

# Współczesna Gospodarka



Contemporary Economy  
Electronic Scientific Journal  
www.wspolczesnagospodarka.pl

Vol. 7 Issue 3 (2016) 91-108  
ISSN 2082-677X

## **GŁĘBOKOWODNY TERMINAL KONTENEROWY DCT W GDAŃSKU. GENEZA I REALIZACJA INWESTYCJI**

**Magdalena Adamowicz**

### **Streszczenie**

Porty morskie pełnią niezwykle ważną rolę w rozwoju miast, regionów oraz wpływają na dobrostan mieszkańców. Dają miejsca pracy i napędzają gospodarkę. Artykuł przedstawia zaangażowanie prywatnego inwestora w polską gospodarkę morską i analizuje przebieg oraz rozwój tej inwestycji, ukazując także bariery, na które napotymano podczas realizacji. Inwestycja DCT okazała się być sukcesem i dziś DCT to największy bałtycki terminal kontenerowy, odgrywający rolę hubu i „bałtyckiego Gateway”. DCT obsługuje największe statki świata, które transportują towary importowane z Dalekiego Wschodu i eksportuje ładunki z Polski do Azji.

**Słowa kluczowe:** port morski, hub, głębokowodny terminal kontenerowy.

### **Wstęp**

Potencjał rozwojowy polskich portów morskich i infrastruktury portowej uwarunkowany jest bezpośrednim dostępem do Morza Bałtyckiego (którego linia brzegowa wynosi 788 km) oraz coraz lepiej rozwijającą się infrastrukturą drogową, tworzącą zaplecze lądowe. Rozwój portów morskich jako węzłów transportowych i centrów logistycznych możliwy jest dzięki efektywnemu zarządzaniu gospodarką morską, wzrostowi gospodarczemu Polski oraz intensyfikacji handlu międzynarodowego drogą morską. Zaangażowanie globalnych inwestorów prywatnych w działalność portową oraz modernizacja i rozbudowa dostępowej infrastruktury drogowej i kolejowej do portów umożliwi aktywne uczestnictwo polskich portów morskich w

budowaniu nowego ładu transportowego w Europie<sup>1</sup>. Dlatego w tym miejscu warto postawić pytanie, czy zaangażowanie prywatnego inwestora w polską gospodarkę morską, a konkretnie w usługi portowe, ma szansę zmienić pozycję portu morskiego w Gdańsku i uczynić z niego bałtycki hub kontenerowy?

## 1. Geneza inwestycji

Koncepcja utworzenia głębokowodnego terminalu kontenerowego w Gdańsku narodziła się pod koniec lat 90. ubiegłego stulecia. Projekt ten wiązał się z rosnącym zapotrzebowaniem na głębokowodne szlaki na Morzu Bałtyckim. Idea utworzenia głębokowodnego terminalu kontenerowego narodziła się w Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk SA, który ogłosił przetarg na znalezienie inwestorów zainteresowanych realizacją tego przedsięwzięcia. Przetarg wygrało konsorcjum brytyjskie, którego liderem był doświadczony ekspert od spraw inwestycji i rozwoju portów oraz terminali morskich James Sutcliffe. W celu realizacji projektu specjalnie utworzono spółkę - Deepwater Container Terminal Gdańsk SA (DCT). Zadaniem nowej spółki DCT miało być zaprojektowanie i wybudowanie głębokowodnego terminalu kontenerowego w Gdańsku, a następnie prowadzenie w nim działalności operacyjnej. Właścicielem konsorcjum brytyjskiego była początkowo grupa menedżerska, która planowała poszerzyć grono właścicieli-akcjonariuszy w trakcie realizacji przedsięwzięcia<sup>2</sup>. Brytyjscy założyciele konsorcjum byli doświadczeni w realizacji podobnych projektów, obsługiwali cztery podobne terminale: dwa w Wielkiej Brytanii, na Malcie oraz na Bliskim Wschodzie<sup>3</sup>. Wizja brytyjskich inwestorów, ich determinacja i zaangażowanie przekonały ówczesne władze Zarządu Morskiego Portu w Gdańsku oraz lokalne władze samorządowe i przedstawiciele Skarbu Państwa do wspólnego przedsięwzięcia<sup>4</sup>.

Pierwszym krokiem do rozpoczęcia współpracy pomiędzy ZMP Gdańsk SA a DCT były kilkunastomiesięczne negocjacje, które zakończyły się w maju 2002 r. Po upływie prawie roku, w oparciu o wcześniejsze uzgodnienia podpisano porozumienie pomiędzy ZMP Gdańsk SA a brytyjskim inwestorem DCT dotyczące długoletniej umowy dzierżawy terenów rozwojowych w Porcie Północnym. Sama umowa dzierżawy miała wejść w życie po uzyskaniu zgody na dzierżawę Ministra Skarbu Państwa i pozytywnej opinii Ministra Infrastruktury.

Na początku 2004 r., uzyskawszy stosowne zgody z Ministerstwa Skarbu Państwa i pozytywną opinię Ministerstwa Infrastruktury, przedstawiciele Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA oraz DCT Gdańsk SA uroczyście podpisali umowę dzierżawy terenów ZMPG SA

---

<sup>1</sup> Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej; Uchwała nr 33/2015 Rady Ministrów z dnia 17 marca 2015 r. w sprawie polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), zwany dalej Polityką morską RP, Warszawa 2015, s. 7-11.

<sup>2</sup> DCT Gdańsk SA została utworzona przez wiodących ekspertów brytyjskich z branży portowej i kontenerowej ze światowym doświadczeniem z zakresu eksploatacji i projektowania terminali kontenerowych (m.in. Felixstowe, Thamesport, Malta, Dubaj, Singapur, Szanghaj), w celu budowy i eksploatacji Morskiego Terminalu Kontenerowego w głębokowodnym Porcie Północnym w Gdańsku. Konsorcjum temu przewodził James Sutcliffe - Prezes Sutcliffe Group, jednej z najstarszych grup żeglugowych i operatorskich w Wielkiej Brytanii (rok założenia 1862), która zajmuje się bezpośrednio przeładunkami drobnicy i kontenerów; <https://www.portgdansk.pl/wydarzenia/uroczyste-rozpozeczenie-budowy-terminal-kontenerowy>, (dostęp 10.01.2016).

<sup>3</sup> Zob. strona internetowa Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., <https://www.portgdansk.pl/wydarzenia/najwiekszy-glebokowodny-terminal-kontenerowy-w-polsce>; informacja z 2004 r.; (dostęp 10.01.2016).

<sup>4</sup> E. Iwanina, K. Ligęza, *Morskie terminale kontenerowe szansą na rozwój polskich portów morskich na przykładzie Deepwater Container Terminal Gdańsk*, „Logistyka” 2011, nr 5, s. 647655.

celem budowy i prowadzenia w Porcie Gdańskim głębokowodnego terminalu kontenerowego<sup>5</sup>. Brytyjskiemu inwestorowi wydzierżawione zostały tereny tzw. Portu Północnego (ok. 30 ha). Umowę dzierżawy zawarto na 30 lat z opcją przedłużenia na kolejne lata. Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, że skutkiem tej umowy była największa w tamtym czasie inwestycja prywatna w polskiej gospodarce morskiej. Jej celem było powiększenie potencjału przeładunkowego i przesunięcie pozycji portu morskiego w Gdańsku do grupy czołowych bałtyckich portów uniwersalnych, oferujących obsługę szerokiego wachlarza ładunków.

Przed przystąpieniem do inwestycji brytyjscy inwestorzy obserwowali wcześniejsze wyniki przeładunków w polskich portach i dokładnie analizowali przewidywania i tendencje rozwojowe nie tylko na najbliższe lata, ale także w perspektywie wieloletniej. I tak w latach 90. XX wieku we wszystkich portach regionu Morza Bałtyckiego trwała rywalizacja o zwiększenie obsługi masy ładunkowej, w tym głównie skonteneryzowanej. Przyrost łącznych obrotów w największych portach bałtyckich osiągnął w latach 1995-2001 znaczny wzrost. W czasie, kiedy rozważano realizację inwestycji, do portów polskich trafiało ok. 1,7% ogólnej wielkości kontenerów przeładowywanych w portach Morza Bałtyckiego i Morza Północnego<sup>6</sup>.

Warto w tym miejscu zaznaczyć, że wyjątkowość tej inwestycji wynikała nie tylko z jej rozmiarów, ogromnego i niespotykanego dotąd na tak dużą skalę zaangażowania kapitałowego i nowatorskich rozwiązań prawnych, ale także z uwagi na specyficzne uwarunkowania polityczne. Pamiętać należy, że lata 1995-2005 w Polsce były okresem ogólnie niesprzyjającym „dla zagranicznych inwestycji podmiotów prywatnych na styku z państwem”. Chodzi o wszechobecną podejrzliwość, paraliż urzędniczy wywołany strachem przed oskarżeniami o korupcję. Silne zaangażowanie służb antykorupcyjnych połączone z prowokacjami i liczne postępowania prokuratorskie kształtowały postawy bierne i zniechęcające inwestorów. Nie wchodząc w głębsze szczegóły należy przypomnieć, że pierwszy przetarg na budowę terminalu został ogłoszony w drugiej połowie 2000 r., negocjacje z inwestorem zakończono w maju 2002 r., a jesienią 2003 r. podpisano umowę przedwstępną z inwestorem. Ostateczną notarialną umowę dzierżawy podpisano dopiero 27 stycznia 2004 r. Od rozpoczęcia procedury do podpisania umowy inwestycja była przedmiotem zainteresowania służb antykorupcyjnych i prokuratury, co paraliżowało decydentów w sprawnym podejmowaniu decyzji. Postępowanie przedłużało się także z uwagi na brak ciągłości władzy, zmieniano członków zarządu portu, poszczególnych przedstawicieli ministra Skarbu Państwa i ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w radzie nadzorczej zarządu portu, ciągłość władzy zachowana była jedynie w samorządzie.

