

MACIEJ TARKOWSKI

Uniwersytet Gdański, Polska • University of Gdansk, Poland

Porty morskie w Gdańsku i Gdyni po 25 latach transformacji gospodarczej

Gdańsk and Gdynia Seaports after 25 Years of Economic Transition

Streszczenie: Celem niniejszego artykułu jest określenie zmian pozycji konkurencyjnej portów morskich w Gdańsku i Gdyni w okresie transformacji gospodarczej. Za podstawowy wskaźnik umożliwiający oszacowanie tych zmian przyjęto obroty ładunkowe ogółem. Analiza ich struktury pozwoliła z kolei wskazać warunki i czynniki zmieniające pozycję konkurencyjną obu portów. Największy wpływ na wielkość obrotów miały silnie zmieniające się przeładunki ropy naftowej, produktów z ropy naftowej, węgla i koks oraz kontenerów. Zmiany pozycji obu portów zostały odniesione do sytuacji głównych portów polskich, bałtyckich i globalnych oraz, pośrednio, do konkurencji ze strony lądowych komponentów systemu transportowego Polski. Pozycja konkurencyjna względem innych portów została wzmocniona, jednak oba węzły utraciły znaczą część przewagi wobec pozostałych elementów systemu transportowego. Zaobserwowane zmiany były nie tylko efektem restrukturyzacji przemysłu, ale także reorientacji kierunków handlu zagranicznego, napływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych, ekspansji portów niemieckich na dotychczasowe zaplecze portów polskich oraz priorytetów w zakresie rozbudowy sieci drogowej w Polsce. Ponadto dokonano próby zastosowania typologii adaptacji przestrzennej przemysłu (Stryjakiewicz, 1999) do zmian, jakie zaszły w analizowanych portach w okresie transformacji gospodarczej. Podmioty działające na ich obszarze podejmowały działania strategiczne mieszczące się w pięciu kategoriach: redukcji kosztów, relokacji, zmian w systemie zarządzania, przemian w strukturze przeładunków oraz kontaktów z partnerami zagranicznymi.

Abstract: The aim of the paper is to analyse the changes of competitive position of Gdańsk and Gdynia seaports (Baltic Sea, Gulf of Gdańsk, Poland) in the period of economic transition. The volume cargo traffic has been analysed as the basic measure in competitive position. The analysis of the structure of this cargo traffic has allowed to identify the factors and conditions, which impacted on both seaports competitive position. Crude oil, oil products, coal and coke as well as containers has been the types of cargo, which recorded the biggest changes in the volume of handling. The changes in the position of Gdańsk and Gdynia ports have been compared to other Polish, Baltic and global seaports, as well as to inland components of the Polish transport system. The competitive position of analysed seaports has been strengthened in comparison to the other ports, but rather weakened as elements of the Polish transport system. The observed changes were not only the effect of industrial restructuring, but also the result of reorientation of the foreign trade direction, foreign direct investment inflows, expansion of German ports hinterland area and the strategic priorities in the construction of Polish road network process. In the paper the attempt to apply the typology of spatial adaptation of industrial enterprises presented by Stryjakiewicz (1999), in order to the change the activities of the Gdańsk and Gdynia seaports,

has also been presented. The entities operating in both seaports took actions falling into five strategic categories: cost reduction, relocation, changes in management system, changes in the structure of cargo handling and contacts with foreign partners.

Słowa kluczowe: adaptacja przestrzenna; obroty ładunkowe; porty morskie; transformacja gospodarcza
Keywords: spatial adaptation; cargo traffic; seaports; economic transition

Otrzymano: 21 grudnia 2014

Received: 21 December 2014

Zaakceptowano: 22 czerwca 2015

Accepted: 22 June 2015

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Tarkowski, M. (2015). Porty morskie w Gdańsku i Gdyni po 25 latach transformacji gospodarczej. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 29(2), 147–161.

WSTĘP

Transport morski pełni funkcję krwioobiegu światowej gospodarki. Bez jego intensywnego rozwoju globalizacja, na obecną skalę, nie byłaby możliwa. W ciągu czterech ostatnich dekad (1971–2011) światowe obroty ładunków przewożonych drogą morską wzrosły blisko trzyipółkrotnie, osiągnąwszy w 2011 roku wolumen 17,5 mld t (*UNCTAD*, 2014). Postęp techniczny, szczególnie w zakresie przewozów kontenerowych, doprowadził do głębokiego spadku jednostkowych kosztów transportu. Przeciętny koszt transportu dwudziestostopowego kontenera o masie ładunku ponad 20 t, w relacji pomiędzy Azją a Europą, jest porównywalny do kosztu przelotu pasażera w klasie ekonomicznej na tej samej trasie (*International Shipping Facts*, 2012). Jednostkowe koszty transportu produktów przemysłowych stały się wręcz marginalne¹, co zdynamizowało ekonomiczne procesy globalizacji. W efekcie tych zmian wzrosło znaczenie lądowo-morskich łańcuchów transportowych, a w szczególności portów morskich funkcjonujących na styku lądu i morza, co powoduje, że działalność w nich prowadzona jest bardzo złożona i różnorodna. Porty poddane są silnej presji konkurencyjnej, która dotyczy przede wszystkim sprawności procesów integrujących przewozy z wykorzystaniem różnych środków transportu. Umocnienie pozycji konkurencyjnej wiąże się z: mechanizacją pracy w przewozach, przeładunku i magazynowaniu; podniesieniem wydajności pracy w transporcie; przyspieszeniem i uproszczeniem operacji przeładunkowych; możliwościami rozszerzenia oferty przewozów w relacji „od drzwi do drzwi”; skróceniem czasu trwania operacji transportowych i redukcją ich kosztów społecznych; obniżeniem kosztów opakowania przy jednoczesnym zmniejszeniu szkód transportowych; poprawą ciągłości procesów transportowych (Szwankowski, 1998).

Polskie porty morskie, w toku transformacji ustrojowej, zostały również poddane silnej międzynarodowej konkurencji. Proces dostosowania się do niej był szczególnie trudny. Jak zauważa Pluciński (2013), porty musiały zmierzyć się ze znacznie trudniejszymi niż

¹ Jak podaje IMO (*International Shipping Facts*, 2012), koszt transportu odtwarzacza CD/DVD, którego cena detaliczna w krajach wysoko rozwiniętych wynosiła 200 dol., zamykał się w kwocie 1,50 dol., a 1 kg kawy wartej 15 dol. – 0,15 dol.

przed 1989 rokiem warunkami pozyskania ładunków, zarówno z zaplecza krajowego, które przestało mieć charakter bezsporny, jak i z zaplecza tranzytowego, jakie stanowiły kraje zrzeszone w Radzie Wzajemnej Pomocy Gospodarczej (RWPG). Trudności te potęgowała także restrukturyzacja tradycyjnych i ważnych dla polskich portów branż (górnictwo węgla kamiennego, hutnictwo), zmiany struktury kierunkowej polskiego handlu zagranicznego, przemiany struktury własnościowej, przedmiotowej i podmiotowej działalności gospodarczej oraz stopniowa liberalizacja strony podażowej rynku transportowego.

