

III KIERUNKI ROZWOJU PORTÓW MORSKICH JAKO OGNIWA ŁAŃCUCHA DOSTAW

3.1 Prognozy rozwoju transportu morskiego.

Prawidłowe funkcjonowanie światowej gospodarki, a także poszczególnych gospodarek krajowych ściśle związane jest z realizacją wymiany handlowej opartej na handlu międzynarodowym, który w dużej mierze opiera się o transport morski. Rok 2016 dla transportu morskiego na świecie był okresem wyniszczającej konkurencji, spowolnienia popytu oraz spadku podaży ładunków masowych, a także nadpodaży przestrzeni ładunkowej w przewozach kontenerowych.

Jak wynika z raportu „Shipping Review & Outlook” opracowanego przez Clarkson Research dwudziestu największych armatorów-operatorów floty kontenerowej było na początku pierwszego kwartału właścicielami 1534 statków o łącznej pojemności 9105, 8 tys. TEU¹ co stanowiło zaledwie 46% pojemności floty ogółem. Należy jednak pamiętać, że to nie wszyscy z dużych właścicieli floty kontenerowej, ponieważ bardzo duża jej część jest własnością przedsiębiorstw nie będących operatorami, nie eksploatujących samodzielnie statków, a ograniczających swoje zaangażowanie w sektorze żeglugi kontenerowej wyłącznie do funkcji właścicielskiej. Takie przedsiębiorstwa zwykle wycarterowują na dłuższe okresy swoje statki armatorom-operatorom, którzy z kolei zatrudniają je w swoich serwisach liniowych. Ponadto lokacja produkcji przemysłowej w krajach o niskich kosztach pracy spowodowała wzrost popytu na usługi przewozowe w relacjach Daleki Wschód-Ameryka Północna i Południowa oraz Europa.²

Podczas gdy w styczniu 2016 r. operatorzy zbiornikowców, masowców, kontenerowców i gazowców zarabiali na frachcie przeciętnie około 14 tys. dolarów dziennie, to pod koniec ubiegłego roku było to już tylko 9 042 dolara na dzień. Jak wyliczyli eksperci Clarkson Research w sierpniu 2016 r. indeks spadł nawet do 7 073 dolarów dziennie. Prognozy na 2017 rok pokazują, że możemy spodziewać się niewielkich wzrostów frachtów we wszystkich sektorach, choć rewolucji nie będzie. Ponadto wycofane zostaną jednostki nieefektywne i nieekologiczne, a restrykcje

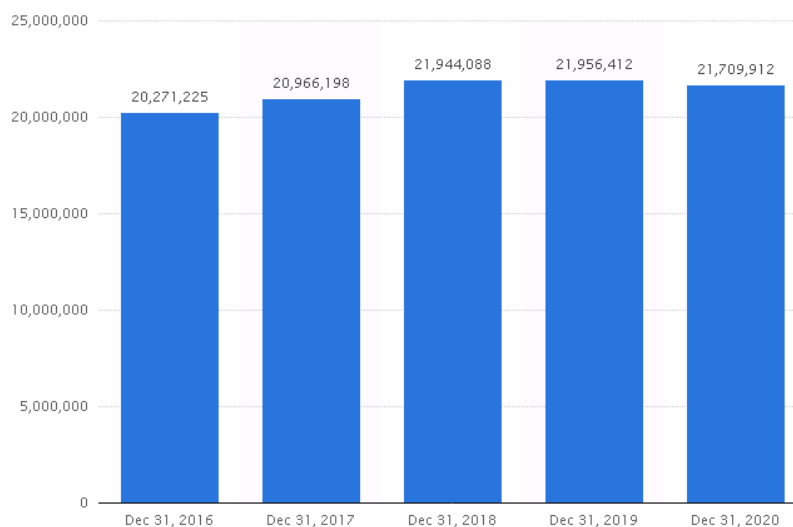
¹ TEU (twenty-foot equivalent unit) – jednostka pojemności używana często w odniesieniu do portów i statków. Jest ona równoważna objętości kontenera o długości 20 stóp.

² Shipping Review & Outlook, Spring 2016, Clarkson Research, London, s. 178

związane z konwencją BWM³ sprawią, że wzrosną koszty eksploatacji masowców i zbiornikowców. Eksperci z The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) przewidują, że pojemność floty do przewozu kontenerów w 2017 r. zwiększy się o około 3 %, jednak jednocześnie podaż ładunków w kontenerach może utrzymać się na podobnym poziomie jak w roku 2016. Również flota do przewozu ropy naftowej może wzrosnąć o ok. 3% w stosunku do roku poprzedniego, a pojemność jednostek do przewozu produktów ropopochodnych o 2,5%.

Ponadto jak wynika z prognoz dla globalnych zdolności statków kontenerowych na lata 2016-2020 pojemność wyrażona w TEU na statkach kontenerowych na całym świecie przewiduje prognozy do roku 2020. Ponadto jak wynika z danych opracowanych przez zespół portalu Statista w grudniu 2018 r. łączna pojemność statków kontenerowych na całym świecie ma wynosić około 22 milionów jednostek objętości kontenera o długości 20 stóp (wykres 3.1).

Wykres.3.1 Prognoza globalnych zdolności statków kontenerowych w latach 2016-2020.⁴



³ BWM - Ballast water management- postępowanie z wodami balastowymi. W dniu 8 września 2017 r. wejdzie w życie Konwencja o Kontroli i Postępowaniu z Wodami Balastowymi i Osadami ze Statków Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Konwencja określa zasady postępowania ze statkowymi wodami balastowymi, w celu zapobiegania rozprzestrzeniania się szkodliwych organizmów morskich. Konwencja niesie ze sobą niewątpliwe korzyści dla ochrony środowiska morskiego, ale również wiele zagrożeń dla armatorów, w szczególności armatorów bałtyckiej żeglugi promowej.