<sup>5</sup> Umowę podpisali: Andrzej Kasprzak, Prezes Zarządu ZMPG SA oraz James Sutcliffe, Prezes spółki DCT Gdańsk SA. O wadze i znaczeniu tej umowy świadczy miejsce jej podpisania – Sala Czerwona Ratusza Głównego w Gdańsku oraz osoby towarzyszące temu wydarzeniu m.in.: Charles Crawford, Ambasador Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej; Brian Wilson, Doradca Premiera Wielkiej Brytanii ds. Gospodarczych; Jan Ryszard Kurylczyk, Wojewoda Pomorski; Jan Kozłowski, Marszałek Województwa Pomorskiego oraz Paweł Adamowicz, Prezydent Miasta Gdańska, <https://www.portgdansk.pl/wydarzenia/najwiekszy-glebokowodny-terminal-kontenerowy-w-polsce>; informacja z 2004 r. (12.12.2015).

<sup>6</sup> Według prognoz Ocean Shipping Consultants - wzrost przewozów kontenerowych w regionie Morza Bałtyckiego miały wzrosnąć z 3,5 mln TEU w 2000 r. do 7-8 mln TEU w 2012 r., co oznacza 6-procentowy roczny wzrost. Prognozy te odpowiadały przewidywanym wzrostom obrotów handlowych między krajami basenu Morza Bałtyckiego. Odnosiło się to również do Polski, gdzie przewidywano zwiększenie wymiany handlowej z krajami regionu z 54,3 mln ton do 135 mln ton w 2010 r. Takie pozytywne prognozy utwierdzały inwestorów co do słuszności podjętych decyzji. Źródło: Fragmenty oficjalnych wypowiedzi A. Kasprzaka, Prezesa Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.; oficjalna strona internetowa Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., <https://www.portgdansk.pl/wydarzenia/najwiekszy-glebokowodny-terminal-kontenerowy-w-polsce>; informacja z 2004 r. (dostęp 12.12.2015).

## 2. Realizacja inwestycji

Pierwszym etapem realizacji inwestycji była budowa terminalu kontenerowego w Porcie Północnym w Porcie Gdańsk. Wybór miejsca pod inwestycję nie był przypadkowy i bronił się sam. Port Gdańsk leży w południowej części Bałtyku w Zatoce Gdańskiej i jest ważnym elementem transeuropejskiego korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk. Ma dogodne połączenie z Półwyspem Skandynawskim oraz łączy południową i wschodnią część Europy z resztą świata. Port Gdańsk dzięki położeniu przy ujściu rzeki nie zamarza przez cały rok, a dodatkowo, co niezwykle ważne, może obsługiwać statki o zanurzeniu do 17 m, czyli największe jednostki wpływające na Morze Bałtyckie. Inną przesłanką decydującą o wyborze inwestycji były wolne tereny lądowe z bezpośrednim dostępem do akwenów wodnych oraz duże tereny na zaplecze logistyczno-składowe<sup>7</sup>.

Początkowe założenia czasu budowy pierwszego etapu planowano na 28 miesięcy (szybko jednak zrewidowano plany na 46 miesięcy), a jego koszt szacowano na 175 mln USD. Z brytyjskich funduszy inwestycyjnych pochodzić miało 40 mln USD. Pozostałą część potrzebnej kwoty miały pokryć kredyty udzielone konsorcjum inwestycyjnemu przez renomowane banki. W procesie pozyskiwania funduszy na realizację inwestycji udało się pozyskać australijskiego inwestora. Finansowanie miało być pokryte przez fundusz GIF II (Global Infrastructure Fund II), który był specjalistycznym funduszem zarządzanym przez Macquarie Group of Companies z siedzibą główną w Australii oraz DVB Bank AG z siedzibą w Niemczech. W toku realizacji inwestycji nastąpiły radykalne zmiany w strukturze finansowania, a co za tym idzie przesunięcia dotyczące akcjonariuszy spółki celowej. Australijski fundusz GIF II (Macquarie Group) przejął akcje od konsorcjum brytyjskiego i posiada 99,99% akcji w spółce DCT Gdańsk S. A.

Terminal DCT został zbudowany na sztucznie usypanym pirsie o długości 710 m i szerokości 315 m, którego powierzchnia wyniosła ok. 32 ha<sup>8</sup>. Na pirsie wybudowano nabrzeże przeładunkowe z dwoma stanowiskami dla kontenerowców. Pierwsze stanowisko ma długość 385 m, a jego głębokość wynosi 16,5 m i obsługuje głównie jednostki oceaniczne. Przy drugim odcinku o długości 295 m głębokość jest nieco płytsza i wynosi 13,5 m i tam głównie cumują jednostki dowozowe (*feedery*). Od wschodu i zachodu pirs jest zabezpieczony falochronem brzegowym utworzonym z bloków żelbetonowych. Grunt nabrzeża został wzmocniony palami stalowymi stanowiącymi fundamenty torów czterech suwnic nabrzeżowych (o wysięgu 50 m) do przeładunku kontenerów ze statków. Na płycie pirsu zbudowano plac składowy dla kontenerów obsługiwany przez samojezdne, kołowe suwnice placowe. Dodatkowo oprócz dwóch stanowisk dla kontenerowców, zbudowano stanowisko z pochylnią i rampą do obsługi statków ro-ro. Na dotychczasowych terenach, poza pirsami utworzono place składowe do magazynowania pustych kontenerów oraz czterotorową bocznice kolejową, a także drogę dojazdową z węzłem drogowym i placem manewrowym dla samochodów.

Realizacja prac budowlanych odbywała się w kilku etapach i wymagała zastosowania specjalnych metod i sprzętu, jak również najnowszych technologii. Przy budowie terminalu zastosowano po raz pierwszy w Polsce jedne z największych profili stalowych ze stali o podwyższonej odporności na korozję. Do realizacji prac związanych z pograżaniem i kotwieniem ścianki szczelnej sprowadzono do Polski wielofunkcyjną platformę podnoszoną i inny sprzęt specjalistyczny. W rezultacie prac powstała pełna infrastruktura głębokowodnego terminalu kontenerowego wraz z drogą dojazdową i torowiskiem, własną bocznice kolejową, w

<sup>7</sup> Por. A. Salomon, *Potencjał usługowy oraz przeładunki portów morskich w Gdyni i Gdańsku* [w:] *Lądowo-morskie systemy transportowe. Wybrane zagadnienia*, Instytut Transportu i Handlu Morskiego, InfoGlobMar 2015, red. J. Dąbrowski, J. Miklińska, T. Nowosielski, Gdańsk 2015, s. 32-33.

<sup>8</sup> Ten nowousypany pirs powiększył powierzchnię Miasta Gdańska oraz Polski.

pełni wyposażonym nabrzeżem przeładunkowym i rampą umożliwiającą rozładunek statków w technologii Ro-Ro, oraz budynkiem administracyjnym i halą magazynową.

Na początku planowano, że zdolność przeładunkowa w pierwszym etapie wyniesie 500 tys. TEU, a docelowa zdolność przeładunkowa - 1 mln TEU. Pod koniec 2015 roku roczna zdolność przeładunkowa terminalu I DCT osiągnęła 1,5 mln TEU. Docelowa, czyli po uruchomieniu drugiego terminalu, zdolność przeładunkowa ma wynosić 4 mln TEU. Początkowe i aktualne parametry, dotyczące funkcjonowania terminalu DCT, przedstawia tabela 1.

**Tabela 1.** Charakterystyka potencjału przeładunkowego DCT w latach 2007-2016

Okres	10/2007	02/2014	06/2016
Roczna przepustowość terminalu	0,5 mln TEU	1,25 mln TEU	1,5 mln TEU
Liczba pracowników	130 osób	530 osób	685 osób
Roczna przepustowość bocznic kolejowej	100.000 TEU	760.000 TEU	780.000 TEU
Wielkość obsługiwanych statków	868 TEU	18270 TEU	18270 TEU
Liczba suwnic nabrzeżowych	3 szt.	5 szt.	6 szt.
Liczba suwnic placowych	5 szt.	17 szt.	17 szt.
Wielkość bocznic kolejowej	2 tory	4 tory	4 tory

Źródło: D. Landa, *Historia i rozwój terminala kontenerowego DCT Gdańsk oraz jego znaczenie dla gospodarki morskiej Polski i Regionu Morza Bałtyckiego*, III Ogólnopolska Konferencja Prawa Morskiego, Gdańsk, 27 lutego 2014, Prezentacja konferencyjna – nie publikowane, Wykorzystane dzięki uprzejmości autora.

Branża portowa na rynku globalnym przechodzi obecnie „fazę terminalizacji” polegającą na wzmożonej rozbudowie i modernizacji terminali portowych, w tym terminali kontenerowych. Na obrzeżach terenów portowych tworzone są także terminale śródlądowe, które oferują szeroką gamę usług, w szczególności przyjmują ładunki i stają się prężnymi ośrodkami dystrybucji<sup>9</sup>.

