozwalające im na dywersyfikację działalności gospodarczej. Ich powierzchnia lądowa – w zależności od możliwości przestrzennych poszczególnych portów – sięga od stu kilkudziesięciu do 400 ha. Istniejące centrum logistyczne w Bremie zajmuje obszar 200 ha, a nowo powstałe centrum Westpoint w Amsterdamie wraz z terminalem multimodalnym 65 ha. Projektowane centrum Rostock-Warnemünde zajmie powierzchnię 100 ha i będzie stanowiło miejsce zatrudnienia dla ok. 3500 osób.

Z przeanalizowania kilkudziesięciu różnych rozwiązań przestrzennych zachodnioeuropejskich centrów logistycznych wynika, że średnia powierzchnia zabudowy magazynowej wynosi ok. 15-20 ha, a powierzchni biurowej – 12 tys. m^2. W części magazynowej znajdują się takie obiekty, jak magazyny wysokiego i niskiego składowania, chłodnie, sortownie towarów i inne obiekty specjalistyczne. W części transportowej znajduje się bardziej lub mniej rozbudowany terminal multimodalny z usługami towarzyszącymi (punkty serwisu naprawczego taboru, stacje benzynowe, itp.). Inne usługi towarzyszące to zazwyczaj: baza hotelowa i gastronomiczna, poczta, łączność, usługi bankowe, ubezpieczeniowe i celne[8].

Portowe centra logistyczne są z reguły obszarami o dużej intensywności wykorzystania przestrzeni, czytelnych i prostych rozwiązaniach komunikacyjnych oraz wysokich standardach urbanistycznych. Ich powstanie w bardzo pozytywny sposób oddziałuje na najbliższe otoczenie portowe i miejskie, stymulując wzrost aktywności społeczno-gospodarczej w skali miasta i regionu, dynamizując wykorzystanie cennej przestrzeni portowej i wpływając na wzrost konkurencyjności portu.

W polskich portach morskich przewiduje się utworzenie dwóch dużych centrów dystrybucyjno-logistycznych o zasięgu międzynarodowym. Port szczeciński przystąpił już do budowy infrastruktury centrum logistycznego na obszarze o powierzchni ok. 80 ha. W Porcie Północnym w Gdańsku centrum dystrybucyjno-logistyczne o powierzchni ok. 200 ha znalazło się w przyjętym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

Dywersyfikacja działalności gospodarczej portów polskich obejmuje także inne sfery aktywności – rozwój terminali obsługi ruchu pasażerskoturystycznego i samochodowego. Porty w Gdyni i Gdańsku przewidują wybudowanie w najbliższych latach nowoczesnych terminali promowych, obsługujących rosnące bałtyckie przewozy pasażerów i samochodów.

4. Rewitalizacja starych struktur przestrzennych połączona z dywersyfikacją ich funkcji

Odrębny, ważny kierunek przekształceń przestrzennych w portach morskich, także w portach polskich, stanowi rewitalizacja starych struktur przestrzennych połączona z dywersyfikacją ich funkcji. Proces

[8] M. Matczak, K. Rozmarynowski, B. Szwankowska, A. Wrona: *Pomorskie Centrum Logistyczne – przesłanki, cele i założenia badań modelowych, koncepcja budowy modelu symulacyjnego*. Instytut Morski, Gdańsk 2003.

ten polega na powtórnej aktywizacji tych terenów portowych, które zostały uwolnione od funkcji typowo portowych w fazie gwałtownej industrializacji portów morskich i rozwoju technologii transportu morskiego, opartych na wykorzystaniu dużych statków. Pozyskane w ten sposób tereny są zlokalizowane z reguły w centrum miast i charakteryzują się dostępem do płytkich akwenów portowych. Często są to stare nabrzeża miejskie z intensywną, ale zdekapitalizowaną zabudową lądową. Wartość tych terenów jest potencjalnie wysoka, choć przed rewitalizacją obniżona z powodu zaniku lub ograniczenia funkcji portowych. W procesie rewitalizacji starych struktur portowych pojawiają się często projekty wielkoskalowe.

Powodem intensywnego penetrowania starych terenów portowych jest dostrzegana obecnie ich uniwersalna atrakcyjność lokalizacyjna, wyrażająca się zarówno wymiernymi walorami funkcjonalnymi, jak i niewymiernymi wprawdzie, lecz będącymi dziś w wysokiej cenie walorami kulturowymi[9].