Celem niniejszego opracowania jest próba odpowiedzi na następujące pytania:

1. Na ile dwóm polskim portom – w Gdańsku i Gdyni – udało się wzmocnić swoją pozycję konkurencyjną na rynku międzynarodowych przewozów morskich w zmiennych warunkach transformacji gospodarczej?²

2. Jakie działania podejmowane w wymienionych portach, a także w ich otoczeniu, przyczyniły się do wzmocnienia lub osłabienia pozycji konkurencyjnej?

3. Na ile działalność obu portów wpisuje się w procesy adaptacji przestrzennej?

W celu rozpatrzenia powyższych kwestii scharakteryzowano obecną (2014) strukturę organizacyjną i funkcjonalno-przestrzenną portów oraz dokonano analizy zmian wielkości obrotów ładunkowych, traktując je jako podstawową miarę pozycji konkurencyjnej. Porty konkurencyjne przyciągają bowiem potoki ładunkowe. Następnie przeanalizowano zmiany w strukturze przeładowywanych towarów, co pozwoliło na wskazanie warunków i czynników wzmacniających lub osłabiających pozycję konkurencyjną. Wyróżniono również najważniejsze procesy adaptacyjne, jakie zachodziły w obu portach, i dokonano próby przypisania ich do typów strategii zaproponowanych przez Stryjakiewicza (1999).

PODSTAWOWA CHARAKTERYSTYKA PORTÓW

Porty w Gdańsku i Gdyni funkcjonują w oparciu o przepisy ustawy o portach i przystaniach morskich z 1996 roku, co oznacza, że sfera zarządzania jest oddzielona od sfery eksploatacji. W obu portach funkcjonują podmioty zarządzające (zarządy portów), które mają za zadanie:

- zarządzać gruntami i infrastrukturą portową,
- prognozować i programować rozwój portów,
- budować, modernizować i utrzymywać infrastrukturę portową,
- pozyskiwać nieruchomości na potrzeby rozwoju portów,
- świadczyć usługi związane z korzystaniem z infrastruktury portowej,
- umożliwiać odbiór odpadów ze statków i ich przekazanie do odzysku lub unieszkodliwienia.

² Na potrzeby niniejszego opracowania przyjęto krytykowane założenie, że transformacja gospodarcza trwa nadal – nie skończyła się np. wraz z wejściem Polski do UE. Dyskusję na ten temat streszcza Pluciński (2013: 27–29). Biorąc pod uwagę dynamikę przemian w funkcjonowaniu portów, jaka miała miejsce właśnie w okresie poakcesyjnym, przyjęte podejście wydaje się uprawnione. Analizą objęto lata 1990–2012, choć w przypadku części wskaźników nie udało się uniknąć znacznego skrócenia serii danych z powodu zmian metod ich gromadzenia.

Wykonanie tych zadań jest możliwe dzięki finansowaniu z opłat z tytułu umownego korzystania przez inne podmioty z majątku portów, opłat portowych, przychodów z usług oraz z innych wpływów. Uwarunkowania historyczne sprawiły, że sytuacja własnościowa gruntów w granicach administracyjnych portów morskich jest złożona. W przypadku Gdańska w gestii zarządu portu znajdowało się w 2010 roku jedynie 20% gruntów. W Gdyni ten odsetek wyniósł 52% (Pluciński, 2013).

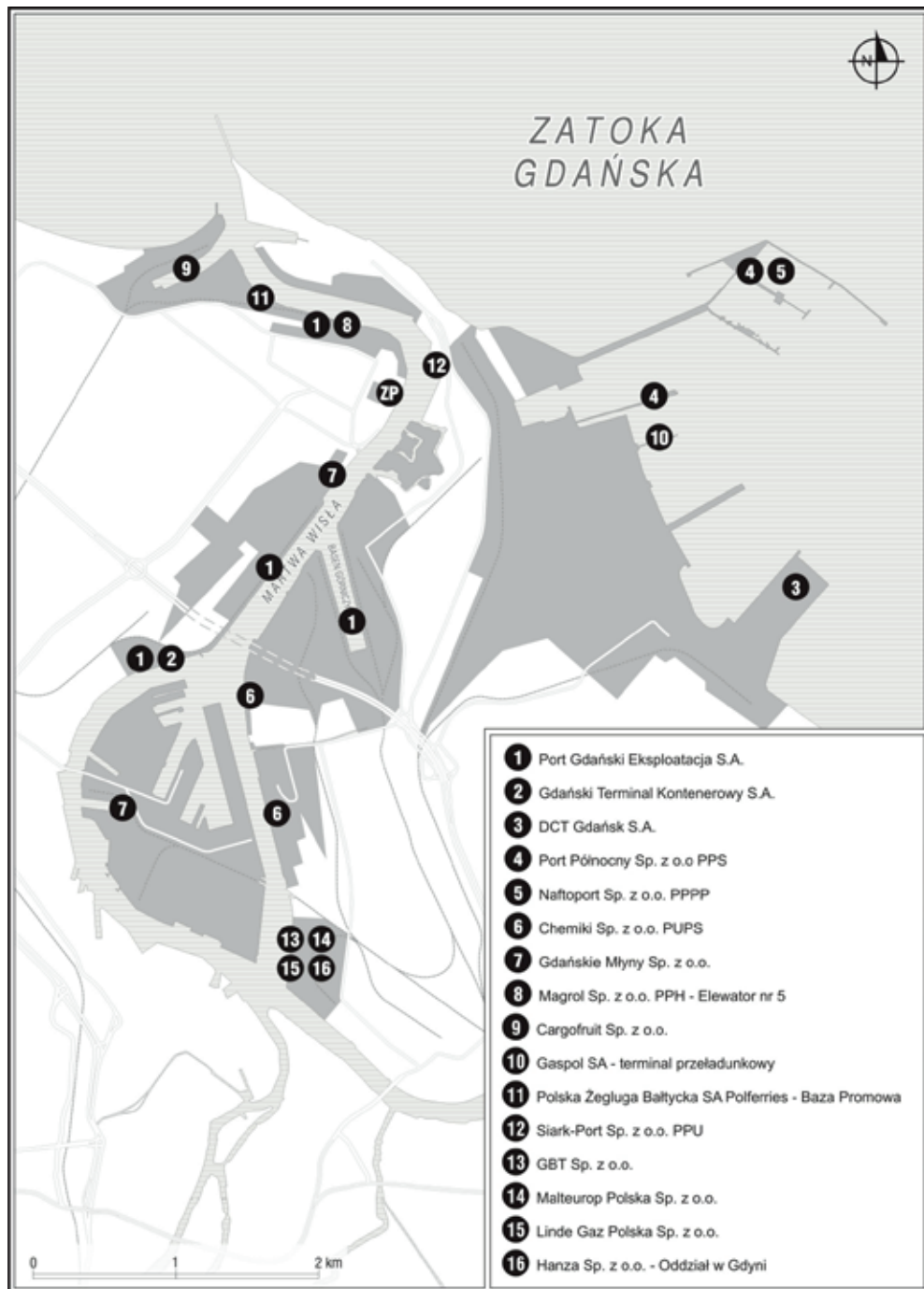
Za bieżącą działalność eksploatacyjną odpowiadają poszczególne podmioty funkcjonujące na terenach portów. Ich rozmieszczenie warunkowane jest strukturą przestrzenną portu oraz czynnikami hydrograficznymi. Port w Gdańsku składa się z dwóch wyraźnie wyodrębnionych części (ryc. 1). Port wewnętrzny położony jest na obu brzegach Martwej Wisły. Może on przyjmować jednostki o zanurzeniu do 10,20 m i długości 225 m (Neider, 2013). W tej części portu koncentrują się przeładunki drobnicy – worków, palet, kartonów (m.in. owoców), kontenerów, ro-ro (m.in. samochodów), wyrobów stalowych, sztuk ciężkich, złomu, produktów drzewnych oraz towarów niebezpiecznych. Przeładowywane są także ładunki masowe – węgiel kamienny, koks, ruda żelaza, kruszywa, nawozy sypkie, oleje jadalne, olej bazowy, zboże, kukurydza, rzepak, śruta. Towary te obsługiwane są przede wszystkim przez spółki Port Gdański Eksploatacja oraz Gdański Terminal Kontenerowy. Istnieje również możliwość obsługi ładunków tocznych, którą zapewnia Baza Promowa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

