

Adam Przybyłowski, Andrzej S. Grzelakowski***

WPLYW PROCESÓW GLOBALIZACYJNYCH I INTEGRACYJNYCH NA ROZWÓJ TRANSPORTU MORSKIEGO I PORTÓW MORSKICH W UNII EUROPEJSKIEJ

1. Wprowadzenie

Globalizacja gospodarki związana z procesem liberalizacji rynków oraz proces integracji europejskiej determinują funkcjonowanie i konkurencyjność transportu morskiego i portów morskich Unii Europejskiej. Dynamicznie wzrasta wymiana towarowa oraz konkurencja międzynarodowa. W rezultacie widoczne są w sektorze przemysłu i handlu światowego, a także w sferze przewozów w relacjach lądowo-morskich procesy pionowej i poziomej koncentracji kapitału i działalności gospodarczej. Procesy te stawiają ogromne wyzwania przed portami morskimi, których zdolność adaptacyjna do tego typu, dynamicznie dokonujących się zmian jest najniższa ze wszystkich ogniw lądowo-morskich łańcuchów dostaw. Nie wszystkie zatem porty morskie UE są do tego rodzaju wyzwań przygotowane. Dotyczy to zwłaszcza obsługi transportu intermodalnego i to nie tylko pod względem techniczno-organizacyjnym, ale również w kontekście adaptacji logistycznej formuły zarządzania łańcuchami dostaw. Jedną z podstawowych przyczyn są stosowane tam tradycyjne systemy i modele administrowania i zarządzania i wiążące się z tym formy prowadzenia działalności gospodarczej. Dodatkowym wyzwaniem dla europejskich portów jest presja ze strony międzynarodowych przewoźników kontenerowych, którzy przejmują stopniowo poszczególne terminale i samodzielnie kreują strumienie dostaw.

Unia wspiera rozwój transportu morskiego i portów morskich, gdyż celem wspólnej polityki transportowej jest zachowanie równowagi ekonomicznej, społecznej, technicznej, przestrzennej i ekologicznej, co sprowadza się do próby zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju, zgodnie ze Strategią Lizbońską i Goeteborską. Wiąże się to z promowaniem rozwiązań *from road to sea*, a więc przesunięciem popytu z transportu drogowego na usługi transportowe przyjazne środowisku jak transport morski.

* Dr, adiunkt w Katedrze Systemów Transportowych Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni.

** Prof. zw. w Katedrze Systemów Transportowych Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni.

Unia kładzie też nacisk na rozwój logistyki w celu osiągnięcia efektu synergii między poszczególnymi gałęziami transportu i ich integracji w łańcuchach logistycznych. Jednakże do tej pory nie udało się na szczeblu wspólnotowym, poza nielicznymi aktami prawnymi, wypracować konkretnych postanowień dotyczących ustalenia wspólnych form i kierunków pełnej harmonizacji tego sektora portowego. Jedną z przyczyn tych niepowodzeń jest duże zróżnicowanie stanowisk poszczególnych państw członkowskich oraz samych europejskich portów, dotyczące konieczności tworzenia wspólnej polityki portowej. Nawet wspólne inicjatywy podejmowane od kilku lat na forum ESPO (European Sea Ports Organisation) nie są w stanie doprowadzić do uzgodnienia stanowisk oraz harmonizacji działań w tym zakresie.

2. Transport morski i porty morskie UE w procesach globalizacji

Globalizacja jest procesem kształtowanym przez cztery grupy podmiotów: państwa narodowe, międzynarodowe organizacje gospodarcze, organizacje pozarządowe oraz w coraz większym stopniu przez korporacje transnarodowe (KTN)¹. Zjawisko to dotyczy także sektora transportu morskiego i portów morskich w UE. Wraz z liberalizacją rynków i rosnącą konkurencją na całym świecie nasilają się procesy koncentracji kapitału oraz działalności gospodarczej – głównie produkcji i wymiany handlowej. W konsekwencji rośnie liczba fuzji i przejęć, a także zawieranych aliansów strategicznych. Koncentracja ta jest szczególnie widoczna w fazach cyrkulacji dóbr ukształtowanych w relacjach lądowo-morskich – łańcuchach dostaw, co znajduje swoje odzwierciedlenie w światowych obrotach towarowych realizowanych drogą morską, sięgających 90% światowej wymiany towarowej². Wzrost światowego handlu drogą morską dowodzi, iż nasila się jednocześnie integracja ośrodków produkcji z ośrodkami konsumpcji w skali globalnej. Prowadzi to do dalszego umiędzynarodowienia tych ośrodków, jak i całego cyklu obrotu towarowego. Cykl ten w swym wymiarze przestrzenno-transportowym pokrywa się z fazą cyrkulacji dóbr, czyli łańcuchem dostaw, który obejmuje ukształtowane tam rynki towarowe, transportowe, logistyczne, a także inne istniejące tam rynki usług (np. ubezpieczeniowe, finansowe itp.)³.