W zagospodarowywaniu, sanacji i modernizacji starych terenów portowych widoczne są dwa zasadnicze kierunki przekształceń. Pierwszym jest wykorzystywanie tych terenów i ich restrukturyzacja głównie na podstawie funkcji portowych; drugim – wykorzystywanie tych struktur dla funkcji pozaportowych. Obie te tendencje kształtują dziś relacje port-miasto i w wielu portach występują jednocześnie.

Ożywianie starych struktur portowych na podstawie funkcji portowych wynika z tego, że niektóre z funkcji gospodarczych portów mają wymagania lokalizacyjne zbieżne z warunkami oferowanymi przez stare struktury portowe (płytkie nabrzeża, możliwość adaptacji istniejących budowli, pożądane bezpośrednie sąsiedztwo miasta, dobre skomunikowanie z miejskim układem drogowym). Chodzi głównie o wprowadzanie na tereny funkcji dystrybucyjno-logistycznej (długoterminowe składowanie towarów, przepakowywanie, uszlachetnianie), funkcji handlowo-administracyjnej oraz obsługę ruchu pasażersko-turystycznego. Licznych przykładów takich rozwiązań dostarczają porty Morza Północnego – Hamburg, Brema, Antwerpia czy Amsterdam, a także ważniejsze porty bałtyckie – Kopenhaga, Sztokholm i Oslo. Podobną tendencję można ostatnio zaobserwować w portach polskich.

Drugi kierunek rewitalizacji starych struktur w portach morskich polega na ich wykorzystywaniu dla funkcji pozaportowych. Uwzględ-

[9] *Współczesne metamorfozy miast portowych*. M. Kochanowski (red.), Politechnika Gdańska, Gdańsk 1998, s. 9.

niając ich dogodną lokalizację w układzie miasta portowego tworzy się w tych rejonach inwestycje typowo miejskie (centra handlowe, hotele, nawet dzielnice mieszkaniowe); stare doki i nabrzeża przekształca się w bazy turystyczne i sportowe. Najważniejszym i najbardziej znanym urbanistycznym projektem regeneracji jest przebudowa doków londyńskich. Obszar objęty przez korporację rozwoju miejskiego – London Docklands Development Corporation (LDDC) zajmuje ok. 2000 ha lądu, co stanowi o jego wyjątkowej pozycji w skali światowej. Zamknięcie rejonów portowych West India, Millwall i Royal Dock w końcu lat 70. spowodowało spadek zatrudnienia do 2 tys. ludzi (w latach 50. – 30 tys.). Od 1981 r. w ramach LDDC rozpoczęto program przebudowy doków londyńskich, budując do 1992 r. 30 tys. nowych mieszkań, rozwijając sektor usług, tworząc nowe przestrzenie publiczne, nowoczesny system infrastruktury transportowej z kolejką miejską DLR, odnawiając stare nabrzeża. W latach 1981-1991 zatrudnienie wzrosło o 26 tys., a LDDC obiecuje stworzyć docelowo na zrewitalizowanych obszarach 200 tys. nowych miejsc pracy[10].

Badania procesów restrukturyzacyjnych na styku port-miasto prowadzone przez Hoyle'a[11] wykazały, że ożywianie starych struktur portowych jest procesem ciągłym. Koncentruje się na obszarach przywodnych, a jego rozwój jest wypadkową czynników typowo morskich i typowo miejskich. Głównym problemem eksponowanym w tych procesach jest konieczność uzyskiwania równowagi między interesami portu i miasta, a także między celami społecznymi a celami komercyjnymi. Idea tworzenia waterfrontów, a więc przestrzeni przywodnych intensywnie zagospodarowywanych i wykorzystywanych, o ciekawych, często niebanalnych rozwiązaniach urbanistycznych i architektonicznych, okazuje się niezwykle ważna. Większość realizowanych obecnie studiów planistycznych obejmujacych obszary portowe i przyportowe eksponuje właśnie potrzebę porządkowania i nowego kształtowania waterfrontów, preferując lokalizowanie w tych przestrzeniach różnorodnych usług dystrybucyjnych, turystycznych, handlowych, kulturalnych i innych, prestiżowych funkcji pogłębiających tożsamość miast portowych.