W porcie wewnętrznym dwa podmioty – Chemiki oraz Siark-Port – specjalizują się w obsłudze produktów chemicznych. Dokonują również przeładunków towarów masowych suchych i płynnych, w tym melasy, nawozów, kwasów, ługu sodowego, szkła wodnego, kruszyw, siarki granulowanej, olejów opałowych i bazowych, olejów jadalnych. Z kolei Linde Gaz Polska prowadzi obrót gazami medycznymi i technicznymi. Spektrum działalności eksploatacyjnej, prowadzonej w porcie wewnętrznym, domykają trzy spółki – Gdańskie Młyny, GBT oraz Malteurop Polska – przeładowujące zboże, śrutę oraz sól.

Port zewnętrzny (Port Północny), wybudowany w latach siedemdziesiątych XX wieku, jest przystosowany do przyjmowania największych jednostek mogących pływać po Bałtyku – o zanurzeniu do 15 m (Neider, 2013). Ulokowane są w nim specjalistyczne terminale przeładunku surowców energetycznych oraz kontenerów. Port Północny i Naftoport przeładowują ropę naftową, produkty ropopochodne, oleje opałowe i napędowe. Pierwsza ze spółek specjalizuje się ponadto w obrocie węglem kamiennym. Z kolei Gaspol przeładowuje gaz płynny (LPG). Najmłodszym użytkownikiem portu zewnętrznego jest DCT Gdańsk – najdynamiczniej rozwijający się terminal kontenerowy na Bałtyku.

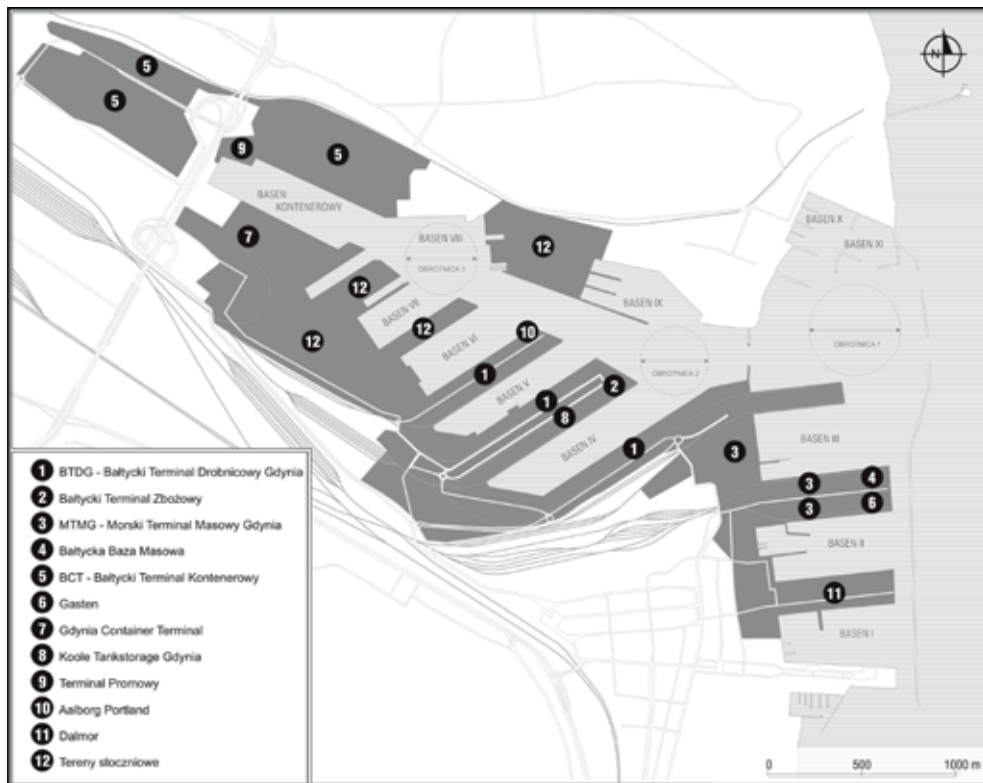
W porcie w Gdyni również zaznacza się dość wyraźny przestrzenny podział funkcji. W zachodniej części skoncentrowany jest przeładunek drobnicy skonteneryzowanej. Działalność tę prowadzą Bałtycki Terminal Kontenerowy oraz Gdynia Container Terminal. Obsługę ładunków tocznych umożliwia Terminal Promowy. W środkowej części portu odbywa się obrót zarówno drobnicą, jak i towarami masowymi. Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia przeładowuje wyroby stalowe, chemikalia, sztuki ciężkie, ładunki ponadgabarytowe, metale kolorowe, kontenery oraz ładunki masowe sypkie – m.in. węgiel, koks, śrutę, biomasę, a także chemikalia. W tej części odbywa się również przeładunek zbóż (Terminal Zbożowy), cementu (Aalborg Portland Polska) oraz melasy, olejów roślinnych, wosków oraz niektórych paliw (Koole Tankstorage Gdynia).