⁴ Forecast for global TEU capacity of container ships from 2016 to 2020, The Statistics Portal, www.statista.com, Statista 2017, <https://www.statista.com/statistics/198254/forecast-for-global-number-of-containership-teus-from-2011/>

Rozwój transportu morskiego jest niezwykle ważnym elementem sieci transportowej, zwłaszcza biorąc pod uwagę aspekt transportu ładunków na duże odległości, ponieważ drogą morską odbywa się łącznie 75% europejskiego handlu zewnętrznego oraz 37% handlu wewnętrznego w UE, a morza Europy dzielą się na cztery regiony morskie: Morze Bałtyckie, północno-wschodni Ocean Atlantycki, Morze Śródziemne i Morze Czarne, to kraje prowadzące działalność w tym samym regionie morskim wspólnie opracowują strategie morskie i koordynują swoje działania. Co więcej porty morskie odgrywają strategiczną rolę w rozwoju transportu morskiego, jako podstawowe centra logistyczne.⁵ W kontekście rozwoju transportu morskiego warto wspomnieć, że potencjał rozwojowy transportu morskiego Polski to przede wszystkim 788 km linii brzegowej bezpośredniego dostępu do morza, a także porty mające podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej, przy czym obszary morskie stanowią ponad 10% lądowej powierzchni kraju i zajmują w przybliżeniu powierzchnię 33 tys. km, na co składają się wody wewnętrzne, wody morza terytorialnego oraz wyłącznej strefy ekonomicznej.

W obszarze UE opracowana została zintegrowana polityka morska, która umieszcza transport morski w szerszym kontekście zarządzania, konkurencyjności i strategii regionalnych. Newralgiczne kwestie związane z rozwojem transportu morskiego porusza Biała Księga- Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. Dokument ten określa wyzwania w zakresie rozwoju w inwestycji związanych z transportem morskim. Ponieważ porty morskie odgrywają zasadniczą rolę jako centra logistyczne i wymagają dobrych połączeń z obszarami w głębi lądu. Ich rozwój jest niezbędny dla obsługi coraz większych wolumenów towarów w ramach żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w UE oraz współpracy z resztą świata, ponadto muszą one odegrać większą rolę, w szczególności poprzez transport towarów i stworzenie połączenia z morzami europejskimi. W transporcie morskim tak samo widoczna jest potrzeba zapewnienia równych warunków na

⁵ DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 164/19, 2008, art.5,pkt.1-2.

szczeblu globalnym, dlatego UE we współpracy z IMO⁶ i innymi międzynarodowymi organizacjami będzie dąży do uniwersalnego stosowania i egzekwowania restrykcyjnych norm dotyczących bezpieczeństwa, ochrony, ochrony środowiska i warunków pracy oraz do eliminacji piractwa. Ponadto plany obejmują również poprawę transportu morskiego poprzez zastosowanie lepszych technologii, paliw i działań.⁷

Istotne kwestie z punktu widzenia perspektyw rozwoju transportu morskiego w Polsce, które jednak przekładają się na rozwój całej strefy bałtyckiej poruszają dokumenty strategiczne takie jak Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Polityka morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 oraz Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku). Ponadto długoterminowym celem dla transportu morskiego jest stworzenie zintegrowanego systemu transportowego, poprzez tworzenie warunków sprzyjających rozwojowi transportu morskiego, którego najważniejszym elementem będą porty morskie. Zgodnie z wyżej wymienionymi dokumentami strategicznymi kluczowe jest przystosowanie kolejnych terminali portowych do obsługi transportu multimodalnego, co wpłynie na przeniesienie kolejnych ładunków transportowanych w relacjach z zapleczem gospodarczym na alternatywne w stosunku do przewozów drogowych formy transportu w ramach morsko-ładowych łańcuchów transportowych. Takie plany rozwoju są zgodne z priorytetami europejskiej polityki transportowej, ponieważ z uwagi na zmiany w trendach transportowych istnieje konieczność lepszego zintegrowania transportu morskiego z transportem lądowym w celu maksymalnego wykorzystania przewag poszczególnych gałęzi transportu w całym ciągu transportowym. Z tego względu w ramach interwencji skierowanej na działania związane z rozwojem transportu morskiego planuje się szereg inwestycji kładących nacisk na aspekt multimodalności, co jest uzasadnione tym, że porty morskie są miejscami, gdzie łączone