Do najistotniejszych czynników mających wpływ na rozwój rynków towarowych i transportowych (w tym żeglugowych i portowych), a tym samym na kreowanie układu przestrzennego i struktury podmiotowo – kapitałowej łańcuchów dostaw w skali globalnej, należy zaliczyć⁴:

¹ Por. A. Zaorska, *Korporacje transnarodowe. Przemiany, oddziaływania, wyzwania*, PWE, Warszawa 2007.

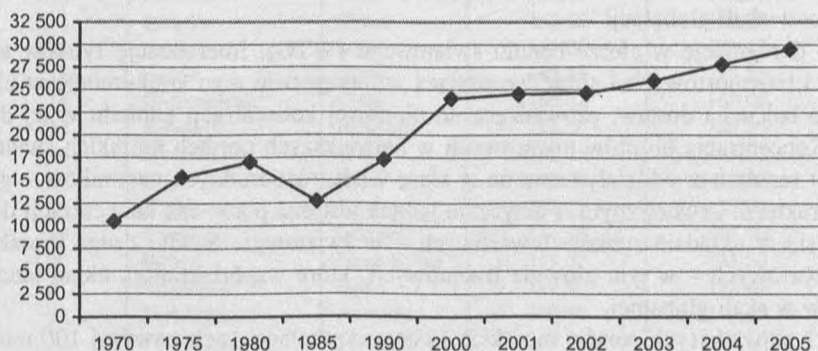
² *Review of Maritime Transport 2005*. UNCTAD.RMT/2005, New York and Geneva 2005, s. 1–5.

³ Patrz szerzej: A. S. Grzelakowski, *Czynniki i uwarunkowania oraz kierunki zmian modelu funkcjonowania i rozwoju przedsiębiorstw portowych oraz sektora transportu morskiego*, [w:] *Współczesne przedsiębiorstwo portowe i żeglugowe*, red. H. Salomonowicz, KREOS, Szczecin 2007, s. 179 i dalsze.

⁴ A. S. Grzelakowski, A. Przybyłowski, *The Logistics Supply Chain Management Concepts and Their Impact on the Development of the Seaports in the Global Scale*, INTLOG 2006, płyta CD, „Logistyka” 2006, nr 5 (wrzesień-październik).

- wzrost produkcji i konsumpcji w skali światowej lub regionalnej i wiążąca się z tym dynamikę wzrostu produktu społecznego brutto w skali globalnej;
- liberalizację i deregulację rynków, a w tym głównie rynków pieniężnych, towarowych i rynków usług, których stopień otwartości determinuje poziom globalizacji tego układu;
- dynamikę handlu światowego, w tym głównie realizowanego drogą morską, z uwzględnieniem jego wielkości oraz struktury – tak rodzajowej, jak też kierunkowej;
- obecny stan i strukturę techniczno – eksploatacyjną floty i portów morskich – ich potencjał produkcyjny oraz możliwości jego wzrostu, odbudowy, modernizacji, dokonania zmian strukturalnych, itp.

Procesy globalizacyjne i integracyjne wpływają na wzrost gospodarczy i rozwój handlu międzynarodowego realizowanego drogą morską. Według danych WTO w latach 1992–2004 wzrastał on średniorocznie o 4,5%, silnie oddziałując też na rozwój portów morskich w skali globalnej⁵. Przejawem tego był dynamiczny wzrost obrotów towarowych portów morskich oraz towarzyszący mu wzrost potencjału przeładunkowego w największych portach morskich świata. Przyjmując według danych UNCTAD⁶, iż w 2004 r. przetransportowano drogą morską 6,76 mld t towarów, można założyć, że porty morskie przeładowały w tym czasie ponad 14 mld t ładunków. Charakterystyczne, że dynamika wzrostu światowego eksportu oraz handlu drogą morską (rys. 1) wyprzedza dynamikę wzrostu światowego PKB oraz produkcji przemysłowej, co podtrzymuje procesy globalizacyjne⁷.



Rys. 1. Światowy handel drogą morską w latach 1970–2005 (w mld tonomilach)

Źródło: *World Seaborne Trade 1994–2005*, „Fearnley's Review” 2004, <http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/value.php>, 2007–07–30.

⁵ A. S. Grzelakowski, *Impact of Containerisation Development in Maritime Transport on Shipping and Ports*, „Namiary na Morze i Handel (Kontenery)” 2004, s. 15.

⁶ *Review of Maritime...*, s. 1–4.