Ryc. 1. Podmioty prowadzące działalność przeładunkową na obszarze Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. w 2014 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.

Ryc. 2. Podmioty prowadzące działalność przeładunkową na obszarze Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. w 2014 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.

W zachodniej części portu dominują przeładunki towarów masowych. Morski Terminal Masowy Gdynia specjalizuje się w przeładowywaniu węgla oraz koksu, zbóż i pasz, rud, innych ładunków masowych suchych, masowych płynnych, ropy i przetworów naftowych. Głównym obszarem działalności Bałtyckiej Bazy Masowej jest przeładunek chemikaliów sypkich i płynnych, w szczególności nawozów sztucznych. Z kolei Gasten świadczy usługi przeładunku gazu (LPG)³. Moło Rybackie położone w południowej części portu jest w większości własnością Dalmoru – dawnego potentata połowów dalekomorskich i przetwórstwa rybnego (obecnie będącego częścią Polskiego Holdingu Nieruchomości). Tereny te, położone w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta, przeznaczone są pod śródmiejską zabudowę usługowo-mieszaniową.

Po serii inwestycji infrastrukturalnych oba porty są obecnie dobrze powiązane transportowo z zapyłczem. Ruch z portów jest wyprowadzony z miast dwujezdniowymi, wysoko przepustowymi drogami, a obwodnice pozwalają na szybki dostęp do sieci dróg krajowych

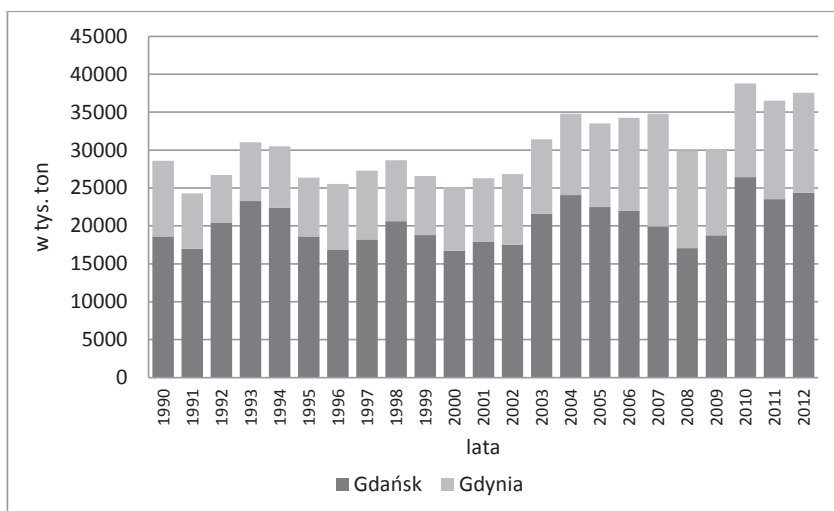
³ Formuła niniejszego opracowania nie pozwala na bardziej szczegółowe scharakteryzowanie działalności poszczególnych terminali. Dokładniejszy opis sporządził Neider (2013).

i autostrad. Oba porty mają także dostęp do linii kolejowych E65/CE65 oraz nr 131, zapewniających dobre połączenie z ośrodkami centralnej i południowej Polski, jak i pośrednio, z sieciami kolejowymi sąsiednich krajów. Ponadto są one położone w sąsiedztwie portu lotniczego w Gdańsku.

ZMIANY OBROTÓW ŁADUNKOWYCH OGÓLEM

Podstawową kategorią, pozwalającą ocenić pozycję konkurencyjną portów, jest wielkość przeładunków. Porty oferujące korzystne warunki w tym zakresie przyciągają potoki ładunkowe. Jako że wielkość przewozów jest funkcją dynamiki rozwoju gospodarczego, wolumen obrotów ładunkowych w portach w Gdańsku i Gdyni zmieniał się w zależności od koniunktury gospodarczej. Spadki notowano w okresie szoku transformacyjnego (1990–1992), w następstwie kryzysu finansowego w Rosji (1998) i ogólnoswiatowego kryzysu gospodarczego (od 2008). Niemniej w całym okresie 1990–2012 obroty ładunkowe w obu portach rosły (ryc. 3).

Ryc. 3. Obroty ładunkowe ogółem w portach w Gdańsku i Gdyni w latach 1990–2012



Źródło: opracowanie własne na podstawie *Rocznika statystycznego gospodarki morskiej 2013* (2013)

Porównawszy średnią wartość obrotów z pięciu pierwszych lat (1990–1994) oraz z pięciu ostatnich (2008–2012), odnotowano wzrost dla obu portów łącznie na poziomie 23%. Pomiędzy portami zaznaczyły się jednak wyraźne różnice. W przypadku Gdańska wzrost obrotów ładunkowych wyniósł jedynie 8%, podczas gdy w przypadku Gdyni – aż 59%.

Wzrost obrotów ładunkowych o 23% dla obu portów można uznać za efekt umocnienia pozycji konkurencyjnej w porównaniu z najbliższymi konkurentami – zespołem portów w Szczecinie i Świnoujściu, które odnotowały niższy przyrost obrotów ładunkowych (w Szczecinie nastąpił wręcz regres). Jeśli jednak spojrzymy na rolę obu portów w gospodarce

i systemie transportowym Polski, trudno o tak jednoznacznie wnioski. W okresie 1989–2012 PKB Polski wzrósł dwukrotnie (ceny stałe). Produkcja sprzedana przemysłu wzrosła w tym czasie trzykrotnie. Wartość eksportu i importu wzrosła odpowiednio ośmio- i dziewięciokrotnie (*Polska 1989–2014*, 2014). Choć porównania wprost nie są możliwe (inne jednostki pomiaru), to jednak różnice pomiędzy dynamiką obrotów ładunkowych a tempem rozwoju gospodarczego wskazują, że w okresie transformacji gospodarczej coraz większa część dóbr wytworzonych w Polsce lub będących przedmiotem obrotu międzynarodowego omijała polskie porty, w tym Gdańsk i Gdynię. Zasadniczo był to efekt przemian strukturalnych, reorientacji kierunków handlu zagranicznego oraz napływu inwestycji zagranicznych. Ważną rolę odegrało także otwarcie granic i stopniowa liberalizacja rynku transportowego. Dotychczas bezsporne zaplecze polskich portów stało się zapleczem spornym – ekspansję na nim rozpoczęły porty niemieckie, w szczególności Hamburg i Bremerhaven. Jednym z przykładów tej ekspansji jest Polzug Intermodal. To spółka córka Hamburger Hafen und Logistik AG, obsługująca kolejowe połączenia kontenerowe pomiędzy wymienionymi już dwoma portami oraz portem w Rotterdamie a zapleczem w Europie Wschodniej. W Polsce, kluczowym rynku, funkcjonuje osiem terminali, w tym cztery samodzielne (*Profil przedsiębiorstwa*, 2014). Ponadto budowę systemu autostrad w Polsce rozpoczęto od wykonania zachodnich odcinków równoleżnikowych autostrad A2 i A4, łączących z granicą zachodnią najważniejsze ośrodki miejskie środkowej, zachodniej i południowej Polski. Biorąc pod uwagę ich potencjał ludnościowy i gospodarczy oraz wzmożone zainteresowanie zagranicznych inwestorów tymi obszarami (Domański, 2002), nadanie takich priorytetów można uznać za uzasadnione, choć przyjęta sekwencja rozbudowy przyczyniła się niewątpliwie do osłabienia pozycji konkurencyjnej wszystkich portów i nadmorskich ośrodków miejskich, w tym Gdańska i Gdyni.

