

Monika Rozkrut*

Uniwersytet Szczeciński

Dominik Rozkrut**

Uniwersytet Szczeciński

TENDENCJE ROZWOJOWE W OBSZARACH POLSKICH PORTÓW MORSKICH Z UWZGLĘDNIENIEM TRANZYTU

Streszczenie

Gospodarka portowa jest przedmiotem systematycznych zmian będących efektem postępujących zjawisk globalizacji, offshoringu, globalnych łańcuchów wartości, rozwoju konteneryzacji, wymuszających procesy dostosowawcze. Celem artykułu jest ocena zmian zachodzących w polskich portach z perspektywy ich funkcji związanych z udziałem w transzycie. W artykule zaprezentowano wieloletnie szeregi czasowe – oparte na oficjalnych materiałach statystycznych – przedstawiające wielkości obrotów ładunkowych w polskich portach morskich z uwzględnieniem ilości ładunków przemieszczanych w transzycie. Analiza danych statystycznych może stanowić materiał do formułowania ocen roli portów morskich w łańcuchach transportowych przechodzących przez Polskę.

Słowa kluczowe: gospodarka morska, porty, obroty ładunkowe, tranzyt

* Adres e-mail: monika.rozkrut@usz.edu.pl.

** Adres e-mail: dominik.rozkrut@usz.edu.pl.

Wprowadzenie

Szacuje się, że około 90% światowego handlu towarami transportowane jest drogą morską. Mimo że obserwuje się systematyczny wzrost wolumenów transportowych (Feenstra 1998), odsetek ten utrzymuje się na podobnym poziomie, stąd też tak istotna jest rola portów morskich w łańcuchach logistycznych. Gospodarka Unii Europejskiej jest w wysokim stopniu uzależniona od portów morskich, tak w handlu światowym, jak i na rynku wewnętrznym. Szacunki wskazują, że około 74% towarów wymienianych (importowanych i eksportowanych) z resztą świata i około 37% wymiany między państwami członkowskimi UE przechodzi przez porty morskie. Porty to również węzły, z których mogą być organizowane multimodalne przepływy logistyczne (Pastori 2015), co ma duże znaczenie w kontekście Strategii Europa 2020, strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju (Komisja Europejska 2010).

Globalizacja na rynkach producenckich i konsumenckich wpłynęła na dynamiczny rozwój sieci logistycznych, wzrost nakładów inwestycyjnych na rozwój technologii transportu morskiego, rozbudowę i modernizację infrastruktury i superstruktury (Grzybowski et al. 2009). Łańcuchy dostaw charakteryzują się coraz bardziej złożoną strukturą. Szczególnie w przypadku systemów transportu intermodalnego zasadnicze znaczenie odgrywa postęp technologiczny i wykorzystanie nowoczesnych technologii informacyjno-komunikacyjnych w przedsiębiorstwach (Śliwczyński 2005; Rozkrut et al. 2015). Transport morski nierozzerwalnie związany jest z procesami zachodzącymi w gospodarce światowej. Dynamika jej zmian w ostatnich latach, w szczególności po 2000 r., nie pozostaje więc bez wpływu na charakter działalności morskiej, w tym działalność samych portów. Z jednej strony postępująca globalizacja, offshoring, rozwój konteneryzacji prowadzą do zmian w łańcuchach logistycznych i zwiększenia wolumenów transportowych (Roman, Pietrzak 2014). Z drugiej ogólnoswiatowy kryzys gospodarczy, w szczególności po 2008 r., negatywnie wpływał na obroty ładunkowe w ostatnich latach. W przypadku Polski inny szczególny okres można wyróżnić z chwilą przystąpienia do Unii Europejskiej w 2004 r.

Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do 2020 wyznacza podstawowe cele prowadzące do maksymalnego wykorzystania szans, jakie daje nadmorskie położenie kraju. Usytuowanie takie stanowi dobro narodowe o strategicznym znacze-

niu dla rozwoju społeczno–gospodarczego, bezpieczeństwa narodowego i pozycji kraju w relacjach międzynarodowych na poziomie regionu bałtyckiego, Europy i na świecie (Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej 2015). Do najważniejszych kierunków rozwoju gospodarki morskiej do 2020 r. zaliczono: rozwój polskich portów morskich, konkurencyjny transport morski oraz poprawę bezpieczeństwa i ochrony polskiej żeglugi. Konieczność opracowania polityki morskiej wynikała z zaleceń Komisji Europejskiej zawartych w Zintegrowanej polityce morskiej Unii Europejskiej COM (2007) 575.

W niniejszym artykule uwagę skupiono na realizacji podstawowej funkcji portu morskiego, czyli funkcji transportowej, której miarą są obroty ładunkowe w terminalach zlokalizowanych w porcie. Celem artykułu jest ocena zmian zachodzących w polskich portach z perspektywy ich funkcji związanych z udziałem w tranzycie. Analiza tendencji rozwojowych omawianych zjawisk stanowi podstawę do formułowania wniosków diagnostycznych i prognostycznych oraz ocen roli portów morskich w łańcuchach transportowych przechodzących przez Polskę.