⁷ *World seaborne trade 1994–2005*, „Fearnley's Review” 2004, <http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/value.php>, 30.07.2007.

Cechą charakterystyczną współczesnego rozwoju portów morskich, mierzonego dynamiką przyrostu wolumenu ich obrotów, jest widoczna od kilkudziesięciu lat i stopniowo się pogłębiająca asymetria rozwoju ośrodków portowych. Korzystając z dobrodziejstw procesów globalizacyjnych, duże porty morskie sukcesywnie zwiększają swoje obroty i umacniają swoją pozycję w układzie globalnych rynków transportowych i portowych. Mniejsze i małe porty funkcjonujące w tym układzie – mimo tego, że ich przeładunki w wymiarze absolutnym również rosną, jako efekt wzrostu przewozów drogą morską – realnie tracą na znaczeniu, stając się portami drugiej, czy też niekiedy trzeciej kategorii⁸.

Przyczyną tego procesu jest postępująca koncentracja obrotów w wybranych portach morskich, wywołana przez⁹:

- koncentrację strumieni obrotów towarowych i łańcuchów dostaw w relacjach lądowo-morskich w skali globalnej, spowodowaną znaczną asymetrią rozmieszczenia przestrzennego potencjałów produkcyjnych i wymiennych oraz dynamiką rozwoju ośrodków produkcji i konsumpcji, która wyznacza zasady międzynarodowego podziału pracy w tym obszarze rynków towarowych;

- koncentrację przewozów tak w relacjach lądowych, jak i morskich – skutek tej pierwszej, jak też wzrostu wielkości statków i dążności do obniżki kosztów ich eksploatacji;

- wzrost znaczenia czynnika czasu w sferze cyrkulacji i tym samym w transporcie oraz presji w kierunku redukcji kosztów transportu, co wynika z rozwoju nowych form kreowania i organizacji łańcuchów transportowych, między innymi poprzez forsowanie multimodalizmu i wzrostu znaczenia logistyki, jako koncepcji zarządzania łańcuchami dostaw w skali globalnej;

- deregulację w sferze handlu światowego (WTO), liberalizację rynków towarowych i transportowych i silnie narastającą w następstwie tego konkurencję w układzie całego łańcucha dostaw, prowadzącą do pionowej koncentracji kapitału w tej dziedzinie. Koncentracja obrotów towarowych w największych portach morskich świata (tab. 1) jest rezultatem oddziaływania na tę sferę wielu różnorodnych czynników – głównie o charakterze zewnętrznym. Faktycznie jednak jest ona pochodną koncentracji dokonującej się w układzie rynków towarowych – w światowym handlu drogą morską oraz transportowych – w tym głównie frachtowych, które współkształtują układ łańcuchów dostaw w skali globalnej.

21 największych portów morskich świata, o przeładunkach powyżej 100 mln t masy towarowej każdy, koncentruje 25% światowych obrotów handlowych¹⁰. Jeśli uwzględnimy z kolei porty przeładowujące 20 i więcej mln ton masy towarowej (ponad 55 portów świata), okazuje się, że obsługują one ponad 2/3 światowego handlu morskiego. Większość tych portów usytuowanych jest na Dalekim Wschodzie, który jest jedną z lokomotyw rozwoju gospodarki światowej, a pozostałe w USA i w Europie. To m. in. faktycznie odbywają się główne przepływy strumieni ładunkowych i one

⁸ A. S. Grzelakowski, A. Przybyłowski, *The Logistics Supply Chain...*

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ *Largest seaports of the world*, http://www.xist.org/charts/ec_seaport1.aspx, 2007-07-30.

to koncentrują łańcuchy dostaw wykreowane w relacjach morskich w handlu światowym¹¹.

Ze względu na skalę produkcji i tym samym zakres korzyści, mierzonych tak w kategoriach czasu, jak i kosztów obsługi, jakie generują one dla załadowców i przevoźników, ich atrakcyjność dla sektora handlu i transportu morskiego jest szczególnie wysoka i nadal sukcesywnie wzrasta. Tworzą one bowiem wartość dodaną w takiej skali, której nie są w stanie wygenerować mniejsze ośrodki portowe. W efekcie, ich obecny potencjał i miejsce w układzie rynków globalnych tworzy niejako ich wewnętrzną, samoistną siłę rozwoju, prowadząc do dalszej koncentracji łańcuchów dostaw w tych portach.