Proces rewitalizacji starych struktur portowych objął w ostatnich latach porty polskie, które przechodzą dynamiczny okres przemian swoich struktur organizacyjnych i przestrzennych. Rozpad wielkich,

[10] London Docklands Development Corporation. *Planning and design in London Docklands*. London, LDDC 1997.

[11] B. S. Hoyle: *Waterfront redevelopment in Canadian ports cities; some viewpoints on issuses involved*. „Maritime Policy and Management", vol. 19, No. 4, 1992.

scentralizowanych państwowych organizmów portowych na wiele niezależnych przedsiębiorstw i instytucji, realizujących swoje różnorodne cele spowodował, że zaczęła się również różnicować przestrzeń portowa, ujawniając zarówno swoje braki (niedostatki w wyposażeniu w infrastrukturę, niski standard zagospodarowania, nieefektywność gospodarowania przestrzenią, chaos przestrzenny), jak i wyjątkowe walory lokalizacyjne sprzyjające rozwojowi wielu funkcji, które dotąd nie występowały bądź występowały szczątkowo w strukturach gospodarczych portów polskich (turystyka morska, sporty wodne, handel i usługi). Nowy system zarządzania portami morskimi sprzyja integracji organizmów portowych z organizmami miejskimi, co wzmacnia zainteresowanie rozwojem tych wszystkich funkcji, które tradycyjnie są społecznie akceptowane, a zarazem ciążą do obszarów przywodnych.

Do rewitalizacji starych, słabo wykorzystywanych rejonów portowych „przymierza się" zarówno port w Gdańsku (tereny postoczniowe), jak i port w Gdyni (tzw. międzytorze). Jest to jednak dopiero faza przygotowawcza do realizacji dużych, zintegrowanych projektów inwestycyjnych, które mają szansę powstać na tych niezwykle cennych, unikalnych z punktu widzenia potrzeb miasta, terenach.

5. Wybrane przykłady projektów wielkoskalowych w strukturach przestrzennych polskich portów morskich

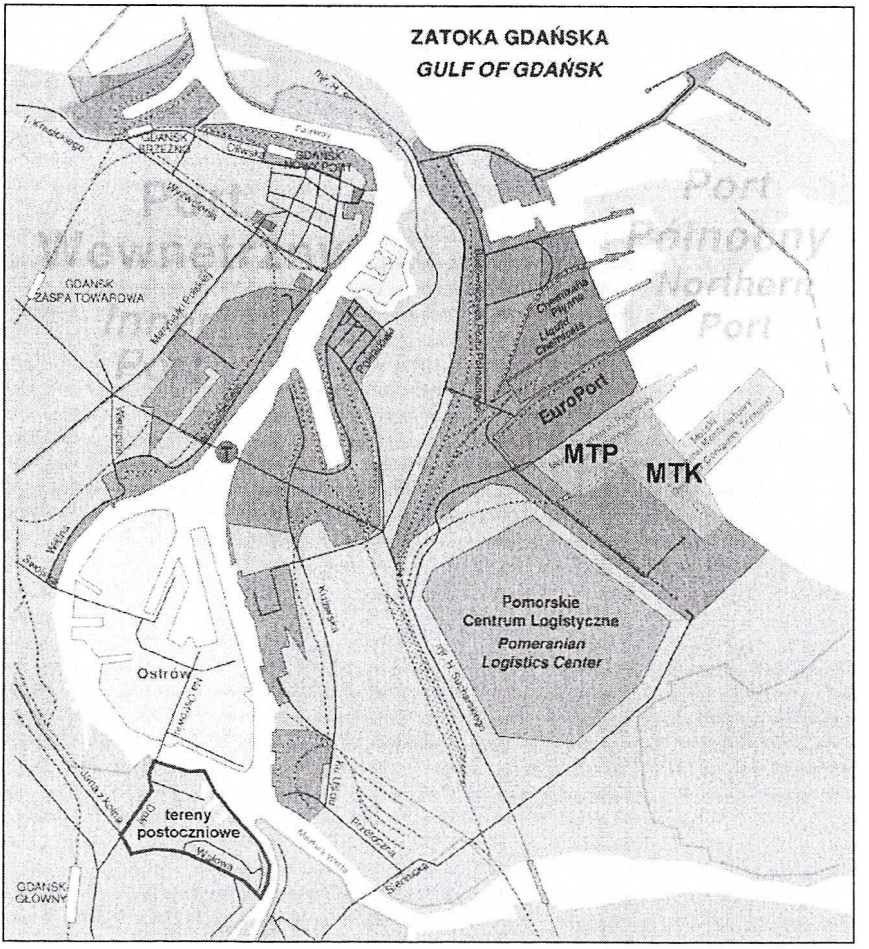
5.1. Wielkoskalowe projekty inwestycyjne, związane z budową potencjału kontenerowego, promowego i logistycznego w Porcie Północnym w Gdańsku