1. Działalność polskich portów morskich

Wraz z rozwojem logistyki morskiej stopniowym zmianom podlegała rola portów morskich. W ostatnich dziesięcioleciach poszerzał się zasięg oddziaływania portów wewnątrz lądów, podmioty uczestniczące w działalności portów zwiększały zakres współpracy i wzajemnych powiązań, dążąc do zwiększenia efektywności i konkurencyjności portów. Wyraźnie zaznaczały się: trendy wzrostu znaczenia żeglugi bliskiego zasięgu, rozwój technologii (w tym wielkości statków), wzrost zdolności przeładunkowej portów, procesy specjalizacji portów, różnicowanie pozycji w światowych łańcuchach logistycznych czy w końcu rozwój terminali portowych, funkcjonalnie powiązanych z działalnością dystrybucyjną prowadzoną w głębi lądu. Duże porty to bazy rozwoju gospodarki morskiej, ale również istotny czynnik rozwoju regionów, w których są zlokalizowane (Grzybowski et al. 2009). Wpływają na ład ekonomiczny, społeczny, przestrzenny i ekologiczny otoczenia (Grzelakowski, Matczak 2012; Pluciński 2013). Porty morskie to nie tylko węzły transportowe, ale coraz częściej istotne ośrodki produkcyjne i usługowe (Grzelakowski 2013).

Podstawowym rodzajem działalności portów morskich są jednak nadal obroty ładunkowe. Obroty te to łączna ilość masy towarowej przemieszczonej przez porty

w danym okresie. Obejmują one międzynarodowy i krajowy obrót morski. Międzynarodowy obrót morski ładunków w relacji z polskimi portami to ładunki polskiego handlu zagranicznego i tranzytowe, przywiezione i wywiezione z polskich portów morskich – statkami polskimi i obcymi – w relacji z portami zagranicznymi¹. W niniejszym artykule analizie poddano działalność transportową polskich portów morskich, mierzoną wielkością obrotów ładunkowych, oraz wybranych portów europejskich jako potencjalnie konkurencyjnych. Występujące w obrotach polskich portów ładunki tranzytowe pochodzą od nadawców zagranicznych, są dowiezione do polskiego portu morskiego i przeznaczone dla odbiorcy zagranicznego (tranzyt lądowo-morski, morsko-lądowy i tranzyt morski) (*Rocznik statystyczny...* 2015).

Polska dysponuje linią wybrzeża morskiego długości 524 km, na którym zlokalizowano pięć portów głównych, w tym cztery – Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście – o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Rozkrut 2007). Do głównych zaliczono port morski w Policach, jako że jego obroty kształtowały się na poziomie ok. 2 mln ton. Zgodnie z zaleceniami Unii Europejskiej – Dyrektywa 96/64/EC z dnia 8 grudnia 1995 r. – za port główny uznaje się port obsługujący rocznie ponad 1 mln ton ładunków lub powyżej 200 tys. pasażerów. Wykorzystane w artykule dane statystyczne o obrotach ładunkowych portów polskich pochodzą od przedstawicieli statków zawijających do portów morskich i są pozyskiwane za pośrednictwem urzędów morskich, w zakresie wymaganym Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie sprawozdań statystycznych (aktualizacja Dyrektywy 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r.)².

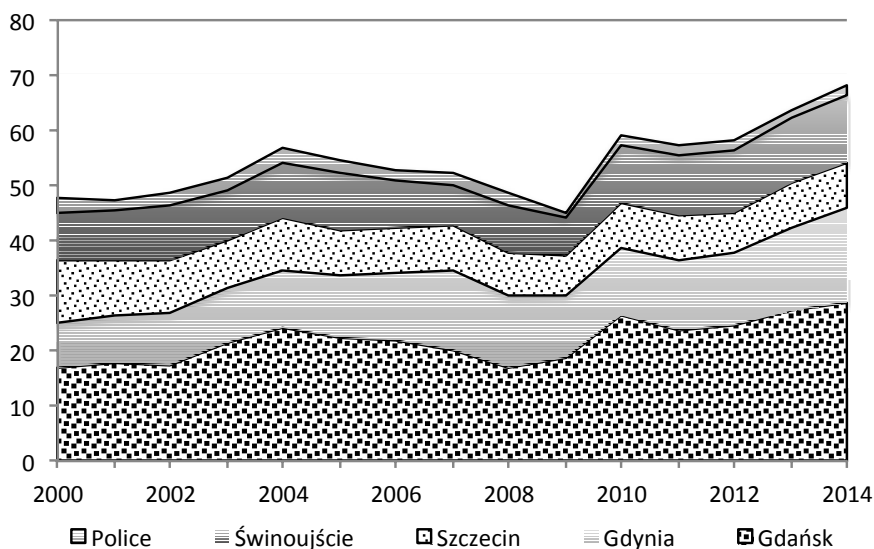
Poniżej przedstawiono dane statystyczne obrazujące poziom obrotów portowych w latach 2000–2014 dla portów polskich, obrotów w tranzycie, w tym według grup ładunkowych i rodzajów tranzytu. Rysunek 1 przedstawia wielkość obrotów ładunkowych ogółem w polskich portach morskich na przestrzeni lat 2000–2014. Piętnastoletni okres obserwacji wskazuje na pozytywny trend rozwojowy, z wyraźnym załamaniem w latach 2008 i 2009, związanym z kryzysem światowym. Wykres