Tabela 1 Przeladunki w największych portach świata w latach 2004–2005

Pozycja rankingowa	Port	Kraj	Ładunki (w mln t)	
			2004	2005
1.	Shanghai	China	378,96	443,17
2.	Singapore	Singapore	362,60	390,10
3.	Rotterdam	Netherlands	352,59	370,40
4.	Ningbo-Zhoushan	China	225,85	359,33
5.	Guangzhou	China	215,19	250,36
6.	Tianjin	China	206,16	240,69
7.	Hong Kong	China	220,88	230,14
8.	Busan	South Korea	215,03	217,22
9.	South Louisiana	USA	225,49	192,55
10.	Houston	USA	183,25	192,02
11.	Qingdao	China	161,65	186,78
12.	Nagoya	Japan	168,01	172,47
13.	Dalian	China	145,16	170,85
14.	Qinhuangdao	China	150,32	169,00
15.	Antwerp	Belgium	152,30	160,10
16.	Shenzhen	China	135,25	153,51
17.	Chiba	Japan	155,99	152,73
18.	Kaohsiung	Taiwan	152,47	137,90
19.	Hamburg	Germany	114,50	125,70
20.	Inchon	South Korea	113,07	123,50
21.	Yokohama	Japan	117,01	122,84
22.	Port Hedland	Australia	108,50	110,60
23.	Port Klang	Malaysia	99,91	109,66
24.	Dampier	Australia	87,93	104,37
25.	Ulsan	South Korea	99,42	103,46

Źródło: *Largest Seaports of the World*, http://www.xist.org/charts/ec_seaport1.aspx, 30.07.2007.

¹¹ A. S. Grzelakowski, A. Przybyłowski, *The Seaport Policy and Port Management Systems in the EU Countries – Do They Comply with Contemporary Global Challenges?*, Maritime Transport, Barcelona 2006, s. 1139.

Zjawisko koncentracji produkcji i w rezultacie tego również kapitału w portach morskich dokonuje się z większą jeszcze siłą w zakresie obrotów kontenerowych (tab. 2). Proces koncentracji obrotów w największych portach kontenerowych świata wraz z dalszą koncentracją kapitałową i podmiotowo-produkcyjną sprawia, że $\frac{3}{4}$ światowych obrotów kontenerowych jest realizowanych przez 50 największych portów (24 w Azji, 13 w Europie, 8 w USA)¹². Najwięksi operatorzy przeładunkowi na świecie, czyli Hutchison Port Holding z Hongkongu, singapurski PSA Corp., kopenhaski APM Terminals i londyński P&O Ports, skoncentrowali w swej gestii ponad 1/3 globalnych obrotów kontenerowych.

Tabela 2. Przeładunki kontenerów w największych portach świata w latach 2004–2005

Pozycja rankingowa	Port	Kraj	Przeładunki kontenerów w TEUs ^a	
			2004	2005
1.	Singapore	Singapore	21 329 100	23 192 200
2.	Hong Kong	China	21 984 000	22 602 000
3.	Shanghai	China	14 554 100	18 084 000
4.	Shenzhen	China	13 659 000	16 196 700
5.	Busan	South Korea	11 491 968	11 843 151
6.	Kaohsiung	Taiwan	9 714 115	9 471 056
7.	Rotterdam	Netherlands	8 291 994	9 286 756
8.	Hamburg	Germany	7 003 479	8 087 545
9.	Dubai	UAE	6 428 883	7 619 000
10.	Los Angeles	USA	7 321 440	7 484 624
11.	Long Beach	USA	5 779 852	6 709 818
12.	Antwerp	Belgium	6 063 746	6 488 000
13.	Qingdao	China	5 139 700	6 307 000
14.	Port Klang	Malaysia	5 243 593	5 543 527
15.	Ningbo-Zhoushan	China	4 005 500	5 208 000
16.	Tianjin	China	3 815 000	4 801 000
17.	New York	USA	4 478 480	4 785 318
18.	Guangzhou	China	3 308 200	4 683 000
19.	Tanjung Pelepas	Malaysia	4 020 421	4 170 000
20.	Laem Chabang	Thailand	3 529 883	3 810 000
21.	Bremen	Germany	3 469 253	3 743 969
22.	Tokyo	Japan	3 358 257	3 597 588
23.	Xiamen	China	2 871 700	3 342 300
24.	Tanjung Priok	Indonesia	3 248 149	3 282 000
25.	Algeciras	Spain	2 937 381	3 180 000

^a TEU – Twenty feet Equivalent Unit = kontener 20 stopowy (20×8×8,5 stopy = 6,10×2,44×2,59m).

Źródło: *Largest Containerports of the World*, http://www.xist.org/charts/ec_seaport2.aspx, 30.07.2007.

Dynamiczny rozwój konteneryzacji, wraz z wzrastającą ze szczególną siłą w tej dziedzinie globalną konkurencją, wzmagają procesy koncentracji kapitału i produkcji, w których uczestniczą również globalni przewoźnicy kontenerowi, jak P&O Nedlloyd,

¹² *Largest Containerports of the World*, http://www.xist.org/charts/ec_seaport2.aspx, 30.07.2007.