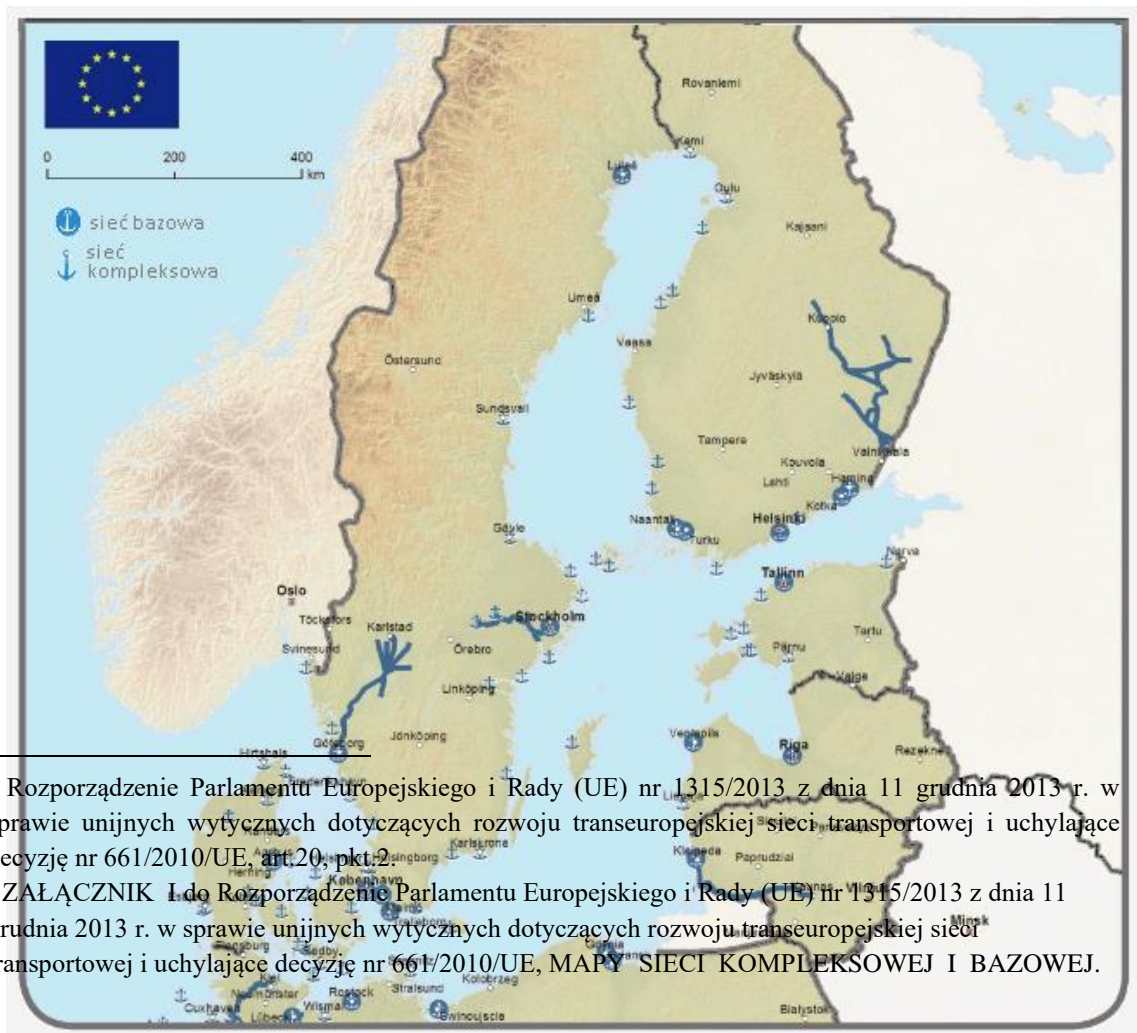
⁶ IMO-ang. International Maritime Organization, jest wyspecjalizowaną agencją Narodów Zjednoczonych odpowiedzialną za bezpieczeństwo i bezpieczeństwo żeglugi oraz zapobieganie zanieczyszczeniu morza przez statki.

⁷ BIAŁA KSIĘGA Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, KOMISJA EUROPEJSKA, Bruksela, dnia 28.3.2011 KOM(2011) 144 wersja ostateczna, s. 8.

są trzy gałęzie transportu i stanowią punkty wejścia i wyjścia lądowej infrastruktury sieci kompleksowej.⁸

Zgodnie z Rozporządzeniem najlepszym sposobem na rozwój transportu morskiego w najbliższych latach jest struktura dwupoziomowa, obejmująca sieć kompleksową i sieć bazową, obie oparte na wspólnej i przejrzystej metodyce. Sieć bazowa powinna zostać zidentyfikowana, a właściwe działania do jej rozwoju powinny zostać podjęte do roku 2030 jako priorytet w ramach sieci kompleksowej. Ponadto sieć bazowa powinna stanowić podstawę rozwoju zrównoważonej multimodalnej sieci transportowej i stymulować rozwój całej sieci kompleksowej. Poniżej przedstawiony został fragment mapy UE, przedstawiający plany rozwoju, w związku którymi państwa członkowskie dokładają wszelkich możliwych starań w celu ukończenia sieci kompleksowej i zapewnienia zgodności z odpowiednimi przepisami do dnia 31 grudnia 2050 r.

Rys. 3.1 Mapa sieci bazowej i kompleksowej- kraje bałtyckie.⁹



⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE, art.20, pkt.2

⁹ ZAŁĄCZNIK I do Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE, MAPY SIECI KOMPLEKSOWEJ I BAZOWEJ.

Ponadto do 2050 roku państwa planują zapewnienie połączenia portów morskich z liniami kolejowymi lub drogami i w miarę możliwości – ze śródlądowymi drogami wodnymi sieci kompleksowej, chyba że ograniczenia fizyczne uniemożliwią takie połączenie. Oprócz tego do priorytetów należy również modernizacja i zwiększenie przepustowości infrastruktury.¹⁰ Związane jest to z dużą koncentracją ruchu jednostek pływających w ograniczonym akwenie morskim, co powoduje wypadki morskie. Szacuje się, że w ciągu najbliższych lat ruch statków na samym Morzu Bałtyckim może wzrosnąć nawet trzykrotnie, głównie poprzez szybki wzrost przewozów kontenerowych, ale także tankowców, stwarzających ryzyko ekologiczne. Oprócz tego wraz z intensyfikacją żeglugi dynamicznie wzrastać będzie także gospodarcze wykorzystanie morza w takich celach jak pozyskiwanie ropy i gazu, układanie kabli i rurociągów czy stawianie farm wiatrowych.¹¹

Według prognoz Hamburgisches WeltWirtschafts Institut, rozwój transportu morskiego do roku 2030 kształtowany będzie przede wszystkim przez stopień rozwoju handlu międzynarodowego, który determinować popytem na rynku morskich usług transportowych. Kolejnym czynnikiem będzie tempo procesów transformacji gospodarek UE, jej partnerów handlowych oraz wynikające z tego zmiany w strukturach handlowych. Również dynamika cen surowców będzie tu kluczowym aspektem oraz ceny transportu ponieważ często ostateczna cena danego materiału jest powiększona o rosnące koszty transportu. Na wzrost kosztów transportu morskiego mają wpływ liczne czynniki. Ponadto rosnące koszty frachtu są również związane ze specyfiką tej branży, ze względu na charakterystykę przemysłu stoczniowego budowa