¹ Obroty ładunkowe w portach morskich to łączna ilość masy ładunkowej przemieszczonej przez porty, przy czym prezentowana jest masa brutto, tj. łącznie z opakowaniami, ale z wyłączeniem masy własnej jednostki transportującej (kontenerów i jednostek tocznych) (*Rocznik statystyczny...* 2015).

² Dane statystyczne zamieszczone w tablicach przygotowano na podstawie oficjalnych informacji pochodzących z publikacji Głównego Urzędu Statystycznego oraz opracowań Ośrodka Statystyki Morskiej Urzędu Statystycznego w Szczecinie, co zapewnia ich wiarygodność i aktualność.

pozwała na obserwację udziału poszczególnych portów w obrotach ogółem. Obroty ładunkowe wzrosły w analizowanym okresie o 44%, tj. o 21 mln ton, przy czym 20,7 mln ton to przyrost zanotowany łącznie w Gdańsku (72%) i Gdyni (102%). W przypadku Świnoujścia obroty wzrosły o 3,7 mln ton (42%), natomiast w Szczecinie i Policach spadły odpowiednio o 2,9 mln ton (25%) i 0,7 mln ton (28%). Udział poszczególnych portów w obrotach w 2014 r. kształtował się następująco (w nawiasach wartości dla 2000 r.): Gdańsk – 42% (35%), Gdynia – 25% (18%), Świnoujście – 18% (19%), Szczecin – 12% (23%), Police – 3% (5%).

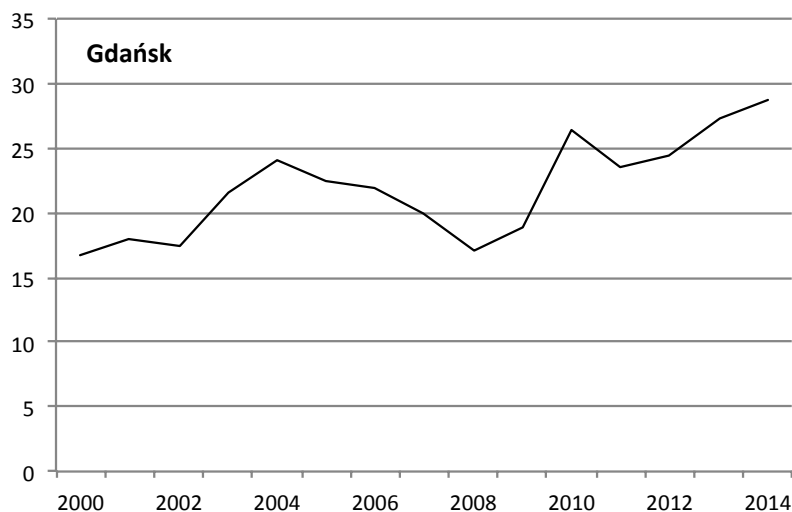
Rysunek 1. Obroty ładunkowe ogółem w polskich portach morskich [mln ton]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

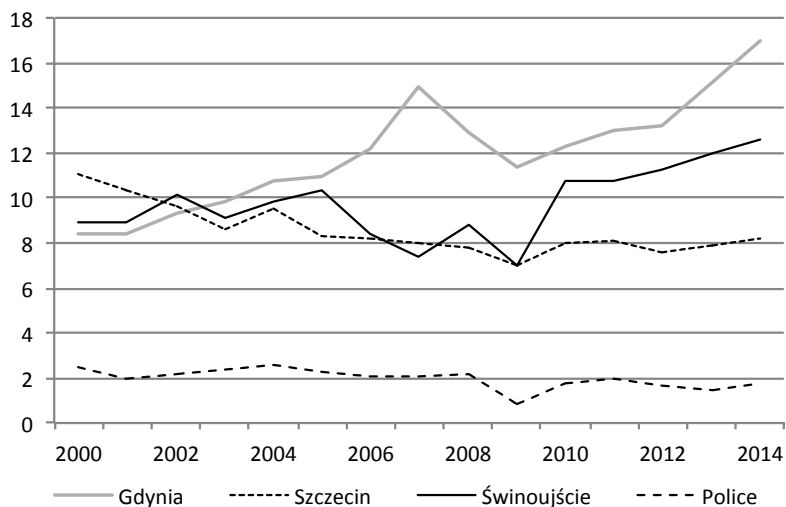
Wcześniejsze badania dla lat 1996–2006 (Rozkrut 2007) nie dawały podstaw do wyodrębnienia pozytywnej tendencji rozwojowej, niemniej sytuacja uległa znacznej poprawie po 2009 r. Na rysunku 1 przedstawiono wielkość obrotów w postaci skumulowanej. Wielkości indywidualne dla portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej przedstawiono na rysunkach 2 i 3. Pewnej stagnacji obrotów w porcie Szczecin towarzyszy wzrost obrotów portu Świnoujście, co w efekcie daje także wzrost obrotów dla całego zespołu portowego pozostającego w Zarządzie Portów Morskich Szczecin i Świnoujście.