Maersk Sealand, Evergreen, Cosco, Hanjin/Senator, APL, „K” Line, OOCL, Hapag-Lloyds, itp. (tab. 3)¹³.

Alianse strategiczne, fuzje i przejęcia w sektorze transportu morskiego są rezultatem konieczności zapewnienia statkom-gigantom o długości 350 m, szerokości ponad 50 m i zanurzeniu 14,5 m możliwości swobodnego i bezpiecznego manewrowania w obszarze megaportów, tj. portów o największej koncentracji obrotów w skali globalnej. Jest to także związane z dążeniem do skrócenia do niezbędnego minimum czasu ich obsługi i redukcji kosztów portowych. Ten współczesny wymóg logistyczny, wynikający z realizacji nowej koncepcji zarządzania łańcuchami dostaw, wiąże się również z chęcią udziału przewoźników kontenerowych w zyskach realizowanych przez operatorów hubów kontenerowych. Ich rentowność jest bowiem bardzo wysoka (np. HPH – 33%)¹⁴.

Tabela 3. Pierwsza dziesiątka największych operatorów kontenerowych świata

Pozycja rankingowa	Operator kontenerowy	Liczba statków	tys. TEU	Liczba statków zamówionych	tys. TEU
1.	Maersk Line	570	1 592	150	722
2.	MSC	264	713	41	306
3.	CMA/Delmas	242	484	80	377
4.	Evergreen	148	441	38	205
5.	Hapag-Lloyd/CP	135	400	17	108
6.	APL	102	325	24	83
7.	China Shipping	116	317	24	166
8.	Hanjin	82	309	11	75
9.	Coscon	123	306	23	179
10.	NYK	116	299	27	158

Źródło: Opracowanie własne na podst. *Top Ten Container Operators*, Dynamar October 2005, <http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/operators.php>, 2007-07-30.

Procesy globalizacji i integracji w istotny sposób zmieniają także otoczenie portów morskich. Stało się ono złożonym, wieloczynnikowym systemem zależności i powiązań elementów ekonomicznych, społecznych, ekologicznych, politycznych i kulturowych. Wszystkie one oddziałują na porty morskie z większą lub mniejszą siłą, współkształtując te obiekty i ich struktury wewnętrzne, a w tym również systemy zarządzania. W nowych, globalnych warunkach działania największe porty morskie dokonują przeorientowania swoich tradycyjnych systemów i modeli zarządzania w kierunku pełnej integracji sfery działalności transportowej z układem zewnętrznym. Zmiany te wyrażają się w ograniczaniu funkcji zarządczo-administracyjnych podmiotów zarządzających portamiorskimi i cedowaniu ich – poza publicznymi funkcjami regulacyjno-kontrolnymi i porządkowymi na sferę operacyjną – biznesu portowego, który sprawnie

¹³ *Top Ten Container Operators*, Dynamar October 2005, <http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/operators.php>, 30.07.2007.

¹⁴ A. S. Grzelakowski, A. Przybyłowski, *The Seaport...*, s. 1139.

i efektywnie włącza się w procesy integracji pionowej dokonujące się w ramach zarządzanych logistycznie łańcuchów dostaw w lądowo-morskich systemach transportowych¹⁵. Niestety, wśród unijnych portów w tak zglobalizowanym otoczeniu tylko nieznaczne są w stanie sprostać narastającym wymogom konkurencji i dostosować się do rosnących wymogów logistycznych operatorów łańcuchów dostaw.

3. Wpływ wspólnej polityki transportowej na rozwój transportu morskiego i portów morskich w UE

Istotny wpływ na rozwój transportu morskiego i portów morskich w UE ma, obok opisanych procesów, wspólna polityka transportowa. Sprzyja ona rozwojowi tego sektora gospodarki, choć nie wszystkie ambitne cele zostały zrealizowane, zwłaszcza w zakresie rozwoju portów morskich. Wspólnota dąży do ograniczenia wzrostu popytu na usługi transportowe oraz zmiany struktury popytu poprzez przesunięcie popytu potencjalnego z sektora przewozów drogowych w kierunku transportu kolejowego, wodnego śródlądowego i morskiego – żeglugi bliskiego zasięgu oraz promowania rozwoju transportu kombinowanego (program Marco Polo), a także zbiorowego transportu publicznego, gdyż są to gałęzie bardziej przyjazne środowisku. Choć cele unijnej polityki transportowej pozostają od lat niezmiennie¹⁶, pamiętać należy o istotnych uwarunkowaniach składających się na tzw. ogólny kontekst funkcjonowania tej sfery gospodarki. Zaliczyć tu można kwestie związane z procesami globalizacyjnymi i integracyjnymi, jak¹⁷:

- rozszerzenie UE (zwiększenie liczby korytarzy transeuropejskich; zagęszczenie ruchu „środkowego zachodu”, peryferyzacja i słaba dostępność „wschodu”),
- zmiany w przemyśle transportowym (konsolidacja w lotnictwie i transporcie morskim; globalne duże przedsiębiorstwa logistyczne o ogólnoświatowym zasięgu),
- badania i rozwój (innowacje, europejskie platformy technologiczne, inteligentne systemy transportowe),
- ekologia (międzynarodowe zobowiązania w zakresie ochrony środowiska, np. protokół z Kioto),
- bezpieczeństwo energetyczne (dywersyfikacja dostaw, innowacje technologiczne),
- międzynarodowy kontekst (zagrożenie terroryzmem, globalizacja ekonomiczna),
- zmiany w sposobie zarządzania UE (specjalistyczny wkład techniczny poprzez europejskie agencje).

Na przemysł transportowy w UE przypada obecnie ok. 7% europejskiego PKB i ok. 5% zatrudnienia. Rynek transportowy w UE charakteryzował w ostatnim okresie (l. 1995–2004) wzrost transportu towarów o 28% (2,8% rocznie) i o 18% (1,9% rocznie) w odniesieniu do transportu pasażerskiego. Należy jednak podkreślić, iż wzrost ten wyniósł odpowiednio ok. 35% w transporcie drogowym i 17% morskim krótkodystansowym. Jeśli chodzi o transport kolejowy, to w zakresie przewozów towarowych

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ Patrz szerzej.: Biała Księga dotycząca transportu z 1992 i z 2001 r.

¹⁷ A. Przybyłowski, *Współczesny europejski rynek transportowy*, [w:] *Współczesne przedsiębiorstwo...*, s. 129 i dalsze.

wzrósł on tylko o 6% (przy czym bardziej w krajach, które zliberalizowały swoje rynki kolejowe), a pasażerskich prawie o 10%. Mimo ataków terrorystycznych z 11 września 2001 r. transport lotniczy odnotował wzrost przewozów o ponad 50%, co w dużej mierze było efektem procesów liberalizacyjnych i rozwojem tanich linii lotniczych. Wodny transport śródlądowy wzrósł tylko w niektórych państwach, za to znacząco: aż o 50% w Belgii i 30% we Francji¹⁸.

W wewnątrzunijnym transporcie na transport drogowy przypada 44% wymiany towarowej i ok. 85% ruchu pasażerskiego. Na transport kolejowy przypada odpowiednio 10% i 6%, a rynek przewozów lotniczych i wodnych charakteryzuje silna dynamika. Rynek długodystansowy zdominowany jest przez transport lotniczy, przy czym 1/4 to przewozy realizowane przez tanich przewoźników, co przyczyniło się do rozwoju regionalnych portów lotniczych. Jeśli chodzi zaś o transport morski, to stanowi on prawie 40% wewnątrzunijnego transportu towarów i ok. 90% w ramach zewnętrznej wymiany handlowej. Z kolei transport wodny śródlądowy, mimo potencjalnie dużych możliwości (np. w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych), jest wykorzystywany do przewozu towarów jedynie w 3%¹⁹.

Ponad 2/3 granic UE to wybrzeża morskie, a obszary morskie podlegające jurysdykcji państw członkowskich są większe niż ich terytorium lądowe. Potencjał ekonomiczny mórz to 3–5% PKB udziału przemysłu i usług związanych z morzem, a także fakt, iż ponad 40% PKB jest wytwarzanych w rejonach nadmorskich Wspólnoty²⁰. Niemal połowa populacji Unii zamieszkuje tereny oddalone o mniej niż 50 km od morza. Zapewnienie konkurencyjności sektorów transportu morskiego, budownictwa okrętowego oraz portowego jest bardzo ważnym elementem polityki UE. Wynika to m. in. z chęci realizacji koncepcji zrównoważonego rozwoju poprzez umiejętne uwzględnianie czynników związanych ze wzrostem gospodarczym, dobrobytem społecznym i ekologią. Mimo to, jak dotychczas, sprawy związane z wyzwaniem „morskimi” rozpatrywano i realizowano bez większej koordynacji na poziomie wspólnotowym²¹.

