

dr Marcin Cywiński, adiunkt

Akademia im. Jakuba z Paradyża w Gorzowie Wielkopolskim

Perspektywy rozwoju transportu morskiego w Polsce

Streszczenie:

Transport morski, obok transportu drogowego, jest bardzo istotny dla rozwoju gospodarki. Wykazuje ciągły rozwój, stając się jednostkowo, najbardziej optymalną kosztowo gałęzią transportu ładunków. Kluczowym ogniwem są porty morskie, gdzie odbywa się ich wymiana. Porty morskie łączą różne gałęzie transportu implikując intermodalność. Od ich zrównoważonego rozwoju, efektywnego wykorzystania infrastruktury logistycznej, budowania skutecznych sieci przepływów towarów i informacji zależy rozwój. Rozwój lokalnych przedsiębiorstw, rozwój regionów, rozwój makroregionów, w części również gospodarek ponad narodowych. Celem artykułu jest ocena i analiza perspektyw rozwoju transportu morskiego w Polsce, skupiając uwagę na kluczowych dla rozwoju gospodarki portów, bazując na analizach ilościowych, a także ich konfrontacja z rządowym programem rozwoju portów morskich.

Słowa kluczowe:

Logistyka, optymalizacja procesów, rynek TSL, gospodarka morska, ekonomia

Wprowadzenie

Transport morski jest obecnie niezwykle istotnym zagadnieniem, szczególnie w postępującym procesie globalizacji na rynku oraz jego integracji w łańcuchach logistycznych. Statystyki wskazują, że ta gałąź transportu ma obecnie największe znaczenie w przewozach ładunków. Ze względu na dużą ładowność, efekt skali i cenę jednostkową, transport morski jest najbardziej ekonomicznie uzasadnionym rodzajem przesyłu towarów na duże odległości. Transport ten cechuje multiplikatywność, co umożliwia przewóz każdego rodzaju ładunku bez względu na gabaryty, przeznaczenie, tonaż, a także niebezpieczeństwo towaru. Jest to szczególnie istotne, jeżeli uświadomimy sobie fakt, iż logistyka znacząco wyewoluowała od zwykłego przemieszczania towarów na linii nadawca – odbiorca. Obecnie logistykę sprowadzono do skomplikowanego procesu kierowania sprawnym oraz efektywnym przepływem surowców i materiałów gotowych, zaspokajając tym samym potrzeby klientów i wymagania kontrahentów, od procesu zaopatrzenia, poprzez produkcję, na dystrybucji kończąc. Tym samym, omawiana gałąź jest komplementarnym rozwiązaniem dla transportu intermodalnego, wykorzystującego znaczną część infrastruktury logistycznej w procesie przemieszczania ładunków różnego rodzaju. Mogą to być zarówno masowe i drobnicowe, suche i płynne, przestrzenne i wagowe, cało-pojazdowe i zbiorowe, kurierskie i zwykłe, konwencjonalne i zjednostkowane¹. Tak szeroki wachlarz możliwości wiąże się z wiedzą i umiejętnością zarządzania fizycznym przemieszczeniem towarów na odległych destynacjach. Jest to charakterystyczne dla zjawiska globalizacji. Działania na rozległych terytoriach, ponad granicami państw czy różnic kulturowych przyspiesza rozwijanie procesów logistycznych. Oczywiście proces globalizacji rozpoczął się lata temu, skutek powstania ery wolnego handlu, ale za przejaw globalizacji, z punktu widzenia procesów logistycznych, uznaje się zwiększenie aktywności międzynarodowych organizacji i niemalże dwukrotny wzrost udziałów eksportu w światowym dochodzie

¹ T. Wierzejski, M. Kędzior-Laskowska, Transport i spedycja, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, Olsztyn 2014, s. 7.

(przełom XIX i XX wieku)². Zwiększenie wymiany eksportowej pozwoliło na pokonywanie barier technicznych i technologicznych determinujących postęp, a tym samym rozwój nowoczesnych form urzeczywistniania procesów logistycznych. Rozwinęły się technologie w przedsiębiorstwach – w obszarze przewozu, magazynowania, obsługi towarów, z uwzględnieniem warunków technicznych. Dzięki temu możemy oglądać rozwój portów morskich, w tym ich budowę i modernizacje. Celem niniejszego artykułu jest ocena i analiza tychże portów na terytorium RP, w oparciu o analizy subiektywne oraz próba diagnozy tendencji rozwojowych na rynku przepływów materiałów, towarów, produktów, komponentów i in., wykorzystujących zintegrowane łańcuchy logistyczne przy użyciu prognoz ilościowych opierających się o funkcje statystyczne i dane analityczne branży oraz bazy danych makroekonomicznych i regionalnych GUS.