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE, art.22, pkt.1.lit.a

¹¹ Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020, MIĘDZYRESORTOWY ZESPÓŁ DO SPRAW POLITYKI MORSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, Warszawa 2013, s.24

jednego statku trwa kilkanaście miesięcy. Dlatego istotą zintegrowanej polityki morskiej jest całościowego ujmowania problematyki morskiej, przy wyodrębnieniu trzech instrumentów przekrojowych jej realizacji: pogłębiania wiedzy o morzu, integracji systemów nadzoru morskiego i prac na rzecz morskiego planowania przestrzennego.¹²

3.2 Prognozy przeładunków portów morskich.

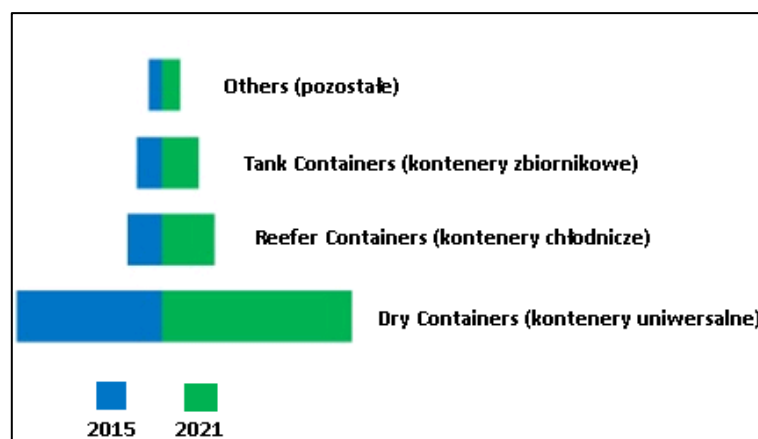
W ostatnich latach terminale kontenerowe musiały stawić czoła trudnym wyzwaniom, będących efektem silnej konkurencji ze strony nowo powstałych podmiotów gospodarczych, w tym przewoźników kontenerowych, firm logistycznych i grup inwestycyjnych. Mimo, że globalny kryzys gospodarczy wywarł przejściowo negatywny wpływ na łączną wielkość transportu w latach 2007–2009, to przez ostatnie lata ruch w portach nasilał się.

Jedną z konsekwencji dla globalnego sektora morskiego jest wzrost wydatków konsumenckich na rynkach rozwijających się. Ponadto rok 2017 może być ciekawym rokiem ze względu na aktualne wydarzenia na świecie takie jak Brexit, czy zmiany w amerykańskiej polityce. Kolejnym czynnikiem wpływającym na prognozy przeładunków portów morskich jest konieczność inwestycji w porty, infrastrukturę i technologię. Kolejnym problemem może okazać się w przyszłości starzenie się personelu- marynarze na całym świecie stają się starsi, przy czym problem ten jest jak na razie najbardziej widoczny w Azji, gdzie około połowa pracowników jest w wieku 50-60 lat. Mimo to, zmiany demograficzne i zwiększona globalizacja powodują wzrost transportu kontenerowego. Według raportu Global Shipping Containers Market, 2015-2021, inwestycje w infrastrukturę portową oraz globalny cykl podaży i popytu będą miały pozytywny wpływ na przeładunek kontenerowy. Według wspomnianego wyżej raportu wzrost transportu kontenerowego będzie miał największy wzrost przeładunku kontenerów uniwersalnych (wykres 3.1).

Wykres 3.1 Global Shipping Market Value Forecast by Products Type 2015-2021 (Globalna Prognoza Wartości Ładunków wg. Typów Produktów 2015-2021)¹³.

¹² MARITIME TRADE AND TRANSPORT LOGISTICS, Hamburgisches WeltWirtschafts Institut, Berenberg Bank, wrzesień 2006 s.60-64.

¹³ Opracowanie własne na podstawie Global Shipping Containers Market, 2015-2021, Persistence Market Research, s.5-6.



Oprócz tego prognozuje się również wzrost segmentu transportu oraz przeładunku kontenerów chłodniczych do przewozu łatwo psujących się towarów. Docelowo oczekuje się, że światowy rynek przeładunków kontenerowych wzrośnie i osiągnie wartość rynkową w wysokości 11,47 mld USD do roku 2021.

Prognozy dotyczące globalnego rynku będą mieć bezpośredni wpływ na europejskie porty, ponieważ wraz z rozwojem popularności przewozu drobnicy w kontenerach na świecie pojawiło się mnóstwo terminali przeznaczonych tylko do obsługi tych ładunków. Wśród nich dominują porty takie jak największy w Europie port morski Rotterdam położony nad Morzem Północnym. Ogromny terminal przeznaczony dla kontenerów znajduje się w Maasvlakte, części portu leżącej bezpośrednio w basenie Morza Północnego, gdzie w 2016 roku przeładowano łącznie 12,4 milionów kontenerów. Natomiast do najszybciej rozwijających się portów w Północno-Zachodniej Europie i powoli zdobywa pozycję lidera w handlu z Ameryką Północną i Południową oraz Afryką i Środkowym Wschodem należy port Antwerpia. Poprzedni rok port ten zakończył z wynikiem 10 mln TEU w przeładunkach. Kolejnym kluczowym portem jest Port Hamburg noszący miano „Bramy do Świata”, który w zeszłym roku port zanotował tylko 1 proc. wzrost przeładunków w kontenerach, co jest wynikiem z mniejszych przeładunków towarów pochodzących z Polski i Szwecji. co zarazem świadczy o sukcesie tamtejszych portów.¹⁴

Na podstawie prognoz dotyczących wielkości ruchu oraz porównań z innymi badaniami i sprawozdaniami, w tym prognozami dotyczącymi ruchu w portach, Komisja Europejska oszacowała, że średnia stopa wykorzystania przepustowości we