Port Gdańsk w planowaniu strategii, wizji i rozwoju uwzględnia najnowsze trendy nie tylko europejskie, ale także światowe. ZMPG SA wspólnie z operatorami terminali i władzami samorządowymi obserwują i analizują rozwój innych znaczących portów na świecie. Najnowsze trendy w planowaniu terminali kontenerowych można zaobserwować w porcie Rotterdam. Tamtejsze rozwiązania są godne do naśladowania, a należą do nich<sup>10</sup>:

1. zmniejszenie liczby stanowisk cumowniczych z uwagi na zwiększenie wydajności suwnic nabrzeżowych;
2. wzrost potrzeb głębokościowych przy stanowiskach cumowniczych;
3. wzrost zapotrzebowania na tereny niezbędne pod składowanie kontenerów.

W związku ze zwiększeniem nośności i wielkości kontenerowców zmieniała się generalnie koncepcja budowy i organizacji terminali kontenerowych: większe gabarytowo i

<sup>9</sup> Por. J. Kabus, J. Nowakowska-Grunt, *Zmieniająca się rola portów morskich w Unii Europejskiej w zarządzaniu logistyką morską*, „Logistyka” 2014, nr 5, s. 5021-5026, (dodatek na CD Logistyka-nauka), <http://www.czasopismologistyka.pl/artykuly-naukowe/send/318-artykuly-na-plycie-cd-3/6484-artykul> (dostęp 15.03.2016).

<sup>10</sup> Por. K. A. Krośnicka, *Nowoczesne terminale kontenerowe w porcie Rotterdam*, Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni, nr 87, Gdynia 2014, s. 140- 152.

pojemnościowo statki potrzebują głębszych stanowisk cumowniczych oraz rozległych terenów koniecznych dla składowania kontenerów. W nowych terminalach w porcie Rotterdam wydzielono osobne stanowiska do obsługi *feederów* i barek od stanowisk obsługi jednostek oceanicznych. Rozdzielenie to ma uzasadnienie zarówno ekonomiczne jak i techniczne, a mianowicie mniejsze jednostki mogą przemieszczać się w płytszych akwenach i korzystać z mniejszych suwnic. Tamtejsze terminale charakteryzują się także bardzo wysokim poziomem automatyzacji oraz mogą pochwalić się nowatorskim rozwiązaniem, jakim jest wprowadzenie zdalnie sterowanych suwnic nabrzeżowych. Innym nowoczesnym rozwiązaniem jest transport ładunków "pociągami drogowymi", kursującymi pomiędzy terminalami i centrami logistycznymi specjalnie wydzielonymi drogami. Niezwykle ważne jest także budowanie w pobliżu terminali centrów logistycznych<sup>11</sup>.

Większość z powyższych nowatorskich rozwiązań została zaprojektowana i uwzględniona przy budowie I oraz II etapu głębokowodnego terminalu kontenerowego w Gdańsku. Na zapleczu DCT powstało Pomorskie Centrum Logistyczne (PCL). Ma ono w niekonwencjonalny sposób zarządzać przepływem kontenerów tak, aby uniknąć dublowania podróży kontenera. Chodzi o przeniesienie rozładunku kontenerów z Dalekiego Wschodu przybyłych do Gdańska na bezpośrednie zaplecze portu, do Pomorskiego Centrum Logistycznego (PCL) i dalej rozwożenie towarów już z magazynów PCL wprost do odbiorców<sup>12</sup>. Koncepcja przesunięcia procesów przeładunkowo-magazynowych do centrum logistycznego umiejscowionego na zapleczu portu ma wpłynąć na poprawę efektywności łańcucha dostaw, obniżenie kosztów i skrócenie czasu dostaw.

Obiekty PCL, zajmujące rozległe tereny rozwojowe, są ważnym elementem uzupełniającym infrastrukturę terminalu, ukierunkowanym na ruch ładunków między zachodnimi krajami Unii Europejskiej a Rosją, Białorusią i Ukrainą. Dzięki korzystnej lokalizacji centrum jest ono skomunikowane z siecią dróg, w tym z autostradą A-1, oraz z połączeniami kolejowymi. Centrum jest miejscem świadczenia szeregu usług generujących wartość dodaną, takich jak spedycja, dystrybucja, magazynowanie, składowanie, formowanie i rozformowanie kontenerów, usługi agencyjne, celne, bankowe i inne<sup>13</sup>. Realizacja tej idei wypromuje i wzmocni pozycję Portu Gdańsk jako hubu kontenerowego. Dla Gdańska, regionu pomorskiego, a nawet całego kraju będzie to ogromna szansa rozwoju gospodarki.

Realizacja projektu budowy DCT II i PCL umocni pozycję Portu Gdańsk względem konkurencyjnych portów niemieckich, belgijskich i holenderskich. Projekt wpłynie pozytywnie także na zwiększenie dochodów do budżetu państwa dzięki powiększeniu się wolumenu nowych ładunków oraz wygeneruje nowe miejsca pracy<sup>14</sup>.

Istotnym bodźcem rozwojowym dla DCT i innych terminali morskich jest dążenie do większej integracji technicznej i ekonomicznej portowych terminali kontenerowych z lądowymi terminalami transportu intermodalnego. Chodzi o to, aby operatorzy portowych terminali kontenerowych zawierali porozumienia taktyczno-operacyjne z przewoźnikami kolejowymi, przy pośrednim udziale zarządów portów, działających w ramach realizacji portowych

<sup>11</sup> Por. K. A. Krośnicka, *Nowoczesne terminale kontenerowe w porcie Rotterdam*, s. 152.

<sup>12</sup> Por. M. Matusiewicz, W. Rydzkowski, *Koncepcja Pomorskiego Centrum Logistycznego jako czynnik rozwoju przeładunków kontenerowych w DCT Gdańsk*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Problemy Transportu i Logistyki, nr 22, Szczecin 2013, s. 167-170.

<sup>13</sup> Por. H. Klimek, *Konkurencyjność polskich portów morskich na bałtyckim rynku usług portowych*, „Studnia Gdańskie. Wizje i rzeczywistość”, Gdańsk 2006, t. III, s. 112-138.

<sup>14</sup> Por. M. Matusiewicz, W. Rydzkowski, *Koncepcja Pomorskiego Centrum Logistycznego...*, autorzy podają więcej szczegółowych argumentów na poparcie tezy, że budowa Pomorskiego Centrum Logistycznego wpłynie pozytywnie na rozwój Portu Gdańsk i poprawi jego konkurencyjność w regionie, s. 178-179.

inwestycji kolejowych<sup>15</sup>. Integracja ta powinna mieć charakter nie tylko organizacyjno-techniczny, ale także kapitałowy. Tego typu działania zapoczątkowano w 2012 r. w ramach porozumienia globalnego operatora Maersk Line z Procont sp. z o.o. i Schavemaker Cargo sp. z o.o., którzy uruchomili dedykowane połączenia kolejowe w relacji: kontenerowy terminal portowy DCT - Kąty Wrocławskie, które obsługuje „Maersk Amber Express” oraz drugiego porozumienia CTL Logistics sp. z o.o. z Euroterminalem Sławków w relacji: DCT - terminal w Sławkowie, obsługiwany przez „Maersk Baltic Express”<sup>16</sup>.

### 3. Działalność eksploatacyjna terminalu

Inwestycja w porcie w Gdańsku to przykład bezpośredniej inwestycji zagranicznej typu *greenfield*, polegającej na zaprojektowaniu i wybudowaniu od podstaw nowego terminalu przeładunkowego. Proces wybudowania, odbiorów i oddania do użytkowania trwał od 2005 do 2007 roku. W 2007 roku rozpoczął działalność Głębokowodny Terminal Kontenerowy w Gdańsku. Początkowo jego zdolność przeładunkową szacowano na 500 tys. TEU rocznie, a docelowo, czyli w roku 2009 miał osiągnąć 2 mln TEU rocznie<sup>17</sup>, dziś szacuje się, że po ukończeniu 2 etapu będzie można w nim przeładować nawet 4 mln TEU rocznie. Takie bezpośrednie inwestycje zagraniczne typu *greenfield* mają duży wpływ na rynek pracy, bo tworzą nowe miejsca pracy i umożliwiają transfer pracowników z innych przedsiębiorstw przeładunkowych i pozostałych rodzajów działalności portowych (obrazuje to tabela 1)<sup>18</sup>.

W przypadku DCT Gdańsk, jak i innych terminali kontenerowych, głównym celem jest zapewnienie szybkiego i sprawnego przeładunku towarów w kontenerach. Aby osiągnąć ten cel należy spełnić następujące przesłanki: sprawne połączenia z zapleczem lądowym poprzez drogi kolejowe i kołowe; odpowiednia powierzchnia składowa dla jednostek ładunkowych z zapleczem magazynowym; właściwa organizacja pracy terminalu w oparciu o najnowocześniejsze systemy zarządzania; wyposażenie techniczne bazy oraz stosowanie nowoczesnych technologii informatycznych<sup>19</sup>.

Koncepcja działalności terminalu kontenerowego opiera się na świadczeniu usług dla różnych użytkowników transportu. Dlatego z punktu widzenia każdego uczestnika procesu transportowego istotna jest infrastruktura techniczna. Jest ona bowiem fundamentalnym czynnikiem warunkującym możliwość funkcjonowania terminalu, który składa się z wielu elementów. Podobnie jak w innych przypadkach, tak przy projekcie DCT planowanie i budowę terminalu poprzedziła szczegółowa analiza, która pozwoliła efektywniej osiągnąć zaplanowane

<sup>15</sup> Por. A. S. Grzelakowski, *Rozwój transportu intermodalnego w Polsce na tle tendencji europejskich. Podstawowe uwarunkowania i wyzwania*, „Logistyka”, 2012, nr 5, CD2, s. 425-432.