Diagnoza gałęzi transportu morskiego w Polsce

Transport umożliwia przepływ towarów tworząc swoisty pomost między nabywcą a sprzedawcą. Dla sprawnych i efektywnych działań w przedsiębiorstwie znajomość systemu transportu ma podstawowe znaczenie. Transport dodaje produktom wartości, a w wyniku fizycznego przemieszczania towarów tworzy użyteczność miejsca i czasu³. To jedna z najstarszych gałęzi dotycząca przewozu osób i ładunków, w szczególności o wymiarze międzynarodowym. Już w starożytności charakteryzowała się dynamicznym rozwojem. Długa historia tej gałęzi transportu pozwala zauważyć, w jej współczesnej formie, wiele rozwiązań funkcjonujących niemal niezmiennie od lat. Z drugiej strony widać jak duży postęp technologiczny odbył się w tej gałęzi transportu⁴. Przyjmując za miernik pracę przewozową można stwierdzić, iż przewóz drogą morską dominuje w obsłudze światowej wymiany handlowej⁵. Dominacja gałęzi morskiej wynika ze szczególnych cech transportu morskiego, z układu geograficznego międzynarodowej aktywności gospodarczej, etc. Zalicza się do nich głównie:

- szeroki obszar struktury ładunkowej przewozów,
- dopuszczalność transportu ładunków o niestandardowych gabarytach i bardzo dużej masie,
- silną regresję jednostkową kosztów przemieszczania towarów,
- łatwy dostęp do istotnych i światowych centrów gospodarczych,
- zasięg pływania statków, który jest niemalże nieograniczony⁶.

Wysoki stopień umiędzynarodowienia transportu morskiego powoduje, że istotne regulacje, przepisy oraz zwyczaje są zapisane w konwencjach międzynarodowych lub regulowane przez organizacje międzynarodowe⁷.

Porty morskie są kluczowym elementem sieci transportowej. W szczególności tworzą one ważną gałąź transportową w ruchu międzynarodowym. Około trzydziestu portów morskich występuje wzdłuż polskiego wybrzeża. Odbywa się w nich zarówno ruch statków, obrót ładunków, a także ruch pasażerski. W 2016 roku w portach morskich obroty ładunkowe stanowiły 72 926,2 tys. ton, tj. o 4,9% więcej niż w 2015 r. oraz o 33,2% więcej w stosunku do 2005 r. Międzynarodowy obrót morski wynosił 97,1% obrotów ładunkowych w portach (w 2015 r. – 98,5%, a w 2005 r. – 98,1%). Międzynarodowy obrót morski w 2016 r. osiągnął poziom 70 776,3 tys. ton⁸.

² E. Gołębska, Podstawowe problemy logistyki globalnej, międzynarodowej i euro logistyki, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Kupieckiej, Łódź 2006, s. 7.

³ J. J. Cole, E. J. Bardi, C. J. Langley Jr., Zarządzanie logistyczne, PWE, Warszawa 2002, s. 404.

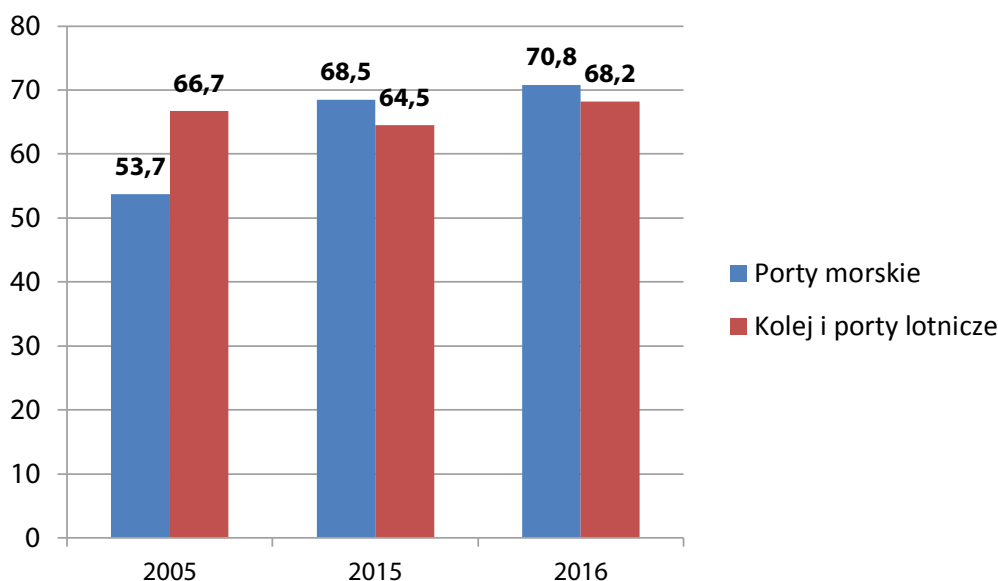
⁴ Ibidem, s. 97.

⁵ Szacunki sięgają nawet 87%. Por., Międzynarodowy handel towarami, Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained> (dostęp: 10.02.2019).

⁶ J. J. Cole i in., Zarządzanie..., op. cit., s. 97.

⁷ T. Wierzejski i in., Transport..., op. cit., s. 98.

⁸ Gospodarka morska w Polsce w latach 2015 i 2016 [w:] Główny Urząd Statystyczny <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/gospodarka-morska-w-polsce-w-latach-2015-2016,8,3.html> (dostęp: 15.05.2018).