¹⁴ Poznajmy największe porty i terminale kontenerowe z każdego kontynentu: Europa, cz. 1, www.gospodarkamorska.pl, 21.03.2017, <http://www.gospodarkamorska.pl/Porty,Transport/poznajmy-najwieksze-porty-i-terminale-kontenerowe-z-kazdego-kontynentu:-europa-cz-1-foto.html>

wszystkich portach w UE wynosi ok. 90% oraz że w nadchodzących latach istnieje ryzyko wystąpienia zatorów w tych portach. Ponadto wskaźnik wykorzystania portów UE pod względem przeładunku kontenerów jest ogólnie niższy od globalnego poziomu 67%, a między regionami Europy występuje znaczne zróżnicowanie wykorzystania przepustowości portów: 50% w portach skandynawskich i bałtyckich, 56% w Europie Północno-Zachodniej, 61% we wschodniej części Morza Śródziemnego i nad Morzem Czarnym, 62% w zachodniej części Morza Śródziemnego. Oprócz tego przewiduje się, że w kilku regionach wykorzystanie przepustowości będzie maleć, np. z 50 do 30% w portach skandynawskich i bałtyckich oraz z 61 do 50% we wschodniej części Morza Śródziemnego i na Morzu Czarnym. Według prognoz do 2030 r. ruch w portach UE wzrośnie o 50%. Także OECD¹⁵ spodziewa się dalszego zwiększania się ruchu w portach, lecz na niższym poziomie. Przewidywana stopa wzrostu różni się zależnie od rodzaju ładunku. W sektorze kontenerów przewiduje się względnie powolniejsze tempo wzrostu. Spodziewany jest 38% wzrost w tym sektorze dla portów UE do 2030 r., przy czym w przypadku pozostałych segmentów rynku szacuje się, że tempo wzrostu będzie wyższe: 46% dla ciekłych ładunków masowych, 50% dla suchych ładunków masowych. Ponadto przewidywany wzrost nie będzie równomierny na całym świecie – w Azji Południowej jego tempo będzie najwyższe, zaś w Europie najniższe.¹⁶

Stale zmieniająca się sytuacja gospodarcza oznacza, że operatorzy terminalowi przyjęli bardziej ostrożną ocenę swych perspektyw na przyszłość i pomimo oczekiwanego wzrostu w przyszłości wykazują dużo większą racjonalność wyboru nowych miejsc pod inwestycje. W Polsce po raz kolejny, począwszy od 2012 r., w portach morskich odnotowano wzrost obrotów ładunkowych. W portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej zwiększyły się obroty ładunkowe w Gdańsku i Szczecinie, natomiast nieznacznie spadły w Gdyni i Świnoujściu.¹⁷ Ponadto kwiecień 2017r. okazał się kolejnym korzystnym miesiącem z dwucyfrowym wzrostem

¹⁵ OECD- ang. Organisation for Economic Co-operation and Development- Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju skupiająca 35 wysoko rozwiniętych i demokratycznych państw. Utworzona na mocy Konwencji o Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju podpisanej przez 20 państw 14 grudnia 1960.

¹⁶ Sprawozdanie specjalne: Transport morski w UE na niespokojnych wodach – wiele nieskutecznych i nietrwałych inwestycji, EUROPEJSKI TRYBUNAŁ OBRACHUNKOWY, Luksemburg: Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2016, s. 29

¹⁷ Gospodarka morska w Polsce w 2016 r., Główny Urząd Statystyczny, Opracowanie sygnałne, Warszawa, 27.04.2017 r.

przeładunków towarów w portach w Szczecinie i Świnoujściu, przeładunki były wyższe o 13,5 proc. w stosunku do kwietnia 2016 r. do tej pory w obu portach przeładowano 8 523 tys. ton towarów, a bilans za okres styczeń- kwiecień 2017, to więcej towarów o 10 proc. w porównaniu z rokiem 2016.

Ponadto w ciągu pierwszych dwóch miesięcy 2017 roku w zespole zachodniopomorskich portów przeładowano o 5,4% ton towaru więcej niż w tym samym okresie roku 2016, czyli o 205,6 ton. Największe wzrosty, w tym okresie, odnotowano w takich sektorach jak: zboże (+24,8%), drewno (+325%), ropa (+66,4%) i drobnica (+4,28%), w tym drobnica promowa (+3,3%). Pojawiły się także spadki, które można zauważyć w przeładunkach węgla (-20,6%), rudy (-11,9%) oraz innych masowych (-8,7%). W górę, w Porcie Szczecin i Świnoujście, poszedł również obrót kontenerów. W sumie, w styczniu i lutym, przeładowano ich 14,667 tys. TEU. To daje wzrost o 10,88% w porównaniu do roku ubiegłego kiedy w tym samym czasie był to wynik równy 13,227 tys. TEU. W samym lutym, w ZMPSiŚ, węgiel wzrósł w przeładunkach o 6,4%, czyli o 10,1 tys. ton do wielkości 169 tys. ton, (dla porównania w lutym 2016 r. było to 158,9 tys. ton). Ruda, po ostatnich latach spadków, odnotowała wzrost obrotu w zachodniopomorskich portach o 33,5 %, czyli o 53,8 tys. ton (w lutym 2017 obsłużono 214,6 tys. ton, z kolei w lutym ub. roku 160,8 tys. ton). Jedną z grup, w których odnotowano spadek to Inne masowe. Wynosił on -15 % tj. 40,9 tys. ton (z 272,7 tys. ton w lutym 2016 r. do 231,8 tys. ton w lutym 2017 r.). Również gorszy wynik można zauważyć w przeładunkach zboża. Był on o -8,4 %, tj. o - 17,2 tys. ton, słabszy niż przed rokiem (z 204 tys. ton w 2016 r. do 186,8 tys. ton w 2017 r.). Bardzo duży wzrost przeładunków pojawił się w drewnie. Był on równy aż 520%, czyli o 2,6 tys. ton, w lutym br. Wpłynął na to eksport tego surowca do Maroka. Obrót drobnicy wzrósł o 1,6 % tj. o 14,9 tys. ton (z 956,6 tys. ton w 2016 roku do 971,5 tys. ton w 2017 roku). W tej grupie utrzymujący się trend wzrostów obrotów drobnicy promowej o 1,3 %, oraz drobnicy konwencjonalnej. Paliwa miały wynik lepszy o 61,8 % tj. o 114,2 tys. ton (z 184,9 tys. ton w 2016 r. do 299,1 tys. ton w 2017 r.). Z kolei kontenery odnotowały wzrost przeładunków o 20,1 % (z 5 933 TEU w lutym 2016 roku do 7 128 TEU w lutym 2017 r.).