<sup>16</sup> Por. A.S. Grzelakowski, *Rozwój rynku przewozów intermodalnych w Polsce i jego wpływ na portowy rynek kontenerowy*, „Logistyka”, 2014, nr 2, s. 20-21.

<sup>17</sup> Por. D. Bernacki, *Uwarunkowania ekonomiczno-organizacyjne rozwoju polskich portów*, s. 122 i nast.; Raport Balticon, *Funkcjonowanie oraz perspektywy rozwoju rynku przewozów kontenerowych w Polsce do roku 2015*, Gdynia 2010, s. 16;

[http://www.cargosped.pl/images/stories/cargosped/pliki/intermodal/intermodal\\_w\\_pigulce/balticon-raport\\_rynek\\_kontenerowy.pdf](http://www.cargosped.pl/images/stories/cargosped/pliki/intermodal/intermodal_w_pigulce/balticon-raport_rynek_kontenerowy.pdf) (dostęp 18.05.2016)16;

[http://www.cargosped.pl/images/stories/cargosped/pliki/intermodal/intermodal\\_w\\_pigulce/balticon-raport\\_rynek\\_kontenerowy.pdf](http://www.cargosped.pl/images/stories/cargosped/pliki/intermodal/intermodal_w_pigulce/balticon-raport_rynek_kontenerowy.pdf)

<sup>18</sup> W Głębokowodnym Terminalu Kontenerowym DCT w Gdańsku na początku zatrudniono około 200 osób, a w roku 2015 pracowało 535 osób. Po zakończeniu rozbudowy drugiego etapu szacuje się, że liczba pracowników wzrośnie do 800 osób. Oprócz pracowników bezpośrednio zatrudnionych w DCT w terminalu pracuje kilka tysięcy pracowników firm współpracujących, tzw. kooperantów.

<sup>19</sup> I. Urbanyi, *Determinanty logistycznej obsługi ładunków i środków transportowych na morskich terminalach kontenerowych*, Logistyka – nauka 2012, artykuł na płycie CD nr 2, on-line: [http://www.logistyka.net.pl/bank-wiedzy/transport-i-spedycja/item/download/74829\\_e6f83218c8ccfa70b753476e60d1b57f](http://www.logistyka.net.pl/bank-wiedzy/transport-i-spedycja/item/download/74829_e6f83218c8ccfa70b753476e60d1b57f) (dostęp 12.05.2015)

cele. Standardowo elementami terminali kontenerowych są: nabrzeża, place przeładunkowo-składowe, bramy dla pojazdów drogowych, drogi wewnętrzne, kolejowe stanowisko przeładunkowe, magazyn zbiorczo-rozdzielczy, centrum dyspozycyjne oraz depot kontenerowe<sup>20</sup>.

Warto pamiętać, że na obszarze portów morskich, w ramach sektora usług portowych, wykonywana jest złożona i różnorodna działalność gospodarcza. Jednak kluczowa jest działalność przedsiębiorstw przeładunkowo-składowych, które świadczą nie tylko usługi przeładunku ładunków, ale także magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich<sup>21</sup>.

Rozbudowa terminalu DCT i poprawa infrastruktury transportowej spowoduje zwiększenie produkcji zróżnicowanych asortymentowo usług portowych. Wpłynie także na zwiększenie korzyści skali, podwyższy zyski poprzez maksymalizację przychodów uzyskiwanych z dużych przeładunków i transshipmentów kontenerów<sup>22</sup>.

Istotne znaczenia dla działalności eksploatacyjnej terminalu mają pozyskani przez niego klienci oraz wykonywane połączenia żeglugowe. Do grona klientów DCT Gdańsk zaliczają się m.in.: APL - International container shipping and ocean freight provider; Hyundai Merchant Marine; Maersk Line, MOL Mitsui; MSC - Mediterranean Shipping Company; NYK Line - Nippon Yusen Kaisha; OOCL Orient Overseas Container Line; UASC United Arab Shipping Company; Seago Line; Hamburg Süd Liner Shipping<sup>23</sup>. Niektóre z tych wymienionych przedsiębiorstw utworzyły globalne aliansy żeglugowe np. 2M (Maersk Line i MSC) oraz G6 (APL, Hapag-Lloyd, HMM, MOL, NYK i OOCL), które zawijają regularnie do Gdańska. Terminal obsługuje stałe połączenia kontenerowe zarówno oceaniczne jak i *feederowe*. Do połączeń oceanicznych zaliczyć można cotygodniowe: G6 na trasie - Gdańsk - Göteborg - Antwerpia - Southampton - Singapur - Yantian - Qingdao - Szanghaj (Yangshan) - Hong Kong - Yantian - Singapur - Rotterdam - Hamburg - Gdańsk oraz serwis AE10 Maersk Line na trasie - Gdańsk - Bremerhaven - Rotterdam - Kanał Sueski - Singapur - Yantian - Pusan - Kwangyang - Szanghaj - Ningbo - Yantian - Tanjung Pelepas - Kanał Sueski - Felixstowe - Bremerhaven - Gdańsk. Główne połączenia *feederowe* to:

- serwis L27 - Seago Line na trasach - Gdańsk - Ust-Ługa - St. Petersburg - Ryga - Gdańsk - Tallin - Kłajpeda - Gdańsk z zawinięciami dwa razy w tygodniu ;
- serwis L46 - Gdańsk - Aarhus - Göteborg - Wilhelmshaven - Hamburg - Bremerhaven - Kanał Kiloński - Helsingborg - Gdańsk z zawinięciami jeden raz w tygodniu;
- serwis L48 - Gdańsk - Kaliningrad - Gdańsk z zawinięciami jeden raz w tygodniu;
- serwis L49 - Gdańsk - Kanał Kiloński - Bremerhaven - Hamburg - Kanał Kiloński - Gdańsk z zawinięciami jeden raz w tygodniu.

Dotychczasowy udział polskich portów morskich w światowych obrotach szacuje się na około 1%, a w obrotach europejskich na około 11% jednak mają one dużą szansę na rozwój. Realizowane aktualnie oraz planowane do roku 2020 inwestycje pozwolą na zwiększenie przepustowości polskich portów, a rozwijające się terminale kontenerowe, w tym szczególnie porty w Gdańsku i Gdyni będą pełnić ważną rolę w polskiej gospodarce i logistyce<sup>24</sup>. Dzięki

<sup>20</sup> I. Urbanyi, *Determinanty logistycznej obsługi ładunków...* (dostęp 12.05.2015)

<sup>21</sup> Por. D. Bernacki, *Uwarunkowania ekonomiczno-organizacyjne rozwoju polskich portów morskich*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, „Problemy Transportu i Logistyki”, nr 15, Szczecin 2011, s. 122 i nast.

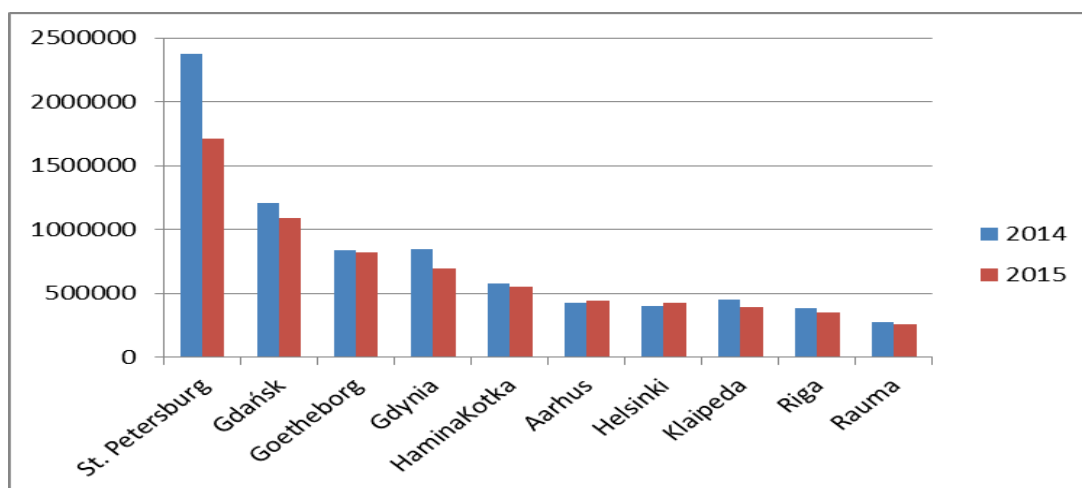
<sup>22</sup> Por. D. Bernacki, *Korzyści skali, zakresu i masowości w transporcie morskim* [w:] *Porty morskie i żegluga w systemach transportowych*, red. J. Dąbrowski, T. Nowosielski, Instytut Transportu i handlu Morskiego, InfoGlobMar 2014, Gdańsk 2014, s. 127-147.

<sup>23</sup> Dane ze strony <http://dctgdansk.pl/pl/> (dostęp: 15.06.2016).

<sup>24</sup> Por. M. Roman, M. Pietrzak, *Rozwój konteneryzacji ze szczególnym uwzględnieniem polskich portów morskich*, *Logistyka - nauka* 2014, nr 4, CD 4, s. 3691-3699; <http://www.czasopismologistyka.pl/artykuly-naukowe/send/-/5058>; Szerzej o rozwoju portów zob. H. Klimek, *Program rozwoju portów morskich w Polsce*, [w:] *Współcze-*



lepszemu dostępowi do portów, zwiększonej drożności portów i obsłudze bezpośrednich połączeń oceanicznych pozycja Polski w regionie Bałtyku ulegnie znacznemu wzmocnieniu. Miejsce Portu Gdańsk wśród największych kontenerowych portów regionu Morza Bałtyckiego przedstawia rysunek 1.