Rysunek 1. Międzynarodowy transport ładunków według wybranych rodzajów transportu (w mln ton)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS, Gospodarka morska w Polsce w latach 2015 i 2016, Urząd statystyczny w Szczecinie, Warszawa Szczecin 2017, s. 33.

Szczegółowe analizy i rozpoznania aktualnego stanu realizacji działalności gospodarczej, a także prognozy obsługi ładunków i pasażerów w polskich portach morskich, pozwoliły na sformułowanie celów Programu rozwoju do 2020 roku, a w wielu przypadkach nawet do 2030. W założeniach, porty morskie pełniłyby rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej. Wzmocnienie konkurencyjności polskich portów morskich może doprowadzić do zwiększenia ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym Polski, a także podniesienie ich rangi w międzynarodowej sieci transportowej⁹.

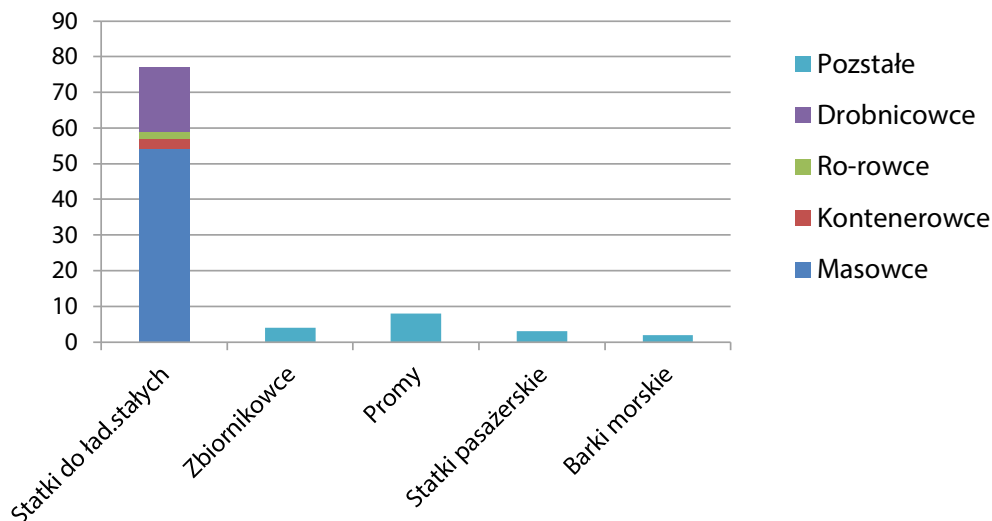
W programie rozwoju polskich portów morskich głównymi priorytetami są:

- rozbudowa infrastruktury portowej, a także infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza,
- przystosowanie infrastruktury portowej do zmieniającej się struktury ładunkowej oraz rozbudowy pozostałych funkcji gospodarczych,
- powiązanie portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwijanie infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu,
- cyfryzacja polskich portów morskich,
- zapewnienie ochrony dla uczestników ruchu portowego,
- uwzględnianie rygorów środowiskowych w działalności portowej¹⁰.

Przed polskimi portami morskimi najważniejszym wyzwaniem jest dostosowanie infrastruktury portowej i infrastruktury dostępu do tych portów od strony morza w celu obsługi większych statków. Stan morskiej floty transportowej przedstawiono na rysunku 2.

⁹ Założenia do Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, <http://www.gov.pl/web/gospodarkamorska> (dostęp: 10.02.2019).

¹⁰ Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa 2018, s. 70. Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) jest dokumentem o charakterze operacyjno-wdrożeniowym, realizującym cele zawarte w „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 r.” oraz w „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)” w odniesieniu do problematyki rozwoju portów morskich, zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.



Rysunek 2. Morska flota transportowa w 2017 roku (stan na 31.12.2016)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Gospodarka morską w Polsce 2016 – opracowanie sygnałne, GUS, Warszawa 2017.

Morska flota transportowa polskich armatorów i operatorów na koniec 2016 r. liczyła 96 statków (stanowiących polską własność lub współwłasność) o łącznej nośności 2385,1 tys. ton i pojemności brutto (GT) 1697,9 tys. (w 2015 r. – 102 statki o łącznej nośności 2514,7 tys. ton i pojemności brutto, GT 1778,3 tys.). W 2016 r., w porównaniu z rokiem poprzednim, w morskiej flocie transportowej przybyło 6 statków o łącznej nośności 145,7 tys. ton i pojemności brutto (GT) 103,0 tys., ubyło natomiast 12 statków o nośności wynoszącej 276,4 tys. ton i pojemności brutto (GT) 183,4 tys. (dodatkowe zmiany parametrów statków to efekt przeklasyfikowań). Na koniec 2016 r. pod polską banderą pływały 22 statki o łącznej nośności 35,0 tys. ton i pojemności brutto (GT) 26,2 tys. Statki te stanowiły 22,9% ogólnej liczby jednostek morskiej floty transportowej oraz 1,5% nośności i 1,5% pojemności brutto. Średni wiek statku w morskiej flocie transportowej wyniósł 17,3 lat (dla statków pływających pod polską banderą – 35,7 lat, natomiast dla statków pływających pod banderą obcą – 11,8 lat)¹¹.