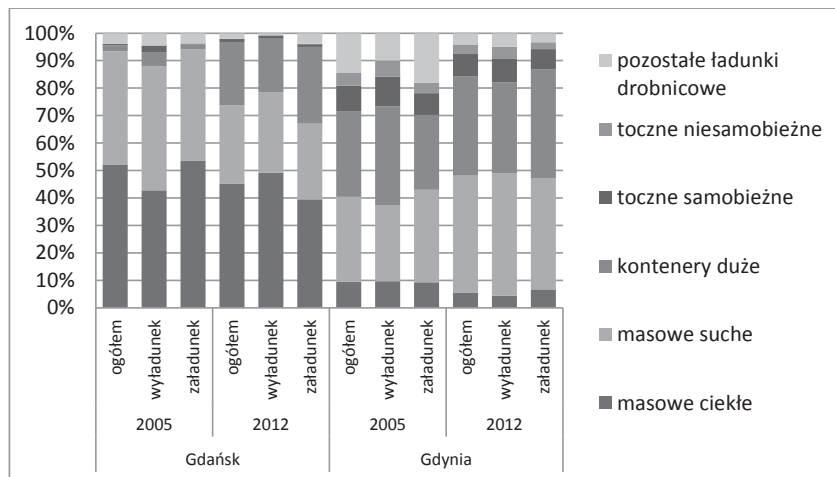
ZMIANY STRUKTURY OBROTÓW ŁADUNKOWYCH

Pomocna w wyjaśnieniu przyczyn zmian wolumenu obrotów ładunkowych jest analiza jego przemian strukturalnych. Z powodu zmian w klasyfikacji ładunków możliwe jest jedynie przeanalizowanie okresu 2005–2012. W tym czasie miały jednak miejsce istotne przekształcenia (ryc. 4).

Wyraźnie większe zmiany struktury obrotów ładunkowych miały miejsce w Gdańsku. Port ten z wyspecjalizowanego w przeładunku produktów masowych suchych i ciekłych, których udział w całości obrotów jeszcze w 2005 roku wynosił niemal 95%, przekształcił się w port uniwersalny. Stało się to za sprawą dynamicznego wzrostu udziału kontenerów w obrocie – z poziomu 2 do 23%. W przypadku ładunków masowych odnotowano spadek ich znaczenia, a także, jeśli chodzi o ładunki masowe ciekłe, zmieniły się proporcje pomiędzy załadunkiem a wyładunkiem. Gdańsk stał się dla tej grupy produktów portem wyładunkowym netto. Zmiany struktury przeładunków w porcie w Gdyni były wyraźnie mniejsze. Wzrósł udział ładunków masowych suchych oraz kontenerów, głównie kosztem pozostałej drobnicy. Uogólniając powyższą analizę zmian, można stwierdzić, że port w Gdańsku, początkowo wyspecjalizowany w produktach masowych, musiał bardziej dostosować się do zmieniającej się podaży ładunków, w strukturze której zaczęło ubywać właśnie produktów

tradycyjnie przeładowywanych w tym porcie. Gdynia, od początku swego istnienia mająca charakter portu wielofunkcyjnego, z istniejącym już terminalem kontenerowym, była lepiej przygotowana do warunków transformacji gospodarczej.

Ryc. 4. Struktura obrotów wg kategorii ładunkowych w portach w Gdańsku i Gdyni w latach 2005 i 2012

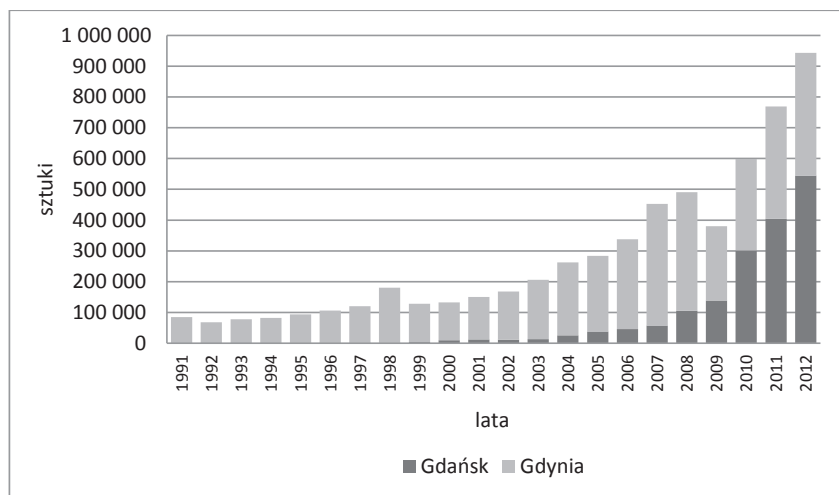


Źródło: opracowanie własne na podstawie *Rocznika statystycznego gospodarki morskiej* (2006, 2013)