Rysunek 1. 10 największych portów kontenerowych Bałtyku w 2014 i 2015 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych M. Matczak, M. Rozmarynowska-Mrozek, *Container turnover of the Baltic maritime ports dropped by 12,5 % in 2015*; Port Monitor, Actia Forum, Gdynia, Kwiecień 2016, s. 3.

Terminale przeładunkowe na Pomorzu umiejscowione są na obszarach dwóch portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej: porcie morskim w Gdańsku i Gdyni. To właśnie zarządy portów tworzą możliwości dla rozwoju terminali, regulują w oparciu o prawo warunki ich funkcjonowania oraz zapewniają im dostęp do infrastruktury. Bez wątpienia impulsem do modernizacji infrastruktury dostępowej do Portu Gdańsk było zakwalifikowanie go do VI Transeuropejskiego Korytarza Transportowego łączącego Skandynawię z południem Europy i portami Morza Śródziemnego<sup>25</sup>.

#### 4. Bariery rozwoju

W niniejszej części artykułu zostaną przedstawione bariery i szczególne utrudnienia oraz problemy na jakie inwestor napotykał w trakcie realizacji inwestycji. Większość z tych barier, utrudnień i problemów udało się rozwiązać dzięki dużemu zaangażowaniu i współpracy wielu podmiotów.

Posiadana infrastruktura, wyposażenie w specjalistyczny sprzęt przeładunkowy oraz baza składowa terminalu są bardzo ważne, ale niewystarczające do uzyskania przewagi konkurencyjnej na rynku usług portowych. Dodatkowym, niezbędnym elementem jest

sne problemy rozwoju lądowo-morskich systemów transportowych, Instytut Transportu i Handlu Morskiego, InfoGlobMar 2013, red. J. Dąbrowski, T. Nowosielski, Gdańsk 2013, s.159-187.

<sup>25</sup> M. Graban, *Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej i punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce na rok 2015*, Departament Rozwoju Gospodarczego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2015, s. 58-60.; A. Bursztyński, *Dostępność komunikacyjna portów Gdańska i Gdyni w aspekcie rozbudowy sieci drogowej zaplecza portowego*, „Logistyka”, 2011, nr 5, CD 2, s. 1009 i nast.

integracja prawna, polegająca na stosowaniu norm prawnych nie mniej korzystnych niż w konkurencyjnych portach Europy zachodniej.

O powodzeniu realizacji strategii i planów rozwojowych terminali kontenerowych decyduje konieczność usuwania barier hamujących ten rozwój. Można zdiagnozować następujące rodzaje barier: bariery infrastrukturalne; bariery organizacyjno-prawne; bariery ekonomiczne<sup>26</sup>.

Omawiając bariery infrastrukturalne należy wymienić ciągle jeszcze niewystarczającą dostępność portów morskich od strony lądu z powodu tzw. wąskich gardeł w infrastrukturze drogowej i kolejowej zarówno na terenie kraju jak i samego portu. W przypadku dostępu do portu gdańskiego, na terenie którego jest DCT, wiele się w tej kwestii zmieniło na lepsze, ale pewne projekty są jeszcze w fazie realizacji. Warto wymienić realizowane w ostatnich latach na terenie miasta Gdańska inwestycje drogowe, które bezpośrednio przyczyniają się na ułatwienie dostępu drogowego do portu od strony lądu. Należą do nich m.in. budowa:

- Południowej Obwodnicy Gdańska, łączącej drogę krajową nr 7 (S7) z Obwodnicą Trójmiasta (S6) oraz autostradą A1;
- Trasy Sucharskiego, która wraz z Południową Obwodnicą Gdańska łączy Port Gdańsk z istniejącym układem dróg krajowych i międzynarodowych i pomaga rozwiązywać problemy komunikacyjne w powiązaniach wewnątrzportowych oraz umożliwia wyprowadzenie transportu ciężkiego w kierunku wschodnim i południowym z Gdańska z pominięciem centrum historycznego i dzielnic mieszkaniowych miasta;
- węzła w Karczemkach (wraz z dokończeniem budowy trasy W–Z), który odblokował główny wylot z Gdańska w kierunku Kaszub (droga krajowa nr 7) i połączył centrum miasta z Obwodnicą Trójmiasta;
- Trasy Słowackiego łączącej port lotniczy ze stadionem piłkarskim, a w przyszłości z portem morskim.
- tunel pod martwą Wisłą, który stanowi element Trasy Słowackiego i łączy zachodnią część miasta z częścią portu, gdzie Trasa Słowackiego łączy się z Trasą Sucharskiego. Tunel skrócił przejazd z Portu Północnego do dróg krajowych w kierunku zachodnim z pominięciem centrum miasta. Jednocześnie skrócił przejazd z Nowego Portu do dróg krajowych w kierunku Warszawy i Katowic. Przyczynił się to do podniesienia atrakcyjności eksploatacyjnej obszarów portu leżących w bliskości tunelu po obu stronach portu<sup>27</sup>.

Wśród barier organizacyjno-prawnych na pierwszym miejscu należy wymienić skomplikowane, biurokratyczne wymagania w prowadzeniu działalności gospodarczej, które wynikają często z nieprzystosowanych, mało elastycznych i źle interpretowanych przepisów prawnych oraz niezyczliwości urzędniczych praktyk<sup>28</sup>. Należy jednak zauważyć, że realizacja inwestycji spotkała się z dużą życzliwością lokalnego samorządu oraz tutejszych urzędników, co przejawiało się w licznych komunikatach prasowych zarówno ZPMG SA jak i DCT SA<sup>29</sup>. W gminie Gdańsk w 2008 r. powołano Gdańską Agencję Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o. (GARG), której celem jest przyciąganie nowych inwestycji, kreujących miejsca pracy oraz wszechstronne wspieranie inwestorów na każdym etapie działania. GARG był zaangażowany w projekt budowy terminalu.

<sup>26</sup> Por. M. Burchacz, W. Kuszewski, *Bariery rozwoju transportu multimodalnego w Polsce z perspektywy wybranych morskich terminali kontenerowych*, „Logistyka” 2012, nr 4, s. 63-68.

<sup>27</sup> [www.gdansk.pl](http://www.gdansk.pl) (dostęp 10.05.2016).

<sup>28</sup> Por. M. Burchacz, W. Kuszewski, *Bariery rozwoju transportu multimodalnego w Polsce z perspektywy wybranych morskich terminali kontenerowych*, s. 66.

<sup>29</sup> Zobacz archiwalne komunikaty prasowe na stronie ZPMG: <http://www.portgdansk.pl/wydarzenia/archiwum-wydarzen/>; oraz DCT <http://dctgdansk.pl/pl/category/news/> (dostęp [data odwiedzin 28.01.2016].)

Innym problemem utrudniającym nie tyle proces realizacji inwestycji, co przyszłej eksploatacji terminalu był problem miejsc składowych. A mianowicie operator mógł mieć trudności w ściągnięciu nowych, dużych klientów bez zapewnienia ładunkom odpowiedniego miejsca składowego i odpowiedniego sprzętu do obsługi<sup>30</sup>. W przypadku inwestycji DCT bariera ta została już pokonana dzięki projektowi budowy Pomorskiego Centrum Logistycznego (PCL) w bezpośrednim sąsiedztwie głębokowodnego terminalu kontenerowego DCT<sup>31</sup>. Projekt ten zrealizowany został przez jednego z największych europejskich i światowych deweloperów i zarządców obiektów przemysłowych i logistycznych przedsiębiorstwo globalne Goodman<sup>32</sup>. Centrum powstało na 110 ha działce, na której powstały zróżnicowane obiekty (magazyny, hale produkcyjne czy powierzchnie biurowe) o docelowej powierzchni 500.000 m<sup>2</sup>. Aktualnie łączna powierzchnia obiektów centrum sięga 53.000 m<sup>2</sup>, a główny inwestor podjął decyzje o budowie kolejnych powierzchni magazynowo-przetwórczych. PCL pełni nie tylko podstawowe funkcje usług magazynowania i handlingu, ale służy też reeksportowi<sup>33</sup>. W PCL można także przeładowywać, doładowywać, remontować i czyścić kontenery.