Dostosowywanie, w celu udoskonalania obsługi największych statków, dotyczy głównych portów morskich w Polsce. W przypadku portu Gdynia i portu zewnętrznego w Świnoujściu prace dotyczą głównie udrożnienia głębokości basenu portowego tak, by na Bałtyk mogły wpłynąć statki przy zanurzeniu wynoszącym nawet 15 m. Poprzez osiągnięcie takich parametrów oraz rozbudowę obrotnicy wewnątrzportowej, a także infrastruktury nabrzeżnej, również w porcie Gdańsk, możliwa będzie obsługa kontenerowców oceanicznych przez gdyńskie terminale kontenerowe. W celu stworzenia optymalnych warunków rozwoju dla portu morskiego Świnoujście podjęte zostaną działania ukierunkowane na osiągnięcie głębokości 17,5 m na torze podejścia. W przypadku portu Gdańsk potrzebna będzie modernizacja toru podejścia do Portu Północnego. Warunkować to będzie dalszym rozwojem baz przeładunkowych, w tym centrów logistycznych, jak również terminali kontenerowych. W porcie Szczecinie pogłębienie toru do 12,5 m stwarza możliwość na przyjęcie statków o zanurzeniu do ok. 11,0 m¹².

Zadania inwestycyjne, które są podejmowane w polskich portach morskich, a mające na celu dostęp do nich od strony wody obejmować będą przede wszystkim:

- zmianę parametrów takich jak szerokość, promienie łuków, pogłębienie i utrzymanie torów podejścia,
- modernizację urządzeń hydrotechnicznych,
- pogłębienie kanałów oraz basenów portowych,

¹¹ Gospodarka morską w Polsce 2016 – opracowanie sygnałne, GUS, Warszawa 2017, s. 3.

¹² Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa 2018, s. 70.

- modyfikację nabrzeży do określonych parametrów,
- przebudowę obrotnic,
- budowę nowych i rozbudowę istniejących falochronów i budowli lądowych,
- budowę nowych nabrzeży z infrastrukturą techniczną, infrastrukturą drogową i kolejową, która będzie łączyć je z zapleczem logistycznym,
- budowę nowoczesnego oznakowania nawigacyjnego¹³.

Działania inwestycyjne w ramach tego priorytetu będą polegały przede wszystkim na:

- budowie w Gdańsku, Portu Centralnego, rozszerzonego o nowe terminale z infrastrukturą intermodalną, szczególnie terminala uniwersalnego,
- budowie w Świnoujściu terminala kontenerowego,
- budowie w porcie Gdynia terminala promowego i rozbudowy istniejącej infrastruktury, szczególnie o falochrony terminala paliwowego,
- modernizacji nabrzeży, które istnieją i nie są dostosowane do aktualnych oraz przewidywanych potrzeb rynkowych i eksploatacyjnych,
- budowie stanowiska do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu.

Co ciekawe, w planach pojawiają się prognozy ekspercie, które polegają między innymi na zabudowywaniu basenów portowych, które są niewykorzystane (tzw. załadowanie), a także budowie nowych rejonów portowych, rozpoczynając od budowy tzw. pól reflucyjnych.

Perspektywy rozwojowe transportu morskiego w Polsce

Jednym z portów morskich w Polsce jest baza w Gdańsku. Położony w centralnej części południowego wybrzeża Morza Bałtyckiego, jest jednym z najszybciej rozwijających się portów Europy, mający pozycję międzynarodowego węzła komunikacyjnego. Odgrywa znaczącą rolę jako ogniwo Transeuropejskiego Korytarza Transportowego nr I, zgodnie z obowiązującą w Unii Europejskiej strategią. Port ten łączy kraje skandynawskie z Południowo-Wschodnią Europą¹⁴. Port Gdańsk posiada szeroki wachlarz możliwości obsługi ładunków, które wymagają specjalistycznych technologii przeładunku i składowania.

Drugim, równie istotnym z punktu widzenia branży TSL i szeroko rozumianej wymiany handlowej jest port morski w Gdyni. To nowoczesna baza o uniwersalnym charakterze, która specjalizuje się w obsłudze ładunków drobnicowych. Przeładowywane tu są również ładunki zjednostkowane, które przewożone w kontenerach lub systemie ro-ro, opierają się o rozwiniętą sieć połączeń multimodalnych z zapleczem, połączeniami promowymi oraz regularnymi liniami żeglugi bliskiego zasięgu. Gdyński port jest istotnym ogniwem VI Korytarza Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, posiadający bardzo korzystne warunki nawigacyjne. Port Gdynia jest portem, który nie zamarza, a także miejscem w którym nie występują pływy¹⁵.