Niemal 90% dóbr w handlu zewnętrznym UE i ponad 40% w wewnątrzwspólnotowym transportowanych jest drogą morską, a porty morskie przyjmują rocznie 3,5 mld t ładunków i 350 mln pasażerów, dając jednocześnie zatrudnienie 350 tys. osób w samych portach i usługach z nimi związanych. Aż 40% światowej floty morskiej to flota europejska²², a udział procentowy sektora europejskiego w wartości globalnej w odniesieniu do portów to aż 41,9% (10 478 mln euro). Rozwój żeglugi przybrzeżnej (*short sea shipping*) oraz autostrad morskich (*motorways of the seas*), a zwłaszcza globaliza-

¹⁸ Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego, *Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.*, Komisja Wspólnot Europejskich, COM (2006) 314 wersja ostateczna, Bruksela 2006.

¹⁹ *Ibidem*, s. 9 i dalsze.

²⁰ *Zielona Księga Komisji Europejskiej. W kierunku przyszłej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz*, Luksemburg 2006, s. 4.

²¹ Por. szerzej: J. Kujawa, *Wspólna polityka żegluga Unii Europejskiej*, Wydawnictwo UG, Gdańsk 1999.

²² *Maritime Facts and Figures*, www.ec.europa.eu/maritimeaffairs, 14.03.2007.

cja i towarzyszący jej ciągły wzrost światowej wymiany handlowej dobrze wróżą transportowi morskemu i portom w Europie²³.

Transport i porty morskie w UE pełnią rolę swoistych „przełączników” czy też ogniw w funkcjonowaniu łańcuchów transportowo-logistycznych, łącząc jednolity rynek wewnętrzny ze światową gospodarką. Dlatego też Komisja Europejska podkreśla ich znaczenie w budowaniu konkurencyjności ugrupowania i chce, poprzez zintensyfikowanie dyskusji opartej na zapisach Zielonej Księgi, doprowadzić do zwiększenia ich efektywności. Sektor transportu morskiego i rozwój portów morskich ma w ten sposób, dzięki szerokim konsultacjom społecznym, znaleźć się w strategii na rzecz „wspólnego europejskiego obszaru morskiego”.²⁴

Unia musi rozstrzygnąć m. in. dylemat: czy wspierać największe porty, takie jak: Rotterdam, Antwerp, czy Hamburg (konceptcja tworzenia i rozwoju tzw. megaportów), czy też dbając o spójność Wspólnoty zaproponować takie instrumenty, które rozwiązałyby problemy rozwoju mniejszych portów o znaczeniu regionalnym. Jest to w istocie klasyczny ekonomiczny spór pomiędzy podejściem neoliberalnym a interwencjonistycznym. Dobitym tego przykładem jest kwestia liberalizacji usług portowych, które UE bezskutecznie od wielu lat próbuje zharmonizować (tzw. pakiet portowy). Propozycja tej unijnej dyrektywy z jednej strony ma skutkować dostępem do np. usług techniczno-nautycznych (holowniczych czy pilotowych) na zasadach uczciwej konkurencji dla wszystkich konsumentów i producentów. Z drugiej jednak strony wydaje się, iż efekt jej wdrożenia okaże się destrukcyjny dla słabszych portów, jak np. mniej konkurencyjnych polskich portów na obecnym etapie ich rozwoju. Są one bowiem jeszcze w trakcie przekształceń własnościowych i te procesy prywatyzacyjne tak szybko się nie zakończą, do czego walenie przyczyniają się protesty związków zawodowych przeciwnych generalnie prywatyzacji w tym sektorze.

Ważną kwestią jest również optymalne wykorzystanie pomocy finansowej UE dla regionów nadmorskich. Fundusze pomocowe mają zwłaszcza wielkie znaczenie dla nowych członków, jak np. Polska. Ograniczone możliwości finansowe nie pozwalają na tworzenie specjalnych strategii morskich, a tym bardziej na ich realizację. Dlatego szansą są takie fundusze, jak: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (ERDF), Europejski Fundusz Społeczny, Fundusz Spójności, a także nowy Europejski Fundusz Rybołówstwa. Przyczyniają się one do wyrównywania dysproporcji regionalnych, a także zwiększania konkurencyjności i zatrudnienia na obszarach peryferyjnych, do których zalicza się nasz kraj. Dla przykładu ERDF to pomoc w zakresie m. in. klastrów, transportu, infrastruktury ochrony środowiska czy współpracy międzyregionalnej. Program Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN-T) zapewnia pomoc finansową dla portów, autostrad morskich i połączeń transportowych z nimi²⁵.

²³ *Marine Industries Global Market Analysis*, Douglas-Westwood Limited, Amrine Foresight series nr 1, Maritime Institute, Irland, March 2005.

²⁴ *Zielona Księga Komisji Europejskiej. W kierunku przyszłej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz*, Luxemburg 2006, s. 5.

²⁵ *Networks for Peace and Development. Extension of the Major Trans-European Transport Axes to the Neighbouring Countries and Regions*, November 2005, www.eu.int/comm, 23.02.2007.