Rysunek 2. Obroty ładunkowe ogółem w porcie w Gdańsku [mln ton]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Rysunek 3. Obroty ładunkowe w portach w Gdyni, Szczecinie, Świnoujściu i Policach [mln ton]

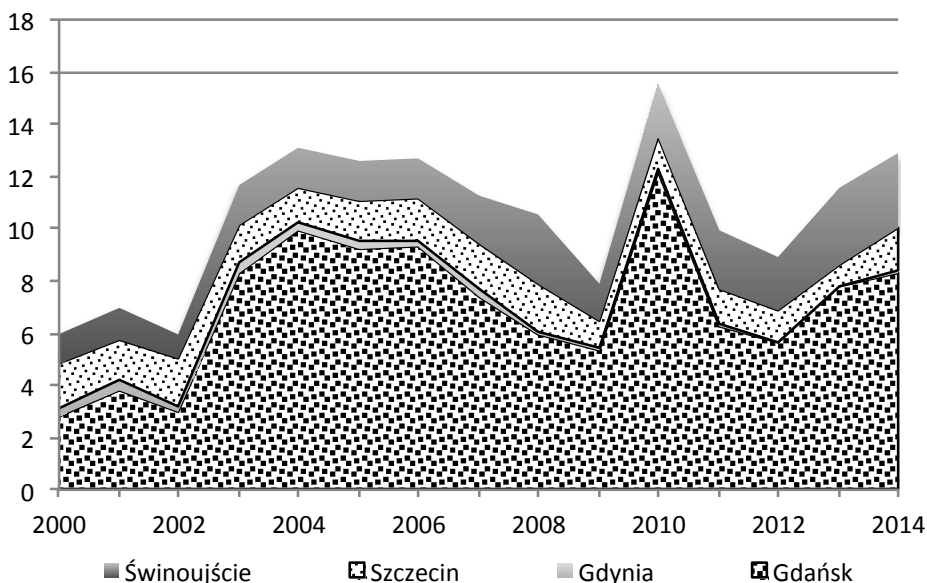


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

2. Obroty ładunków tranzytowych

Analiza danych statystycznych przedstawionych na rysunkach 4 i 5 pozwala na ocenę zmian w zakresie obrotów w tranżycie. Ponieważ obserwujemy znacznie większe wahania, trudno ustalić rzeczywisty trend, niemniej można stwierdzić, że wraz ze wzrostem obrotów ogółem wolumen obrotów w tranżycie również uległ powiększeniu. Szczególnie interesująca jest tu wysoka wartość takich obrotów w Gdańsku w 2010 r.

Rysunek 4. Obroty ładunków tranzytowych w polskich portach [mln ton]

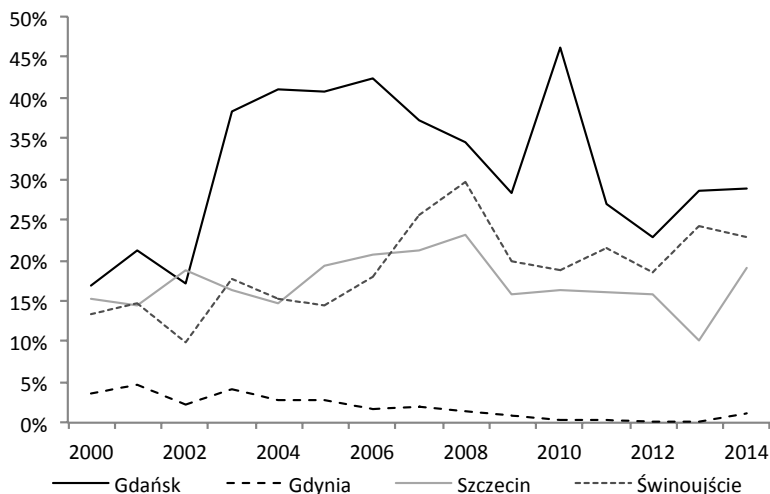


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Na rysunku 5 przedstawiono procentowy udział poszczególnych portów w obrotach tranzytowych ogółem. Struktura ta odbiega nieco od wcześniej omawianej struktury obrotów ogółem. Relatywnie niski jest udział portu w Gdyni w realizowaniu takich przeładunków w stosunku do jej udziału w obrotach ogółem. Udział poszczególnych portów w obrotach w tranżycie w 2014 r. w relacji do obrotów ogółem realizowanych w danym porcie kształtował się następująco (w nawiasach wartości dla 2000 r.): Gdańsk – 29% (17%), Gdynia – 1% (4%), Świnoujście – 23% (13%),

Szczecin – 19% (15%). Ta sama relacja w skali całego kraju wyniosła 13% w 2000 r. i 19% w 2014 r. Najwyższą wartość wskaźnika zaobserwowano w 2010 r., tj. 26%.