W połowie 2002 r. został uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Port Północny II w Gdańsku, który stworzył formalno-prawne warunki do lokalizacji strategicznego potencjału rozwoju portu gdańskiego – terminalu kontenerowego i promowego oraz regionalnego centrum dystrybucyjno-logistycznego (ryc. 1). Rozwiązania przestrzenne ujęte w planie, są kontynuacją podstawowej linii rozwoju Portu Północnego, opartej na wyjściu z zabudową portową w morze i zakładają:

- przeznaczenie ok. 34 ha plaży i wydm na lokalizację specjalistycznego potencjału drobnicowego; po zarefulowaniu części akwenu morskiego łączny obszar morskiego terminalu kontenerowego i promowego wyniesie 100–120 ha;

- przeznaczenie ok. 180 ha terenów położonych na zapleczu przyszłego terminalu kontenerowego i stanowiących głównie nieużytki oraz tereny łąkowe na lokalizację centrum dystrybucyjno-logistycznego o znaczeniu regionalnym.

Morski terminal kontenerowy o zakładanych docelowo obrotach ładunkowych rzędu 1 mln TEU/rok, będzie najważniejszą w ostatnim



Ryc. 1. Koncepcja rozmieszczenia potencjalu kontenerowego, promowego i logistycznego w Porcie Północnym w Gdańsku

Źródlo: Biuro Planowania Rozwoju Portu ZMPG S.A., Gdansk 2003.

ćwierćwieczu inwestycją portową, warunkującą utrzymanie pozycji konkurencyjnej portu gdańskiego na Bałtyku i jego dalszy rozwój. Projektowany na styku z terminalem kontenerowym kilkustanowiskowy terminal promowy ma zapewnić dogodne warunki obsługi bałtyckiej żeglugi promowej w porcie gdańskim.

Wybór lokalizacji Pomorskiego Centrum Logistycznego (PCL) w Porcie Północnym (ryc.1) został poprzedzony wieloma badaniami i poddany licznym analizom porównawczym. Centrum będzie połączone funkcjonalnie z portem morskim, ale zachowa publiczny – ogólnodostępny charakter. Zakłada się, że Pomorskie Centrum Logistyczne będzie świadczyło pełny zakres usług logistycznych, związanych z obsługą towarów przemieszczanych w relacjach międzynarodowych i krajowych.

Obszar, na którym przewiduje się zlokalizowanie centrum jest zwartym kompleksem niezagospodarowanych terenów, o uporządkowanych stosunkach własnościowych i dostępności do sześciu podstawowych gałęzi transportu: morskiego, drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego, rurociągowego i lotniczego (lotnisko oddalone o 6 km).

Według wstępnych koncepcji zagospodarowania centrum[12] przewiduje się, że cały obszar zostanie podzielony na sektory, a szkieletem układu będzie terminal multimodalny z drogami dojazdowymi. Zakłada się również kształtowanie ciągów zieleni izolacyjnej, szczególnie wokół wydzielonego centrum administracyjno-biurowego oraz głównych arterii komunikacyjnych, z możliwością wykorzystania istniejących enklaw leśnych.

Sfinansowanie budowy tak ogromnego przedsięwzięcia będzie wymagać pozyskania różnych źródeł kapitału. Zakłada się możliwość utworzenia grupy kapitałowej w formie spółki akcyjnej, w której obok Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. i gminy Gdańsk uczestniczyliby inni zainteresowani kontrahenci krajowi (przewoźnicy, instytucje finansowe), a także partnerzy zagraniczni.