Bardziej szczegółowa analiza pozwala dostrzec najważniejsze źródła zmian, jakie zaszły na zapleczu portów i wpłynęły na strukturę obrotów ładunkowych. Spadek przeładunków ładunków masowych ciekłych w Gdańsku to przede wszystkim efekt załamania w załadunkach ropy naftowej. O ile w 2005 roku załadowano ponad 8,6 mln t, o tyle w 2012 było to jedynie 0,8 mln t. Był to skutek zaprzestania przesyłu rosyjskiej ropy. Transnieft zaczął wykorzystywać nowo oddany do użytku rurociąg BTS2 i przekierował strumień surowca do portów Ust-Luga i Primorsk nad Zatoką Fińską. To efekt działań, których celem było zmniejszenie zależności Rosji, w zakresie eksportu surowców energetycznych, od Białorusi, Ukrainy, Litwy i Polski (Neider, 2013). Teza o bardzo istotnej roli geopolitycznych uwarunkowań tranzytu (Wendt, 1999) w tym przypadku się sprawdziła. Spółki eksploatacyjne działające w gdańskim porcie zdołały jednak w znacznej mierze zniwelować spadek obrotów, istotnie zwiększając wyładunek produktów ropy naftowej. O ile w 2005 roku zamykał się on w granicach 0,4 mln t, to w 2012 roku przekroczył 2,7 mln t. W odpowiedzi na zmieniające się zapotrzebowanie Naftoport podjął decyzję o rozbudowie infrastruktury przeładunkowej i magazynowej. Prace rozpoczęły się na początku 2014 roku. Pierwszy etap inwestycji, na który składa się sześć zbiorników na ropę naftową o łącznej pojemności 375 tys. m³, ma się zakończyć w 2015 roku. Do 2018 roku ma zostać oddanych do użytku kolejnych 14 zbiorników o łącznej pojemności 322 tys. m³, służących do magazynowania produktów ropopochodnych, w tym paliwa lotniczego oraz innych chemikaliów (Neider, 2013).

W porcie gdańskim jeszcze większy spadek nastąpił w zakresie przeładunków towarów masowych suchych. To efekt dużego spadku zatrudnienia i produkcji sprzedanej w polskim górnictwie, co wynikało ze zmniejszającej się roli węgla w polskiej gospodarce oraz rosnących kosztów produkcji (Rachwał, 2010). W 2005 roku załadunek wyniósł 6,7 mln t. W 2012 spadł do 1,2 mln t. Z powodu niższych cen węgla w portach Amsterdamu, Rotterdamu i Antwerpii (indeks ARA) niż u dostawców krajowych Polska w latach 2008–2012 stała się importerem węgla kamiennego netto. Przez port w Gdańsku przechodziło w tym czasie od 6 do 23% importu węgla drogą morską. W 2012 roku było to niecałe 0,5 mln t. Wyładunek mógł się odbywać jedynie na nabrzeżach Basenu Górniczego w porcie wewnętrznym (o zdolności przeładunkowej ok. 1,5 mln t), gdyż terminal węglowy (zdolność przeładunkowa 8 mln t) zaprojektowany został jako obiekt załadunkowy (Stała-Szlugaj, 2013). Wobec zmieniających się trendów rynkowych spółka Port Północny podjęła decyzję o budowie terminalu suchych ładunków masowych, o zdolności przeładunkowej 6 mln t. Został on oddany do użytku pod koniec 2013 roku. Obserwowany w Gdyni wzrost udziału ładunków masowych sypkich był także efektem silnie rosnącego importu węgla. W 2005 roku wyładunek był znikomy – znacznie poniżej 0,1 mln t, jednak w 2012 roku przekroczył 1 mln t. Jednocześnie załadunek spadł z 0,9 do 0,8 mln t. Spadek załadunku w Gdyni był więc wyraźnie mniejszy niż w Gdańsku.

Ryc. 5. Kontenery w międzynarodowym obrocie morskim w portach w Gdańsku i Gdyni w latach 1991–2012



Źródło: opracowanie własne na podstawie *Tendencji w polskiej gospodarce morskiej w latach 90.* (2001), *Rocznika statystycznego gospodarki morskiej* (2006, 2009, 2013)

Bardzo duże, wręcz rewolucyjne zmiany zaszły w obrocie kontenerami. W latach 1991–2009 prym na tym polu wiodł port w Gdyni (ryc. 5), dzięki funkcjonowaniu Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego – najdłuższej działającego w Polsce (od 1979 roku). W 2006 roku zaczął działać Gdyniński Terminal Kontenerowy. W okresie do wejścia Polski do UE

wzrost obrotów kontenerowych był niewielki. W kolejnych latach bardzo przyspieszył. Od 2007 roku zaobserwowano wyraźny wzrost przeładunków kontenerów w porcie w Gdańsku, co było efektem oddania do eksploatacji Gdańskiego Terminalu Głębokowodnego (DCT Gdańsk). Kolejny wzrost obrotów nastąpił w 2010 roku wraz z uruchomieniem dalekowschodniego serwisu AE10, który zaczął być obsługiwany przez największe kontenerowce świata. Dzięki temu port w Gdańsku zyskał status hubu, czyli portu, z którego rozwożone są i do którego dowożone są kontenery z mniejszych portów na Bałtyku (około 55% obrotu kontenerowego, za pośrednictwem terminalu, odbywa się między statkami) oraz jednego ze 100 najważniejszych portów świata (Palmowski, 2011). Co ważne, dynamiczny rozwój Gdańskiego Terminalu Głębokowodnego nie spowodował stagnacji przeładunków w Gdyni – wręcz przeciwnie – wolumen obrotów nadal rósł.

STRATEGIE ADAPTACJI

Analiza zmian, jakie zaszły w portach w okresie transformacji gospodarczej, pozwala na ich uporządkowanie wg propozycji Stryjakiewicza (1999) zmodyfikowanej przez Maya (2008: 162). W przypadku portów typy strategii omówione zostały w kolejności chronologicznej i jednocześnie, do pewnego stopnia, przyczynowo-skutkowej. Pod uwagę wzięto: zmiany w systemie zarządzania, stałe kontakty z partnerami zagranicznymi, redukcję kosztów, relokację oraz zmiany w strukturze przeładunków.

Zmiany w strukturze zarządzania zostały wprowadzone odgórnymi regulacjami prawnymi, w tworzenie których zaangażowane było środowisko gospodarki morskiej. Oddzielenie funkcji zarządczej od eksploatacyjnej spowodowało jasny podział zadań pomiędzy zarządy portów i spółki eksploatacyjne. Dochody zarządów portów były jednak zbyt niskie, aby istotnie podnieść konkurencyjność przez rozbudowę i modernizację infrastruktury. Dopiero dostępność funduszy unijnych pozwoliła na dokonanie istotnych zmian na tym polu. Wydzielone spółki eksploatacyjne sprywatyzowano ze skutkiem, którego można było się spodziewać – sprzedano podmioty najbardziej atrakcyjne. Dzięki zaangażowaniu prywatnego kapitału mogły one jednak dokonać modernizacji suprastruktury i skupić się na pozyskiwaniu klientów na konkurencyjnym i zmiennym rynku, a tym samym zapewnić potoki ładunków. Zarządy portów zaczęły stosować także outsourcing niektórych usług. Przykładem może być prywatyzacja przez sprzedaż 100% udziałów Przedsiębiorstwa Usług Żeglugowych i Portowych Gdynia, świadczącego głównie usługi cumownicze i holownicze. Wszystkie działania w zakresie zmian w systemie zarządzania umożliwiły poszczególnym podmiotom skupienie się na ich kluczowej działalności, co sprzyjało umocnieniu pozycji konkurencyjnej, jednocześnie minimalizując ryzyko działalności gospodarczej dla całego portu poprzez rozłożenie go na liczne wyspecjalizowane podmioty.