Rysunek 5. Udział portów w obrotach ładunkowych w tranzycie ogółem [%]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

3. Obroty ładunków tranzytowych według grup ładunkowych i rodzajów tranzytu

W tabelach 1–4 przedstawiono obroty ładunków tranzytowych według grup ładunków dla poszczególnych rodzajów tranzytu, tj. dla wyładunku morskiego i morsko-ładowego oraz załadunku morskiego i łądowo-morskiego. Dane pozwalają na dokładną analizę struktury obrotów ładunkowych w tranzycie, realizowanych przez porty morskie, dla poszczególnych rodzajów relacji tranzytowych (załadunek, wyładunek).

Rozpatrując zmiany struktury realizowanych obrotów tranzytowych, zaobserwować można istotne różnice między początkiem a końcem badanego okresu. Dane w tym przypadku dostępne są w takim układzie dla lat 2005–2014. W 2008 r. niemal połowę (44%) obrotów tego typu stanowił łądowo-morski załadunek ropy naftowej. W 2014 r. udział tej pozycji jest już znikomy (2%). Po 2010 r., kiedy załadunek ropy

zanotował skokowe, dwukrotne zwiększenie w wartościach nominalnych, nastąpił szybki spadek. Drugą istotną pozycję w 2008 r. stanowiły ładunki masowe suche w wyładunku morsko-ładowym (22% ogółu obrotów w tranzycie w tym roku).

Tabela 1. Obroty ładunków tranzytowych według grup ładunków ogółem:
morsko-ładowy, wyładunek [tys. ton]

Wyszczególnienie	2005	2006	2007	2008	2009
Masowe ciekłe	–	162,0	467,3	1050,9	797,9
ropa naftowa	–	162,0	467,3	1050,9	797,9
prod. z ropy naft.	–	–	–	–	–
inne ciek. ład. mas.	–	–	–	–	0,0
Masowe suche	778,9	827,4	1353,4	2301,9	751,6
rudy i złom	529,7	431,7	447,1	1073,3	252,2
węgiel i koks	50,0	195,8	760,4	1103,1	450,2
produkty rolnicze	–	–	–	15,0	0,0
inne suche ład. mas.	199,2	199,9	145,9	110,6	49,1
Kontenery duże	.	.	.	3,2	2,0
Toczne samobieżne	.	.	.	438,8	370,1
Toczne niesamobież.	.	.	.	214,8	189,0
Pozostałe ład. drobn.	590,9	707,2	729,2	212,4	114,2
produkty leśne	–	–	–	83,0	67,5
wyr. z żelaza i stali	–	–	–	107,2	35,7
inne ład. drobnic.	590,9	707,2	729,2	22,2	11,0
Wyszczególnienie	2010	2011	2012	2013	2014
Masowe ciekłe	1729,8	484,8	1360,5	1814,7	2327,5
ropa naftowa	1729,7	484,8	1360,1	1814,7	2327,5
prod. z ropy naft.	–	–	–	–	–
inne ciek. ład. mas.	0,1	–	0,4	–	–
Masowe suche	943,0	1227,8	1005,7	1751,3	1823,0
rudy i złom	341,1	316,6	295,1	1348,5	512,2
węgiel i koks	535,8	828,6	643,8	345,0	1079,0
produkty rolnicze	–	–	11,7	1,2	189,5
inne suche ład. mas.	66,1	82,6	55,0	56,7	42,3
Kontenery duże	1,1	1,8	5,1	2,1	6,3
Toczne samobieżne	437,6	466,2	477,5	429,9	487,9
Toczne niesamobież.	169,5	164,2	177,7	144,0	170,6
Pozostałe ład. drobn.	113,1	221,8	335,8	263,8	172,5
produkty leśne	43,8	92,7	–	107,4	–
wyr. z żelaza i stali	37,4	70,7	200,8	121,3	16,6
inne ład. drobnic.	31,8	58,3	134,9	35,1	156,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 2. Obroty ładunków tranzytowych według grup ładunków ogółem:
ładowo-morski, załadunek [tys. ton]