5.2. Wielkoskalowy projekt budowy regionalnego centrum dystrybucyjno-logistycznego w porcie Szczecin

Koncepcja lokalizacji regionalnego centrum logistycznego w woj. zachodniopomorskim, a konkretnie w układzie przestrzennym portu

[12] *Centra logistyczne w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem pasa nadmorskiego.* Instytut Morski, Gdańsk 2003.

szczecińskiego była analizowana i rekomendowana w licznych opracowaniach studialnych i projektowych od 1997 r. Od 2000 r. rozpatrywana jest lokalizacja centrum logistycznego w porcie Szczecin na Wyspie Łasztownia, leżącej na terenie tzw. Międzyodrza, obszarze położonym między Odrą Zachodnią a Regalicą (Odrą Wschodnią). Teren przeznaczony dla Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego – Port Szczecin (ZCL-PS) o powierzchni do 60 ha jest usytuowany w części południowo-wschodniej Łasztowni. Zaletą tej lokalizacji jest usytuowanie poza centralnym obszarem miasta, ale z możliwością korzystnych połączeń transportowych – morskich, wodnych śródlądowych, kolejowych i drogowych.

Obsługę infrastrukturalną transportu lądowego przewiduje się przez budowę odgałęzień od istniejących układów drogowego i kolejowego tej części portu szczecińskiego. Tereny ZCL nie graniczą bezpośrednio z nabrzeżami portowymi.

Wstępna koncepcja zagospodarowania centrum logistycznego, opracowana przez Biuro Projektów Budownictwa Morskiego BIMOR Sp. z o.o. zakłada podział całego terenu na 8 modułów – działek przygotowanych pod działalność dystrybucyjno-składową i przemysł portowy. W północno-zachodniej części obszaru, w przedłużeniu trasy wiodącej od nowej przeprawy mostowej przez rzekę Parnicę planuje się usytuowanie dużego parkingu samochodów ciężarowych wraz z zapleczem. Zakłada się, że każdy z modułów centrum zostanie wyposażony w magazyny, place oraz centrum biurowe.

5.3. Projekt rewitalizacji terenów postoczniowych w Gdańsku – Młode Miasto

Największym obszarem działań rewitalizacyjnych w porcie Gdańsk są sąsiadujące bezpośrednio ze śródmieściem Gdańska tereny postoczniowe i poprzemysłowe, których restrukturyzacja wynika z wielu różnych przyczyn, w tym głębokiej przemiany systemowej państwa, dużych przekształceń prywatyzacyjnych i technologicznych, a także zmian koniunktury rynku stoczniowego. Tereny postoczniowe o powierzchni ok. 75 ha położone na północ od historycznego zespołu śródmiejskiego przeznaczone są na rozwój pełnowartościowych struktur śródmiejskich (Młode Miasto nad Martwą Wisłą), mogących pomieścić funkcje administracyjno-biznesowe, jakich nie można zlokalizować w ciasnej strukturze tkanki historycznego śródmieścia. Tereny postoczniowe są przedmiotem licznych dyskusji i opracowań programowych, dotyczących kształtowania rozbudowy śródmieścia, będącego jednocześ-

nie współczesną, przestrzenno-funkcjonalną kontynuacją frontu wodnego Głównego Miasta. Na tych terenach znajdują się nieliczne relikty XIX-XX-wiecznego budownictwa przemysłowego, historyczny obiekt „Budynek sali BHP" – symboliczny dla współczesnej historii Polski oraz Plac Solidarności z pomnikiem Poległych Stoczniowców „Trzy Krzyże".

W koncepcji zagospodarowania terenu wyróżnia się dwa główne obszary funkcjonalne: południowy – który ma stać się nowym gdańskim centrum handlowo-biznesowym oraz północny, który będzie przekształcony w strefę przedsiębiorczości (park technologiczny). Oba obszary odpowiadają terenom objętym dwoma nowymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.

Głównym motywem kształtowania programu i funkcji oraz rozwiązań przestrzennych terenów postoczniowych i poprzemysłowych jest ich nadwodny charakter, a także niemal bezpośredni styk z historycznym centrum Gdańska. Teren został podzielony na obszary funkcjonalne o charakterze publicznym: place, ulice, działki pod obiekty infrastruktury oraz działki, które będą przedmiotem zabudowy – obiektami o funkcjach komercyjnych: biurowych, handlowych, hotelowych, wystawowych, kultury i rozrywki, mieszkaniowych, produkcyjno-technologicznych, badawczych, itd. Docelowo wyeliminowano produkcję charakterystyczną dla przemysłu ciężkiego, dopuszczając w parku technologicznym produkcję nieuciążliwą dla otoczenia. Zapewniono ochronę najwartościowszych obiektów zabytkowych oraz włączenie do programu elementów związanych z historią Stoczni Gdańskiej[13].