Na kolejnym miejscu, jako barierę rozwoju portów, wymieniano dotychczas procedury kontroli granicznej w polskich portach morskich. Do roku 2015 były bardziej skomplikowane niż w przypadku przekraczania granicy lądowej, gdzie kontrole były lepiej skoordynowane i odbywały się płynnie. Do niedawna stawiano tezę, że odprawy w polskich portach morskich, w tym w Gdańsku znacznie odbiegają od dobrych praktyk i standardów w portach Europy zachodniej, jak w Hamburgu, Rotterdamie czy Amsterdamie. Krytyce poddawano zarówno czas kontroli, tj. jej długość i opieszałość służb kontrolujących, brak współpracy i koordynacji między tymi służbami, przestarzałe systemy informatyczne oraz jakość dokonywanej kontroli. Ostatnio teza ta zdezaktualizowała się a odprawy w polskich portach morskich są bardziej sprawne, szybsze i skoordynowane. Jest to możliwe dzięki zmianom prawnym dokonany w ostatnich latach. Chodzi o pakiet portowy, tzw. pakiet „Porty 24h”, który zaczął obowiązywać od 1 stycznia 2015 r. na mocy ustawy o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej<sup>34</sup>. Ustawa ta wprowadziła zasadę przeprowadzenia niezbędnych formalności związanych z przywozem towarów z państw trzecich drogą morską w ciągu 24 godzin od momentu przedstawienia towaru do kontroli granicznej. Na jednostki Służby Celnej<sup>35</sup> nałożono zadanie koordynacji kontroli różnych inspekcji granicznych (m.in. weterynaryjnej, sanitarnej, fitosanitarnej oraz jakości handlowej artykułów rolno-spożywczych) odbywających się w

<sup>30</sup> *Branża spedycyjno-logistyczna w Polsce - trendy i wyzwania*; wywiad z dnia 13, listopad 2014 „Morza i Oceany”, <http://morzaioceany.pl/transport/csl/2466-bran%C5%BCa-spedycyjno-logistyczna-w-polsce-trendy-i-wyzwania.html> ([dostęp dnia 27.01.2016].)

<sup>31</sup> Pomorskie Centrum Logistyczne w Gdańsku to kluczowy projekt budowlany firmy Goodman w Polsce. Jego właścicielem jest Goodman European Partnership (GEP), flagowy europejski fundusz Goodmana. Wielofunkcyjne centrum logistyczne, które powstaje na działce o powierzchni 110 ha, oferuje możliwość budowy magazynów logistycznych i hal produkcyjnych wraz ze zintegrowanymi powierzchniami biurowymi o łącznej powierzchni ok. 500 000 m<sup>2</sup>. Szacuje się, że wartość całej inwestycji może przekroczyć 300 milionów euro. Źródło: <http://pl.goodman.com/o-nas/biuro-prasowe/najswiezsze-wiadomosci/20141214-goodman-completes-third-phase-of-plc> ([dostęp dnia 12.01.2016].)

<sup>32</sup> H. Klimek, J. Dąbrowski, *Polskie porty morskie w lądowo-morskich łańcuchach transportowych*, „Logistyka”, 2013, nr 5, s. 92-97.

<sup>33</sup> M. Matusiewicz, W. Ryzkowski, *Koncepcja Pomorskiego Centrum Logistycznego jako czynnik rozwoju przeładunków kontenerowych w DCT Gdańsk*,...s. 178.

<sup>34</sup> Dz. U. 2014, poz.1662.

<sup>35</sup> M. Adamowicz, M. Paško, *Służba Celna w Polsce- aspekty organizacyjno-prawne*, Zeszyty Naukowe Europejskiej Szkoły Wyższej w Sopocie, Nowe Trendy, 2015, nr 4, s. 206-207 oraz; *Ułatwienia dla upoważnionych przedsiębiorców (AEO)*, Materiały Ministerstwa Finansów, Departamentu Cel, Warszawa styczeń 2015, [http://www.finanze.mf.gov.pl/documents/ulatownia+AEO+04+9+stycznia+2015+FINA%C5%81\\_zm.pdf](http://www.finanze.mf.gov.pl/documents/ulatownia+AEO+04+9+stycznia+2015+FINA%C5%81_zm.pdf), ([dostęp dnia 12.01.2016].)

portach. Celem pakietu było, aby inspekcje przeprowadzano przez wszystkie służby w sposób jak najmniej uciążliwy organizacyjnie dla importerów i operatorów. Dużą zaletą funkcjonowania pakietu jest platforma internetowa, która w jednym miejscu gromadzi wszystkie informacje o ładunku oraz o dokonanych procedurach celnych i kontrolnych jakim został on poddany. Do systemu mają dostęp wszystkie służby graniczne oraz armatorzy i operatorzy logistyczni, co wpływa na przyspieszenie kontroli i wzrost konkurencyjności polskich portów<sup>36</sup>.

Pakiet „Porty 24h” wprowadził także możliwość elektronicznego zgłoszenia celnego przed przybyciem ładunku do portu morskiego, gdy jest on jeszcze w drodze. Takie wcześniejsze zgłoszenie odprawy celnej umożliwi organowi celnemu przygotowania się do jego obsługi w momencie przedstawienia towaru. Daje to kolejną możliwość sprawnego i szybszego przeprowadzenia formalności celnych. Ponadto uelastyczniono system przygotowania zgłoszeń celnych przez zgłaszających. Przedstawienie towaru powoduje automatyczne zwolnienie towaru do procedury celnej. Czas obsługi ładunków morskich w poszczególnych terminalach w systemie procedury uproszczonej można śledzić on-line<sup>37</sup>. Niewątpliwie barierę tą pokonano dzięki wielkiemu zaangażowaniu, w prace nad ustawą deregulacyjną, służby celnej oraz przedstawiciele terminali kontenerowych, w tym terminala DCT. Wskazywali oni procedury i hamulce utrudniające terminowe odprawy oraz zwracali uwagę, że działania służb granicznych są przestarzałe i niewydalane oraz, że nie mogą nadążyć za dynamicznym rozwojem sektora kontenerowego<sup>38</sup>.

## 5. Rozwój terminalu DCT Gdańsk w kierunku hubu

Pierwszy statek został przyjęty przez DCT Gdańsk 1 czerwca 2007 r. Była to jednostka armatora Team Lines - "Götaaland", która zabrała na pokład kontenery należące do Hapag-Lloyd. Wielka ceremonia otwarcia miała miejsce 3 października 2007 r. W pierwszych latach eksploatacji terminal specjalizował się w obsłudze feederów, przez co zdobył ważne doświadczenie operacyjne. Terminal wtedy miał zdolność przeładunkową ok. 500 tys TEU. W 2009 r. terminal obsługiwał już 162 018 TEU. DCT wzmocnił swoją pozycję pozyskując w 2010 r. duńskiego armatora Maersk Line, dzięki któremu w 2010 r. obsługiwał już 451 751 TEU (tabela 2). Od stycznia 2010 r. do Gdańsk regularnie, raz w tygodniu, przyływały jednostki kontenerowe o pojemności 8.000 TEU z Dalekiego Wschodu, przywożące importowane towary do Polski, odbierające towary eksportowe z Polski oraz przewożące towary w tranzycie morskim dla kluczowych portów na Bałtyku. Gdańsk był wówczas jedynym polskim terminalem głębokowodnym przyjmującym tego typu jednostki. Możliwość bezpośredniego

<sup>36</sup> Szerzej M. Grottel, *Polska służba celna w procesie podwyższania jakości usług biznesowych*, Biznes Międzynarodowy w Gospodarce Globalnej, Gdańsk 2014, nr 33, s. 712-722 oraz M. Grottel, *The Safety and Security of International Trade as a Determinant of the Business Strategy of the Polish Customs Service*, European Integration Studies, 2015, nr 9, Kaunas University of Technology, s. 139-154.

<sup>37</sup> Oficjalna strona Izby Celnej w Gdyni: <http://www.gdynia.scelna.gov.pl> (dostęp 12.01.2016).

<sup>38</sup> Na stronie internetowej DCT są liczne relacje z oficjalnych spotkań zarządu spółki DCT z przedstawicielami rządu, gdzie podkreśla się postulaty składane rządowi celem wprowadzenia zmian w obsłudze celnej, zniesienia utrudnień i biurokracji. M. in <http://dctgdansk.pl/pl/minister-of-infrastructure-of-poland-cezary-grabarczyk-visits-dct-gdansk/> (dostęp 20.02.2016); Zob. także Oświadczenie zarządu DCT Gdańsk z dnia 2 lutego 2015: „Zarząd spółki DCT Gdańsk S. A. wyraża podziękowanie za wdrożenie pakietu portowego w ramach prac deregulacyjnych do przepisów regulujących obrót towarów i usług logistycznych w Polsce. ...Zasady panujące do tej pory w polskich portach były przestarzałe i niewydolne przy wciąż rosnących przewozach kontenerowych i dynamicznym rozwoju tego sektora gospodarki. Cieszy nas to, że problemy sektora kontenerowego zostały dostrzeżone i dzięki temu rozpoczęliśmy proces zmian i dostosowywania przepisów do wymogów rynku przy jednoczesnym zachowaniu spójności z wytycznymi unijnymi”. <http://dctgdansk.pl/pl/oswiadczenie-w-sprawie-ustawy-deregulacyjnej/> (dostęp 20.02.2016).

połączenia z Azją była impulsem nie do przecenienia w rozwoju DCT Gdańsk, który budował pozycję bałtyckiego hubu, osiągając 180% wzrostu w 2010 r. Dzięki pozyskaniu globalnego klienta DCT stał się jednym z najszybciej rozwijających się terminali na świecie.

W maju 2011 r. zaczął się nowy rozdział dla DCT. Podpisano kolejną umowę z grupą Maersk Line na obsługę kontenerowców klasy E o pojemności 15.500 TEU, ówczynie największych statków na świecie. Był to kamień milowy w historii działalności spółki, która dołączyła do prestiżowej grupy głębokowodnych portów kontenerowych w Europie Północnej, obsługujących co tydzień ogromne jednostki kontenerowe. Ponadto dało to DCT pozycję jedynego takiego terminalu zlokalizowanego na wschód od Cieśnin Duńskich. Rok 2011 zakończył się wynikiem 634 871 TEU.