Wyszczególnienie	2005	2006	2007	2008	2009
Masowe ciekłe	9101,2	8994,2	6790,5	4627,3	4350,9
ropa naftowa	9101,2	8994,2	6790,5	4577,1	4334,7
prod. z ropy naft.	–	–	–	–	–
inne ciek. ład. mas.	–	–	–	50,1	16,3
Masowe suche	276,7	381,0	384,5	362,0	254,9
rudy i złom	–	–	–	–	–
węgiel i koks	69,1	92,3	72,5	88,2	47,0
produkty rolnicze	125,1	124,8	112,1	144,3	137,9
inne suche ład. mas.	82,5	163,9	199,9	129,5	70,1
Kontenery duże	.	.	.	24,6	4,2
Toczne samobieżne	.	.	.	386,2	382,4
Toczne niesamobieżn.	.	.	.	75,9	51,1
Pozostałe ład. drobn.	1739,4	1519,2	1266,7	765,6	470,0
produkty leśne	8,6	5,7	18,6	28,2	7,6
wyr. z żelaza i stali	–	–	–	716,0	453,8
inne ład. drobnic.	1730,8	1513,5	1248,1	21,3	8,6
Wyszczególnienie	2010	2011	2012	2013	2014
Masowe ciekłe	8251,2	3875,8	863,6	17,1	216,5
ropa naftowa	8237,7	3859,8	847,6	–	200,2
prod. z ropy naft.	–	–	–	–	–
inne ciek. ład. mas.	13,5	16,0	16,0	17,1	16,3
Masowe suche	366,4	304,4	165,6	117,9	250,9
rudy i złom	–	–	–	–	–
węgiel i koks	171,8	231,4	131,8	92,5	28,8
produkty rolnicze	111,2	17,6	16,3	4,3	184,4
inne suche ład. mas.	83,4	55,3	17,5	21,1	37,7
Kontenery duże	4,2	0,9	0,2	1,3	0,8
Toczne samobieżne	538,7	616,9	649,7	686,7	690,5
Toczne niesamobieżn.	50,1	40,3	35,7	27,7	40,1
Pozostałe ład. drobn.	582,8	520,2	706,1	344,2	399,9
produkty leśne	4,9	0,8	–	0,02	–
wyr. z żelaza i stali	552,0	514,5	700,3	33,6	376,2
inne ład. drobnic.	25,9	5,0	5,8	10,6	23,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Ogólnie ładunki masowe ciekłe charakteryzują się dużą zmiennością w czasie, tak w przypadku załadunku, jak i wyładunku, podobnie ładunki drobnicowe i ładunki masowe suche – te ostatnie szczególnie w wyładunku (załadunek w tym przypadku

charakteryzuje się relatywną stabilizacją); rudy i złom nie występują w załadunku. W miarę dynamicznie rosną obroty dla ładunków tocznych samobieźnych, ale co ciekawe – w załadunku, nie w wyładunku.

Tabela 3. Obroty ładunków tranzytowych według grup ładunków ogółem:
morskie, wyładunek [tys. ton]

Wyszczególnienie	2005	2006	2007	2008	2009
Masowe ciekłe	–	53,0	–	2,0	–
ropa naftowa	–	53,0	–	–	–
prod. z ropy naft.	–	–	–	2,0	–
inne ciek. ład. mas.	–	–	–	–	–
Masowe suche	15,0	2,8	52,9	3,8	29,8
rudy i złom	–	1,0	23,1	–	26,2
węgiel i koks	–	–	29,1	–	–
produkty rolnicze	–	–	–	–	1,7
inne suche ład. mas.	15,0	1,8	0,7	3,8	1,8
Kontenery duże	.	.	.	6,7	1,9
Toczne samobieźne	.	.	.	5,9	–
Toczne niesamobieźn.	.	.	.	–	1,6
Pozostałe ład. drobn.	49,5	32,5	69,9	16,6	4,3
produkty leśne	4,1	–	–	7,0	–
wyr. z żelaza i stali	–	–	–	2,7	2,9
inne ład. drobnic.	45,4	32,5	69,9	6,9	1,4
Wyszczególnienie	2010	2011	2012	2013	2014
Masowe ciekłe	–	–	–	–	–
ropa naftowa	–	–	–	–	–
prod. z ropy naft.	–	–	–	–	–
inne ciek. ład. mas.	–	–	–	–	–
Masowe suche	45,4	9,4	8,2	31,7	227,1
rudy i złom	–	–	–	–	–
węgiel i koks	43,6	–	5,2	2,4	–
produkty rolnicze	–	–	1,1	13,6	225,5
inne suche ład. mas.	1,8	9,4	1,9	15,7	1,6
Kontenery duże	1102,2	1011,6	1577,1	2833,4	2909,2
Toczne samobieźne	0,5	10	0,4	0,2	0,8
Toczne niesamobieźn.	–	–	–	–	–
Pozostałe ład. drobn.	2,4	48,6	45,9	34,1	23,7
produkty leśne	–	–	–	–	–
wyr. z żelaza i stali	2,1	0,6	15	–	0,3
inne ład. drobnic.	0,3	47,9	30,9	34,1	23,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 4. Obroty ładunków tranzytowych według grup ładunków ogółem: morskie, załadunek [tys. ton]