Zarząd Portu prognozuje, że w br. trend wzrostowy się utrzyma. Polskie porty najlepsze lata mają przed sobą. Ich gwiazda ma szansę rozbłysnąć dzięki inwestycjom i rosnącej wymianie handlowej. Spodziewamy się, że wzrost przeładunków w polskich

portach w następnych trzech latach może wynieść średnio ok. 4 proc. rocznie – mówili eksperci Banku Zachodniego WBK uczestniczący w Transport Week 2016 w Sopocie. Wymiana handlowa Polski, zarówno w eksporcie, jak i w imporcie, intensyfikuje się nie tylko w promieniu Europy, ale także coraz dalszych kierunków takich jak Azja Południowo-Wschodnia, Afryka czy Ameryka Południowa. Kraje Europy Centralnej, w tym głównie Polska, są lokalizacją dla firm produkcyjnych, które zaopatrują w gotowe produkty i komponenty rynki Europy Zachodniej. W szczególności dotyczy to sektora motoryzacyjnego, produkcji AGD i przetwórstwa żywności. Rozwija się także e-commerce, a rozbudowujące się w naszym kraju magazyny oraz centra logistyczne w coraz większym stopniu obsługują nie tylko duży rynek niemiecki czy rynki krajów centralnej i wschodniej Europy, ale także rynki pozaeuropejskie. Jednocześnie rosnące utrudnienia dla polskich firm zajmujących się transportem drogowym kontenerów w Zachodniej Europie (np. płaca minimalna w Niemczech i związane z nią trudności administracyjne) przyczyniają się do większego zainteresowania transportem kontenerów za pośrednictwem polskich portów, które dalej kolejną, transportem drogowym lub transportem multimodalnym, trafiają do finalnych odbiorców. Co w tym kontekście bardzo ważne, od początku 2015 zmniejszono bariery administracyjne, które istotnie ograniczały konkurencyjność importu towarów przez porty w Polsce: nastąpiło znaczne skrócenie czasu odpraw celnych i granicznych. Ostatnie i najbliższe lata to boom inwestycyjny w infrastrukturze portowej i terminalach przeładunkowych na świecie i w Europie. Modernizacja polega m.in. na rozbudowie nadbrzeży czy pogłębianiu szlaków wodnych umożliwiających obsługę większych statków. Porty stawiają także w rozwój zaplecza magazynowego i infrastrukturę dla transportu intermodalnego. Spora część inwestycji wykorzystuje środki unijne.¹⁸

3.3 Czynniki determinujące wzmocnienie pozycji portów morskich w globalnych łańcuchach dostaw.

Transport morski determinowany jest przez wiele różnorodnych czynników, które oddziałują na jego rozwój w poszczególnych przedziałach czasu. Do podstawowych czynników tego typu można z pewnością zaliczyć czynniki

¹⁸ Agencja informacyjna ISBnews, BZ WBK: Wzrost przeładunków w polskich portach może sięgać 4% rocznie, [www.wyborcza.biz](http://wyborcza.biz) 10.03.2016, <http://wyborcza.biz/Gieldy/1,132329,19745089,bz-wbk-wzrost-przeladunkow-w-polskich-portach-moze-siegac-4.html>

makroekonomiczne, uwarunkowania transportowe oraz uwarunkowania regulacyjno-instytucjonalne i polityczne, wchodzące w zakres polityki transportowej poszczególnych krajów, polityk horyzontalnych UE, a także regulacji organizacji międzynarodowych.

Z pewnością postępujący proces globalizacji jest czynnikiem mocno determinującym wzmocnienie pozycji portów morskich w globalnych łańcuchach dostaw, ponieważ ciągły rozwój gospodarki światowej, a w tym pojawiające się w równych okresach i segmentach fale kryzysów ekonomicznych, które wpływają na rozwój gospodarki a tym samym na rozwój transportu morskiego. Ponadto efektem globalizacji jest utrzymująca się tendencja w kierunku rozwoju korporacji transnarodowych, które realizują swoje cele strategiczne w skali globalnej co skutkuje rosnącym wolumenem przemieszczanej masy towarowej i popytem na usługi transportowe. Ogromną rolę w tym procesie odgrywa międzynarodowy transport morski, który obsługuje ogromną część światowej wymiany towarowej zarówno w wymiarze ilościowym, jak i wartościowym.¹⁹

Postępujący stopień globalizacji przedsiębiorstw i stosowany na coraz szerszą skalę outsourcing stwarzają olbrzymie możliwości zarówno dla przedsiębiorstw żeglugowych i spedycyjnych oraz operatorów terminali transportu morskiego. W tej chwili przedsiębiorstwa produkcyjne poszukują kompleksowych pakietów globalnych usług logistycznych umożliwiających im obsługę ładunku, co powoduje że przedsiębiorstwa żeglugowe i podmioty spedycyjne angażują się w łańcuchy logistyczne, odpowiadając na zapotrzebowanie. Ta sytuacja przyczynia się do tworzenia mega przewoźników oraz mega operatorów terminali kontenerowych.²⁰

Kolejnym czynnikiem wzmacniającym realizację funkcji transportowej w zakresie obsługi środków transportu morskiego jest również stopień wyposażenia terminali, ich powierzchnia składowa, stan i poziom kwalifikacji zawodowych pracowników, zwyczaje i przepisy portowe czy też parametry torów wodnych. Ponieważ porty morskie pełnią istotną funkcję w handlu zagranicznym, aby wzmocnić ich pozycję, konieczna jest dalsza rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej, a

¹⁹ Andrzej S. Grzelakowski, Globalizacja i jej wpływ na rozwój transportu morskiego i globalnych łańcuchów dostaw, Wyzwania gospodarki globalnej, Prace i Materiały Instytutu Handlu Zagranicznego Uniwersytetu Gdańskiego 2012, nr 31. S.769-771.