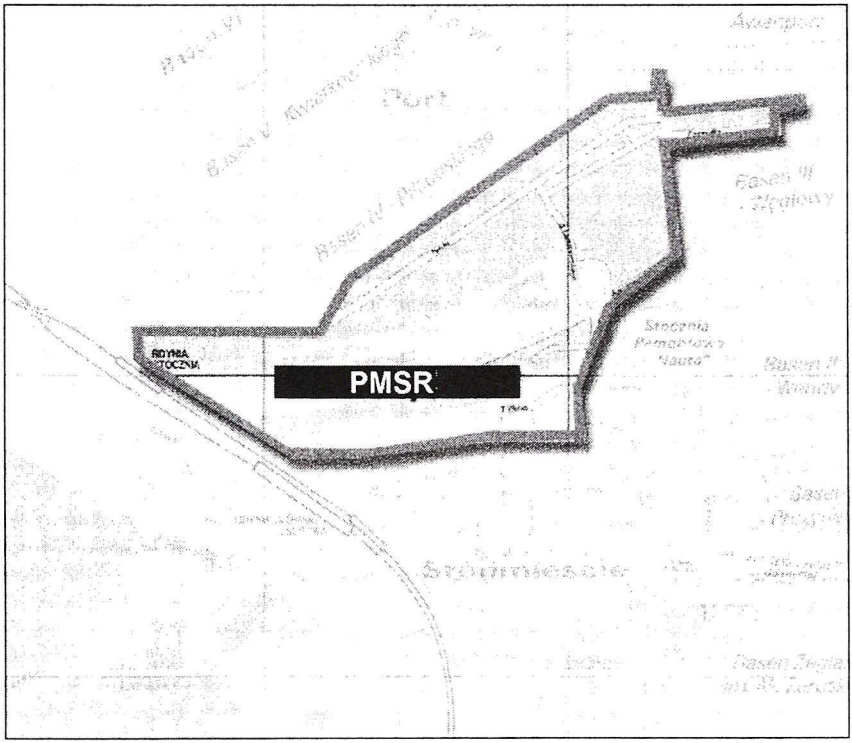
5.4. Projekt rewitalizacji portowo-miejskiej strefy rozwojowej, tzw. międzytorza w Gdyni

W Gdyni najważniejszym przedsięwzięciem wielkoskalowym jest rewitalizacja portowo-miejskiej strefy rozwojowej (ryc. 2) położonej na styku terenów Portu Wschodniego i śródmieścia Gdyni. Wraz z przyległymi terenami portowymi zlokalizowanymi wzdłuż nabrzeży polskiego i fińskiego oraz basenu III obszar ten obejmuje ponad 120 ha. Od strony południowej przylega bezpośrednio do gęstej zabudowy śródmieścia miasta.

W koncepcji rozwojowej cały obszar podlegający rewitalizacji został podzielony na cztery strefy związane od strony północnej z funk-

[13] *Młode miasto Gdańsk. Rewitalizacja terenów poprzemysłowych w północnej części śródmieścia Gdańska*. Synergia, Gdańsk 2001.

cjami portowymi, stopniowo przechodzącymi przez dwie strefy portową-miejską i miejsko-portową w strefę czwartą funkcji typowo-miejskich[14]. W północnej – portowej części obszaru przewiduje się zlokalizowanie funkcji centrum dystrybucyjno-logistycznego oraz budowę nowoczesnego terminalu promowo-pasażerskiego. Obszar południowy przewidziany jest pod budowę nowej części śródmieścia miasta o dominującej funkcji handlowo-usługowej, ale także z przeznaczeniem na mieszkalnictwo stałe i hotelowe oraz kulturę i rekreację. Koncepcji rewitalizacji całego obszaru będzie towarzyszyć zasadnicza modernizacja i rozbudowa układu infrastruktury drogowej.



Rys. 2. Rewitalizacja portowo-miejskiej strefy rozwojowej w Gdyni
Źródło: *Maritime Forum. Port-City Development Zone*. Gdynia 2003.

[14] M. Kochanowski, D. Kochanowska, P. Lorens: *Gdynia – studium rewitalizacji strefy rozwoju centrum miasta – założenia operacyjne*. Politechnika Gdańska, Gdańsk 1999.