Ostatnimi dwoma, kluczowymi z punktu widzenia logistyki i wymiany międzynarodowej, portami morskimi w Polsce są port morski w Szczecinie i w Świnoujściu. Oba tworzą swoisty duopol na rynku, najdalej wysunięte na zachód. Kierunki i możliwości rozwoju tych portów oraz całego regionu morskiego określa ważny czynnik, którym jest położenie geograficzne. Porty w Szczecinie i w Świnoujściu stwarzają, jeden z największych w obszarze Morza Bałtyckiego, zespół portowy. Zlokalizowane są na najkrótszej drodze, która łączy Skandynawię ze środkową i południową Europą. Łączą poprzez Bałtyk Finlandię, Rosję, oraz Litwę, Łotwę i Estonię z Niemcami i Europą Zachodnią, ponieważ znajdują się na najkrótszej drodze morskiej¹⁶. Duopol obu miast powoduje ich wzajemną komplementarność. Położenie portu Świnoujście nad samym morzem, zapewnia wysoką efektywność połączenia promowego, a także oferuje dostępność dla większych statków, o zanurzeniu do 13,5 m. Natomiast port w Szczecinie jest odległy od morza o 68 km oraz dostępny dla mniejszych statków, o zanurzeniu do 9,15 m. Dzięki temu możliwe jest dotarcie najtańszą

¹³ Ibidem, s. 72–73.

¹⁴ Port Gdańsk, <http://www.portgdansk.pl/o-porcie>, (dostęp: 14.01.2019).

¹⁵ Informacje o porcie Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., <https://www.port.gdynia.pl/pl/port/dane-portu> (dostęp: 14.05.2018).

¹⁶ Port Szczecin-Świnoujście, (dostęp: 15.05.2018), <http://www.port.szczecin.pl/pl/porty>.

droga morską w głąb lądu, co powoduje, iż obsługiwane w nim ładunki są bliżej odbiorców i nadawców. Porty znajdujące się w Szczecinie i Świnoujściu są najbliższe dla obszaru zachodniej i południowo-zachodniej Polski. Skupiają one najistotniejsze rejony przemysłowe kraju, którymi są Górny Śląsk, rejon Wrocławia i Poznania. Duże znaczenie ma także bliskość wschodnich Niemiec, a w szczególności rejon Berlina. Położony jest on zaledwie 140 km od Szczecina, Brandenburgii i Saksonii. Dodatkowo od wielu lat porty te są dla Czech i Słowacji najważniejszymi morskimi portami tranzytowymi¹⁷. Bazy w Szczecinie i Świnoujściu posiadają dobrze rozbudowany systemem połączeń z transportem drogowym i kolejowym. Porty skomunikowane są z europejskim systemem autostrad dzięki autostradom A11 i A20. Natomiast poprzez drogę krajową nr 3 (E65) połączone są z południem Polski, Czechami i Słowacją, a dalej z południem Europy. Oba porty posiadają również dogodne połączenia kolejowe dzięki odrzańskiej magistrali. Dla nich jednoznacznym atutem jest dostępność dla żeglugi śródlądowej. Została ona uznana przez Unię Europejską jako najbardziej przyjazna środowisku. Taki dostęp do systemu wodnych szlaków zachodniej Europy ma kluczowe znaczenie dla obsługi rynku niemieckiego. Do wielu znaczących centrów gospodarczych regionu Berlina i Brandenburgii dociera tranzyt barkowy bezpośrednio¹⁸.

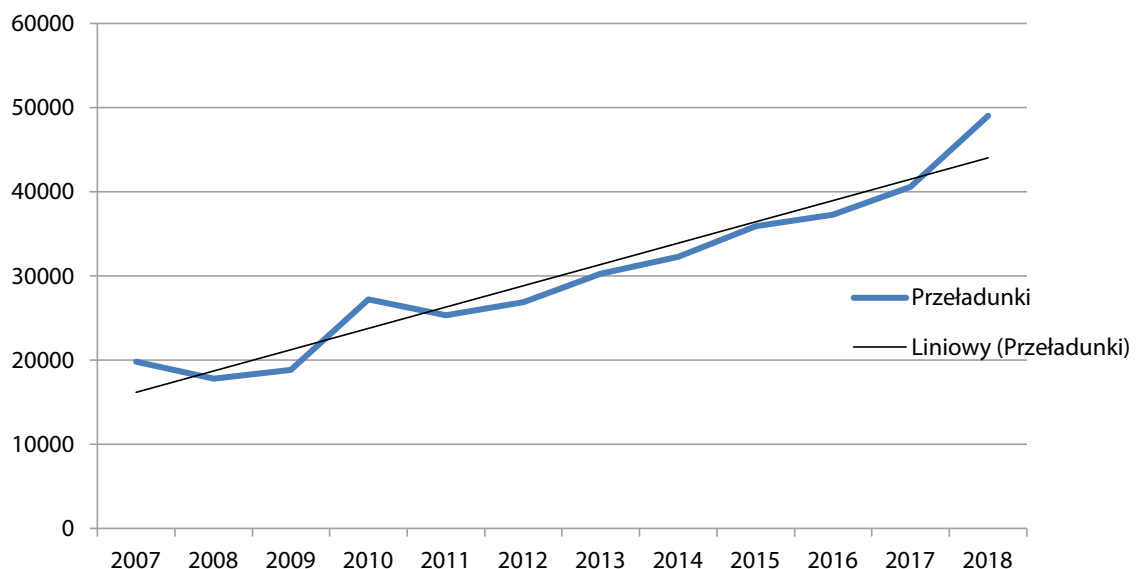
W porcie Gdańsk statystyki przeładunków ogółem i kontenerowych przedstawiają się następująco:

Tabela 1. Przeładunki w porcie Gdańsk w latach 2007–2018 (w tys. ton)

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
19826	17781	18863	27128	25305	26898	30259	32278	35914	37289	40614	49032

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Statystyki Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. [dostęp: 11.01.2019], <https://www.portgdansk.pl/o-porcie/statystyki>.