²⁰ R. Marek, Fuzje i przejęcia w sektorze transportu morskiego, „Spedycja i Transport” 2002, nr 10.

także poprawa dostępu do nich od strony morza. Wszystko to ma wpływ na rozwój transportu morskiego zarówno na świecie jak i w Europie. Cechy te wpływają z kolei na zdolność przepustową portów morskich, którą można zdefiniować jako ilość i jakość usług różnych typów i rodzajów, jakie port jest w stanie wykonać w danym czasie za pomocą aktualnego potencjału produkcyjnego oraz aktualnie stosowanej technologii i organizacji produkcji.

Ponieważ port morski jest organizmem złożonym, w którym realizowane są usługi na rzecz ładunku, statku i środków transportu zaplecza metody oceny zdolności przepustowej portu bazują na wydajności technicznej urządzeń przeładunkowych lub na średniej ładowności i średnim czasie postoju statku przy nabrzeżu.²¹ W odniesieniu do rosnącej pozycji portów morskich jest także wydajność operacji przeładunkowych oraz czas obsługi statku w porcie. Szybki przeładunek i możliwie krótki czas postoju statku w porcie decydują o korzyściach uzyskiwanych przez jednego z najważniejszych dostawców usług logistycznych, a mianowicie przewoźników morskich. Czas obsługi statków w porcie decyduje o efektywności kosztowej łańcucha dostaw oraz o szybkości i niezawodności dostaw, przy czym możliwości zwiększenia prędkości statków morskich, są obecnie niewielkie i nie mają większego wpływu na skrócenie czasu dostawy. Głównym czynnikiem jest w tym kontekście efektywność przeładunków i czas obsługi w porcie statków morskich.²²

Innymi istotnymi czynnikami determinującymi wzmocnienie pozycji portów morskich w globalnych łańcuchach są z pewnością nowoczesne przepisy i regulacje uwzględniające normy europejskie i międzynarodowe. Na funkcjonowanie portów morskich duży wpływ ma polityka morska, która stanowi część polityki gospodarczej realizowanej przez rządy poszczególnych krajów. Do krajów najczęściej koncentrujących się na kształtowaniu polityki morskiej należą kraje posiadające bezpośredni dostęp do mórz oraz organizacje i związki o charakterze polityczno- gospodarczym, czego przykładem jest Unia Europejska.

²¹ L. Kuźma red., *Ekonomika portów morskich i polityka portowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego Gdańsk 2003, s. 71-74

²² T.Notteboom, J-P.Rodrigue, *Containerization, box logistics and global supply chains : the integration of ports and liner shipping networks*, *Maritime Economics and Logistics* vol.10, no 1-2/2008, s. 152-174

Efekty aktualnie realizowanej polityki lub jej brak bezpośrednio wpływają na funkcjonowanie całej żeglugi morskiej, ponieważ wdrażane przez kraje regulacje prawne dotyczą zazwyczaj czynników kształtowania rynku, przy czym Unia Europejska stanowi doskonały przykład dążenia do wdrożenia polityki transportowej dotyczącej wszystkich gałęzi transportu. Wprowadzone regulacje dotyczą między innymi wolności wykonywania usług w ramach państw członkowskich, konkurencji w transporcie morskim oraz praktyk cenowych. Ponadto determinantem rozwoju kontenerowej żeglugi morskiej, w tym swobodnego dostępu do ładunków w przewozach oceanicznych jest wprowadzenie swobody tworzenia przedsiębiorstw żeglugowych, głównie poprzez zniesienie ograniczeń świadczenia usług transportowych, co spowodowało otwarcie rynków transportowych żeglugi morskiej.²³

Wyzwaniem stojącym przed portami, także tymi polskimi jest również dostosowanie parametrów infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza do obsługi większych niż dotychczas statków. Jest to związane ze zmianami, jakie następują w strukturze wielkościowej statków, w tym statków pływających w relacjach z portami bałtyckimi. Zauważalny jest tu trend rosnących parametrów pojemności i nośności statków handlowych. Poprawa parametrów infrastruktury dostępu do portów od strony morza oraz infrastruktury portowej spowoduje też, iż statki, które dotychczas wpływały lub wypływały z danego portu jedynie częściowo załadowane, będą mogły w pełni wykorzystać swoje parametry. Dlatego infrastruktura logistyki morskiej jest częścią składową infrastruktury morsko-ładowego łańcucha transportowego i stanowi wielogałęziowy system dróg i portów morskich obsługujący żeglugę morską. Ponadto, rozwój infrastruktury wspiera aktywność gałęzi transportu bardziej przyjaznych dla środowiska i zmniejszających koszty zewnętrzne transportu, a co za tym idzie prowadzi do zwiększenia konkurencyjności przewozów dokonywanych autostradami morskimi. Co więcej, wzmocnienie pozycji portów morskich w globalnych łańcuchach dostaw powodowane jest usprawnieniem i zwiększeniem dostępności do portów kontenerowych i promowych oraz podniesienie jakości ich połączeń transportowych

²³ Stopford M., *Maritime Economics*, Taylor and Francis Group, London and New York 2009, s.690-691

z ich zapleczem gospodarczym, które bazuje na morskiej i lądowej infrastrukturze teleinformatycznej, w tym sieci internetowej.²⁴