6. Propozycje wytycznych do polityki przestrzennej państwa

Portom morskim przypisuje się szczególną rolę w procesie integracji ponadnarodowych systemów transportowych. Podstawowe cele włączenia wszystkich ważniejszych portów europejskich, także portów polskich, do strategii TEN-T związane są przede wszystkim ze zwiększeniem wydajności europejskiego systemu transportowego, rozwojem handlu, wzmocnieniem spójności gospodarczej i społecznej powiększającej się Wspólnoty Europejskiej oraz zwalczaniem kongestii w głównych korytarzach lądowych. Rola dużych portów morskich Polski – Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia w systemie transportowym kraju i Europy będzie zależała od tego, jak oba zespoły portowe „wpiszą się" w rozwój środkowo-europejskich korytarzy transportowych północ-południe, tzn. korytarza VI TINA oraz korytarza odrzańskiego.

W polskich portach morskich, uwolnionych od centralnego systemu zarządzania, aktywizują się obecnie procesy przekształceń strukturalnych, zgodnych z trendami światowymi. Porty przygotowują się do realizacji na swoich terenach wielkoskalowych projektów inwestycyjnych: terminali kontenerowych i centrów logistycznych, a także rozpoczynają procesy rewitalizacji starych, mało przydatnych dla współczesnych funkcji portowych obszarów, których ożywienie może stać się ważnym impulsem rozwoju miast portowych.

Terminale kontenerowe nowej generacji i centra logistyczne należą do tych elementów zagospodarowania, które kształtują system transportowy w skali nie tylko lokalnej, ale też regionalnej i krajowej, a nawet międzynarodowej. Prowadzone w ostatnich latach w różnych ośrodkach naukowych i decyzyjnych studia planistyczno-programowe wykazały, że polskie porty morskie są podatne na lokowanie w ich strukturach przestrzennych innowacyjnych, wielkoskalowych projektów inwestycyjnych; określono w nich również miejsca i wstępny program zamierzeń rozwojowych, których realizacja wzmocniłaby pozycję konkurencyjną polskich portów morskich w basenie Morza Bałtyckiego, a także wpłynęłaby aktywizująco na rozwój regionów nadmorskich. Realizacja tych bardzo kapitałochłonnych projektów wymaga współdziałania wielu różnych podmiotów w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Projekty te mają już swoje umocowanie w strategicznych dokumentach na poziomie gminy i regionu (strategie rozwoju, plany zagospodarowania przestrzennego), ale nie weszły jeszcze w fazę realizacji. Konieczny jest do tego montaż środków finansowych pochodzących z różnych źródeł.

Wszystkie nowe przedsięwzięcia portowe, szczególnie te o wielkiej skali, jak terminale kontenerowe czy centra dystrybucyjno-logistyczne, a także niektóre duże projekty kształtowania nowych frontów wodnych mają swoje przełożenie na najbliższe otoczenie oraz przede wszystkim na rozwiązania w sferze infrastruktury transportowej. Wymagają współzależnych zmian w infrastrukturze transportowej bezpośredniego – lokalnego czy miejskiego zaplecza, a nawet w infrastrukturze transportowej zaplecza regionalnego i krajowego.

Świadczenie nowych usług dystrybucyjno-logistycznych, obsługa dużego ruchu kontenerowego czy promowego pasażersko-samochodowego z reguły nie jest możliwa bez realizacji dodatkowych przedsięwzięć modernizacyjnych czy rozwojowych w sferze infrastruktury na zapleczu portów morskich. Powszechnie uważa się, że dla istniejących (Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni), a także nowych projektów wielkoskalowych realizowanych lub planowanych w polskich portach morskich, takich jak terminale kontenerowe w portach Gdańsk i Szczecin oraz centra dystrybucyjno-logistyczne konieczna będzie modernizacja i rozbudowa, a często nawet budowa nowych połączeń transportowych z zapleczem. Dotyczy to w szczególności zaniedbanej infrastruktury drogowej, a jak bumerang wraca problem budowy obu autostrad północ-południe A-1 i A-3 włącznie z ich końcowymi odcinkami, które umożliwiłyby bezkolizyjne wprowadzenie ruchu pojazdów do terminali portowych i centrów dystrybucyjno-logistycznych.