Stale kontakty z podmiotami zagranicznymi są dla portów morskich naturalne. W toku transformacji gospodarczej oba porty musiały je jednak zintensyfikować, gdyż utraciły stałych partnerów z krajów RWPG, a na ich zapleczu nasiliła się konkurencja o ładunki, głównie ze strony portów niemieckich. Działania w omawianym zakresie były prowadzone na przynajmniej trzech polach: przyciągania nowych armatorów w celu ustanowienia regularnych

połączeń żeglugowych; poszukiwania inwestorów dla istniejących spółek eksploatacyjnych oraz pozyskiwania inwestorów w celu zagospodarowania rezerw terenowych. Na każdym polu osiągnięto zauważalne sukcesy.

Pozycję konkurencyjną portów wzmacniają niskie koszty dla armatora. Nie chodzi więc tylko i wyłącznie o wysokość opłat portowych, ale też o tempo załadunku albo wyładunku, które przekłada się na długość postoju statku w porcie, a także o łączny czas i koszt transportu ładunków z miejsca nadania do miejsca odbioru, co jest istotne dla klientów armatora. Opłaty portowe są w określonym stopniu regulowane. Istotne ograniczenie kosztów uzyskiwano głównie dzięki zmianom organizacyjnym (wydzielenie spółek) i pozyskaniu dla nich inwestorów, którzy podejmowali zasadnicze działania obniżające kosztocłonność (restrukturyzacja, inwestycje). Bardzo duże znaczenie miała także rozbudowa infrastruktury transportowej na zapleczu portów. Złożoność działań prowadzących do obniżenia całkowitych kosztów transportu najlepiej obrazuje przykład Gdańskiego Terminalu Głębokowodnego. Zaoferowanie najniższego jednostkowego kosztu transportu ładunków z Dalekiego Wschodu do Polski wymagało zapewnienia terenów o korzystnych parametrach fizycznych dla relokacji rozwojowej funkcji przeładunku kontenerów, pozyskania inwestora do budowy terminalu, który z kolei był w stanie przyciągnąć armatora zdolnego zapewnić utrzymanie regularnego i taniego połączenia z portami Dalekiego Wschodu oraz zorganizować sieć powiązań z zapleczem. Czynnikiem, który sprzyjał wszystkim tym działaniom, była modernizacja infrastruktury transportu drogowego i kolejowego na zapleczu (w tym względzie zarząd portu czy spółki mogły w zasadzie jedynie prowadzić działalność lobbingową). Inną formą ograniczenia kosztów było wyłączenie niektórych terenów i urządzeń z eksploatacji i przeznaczenie ich na inne cele, czego przykładem był wspomniany już Dalmor, który, rezygnując ze swojej pierwotnej działalności, przeznaczył zajmowany teren pod zabudowę śródmiejską.

W obu portach miały miejsce działania o charakterze dyslokacji rozwojowej. W Gdańsku najbardziej znaczące przykłady to właśnie rozwój Terminalu Głębokowodnego, terminalu suchych ładunków masowych czy Naftoportu. W Gdyni na ostatnich niezagospodarowanych terenach powstał Gdynia Container Terminal.

Kwestia zmian w strukturze ładunków, które traktowane są jako odpowiednik zmian w strukturze produkcji przedsiębiorstw przemysłowych, została już omówiona – po części była ona wymuszona zmieniającym się popytem na usługi transportowe, po części zaś świadomą strategią inwestorów. Zmiany te można uznać za esencję procesów adaptacyjnych – wymagały bowiem wydzielenia spółek eksploatacyjnych, przyciągnięcia inwestorów krajowych i zagranicznych, relokacji niektórych funkcji oraz redukcji kosztów.

WNIOSKI

W oparciu o przeanalizowany materiał sformułowano następujące wnioski o charakterze uogólnień sprawozdawczych i naukowo-badawczych:

1. W obu portach – w Gdańsku i Gdyni – odnotowano w okresie transformacji gospodarczej wzrost obrotów ładunkowych. Łącznie dla obu portów wzrost ten wyniósł 23%.

Pomiędzy nimi zaznaczyły się jednak wyraźne różnice. W Gdańsku wzrost obrotów ładunkowych wyniósł jedynie 8%, podczas gdy w Gdyni – aż 59%.

2. Oba porty mają obecnie charakter uniwersalny, gdyż przeładowują szeroką gamę ładunków masowych i drobnicowych, w tym skonteneryzowanych. W Gdańsku jest to sytuacja stosunkowo nowa – jeszcze w 2005 roku port był wyspecjalizowany w obrocie ładunkami masowymi. Port w Gdyni od początku swego istnienia ma charakter uniwersalny, a od końca lat siedemdziesiątych XX wieku działa w nim terminal kontenerowy. Większy zakres koniecznych dostosowań do zmieniającego się popytu w znacznej mierze tłumaczy niższą dynamikę obrotów w gdańskim porcie.

3. Największy wpływ na zmiany wielkości obrotów miały silnie zamieniające się przeładunki ropy naftowej, produktów z ropy naftowej, węgla i koksu oraz kontenerów.

4. Pozycja konkurencyjna względem innych portów została wzmocniona, jednak oba węzły utraciły znaczną część przewagi wobec pozostałych elementów systemu transporotowego, o czym świadczy wyraźnie niższa dynamika obrotów ładunkowych względem dynamiki podstawowych wskaźników gospodarczych. W okresie transformacji gospodarczej coraz większa część dóbr wytworzonych w Polsce lub będących przedmiotem obrotu międzynarodowego omijała polskie porty, w tym Gdańsk i Gdynię.

5. Zaobserwowane zmiany wielkości i struktury przeładunków były nie tylko efektem restrukturyzacji przemysłu, ale także reorientacji kierunków handlu zagranicznego, napływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych, ekspansji portów niemieckich na dotychczasowe zaplecze portów polskich oraz priorytetów rozbudowy sieci drogowej w Polsce.

6. Ożywienie obrotów ładunkowych nastąpiło po 2004 roku, co było efektem dynamicznego wzrostu gospodarczego oraz rosnących inwestycji infrastrukturalnych w bezpośrednim otoczeniu (sieć dróg w miastach) i zapleczu (ogólnopolska sieć dróg i linii kolejowych), a także inwestycji w infra- i suprastrukturę portową.