Przeładunki w porcie Gdańsk



Rysunek 3. Przeładunki ogółem w porcie Gdańsk w latach 2007–2018 (w tys. ton)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Statystyki Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., <https://www.portgdansk.pl/o-porcie/statystyki> (dostęp: 11.01.2019).

Korzystając z danych o przeładunkach ogółem w latach 2007–2018 (rys. 3), można dokonać obliczenia liniowej tendencji rozwojowej na kolejny okres badany, 2019 rok. Korzystając z ilościowych miar dynamiki,

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ Ibidem.

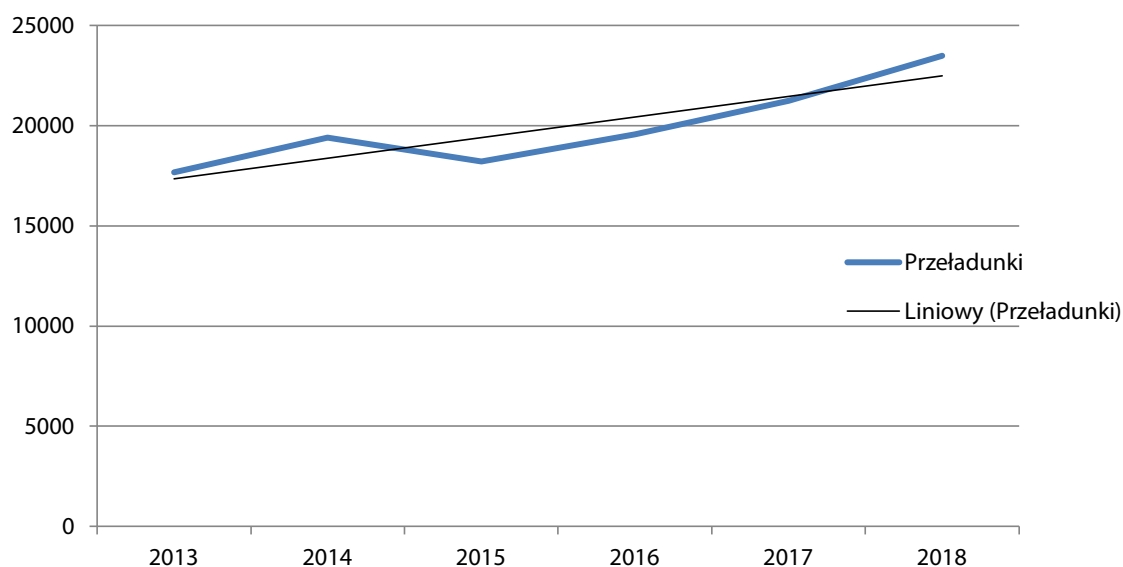
funkcji trendu liniowego, dla parametrów strukturalnych zweryfikowanych współczynnikiem indeterminacji¹⁹, który wynosi średnio 89%, można stwierdzić, iż na kolejny okres dla portu Gdańsk będzie zaskakujący. Pomimo, że tendencja ilości przeładunków jest wzrostowa (z niewielkimi wahaniami), średnio o 2530,4 tys. ton co roku, to prognozowany rok 2019 przyniesie lekki spadek obrotów globalnie i będzie oscylował na poziomie 46552,44 tys. ton. Podobne analizy należałoby dokonać dla pozostałych portów morskich w Polsce. Kolejnym jest port Gdynia. Dynamika przeładunków przedstawiona została na rysunku 4. Niestety z powodu niepełnych danych, możliwe jest jedynie częściowe porównania portów ze sobą.

Tabela 2. Przeładunki w porcie Gdynia w latach 2013–2018 (w tys. ton)

2013	2014	2015	2016	2017	2018
17659	19405	18198	19563	21225	23491

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Statystyki Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., <https://www.port.gdynia.pl/pl/port/statystyki> (dostęp: 11.01.2019).

Przeładunki w porcie Gdynia



Rysunek 4. Przeładunki ogółem w porcie morskim Gdynia (w tys. ton)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Statystyki Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., <https://www.port.gdynia.pl/pl/port/statystyki> (dostęp: 11.01.2019).

Korzystając z danych o przeładunkach ogółem w latach 2013–2018 (rys. 4), można dokonać obliczenia liniowej tendencji rozwojowej na kolejny okres badany (2019). Korzystając z ilościowych miar, podobnie jak w przypadku portu Gdańsk²⁰ można stwierdzić, iż kolejny okres dla portu Gdynia będzie rozwojowy, a rok 2019 przyniesie wzrost ilości przeładunków o 1028,14 tys. ton, a przy ujęciu łącznym prognoza wzrośnie do 23522 tys. ton.