Biorąc pod uwagę determinanty rozwoju transportu morskiego, należy pamiętać, że transport morski, podobnie jak transport drogowy czy kolejowy, nie jest jednorodny w tym sensie, że wykorzystuje różnorodne technologie transportu do przewozu różnego rodzaju ładunków, ponieważ trudno przypuszczać, by w taki sam sposób była przewożona ropa naftowa, samochody czy wartościowe urządzenia elektroniczne. Ponadto, nie ma obecnie statków w pełni uniwersalnych, choć można spotkać takie, które są uniwersalne częściowo, to na morzach panuje jednak pełna specjalizacja. Na tym tle korzystnie wybijają się technologie przewozów kontenerowych, która umożliwia przewóz najszerszej palety różnorodnych ładunków i jednocześnie jest jedną z technologii najszybciej się rozwijających. Pozycja ta z pewnością będzie w najbliższej przyszłości się umacniać silniejsza, na co wskazuje fakt, że w trzech ostatnich latach przed kryzysem mającym początek w roku 2008, tonaż zbudowanych statków kontenerowych przewyższała tonaż innych grup statków, w tym także tankowców czy masowców. Z tego względu rosnąca wielkość floty kontenerowej jest najlepszym dowodem na to, jak bardzo ważnym czynnikiem determinującym wzmocnienie pozycji portów morskich w globalnych łańcuchach ma transport kontenerach.²⁵

Podsumowanie

Podsumowując rozwój transportu morskiego jest niezwykle ważnym elementem sieci transportowej, zwłaszcza biorąc pod uwagę aspekt transportu ładunków na duże odległości. Pomimo, że w ostatnich latach transport morski przegrał konkurencję z lotnictwem w zakresie przewozów pasażerskich, to w przypadku nadal ilości wykonanych tonokilometrów, związanych z przewozami ładunków masowych na znacznych odcinkach, porty nadal wykonują największą pracę. Co więcej porty morskie odgrywają strategiczną rolę w rozwoju transportu morskiego, jako podstawowe centra logistyczne, a ich rozwój kształtowany jest przez wiele różnorodnych czynników ekonomicznych czy regulacji. Prawidłowe funkcjonowanie

²⁴ MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ROZWOJU, Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. Warszawa, październik 2014, s.24

²⁵ Maciej Brzozowski, Hafen Hamburg Marketing e.V., Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, z. 84 Transport 2012, s.5-6.

światowej gospodarki, a także poszczególnych gospodarek krajowych ściśle związane jest z realizacją wymiany handlowej opartej na handlu międzynarodowym, który w dużej mierze opiera się o transport morski. Ponadto zakres funkcji logistyki morskiej w kontekście rozwoju portów jest bardzo szeroki i ulega ciągłym zmianom wynikającym z potrzeb klientów oraz różnych interesariuszy otoczenia transportu morskiego.

Bibliografia:

1. Shipping Review & Outlook, Spring 2016, Clarkson Research, London, s. 17
2. Forecast for global TEU capacity of container ships from 2016 to 2020, The Statistics Portal, www.statista.com, Statista 2017, <https://www.statista.com/statistics/198254/forecast-for-global-number-of-containership-teus-from-2011/>
3. DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki

środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 164/19, 2008, art.5,pkt.1-2.

4. BIAŁA KSIĘGA Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, KOMISJA EUROPEJSKA, Bruksela, dnia 28.3.2011 KOM(2011) 144 wersja ostateczna, s. 8.
5. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE, art.22, pkt.1.lit.a; art.20, pkt.2.
6. ZAŁĄCZNIK I do Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE, MAPY SIECI KOMPLEKSOWEJ I BAZOWEJ.
7. Polityka Morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020, MIĘDZYRESORTOWY ZESPÓŁ DO SPRAW POLITYKI MORSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, Warszawa 2013, s.24
8. MARITIME TRADE AND TRANSPORT LOGISTICS, Hamburgisches WeltWirtschafts Institut, Berenberg Bank, wrzesień 2006 s.60-64.
9. Global Shipping Containers Market, 2015-2021, Persistence Market Research, s.5-6.
10. Poznajmy największe porty i terminale kontenerowe z każdego kontynentu: Europa, cz. 1, www.gospodarkamorska.pl, 21.03.2017,<http://www.gospodarkamorska.pl/Porty,Transport/poznajmy-najwieksze-porty-i-terminale-kontenerowe-z-kazdego-kontynentu:-europa-cz-1-foto.html>
11. Sprawozdanie specjalne: Transport morski w UE na niespokojnych wodach – wiele nieskutecznych i nietrwałych inwestycji, EUROPEJSKI TRYBUNAŁ OBRACHUNKOWY, Luksemburg: Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2016, s. 29
12. Gospodarka morska w Polsce w 2016 r., Główny Urząd Statystyczny, Opracowanie sygnałne, Warszawa, 27.04.2017 r.
13. Agencja informacyjna ISBnews, BZ WBK: Wzrost przeładunków w polskich portach może sięgać 4% rocznie, www.wyborcza.biz 10.03.2016,

<http://wyborcza.biz/Gieldy/1,132329,19745089,bz-wbk-wzrost-przeladunkow-w-polskich-portach-moze-siegac-4.html>

14. Andrzej S. Grzelakowski, Globalizacja i jej wpływ na rozwój transportu morskiego i globalnych łańcuchów dostaw, Wyzwania gospodarki globalnej, Prace i Materiały Instytutu Handlu Zagranicznego Uniwersytetu Gdańskiego 2012, nr 31. S.769-771.
15. R. Marek, Fuzje i przejęcia w sektorze transportu morskiego, „Spedycja i Transport” 2002, nr 10.
16. L. Kuźma red., Ekonomia portów morskich i polityka portowa, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego Gdańsk 2003, s. 71-74
17. T.Notteboom, J-P.Rodrigue, Containerization, box logistics and global supply chains : the integration of ports and liner shipping networks, Maritime Economics and Logistics vol.10, no 1-2/2008, s. 152-174
18. Stopford M., Maritime Economics, Taylor and Francis Group, London and New York 2009, s.690-691
19. MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ROZWOJU, Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. Warszawa, październik 2014, s.24
20. Maciej Brzozowski, Hafen Hamburg Marketing e.V.,Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, z. 84 Transport 2012, s.5-6.