Od czasu rozpoczęcia działalności terminalu do roku 2012 terminal kontenerowy przeładował 2 miliony TEU. Rok 2012 został zamknięty kolejnym rekordem – w ciągu roku przeładowano około 900 000 TEU. W 2013 roku terminal kontenerowy przeładował ponad 1 150 tys. TEU. Nie bez znaczenia było zawinięcie Mærsk McKinney Møller, pierwszego statku klasy Triple-E, odbywającego dziewiczy rejs z Azji do Europy, który miał ładowność 18 000 TEU i był największym kontenerowcem, jaki kiedykolwiek powstał do roku 2013<sup>39</sup>. Rok 2014 był kolejnym rekordem i osiągnął wynik 1 188 380 TEU i był to najlepszy wynik w historii funkcjonującego od 2007 r. terminalu.

**Tabela 2.** Wielkość przeładunków kontenerów w DCT Gdańsk w latach 2008-2015, w TEU

Miernik	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Obrót ładunkowy, w TEU	106469	162000	451730	634871	896962	1150887	1188380	1069705

Źródło: [www.dctgdansk.pl](http://www.dctgdansk.pl) (dostęp 06.06.2016).

W roku 2015 zanotowano 10% spadek przeładunków, które wyniosły w sumie 1 069 705 TEU. Spadek przeładunków w 2015 r. miał miejsce w wielu portach Unii Europejskiej, także w portach bałtyckich<sup>40</sup>. Przyczyny takiej sytuacji należy upatrywać w kilku aspektach zarówno politycznych, jak i ekonomicznych. Jednym z powodów była wojna rosyjsko-ukraińska i sankcje odwetowe, jakie Unia Europejska nałożyła na Federację Rosyjską oraz wprowadzone przez Federację Rosyjską embargo na towary unijne<sup>41</sup>. Napięta sytuacja polityczna w Europie wywołała skutki ekonomiczne, które w największym stopniu uderzyły w porty Estonii, Litwy i Łotwy. Jako kolejne przyczyny tych spadków można wymienić: sytuację gospodarczą w Rosji wywołaną kryzysem oraz przejmowanie ładunków tranzytowych przez rozbudowujące się porty wschodnie, w tym rosyjskie porty położone nad Bałtykiem. Kolejnym czynnikiem wpływającym na spadki było ograniczenie importu towarów z Dalekiego Wschodu, w tym Chin spowodowane kryzysem gospodarki i zmniejszeniem wymiany handlowej. W przypadku Portu Gdańsk, tendencja spadkowa wydają się być opanowane, bowiem wyniki za 5 miesięcy 2016 roku pokazują prawie 30 % wzrost w stosunku do 2015 roku i 3% w stosunku do najlepszego

<sup>39</sup> <http://dctgdansk.pl/pl/najwiekszy-statek-swiata-w-gdansk/> (dostęp 26.02.2016).

<sup>40</sup> M. Rozmarynowska-Mrozek, *Raport: Spadki w większości z 10 największych portów kontenerowych Bałtyku w pierwszej połowie 2015 roku*, Gdynia, wrzesień 2015, s. 2; <http://actiaforum.pl/assets/files/realizacje/pdf/PM-10-PL.pdf> (dostęp 27.02.2016).

<sup>41</sup> *Bałtyckie porty tracą w wyniku wojny ekonomicznej między UE a Rosją*, „Morza i Oceany”, listopad 2015, <http://morzaioceany.pl> (dostęp 06.06.2016).

2014 r. Jeżeli tempo wzrostu utrzyma się do końca roku 2016, to będzie on kolejnym rekordem<sup>42</sup>.

O znaczeniu terminalu DCT jako liczącego się hubu na świecie może świadczyć fakt, że 2.06.2016 r. w Porcie Morskim Gdańsk zacumował jeden z największych statków kontenerowych na świecie. Gigantyczny statek, potocznie zwany kolosem nosi nazwę MSC Maya i należy do armatora Mediterranean Shipping Company. Pływa on w ramach serwisu Silk między Azją a Europą, łącząc Gdańsk i Yantian<sup>43</sup>. MSC Maya mieści na pokładzie 19 224 TEU i jest większa od poprzedniego ogromnego kontenerowca Maersk Mc-Kinney Møller o 954 TEU<sup>44</sup>. Cumowanie MSC Maya było istotnym wydarzeniem dla portu. Nie tylko podniosło rangę portu, ale potwierdziło, że Port Gdańsk uważany jest za strategiczny port basenu Morza Bałtyckiego w zakresie obsługi kontenerów. Od 2012 roku niezmiennie zajmuje drugie miejsce na tym akwenie pod względem liczby obsługiwanych kontenerów i zarazem znajduje się wśród 20 największych kontenerowych portów Europy.

Z uwagi na wzrost zapotrzebowania na bardziej wydajne i ekonomiczne rozwiązania transportowe w regionie Morza Bałtyckiego, zdolne skutecznie konkurować z usługami w portach Europy Północnej, DCT podjęło decyzję o rozbudowie terminalu w Gdańsku i otwarciu drugiego głębokowodnego nabrzeża. Inwestor wziął pod uwagę rosnący popyt na obsługę głębokowodnych statków oceanicznych w rejonie Europy Środkowo-Wschodniej.

Nowe nabrzeże (T2) w DCT Gdańsk ma zostać wybudowane do końca 2016 r. Jego długość wyniesie 650 m i zwiększy zdolność przeładunkową terminalu dwukrotnie: z 1,5 miliona TEU do 3 milionów TEU rocznie w pierwszej fazie rozbudowy. Nabrzeże będzie wyposażone w 5 suwnic STS<sup>45</sup>, 16 suwnic placowych RTG oraz dodatkowy sprzęt przeładunkowy zdolny do obsługi statków o pojemności przekraczającej 18 000 TEU. Takie parametry techniczne pozwolą na obsługę jednocześnie kilku statków naraz w tym największych kontenerowców świata. Do procesu finansowania rozwoju DCT Gdańsk pozyskano grupę banków komercyjnych, które zapewniły 200 milionów Euro na budowę drugiego głębokowodnego nabrzeża kontenerowego. Inwestycja wraz z refinansowaniem istniejącego zadłużenia będzie miała wartość 290 milionów Euro<sup>46</sup>.

W ostatnich latach zmieniło się znaczenie i postrzeganie Portu Gdańsk nie tylko na mapie polskich i europejskich, ale także światowych portów morskich (tabela 3). W przeszłości port morski w Gdańsku określany był jako port masowy, ale przemiany jakie w nim zaszły w ciągu ostatnich dziesięciu lat wpłynęły na zmianę charakteru portu. Obecnie jest to port uniwersalny, jeden z największych w akwenach Morza Bałtyckiego. Na przeobrażenie portu wpłynęły działania inwestycyjne takie jak: rozwój głębokowodnych nabrzeży, infrastruktury dostępu do portu, sieci połączeń kolejowo-drogowych. Te działania sprawiły, że port morski w Gdańsku jest największym centrum przeładunkowym w tej części Bałtyku.

<sup>42</sup> L. Dolecki, Ł. Kuś, *Kontenery idą w górę w DCT Gdańsk. Czy 2016 rok będzie rekordowy?*, źródło: RynekInfrastruktury.pl (dostęp 06.06.2016).

<sup>43</sup> Dotąd linia oceaniczna aliansu 2M (Maersk Line, MSC) realizowana była do DCT Gdańsk wyłącznie flotą armatora Maersk. Teraz, wraz z zawinięciem statku MSC Maya dołącza do nich flota drugiego z armatorów tworzących alians.

<sup>44</sup> Jest to w tej chwili jeden z największych kontenerowców świata. Jego pokład jest wielkości czterech boisk piłkarskich. Ma 396 metrów długości i 59 szerokości; które ustawione jeden za drugim zajęłyby łącznie ponad 117 kilometrów długości, co najlepiej obrazuje potęgę statku. Źródło: <https://www.portgdansk.pl/wydarzenia/najwiekszy-kontenerowiec-swiata-armatora-msc-w-porcie-gdansk> (dostęp 10.06.2016).

<sup>45</sup> Nowe suwnice STS należą do największych na świecie, wysięg dźwigu sięga na 25 rzędów. Na stronach DCT można przeczytać, że suwnica STS waży tyle co 1000 samochodów osobowych, a jej wysokość równa jest wysokości 35-piętrowego budynku. <http://dctgdansk.pl/pl/> (dostęp 10.05.2016).

<sup>46</sup> <http://www.gospodarkamorska.pl/wydarzenia/w-styczniu-rusza-rozbudowa-dct---oficjalne-przekazanie-pozwolenia-na-budowe-t2.html> (dostęp 10.05.2016).

**Tabela 3.** Miejsce Portu Gdańsk w rankingu wszystkich portów europejskich pod względem wielkości obrotów kontenerowych

Lata	Miejsce w rankingu
2014	17
2012	19
2010	27
2008	35
2005	42

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat  
<http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do> (dostęp 24.03.2016).

## Zakończenie

Podsumowując należy przyznać, że Gdańsk i cały region Pomorza może na nowo świecić blaskiem głównej bramy handlowej, jak miało to miejsce w XVI wieku. Wielu ludzi nie wierzyło, że realizacja tej wizji jest możliwa, ale dziś DCT jest przykładem wykorzystania ogromnego potencjału Polski – bramy, obsługującej kraje Europy Środkowo-Wschodniej i Rosji.