Obroty w granicach administracyjnych portów Szczecin i Świnoujście według grup towarowych za 12 miesięcy 2005–2018 rok przedstawiają się następująco:

¹⁹ M. Korol, Statystyka z demografią, EKSTAT, Szczecin 2000, s. 114.

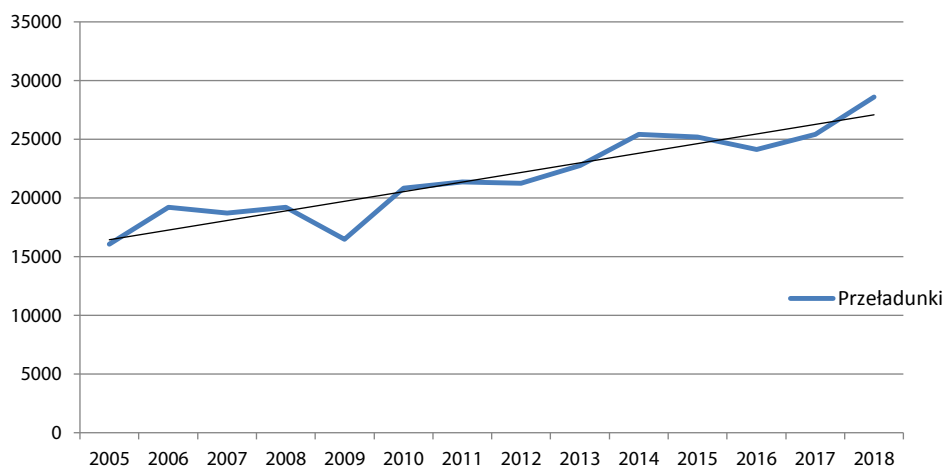
²⁰ Ibidem.

Tabela 3. Przeładunki w duopolu portowym Szczecin – Świnoujście w latach 2005–2018 (w tys. ton)

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
16080,4	19206,8	18724,6	19215,9	16497,7	20842,8	21354,1	21266,7	22750	25418	25175,1	24122	25423,6	28614,2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Statystyki Zarządu Morskiego Portu Szczecin-Świnoujście S.A., (dostęp: 11.01.2019), <https://www.port.szczecin.pl>.

Korzystając z danych o przeładunkach ogółem w latach 2005–2018 (rys. 5), można dokonać prognozy dla portu Szczecin-Świnoujście. Szacunki pokazują, iż liczba przeładunków średnio wzrasta co roku o 817,25 tys. ton, ale prognozowane obroty łącznie osiągną niewielki spadek do poziomu 27893,12 tys. ton w roku 2019.

Przeładunki w porcie Szczecin-Świnoujście**Rysunek 5. Przeładunki w porcie morskim Szczecin-Świnoujście**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Statystyki Zarządu Morskiego Portu Szczecin-Świnoujście S.A., <https://www.port.szczecin.pl> (dostęp: 11.01.2019).

Obroty ładunkowe w morskich portach w Polsce, w 2018 r. wyniosły ponad 104 mln ton, z czego obroty w porcie gdańskim stanowiły 47%, w Gdyni – 22%, w porcie Szczecin-Świnoujście – 27%. W strukturze obrotów ładunkowych największy udział miały ładunki masowe suche (w tym głównie węgiel), ładunki masowe ciekłe (w tym ropa naftowa i produkty ropopochodne) oraz ładunki kontenerowe. Wszystkie cztery główne porty morskie w Polsce charakteryzują się relatywnie stabilną tendencją wzrostową i ciągłym rozwojem. Niestety widmo dekoniunktury pojawia się powoli na polskim rynku. Sygnałem mogą być prognozy spadku obrotów ładunkowych w porcie Gdańsk i Szczecin-Świnoujście. Nie ma pewności czy wzrostowa i stabilna prognoza dla portu Gdynia nie wynika z ograniczonej liczby danych empirycznych zaangażowanych w proces badawczy. Najpewniej, wyniki po pierwszym kwartale poszczególnych portów, pozwolą na dokładniejszą analizę i wstępne potwierdzenie wyników.

Podsumowanie

Transport wodny, podobnie jak transport lądowy, znany od lat, dzięki postępowi technicznemu wykazuje obecnie dynamiczny wzrost. Oceniając specyficzne cechy transportu w układzie gałęziowym takie jak: koszty, czas, podatność transportowa, dostępność, czy średnia odległość przewozu, możemy potwierdzić, że transport morski jest wyjątkowo efektywną formą przewozu ładunków i pasażerów, przy czym relatywnie tania jednostkowo w stosunku do innych gałęzi transportu. Jest podstawowym elementem transportu obsługującym międzynarodową wymianę handlową, szczególnie w procesie obrotu dużymi ilościami surowców mineralnych w większości państw rozwijających się. W Polsce, w 2018 roku nadal odczuwany jest spadek floty

transportowej, pomimo, że flota przybrzeżna uległa poprawie i odnotowała zwiększenie liczby przewozów ładunków, w porównaniu do lat poprzednich. Dodatkowo porty morskie odnotowały znaczące wzrosty ilości obrotów ładunkowych obcych operatorów transportowych. W portach o kluczowym znaczeniu dla gospodarki zwiększają się obroty rok do roku (z niewielkimi wahaniami). Prognozy potwierdzają jednak lekkie wyhamowanie w portach Gdańsk, Szczecin i Świnoujście. Dla portu Gdynia prognozy są obiecujące. Zwiększył się również ruch pasażerski w portach morskich²¹.