Wyszczególnienie	2005	2006	2007	2008	2009
Masowe ciekłe	–	10,2	–	2,0	–
ropa naftowa	–	10,2	–	–	–
prod. z ropy naft.	–	–	–	2,0	–
inne ciek. ład. mas.	–	–	–	–	–
Masowe suche	15,0	1,9	52,9	3,9	29,8
rudy i złom	–	1,0	23,1	–	26,2
węgiel i koks	–	–	29,1	–	–
produkty rolnicze	–	–	–	–	1,7
inne suche ład. mas.	15,0	0,9	0,7	3,9	1,9
Kontenery duże	.	.	.	6,6	2,0
Toczne samobieżne	.	.	.	5,9	0,1
Toczne niesamobieżn.	.	.	.	–	6,7
Pozostałe ład. drobn.	59,0	42,6	70,0	13,5	7,5
produkty leśne	4,1	–	–	3,3	2,8
wyr. z żelaza i stali	–	–	–	3,2	3
inne ład. drobnic.	54,9	42,6	70,0	7,0	1,7
Wyszczególnienie	2010	2011	2012	2013	2014
Masowe ciekłe	43,8	–	–	–	–
ropa naftowa	–	–	–	–	–
prod. z ropy naft.	43,8	–	–	–	–
inne ciek. ład. mas.	–	–	–	–	–
Masowe suche	45,2	10,2	8,2	31,8	310,8
rudy i złom	–	–	–	–	–
węgiel i koks	45,1	–	5,2	2,4	–
produkty rolnicze	–	0,1	1,1	13,7	239,4
inne suche ład. mas.	0,1	10,2	1,9	15,7	71,4
Kontenery duże	1090,0	918,4	1561,0	3074,3	2838,1
Toczne samobieżne	0,5	10,0	0,4	0,2	0,8
Toczne niesamobieżn.	–	–	–	–	–
Pozostałe ład. drobn.	2,5	6,2	18,7	1,2	0,3
produkty leśne	–	–	–	–	–
wyr. z żelaza i stali	2,1	1,2	15	–	0,3
inne ład. drobnic.	0,4	5,0	3,7	1,2	–

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Dane zaprezentowane w tabelach 3–4 wyraźnie wskazywałyby na relatywnie niewielkie znaczenie czysto morskich tranzytowych obrotów ładunkowych, gdyby nie nagły przełom zaobserwowany w 2010 r. dla pozycji kontenerów dużych.

Tak istotna zmiana jakościowa ma związek z rozwojem terminali kontenerowych w Gdańsku (DCT, GTK), w szczególności z uruchomieniem przez Maersk stałego tygodniowego połączenia żeglugowego z Szanghaju do terminalu DCT³ w porcie Gdańsk⁴. To wydarzenie zdaje się oddziaływać na losy gdańskiego portu tak, jak uruchomienie 35 lat wcześniej terminali paliwowego i węglowego w Porcie Północnym. Znaczna liczba kontenerów odładowywanych w DCT płynie z Gdańska feederowymi połączeniami do portów skandynawskich i rosyjskich⁵. Tym sposobem port w Gdańsku pełni rolę hubu kontenerowego, co sprzyja dalszemu wzrostowi pozycji na Bałtyku.

Podsumowanie

Inaczej niż w Polsce, na świecie do połowy 2008 r., tj. do kryzysu gospodarczego, handel morski i wielkość przeładunków w portach systematycznie wzrastały. W Polsce do 2008 r. obserwowano stagnację w obrotach ładunkowych portów, po 2008 r. pojawiły się jednak istotne trendy wzrostowe. Tak jak na całym świecie już wcześniej, tak i w Polsce po 2008 r. odnotowuje się istotny wzrost znaczenia transportu kontenerowego. Obserwacja struktury obrotów ogółem w polskich portach w ostatnich piętnastu latach wydaje się sugerować pewien spadek znaczenia portu w Szczecinie, wyrażony spadkiem udziału w obrotach z 23% do 12%, którego przyczyną był zarówno nominalny spadek wielkości obrotów, jak i wzrost obrotów w pozostałych portach. Odnosnie do udziału ładunków tranzytowych w obrotach polskich portów morskich należy stwierdzić, że zjawisko to jest w miarę stabilne w Gdyni i Szczecinie, nieznacznie, acz systematycznie wzrasta w porcie Świnoujście i wykazuje znaczne wahania w porcie Gdańsk (które wynikają z wahań dla ropy, w załadunku do innych portów bałtyckich i europejskich). Struktura obrotów ładunków w transzycie obserwowana w latach 2008–2014 wykazuje poważne zmiany. W 2008 r. obroty takie w relacjach morskich (nie morsko-ładowych) były znikome,

³ Rozlokowany na 40 hektarach terminal kontenerowy z docelową zdolnością obsługi do 4 milionów TEU; 650-metrowe nabrzeże z maksymalną głębokością 16,5 m, pojemne (22,5 tys. TEU) place składowe i magazyny (7200 m²).

⁴ Największy we wcześniejszej historii portu kontenerowiec oceaniczny zawiął do Gdańska 4 stycznia 2010 r., z pierwszym ładunkiem wiezionym bezpośrednio z Chin.