Powyższe rozważania ukazują ogromne zaangażowanie prywatnego inwestora DCT w projekt, budowę i prowadzenie działalności operacyjnej głębokowodnego terminalu kontenerowego w Gdańsku. Dzięki temu powstało przedsięwzięcie o jakim kilkanaście lat temu można było jedynie marzyć i jakiej dziś zazdrości Gdańskowi wiele portów, nie tylko na Bałtyku. Inwestycja przesunęła pozycję Portu Gdańsk w rankingach portów europejskich z miejsca 42 w 2005 roku na miejsce 17 dziś, a w rankingu portów bałtyckich na miejsce 2. Port Gdańsk systematycznie podwyższa swoje miejsce w rankingu portów europejskich. Port Gdańsk zaczął piąć się w górę w rankingach wraz z rozpoczęciem działalności DCT. Przełomowy był rok 2012, w którym Port Gdańsk wszedł do *Top 20 EU ports* - dwudziestki największych portów Unii Europejskiej.

Fakty i liczby pokazują, że Port Gdańsk stał się istotnym portem typ hub w tej części Bałtyku. Jednak aby umacniać swoją pozycję hubu i być jeszcze bardziej konkurencyjnym względem portów zachodnich potrzebna jest szeroko rozumiana współpraca. Niewystarczająca jest rola samego inwestora, bowiem port to zespół, jak drużyna sportowa. Działanie zespołu polega na współpracy i takiej grze wszystkich graczy, aby dojść do celu, gdzie gra i strategia muszą być spójne, a zaangażowanie każdego jest istotnym elementem gry. Port Gdańsk osiągnął pozycje znaczącego hubu na Bałtyku dzięki współpracy kilku graczy: inwestora prywatnego DCT S. A.; Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA; Administracji Morskiej; Samorządu Pomorskiego; Samorządu Miasta Gdańska; Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego InvestGda; Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad; Polskich Linii Kolejowych Cargo. Warto przypomnieć, że współpraca odbywała się nie tylko na etapie przygotowania i realizacji inwestycji (budowa dróg dojazdowych, tuneli, mostów, linii kolejowych, prace hydrologiczne i głębinowe), ale także ma miejsce w ramach bieżącej działalności operacyjnej, której przykładem mogą być wspólne działania promocyjne (DCT, ZMPG, PKP Cargo i Miasta Gdańska).

Ukończenie nabrzeża T2 i uruchomienie działalności operacyjnej będzie kolejnym znaczącym krokiem dla polskiego sektora kontenerowego. Wraz z drugim głębokowodnym nabrzeżem w DCT, zdolnym do jednoczesnej obsługi kilku statków, w tym największych statków kontenerowych świata, Polska wraz z całym regionem Morza Bałtyckiego zyskała nową jakość w obsłudze połączeń oceanicznych. Port Gdańsk dzięki rozbudowanej inwestycji

DCT stanie się liderem wprowadzającym innowacyjne rozwiązania do systemu logistycznego w regionie Europy Środkowo-Wschodniej i umocni swoją pozycję jako hubu.

## Literatura

1. Adamowicz M., Paško M., *Śłużba Celna w Polsce - aspekty organizacyjno-prawne*, Zeszyty Naukowe Europejskiej Szkoły Wyższej w Sopocie, „Nowe Trendy”, 2015, nr 4
2. Bernacki D., *Korzyści skali, zakresu i masowości w transporcie morskim* [w:] *Porty morskie i żegluga w systemach transportowych*, red. J. Dąbrowski, T. Nowosielski, Instytut Transportu i Handlu Morskiego, InfoGlobMar 2014, Gdańsk 2014,
3. Bernacki D., *Uwarunkowania ekonomiczno-organizacyjne rozwoju polskich portów morskich*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Problemy Transportu i Logistyki”, 2011, nr 15
4. *Branża spedycyjno-logistyczna w Polsce - trendy i wyzwania*; wywiad z dnia 13, listopad 2014 „Morza i Oceany”
5. Burchacz M., Kuszewski W., *Bariery rozwoju transportu multimodalnego w Polsce z perspektywy wybranych morskich terminali kontenerowych*, „Logistyka”, 2012, nr 2
6. Bursztyński A., *Dostępność komunikacyjna portów Gdańska i Gdyni w aspekcie rozbudowy sieci drogowej zaplecza portowego*, „Logistyka”, 2011, nr 5
7. Graban M., *Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej i punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce na rok 2015*, Departament Rozwoju Gospodarczego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2015
8. Grottel M., *Polska służba celna w procesie podwyższania jakości usług biznesowych*, „Biznes Międzynarodowy w Gospodarce Globalnej”, 2014, nr 33
9. Grottel M., *The Safety and Security of International Trade as a Determinant of the Business Strategy of the Polish Customs Service*, “European Integration Studies”, Kaunas University of Technology, 2015, nr 9
10. Grzelakowski A. S., *Rozwój transportu intermodalnego w Polsce na tle tendencji europejskich. Podstawowe uwarunkowania i wyzwania*, „Logistyka”, 2012, nr 5
11. Grzelakowski A. S., *Rozwój rynku przewozów intermodalnych w Polsce i jego wpływ na portowy rynek kontenerowy*, „Logistyka”, 2014, nr 2
12. <http://actiaforum.pl>
13. <http://dctgdansk.pl>
14. <http://morzaiocceany.pl>
15. <http://pl.goodman.com>
16. <http://www.cargosped.pl>
17. <http://www.czasopismologistyka.pl>
18. <http://www.finanze.mf.gov.pl>
19. <http://www.gdynia.scelna.gov.pl>
20. <https://www.portgdansk.pl>
21. <http://www.rynekinfrastruktury.pl>
22. Iwanina E., Ligęza K., *Morskie terminale kontenerowe szansą na rozwój polskich portów morskich na przykładzie Deepwater Container Terminal Gdańsk*, „Logistyka”, 2011, nr 5
23. Kabus J., Nowakowska-Grunt J., *Zmieniająca się rola portów morskich w Unii Europejskiej w zarządzaniu logistyką morską*, „Logistyka-nauka”, 2014, nr 5



24. Klimek H., *Program rozwoju portów morskich w Polsce*, [w:] Współczesne problemy rozwoju lądowo-morskich systemów transportowych, Instytut Transportu i Handlu Morskiego, InfoGlobMar 2013, red. J. Dąbrowski, T. Nowosielski, Gdańsk 2013, s.159-187.
25. Klimek H., Dąbrowski J., *Polskie porty morskie w lądowo-morskich łańcuchach transportowych*, „Logistka”, 2013, nr 5
26. Klimek H., *Konkurencyjność polskich portów morskich na bałtyckim rynku usług portowych*, „Studnia Gdańskie. Wizje i rzeczywistość”, 2006, t. III
27. Krośnicka K. A., *Nowoczesne terminale kontenerowe w porcie Rotterdam*, „Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni”, 2014, nr 87
28. Matczak M., Rozmarynowska-Mrozek M., *Container turnover of the Baltic maritime ports dropped by 12,5 % in 2015*; Port Monitor, Actia Forum, Gdynia, Kwiecień 2016,
29. Matusiewicz M., Rydzkowski W., *Koncepcja Pomorskiego Centrum Logistycznego jako czynnik rozwoju przeładunków kontenerowych w DCT Gdańsk*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Problemy Transportu i Logistyki”, 2013, nr 22
30. Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej; *Uchwała nr 33/2015 Rady Ministrów z dnia 17 marca 2015 r. w sprawie polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), zwany dalej Polityką morską RP*, Warszawa 2015
31. Raport Balticon, *Funkcjonowanie oraz perspektywy rozwoju rynku przewozów kontenerowych w Polsce do roku 2015*, Gdynia 2010
32. Roman M., Pietrzak M., *Rozwój konteneryzacji ze szczególnym uwzględnieniem polskich portów morskich*, „Logistyka ”, 2014, nr 4
33. Rozmarynowska-Mrozek M., Raport: *Spadki w większości z 10 największych portów kontenerowych Bałtyku w pierwszej połowie 2015 roku*, Gdynia, wrzesień 2015
34. Salomon A., *Potencjał usługowy oraz przeładunki portów morskich w Gdyni i Gdańsku* [w:] *Lądowo-morskie systemy transportowe. Wybrane zagadnienia*, Instytut Transportu i Handlu Morskiego, InfoGlobMar 2015, red. J. Dąbrowski, J. Miklińska, T. Nowosielski, Gdańsk 2015
35. *Ułatwienia dla upoważnionych przedsiębiorców (AEO)*, Materiały Ministerstwa Finansów, Departamentu Ceuł, Warszawa styczeń 2015
36. Urbanyi I., *Determinanty logistycznej obsługi ładunków i środków transportowych na morskich terminalach kontenerowych*, „Logistyka ”, 2012, nr 2
37. Ustawa z dnia 7 listopada 2014 r. o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej, Dz. U. 2014, poz.1662

## **DEEPWATER CONTAINER TERMINAL DCT. GENESIS AND REALIZATION OF INVESTMENTS**

### **Summary**

Seaports play a very important role in the development of cities, regions and affect the welfare of the residents. They provide jobs, and drive the economy. The article presents the involvement of a private investor in the Polish maritime economy and analyses the progress and development of this project, revealing the barriers that were encountered. The investment DCT has proven to be a success, and today the DCT is the largest Baltic container terminal, which plays the role of hub and the "Baltic Gateway". DCT

supports the largest ships in the world, which transport goods imported from the Far East and Export loads from Polish to Asia.

**Keywords:** seaport, hub, deepwater container terminal

dr Magdalena Adamowicz  
Uniwersytet Gdański, Wydział Prawa i Administracji  
80-952 Gdańsk; ul. Bażyńskiego 6 A  
e-mail: [madamowicz@prawo.ug.edu.pl](mailto:madamowicz@prawo.ug.edu.pl)