Na przestrzeni ostatnich lat polskie porty morskie odnotowywały wzrost obrotów przeładunkowych. Rok 2017 był wyjątkowo owocny dla omawianej gałęzi transportu, natomiast dane z roku 2018 tylko rozbudzają kolejne plany. Obroty ładunkowe w polskich portach, kluczowych dla gospodarki przekroczyły poziom 100 mln ton w skali całego roku. Najbardziej dominującą grupę w przeładunkach w głównych portach w Polsce stanowi drobnica, której udział plasuje się na poziomie 50%. Największe tempo wzrostu wykazuje port Gdańsk, zarówno pod kątem przeładunku drobnicy jak i paliw. Skutecznie lidera dogania port Świnoujście (głównie za sprawą gazoportu). Wszystkie analizowane porty odnotowały wzrost ilości przeładunków kontenerów. Wyniki potwierdzają dodatkowo plany rozwoju zawarte w Programie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Dla portu Gdynia jedną z najbardziej newralgicznych inwestycji stanowi pogłębianie toru podejścia oraz akwenów wewnętrznych. Inwestycja pozwoli jednostkom charakteryzującym się większą pojemnością oraz większym zanurzeniem na zawijanie do tego portu. Projekt wpłynie również na podniesienie konkurencyjności terminali kontenerowych w porcie. Kolejną kluczową inwestycją jest budowa publicznego terminalu promowego, który zapewni profesjonalną obsługę pasażerów oraz ładunków. Port Gdańsk z kolei planuje rozbudowywać i zmodernizować część swojego nabrzeża. Zyska tym samym nowe miejsca cumownicze dla statków. W porcie Szczecin-Świnoujście będą prowadzone prace dotyczące przystosowania infrastruktury do obsługi transportu intermodalnego w terminalu promowym i rozbudowy terminala LNG o nowe stanowisko do redystrybucji gazu. Również nabrzeża mają zostać zmodernizowane i pogłębione do 12,5 m. Jeśli wierzyć w zapewnienia i pełną realizację planowanych inwestycji, drobne wahania, prognozowane w obecnym 2019 roku, nie powinny negatywnie wpłynąć na rozwój gałęzi transportu morskiego w Polsce.

Bibliografia:

- Cole J. J., Bardi E.J., Langley Jr L. C., Zarządzanie logistyczne, PWE, Warszawa 2002.
- Gołębska E., Podstawowe problemy logistyki globalnej, międzynarodowej i euro logistyki, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Kupieckiej, Łódź 2006.
- Gospodarka morska w Polsce 2016 – opracowanie sygnałne, GUS, Warszawa 2017.
- Gospodarka morska w Polsce w latach 2015 i 2016 [w:] Główny Urząd Statystyczny, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/gospodarka-morska-w-polsce-w-latach-2015-2016,8,3.html>, (dostęp: 15.05.2018)
- Informacje o porcie Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., <https://www.port.gdynia.pl/pl/port/dane-portu>, (dostęp: 14.05.2018)
- Korol M., Statystyka z demografią, EKSTAT, Szczecin 2000.
- Międzynarodowy handel towarami, Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained>, (dostęp: 10.02.2019)
- Port Gdańsk, <http://www.portgdansk.pl/o-porcie>, (dostęp: 14.01.2019)
- Port Szczecin-Świnoujście, <http://www.port.szczecin.pl/pl/porty>, (dostęp: 15.05.2018)
- Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa 2018.
- Szpon J., Dembińska-Cyran I., Wiktorowska-Jasik A., Podstawy logistyki, Szczecin 2005.
- Wierzejski T., Kędzior-Laskowska M., Transport i spedycja, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, Olsztyn 2014.

²¹ Nie było to przedmiotem badania, ale widać ożywienie na podstawie raportów rocznych i kwartalnych gospodarki morskiej Głównego Urzędu Statystycznego.

Perspectives of maritime transport development in Poland

Summary:

Maritime transport, near the road transport, is very important for global economy. Constantly growing is the most effective branch of cargo transports. The most important link in cargo transport is seaport, where the all cargo exchange is. Seaport`s are connect different branch of transport. They are intermodal. From their development in the field of sustainable development, effective use of the logistics infrastructure, making effective flow networks of cargo and information, depends development of all economy. Development local enterprises, development of regions, development of macro regions and in a big part, development of national economy. This article include analysis perspective of development maritime transport in Poland, on the most important things to economy develop, with statistics analysis and analysis of government documents for maritime growing points.

Key words:

Logistics, process optimization, TSL market, maritime economy, economics