⁵ Połączenia takie realizuje kilku armatorów (Unifeeder, Team Lines, APL, CMA/CGM, Maersk).

w 2014 r. stanowiły już jednak niemal połowę (49%) obrotów ogółem (wyładunek i załadunek). Sytuacja ta miała związek ze skokowym wzrostem w zakresie obrotów kontenerowych w porcie Gdańskim, począwszy od 2010 r.

Podstawowe znaczenie dla zwiększenia konkurencyjności polskich portów ma poprawa dostępu, zarówno od strony morza, jak i lądu (NIK 2011). W tym pierwszym przypadku chodzi w szczególności o głębokość i szerokość torów podejściowych. Polskie porty morskie mają szansę na rozwój, wymagają jednak jeszcze sporego wysiłku inwestycyjnego. Jest to istotny element polityki gospodarczej kraju. Zwiększenie przepustowości polskich portów przyczyni się do optymalizacji łańcuchów logistycznych. Szczególną rolę odgrywają tu przewozy kontenerowe. Rozwój polskiej infrastruktury okołoportowej tworzy nowe możliwości optymalizacji łańcucha dostaw, w szczególności dla firm działających w Polsce (Jones Lang LaSalle 2013). Należy jednak zauważyć, że działalność operacyjną portów obwarowują liczne przepisy i procedury podatkowe, celne i sanitarne, które mają negatywny wpływ na wzrost przeładunków w portach (Roman, Piterzak 2014). W tym kontekście rolą zarządów portu jest podejmowanie działań na rzecz wzrostu efektywności łańcuchów logistycznych, w szczególności rozbudowa infrastruktury w portach, ułatwienie współpracy interesariuszy portów, rozwój systemów transportu intermodalnego (Kabus, Nowakowska-Grunt 2014). Celem polityki państwa powinna być poprawa konkurencyjności polskich portów morskich zwiększająca ich udział w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju i międzynarodowej sieci transportowej (Ministerstwo Transportu 2013).

Literatura

- Feenstra R.C. (1998), *Integration of trade and disintegration of production in the global economy*, „Journal of Economic Perspectives”, vol. 12, nr 4.
- Grzelakowski A.S. (2013), *Wizje i strategie rozwoju polskich portów morskich*, Pomorski Przegląd Gospodarczy, Gdańsk, <http://ppg.ibngr.pl/pomorski-przeglad-gospodarczy/wizje-i-strategie-rozwoju-polskich-portow-morskich>.
- Grzelakowski A.S., Matczak M. (2012), *Współczesne porty morskie*, Akademia Morska, Gdynia.
- Grzybowski M. et al. (2009), *Przemysły morskie w gospodarce globalnej*, Zakład Wydawnictw Naukowych Instytutu Morskiego, Gdańsk.

- Jones Lang LaSalle (2013), *Polskie porty kontenerowe: nowe kierunki rozwoju rynku logistycznego*, Warszawa.
- Kabus J., Nowakowska-Grunt J. (2014), *Zmieniająca się rola portów morskich w Unii Europejskiej w zarządzaniu logistyką morską*, „Logistyka”, nr 6.
- Komisja Europejska (2010), *Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*, Bruksela.
- Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (2013), *Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*, Warszawa.
- Najwyższa Izba Kontroli (2011), *Warunki rozwoju portów morskich*, Warszawa.
- Litke A. et al. (2007), *Przegląd i ocena stanu polskiej gospodarki morskiej w 2006*, maszynopis, Szczecin.
- Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej (2015), *Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*, Warszawa.
- Pastori E. (2015), *Modal share of freight transport to and from EU ports*, European Union.
- Pluciniski M. (2013), *Polskie porty morskie w zmieniającym się otoczeniu zewnętrznym*, CeDeWu, Warszawa.
- Roman M., Pietrzak M. (2014), *Rozwój konteneryzacji ze szczególnym uwzględnieniem polskich portów morskich*, „Logistyka”, nr 4.
- Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2014* (2015), Główny Urząd Statystyczny, Warszawa–Szczecin 2015.
- Rozkrut D. et al. (2007), *Tendencje rozwojowe polskiej gospodarki morskiej wraz z elementami prognozy*, maszynopis, Szczecin.
- Rozkrut D. et al. (2015), *Spółczesność informacyjna w Polsce. Wyniki badań statystycznych z lat 2011–2015*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa–Szczecin.
- Śliwczyński B. (2005), *E-logistyka*, „Logistyka”, nr 5.

TENDENCIES IN POLISH SEAPORTS

Abstract

Port operations systematically change, as globalization, offshoring, global value chains, containerization force adaptation processes. The aim of the paper is to assess the changes in the Polish ports from the perspective of their cargo traffic. The paper presents time series

– based on official statistical materials – of the size of cargo in Polish seaports taking into account the amount of cargo transported in transit. The analysis of statistical data is the basis for the formulation of assessment of the role of seaports in transport chains passing Poland.

Translated by Dominik Rozkrut

Keywords: maritime economy, seaports, cargo turnover, transit

JEL Codes: R40, R41, R42