7. Największy przyrost obrotów ładunkowych odnotowano w przypadku drobnicy skonteneryzowanej. Był to przede wszystkim efekt oddania do eksploatacji w 2007 roku Gdańskiego Terminalu Głębokowodnego (DCT Gdańsk). Kolejny wyraźny wzrost obrotów nastąpił w 2010 roku wraz z uruchomieniem dalekowschodniego serwisu AE10, który zaczął być obsługiwany przez największe kontenerowce świata. Dzięki temu port w Gdańsku zyskał status hubu kontenerowego oraz jednego ze 100 najważniejszych portów świata. Co istotne, w tym czasie wzrost przeładunku kontenerów nastąpił także w Gdyni.

8. Podmioty działające w obu portach stosowały wszystkie typy strategii adaptacyjnych zaproponowane przez Strykiewicza (1999). Koncepcja ta, mimo że stworzona w oparciu o badania przemysłu, może być z powodzeniem stosowana w odniesieniu do portów morskich, z zastrzeżeniem, że analiza procesów przemian w strukturze produkcji musi być zastąpiona przez badanie zmian w wolumenie i strukturze przeładunków. Podstawowa działalność portów ma charakter usługowy, a nie produkcyjny. Jej rdzeniem jest właśnie charakter przeładunkowy i towarzyszący mu – składowy. Należy również podkreślić, że port jest jednostką złożoną pod względem organizacyjnym, strukturalnym i funkcjonalnym. Wzmocnienie pozycji konkurencyjnej portu wymaga więc stosowania wszystkich typów strategii przez podmioty działające w porcie w sposób skoordynowany. Sukces na jednym polu sprzyja jego

powtórzeniu na kolejnym. Dobrym tego przykładem jest rozwój Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Gdańsku, który spowodował wzrost zainteresowania innych inwestorów Portem Północnym, a także przyczynił się do zdynamizowania przeładunku kontenerów w pozostałych terminalach w Gdańsku i Gdyni.

9. Transformacja gospodarcza jest procesem modernizacyjnym, zmierzającym w stronę urzeczywistnienia dominującego w świecie modelu globalnego kapitalizmu korporacyjnego. Duże porty morskie stanowią krwiobieg tak funkcjonującej gospodarki i rozwijają się jedynie w warunkach wykładniczego wzrostu gospodarczego. Wszelkie perturbacje światowej koniunktury, co dobitnie pokazał ostatni kryzys finansowy, zaznaczają się bardzo wyraźnym spadkiem obrotów ładunkowych (ryc. 3 i 5). Trwałość tego modelu rozwoju gospodarczego coraz częściej jest kwestionowana, gdyż w swym funkcjonowaniu nie uwzględnia on fizycznych granic wzrostu, w zderzeniu z którymi będzie musiał upaść (Popkiewicz, 2012). Publikowane koncepcje alternatywnych modeli gospodarczych (Circular Economy, New Climate Economy) wskazują na konieczność odejścia od modelu wzrostu wykładniczego, w tym ograniczenia pracy przewozowej w transporcie. Abstrahując od prawdopodobieństwa ziszczenia się negatywnych scenariuszy, uzmysławiają one, że trwały rozwój portów, a w tle kontynuacja obecnego modelu wzrostu gospodarczego, nie są przesądzone, o czym, pod wrażeniem obecnego rozmachu inwestycyjnego, często się zapomina.

Literatura References

- Domański, B. (2002). Zagraniczne inwestycje przemysłowe a obszary metropolitalne w Polsce, *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 4, 9–17.
- International Shipping Facts and Figures – Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment* (2012). Londyn: International Maritime Organisation (IMO). Maritime Knowledge Centre.
- May, J. (2008). Adaptacja przedsiębiorstw przemysłowych – przykład Łodzi. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 10, 154–172.
- Neider, J. (2013). *Rozwój polskich portów morskich*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Palmowski, T. (2011). Terminal głębokowodny w Gdańsku. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki*, 657(15), 26–273.
- Pluciński, M. (2013). Polskie porty morskie w zmieniającym się otoczeniu zewnętrznym. Warszawa: CeDeWu.
- Polska 1989–2014* (2014). Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.
- Popkiewicz, M. (2012). *Świat na rozdrożu*. Katowice: Wydawnictwo Sonia Draga.
- Profil przedsiębiorstwa* (2014, 10 grudnia). Polzug. Pozyskano z <http://www.polzug.de/pl/przedsiębiorstwo.html>
- Rachwał, T. (2010) Struktura przestrzenna i działowa przemysłu Polski na tle Unii Europejskiej w dwudziestolecie rozpoczęcia procesów transformacji systemowej. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 16, 105–124.
- Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2006* (2006). Warszawa–Szczecin: Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie.
- Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2009* (2009). Warszawa–Szczecin: Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie.

- Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2013* (2013). Warszawa–Szczecin: Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie.
- Stała-Szlugaj, K. (2013). Import węgla do Polski – uwarunkowania logistyczne. *Polityka Energetyczna*, 16(4), 125–138.
- Stryjakiewicz, T. (1999). *Adaptacja przestrzenna przemysłu w Polsce w warunkach transformacji*. Poznań: Wydawnictwo Naukowe UAM.
- Szwankowski, S. (1998). *Lądowo-morskie łańcuchy transportowe*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Tendencje w polskiej gospodarce morskiej w latach 90.* (2001). Warszawa–Szczecin: Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie.
- UNCTAD Stat Data Center (2014, 10 grudnia). UNCTAD. Pozyskano z <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=32363>.
- Wendt, J. (1999). *Geopolityczne aspekty tranzytu w Europie Środkowej*. Warszawa: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN.

Maciej Tarkowski, dr, Uniwersytet Gdański, Wydział Oceanografii i Geografii, Instytut Geografii, Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego. Doktor nauk o Ziemi w zakresie geografii. Nauczyciel akademicki w Instytucie Geografii Uniwersytetu Gdańskiego. Zainteresowania badawcze dotyczą geografii ekonomicznej, ze szczególnym uwzględnieniem problematyki lokalizacji działalności gospodarczej, rozwoju lokalnego i regionalnego, geografii pracy i ekonomiki miast, w szczególności roli korzyści aglomeracji w procesie polaryzacji rozwoju.

Maciej Tarkowski, Ph.D., University of Gdańsk, Faculty of Oceanography and Geography, Institute of Geography, Department of Regional Development Geography. Ph.D. in Earth sciences in the field of geography. Academic teacher in the Institute of Geography at University of Gdańsk. His research interests focus on: economic geography, especially on the issues of economic activity location; local and regional development, labour geography and urban economics with particular attention to economies of urbanisation a factors of development polarization.

Adres/address:

Uniwersytet Gdański
Wydział Oceanografii i Geografii
Instytut Geografii
Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego
ul. Bażyńskiego 4, 80–309 Gdańsk, Polska
e-mail: geomt@ug.edu.pl