4. Podsumowanie i wnioski

1. Rozwój transportu morskiego i portów morskich w UE jest uwarunkowany w dużej mierze czynnikami wynikającymi z postępujących procesów globalizacyjnych i integracyjnych we współczesnej gospodarce światowej. Dynamiczny rozwój konteneryzacji wraz ze wzrastającą ze szczególną siłą w tej dziedzinie globalną konkurencją, wzmagają procesy koncentracji kapitału i produkcji, w których uczestniczą globalni przewoźnicy kontenerowi, jak i najwięksi operatorzy przeładunkowi na świecie.

2. Procesy te zmieniają funkcje i zadania portów morskich, pełniących tradycyjną rolę ogniw w międzynarodowych łańcuchach transportowych, na rzecz funkcji transportowej, a ściślej logistyczno-dystrybucyjnej. Ich integracja w ramach logistycznie zarządzanych łańcuchów dostaw wiąże się z koniecznością dostosowania systemów zarządzania tymi obiektami do nowych globalnych wyzwań wynikających z wzrastającej konkurencji międzynarodowej, integracji kapitałowej, a także rozwoju konteneryzacji, multimodalizmu oraz logistyki.

3. Nowoczesny port staje się integralnym ogniwem logistycznych łańcuchów dostaw, przekształcając się z podmiotu pasywnego, tworzącego tylko centra logistyczno – dystrybucyjne dla innych ogniw łańcucha transportowego, w aktywnego uczestnika realizacji cyklu dystrybucji towarów w skali globalnej. Realizacja tego rodzaju długookresowej strategii prowadzi nie tylko do kreowania nowego, logistycznego modelu zarządzania portamiorskimi i organizacji sfery operacyjnej w portach, ale jednocześnie do powstania nowego typu portu, funkcjonującego na zasadach platformy logistycznej, czyli tzw. logiportu, jako globalnego operatora działającego w układzie logistycznie zarządzanych łańcuchów dostaw. Tylko kilka portów UE jest w stanie sprostać tym wyzwaniom, plasując się zresztą w tyle za głównymi azjatyckimi graczami na tym wymagającym rynku.

4. Unia Europejska, w ramach wspólnego rynku transportowego, dąży do zachowania równowagi ekonomicznej, społecznej, technicznej, przestrzennej i ekologicznej w celu zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju, co jest korzystne dla rozwoju unijnego transportu morskiego oraz portów morskich.

5. W obliczu procesów globalizacyjnych i integracyjnych UE duży nacisk kładzie na rozwój logistyki w celu osiągnięcia efektu synergii między poszczególnymi gałęziami transportu i ich integracji w łańcuchach logistycznych. Zamiany w ramach środków transportu powinny dotyczyć zwłaszcza długich dystansów, ośrodków miejskich i zatłoczonych korytarzy. Konieczne jest efektywne wykorzystywanie różnych środków transportu, samodzielnie i w połączeniu z innymi (*co-modality* – współmodalność), co jest szansą dla rozwoju sektora morskiego.

6. Główne działania UE na najbliższe lata to opracowanie Białej Księgi dotyczącej wspólnego europejskiego obszaru morskiego oraz stworzenie polityki w sprawie europejskich portów. Nie będzie to zadanie łatwe ze względu chociażby na znaczne różnice występujące w sferze systemów zarządzania tymi obiektami. UE musi rozstrzygnąć m. in. dylemat: czy wspierać największe porty, takie jak: Rotterdam, Antwerpię, czy Hamburg (koncepcja tworzenia i rozwoju tzw. megaportów), czy też dbając o spójność

Wspólnoty zaproponować takie instrumenty, które rozwiązałyby problemy rozwoju mniejszych portów o znaczeniu regionalnym.

7. Wdrożenie pakietu portowego, mającego na celu liberalizację sektora portowego może okazać się destrukcyjne dla słabszych portów, jak np. mniej konkurencyjnych polskich portów. Są one bowiem jeszcze w trakcie przekształceń własnościowych i te procesy prywatyzacyjne tak szybko się nie zakończą, czego walenie przyczyniają się protesty związków zawodowych przeciwnych generalnie prywatyzacji w tym sektorze.

8. Ważną kwestią jest również optymalne wykorzystanie pomocy finansowej UE dla rozwoju regionów nadmorskich. Fundusze pomocowe mają zwłaszcza wielkie znaczenie dla nowych członków, jak np. Polska. Ograniczone możliwości finansowe nie pozwalają na tworzenie specjalnych strategii morskich, a tym bardziej na ich realizację. Dlatego skuteczna absorpcja środków europejskich w perspektywie finansowej 2007–2013 będzie miała istotne znaczenie dla poprawienia konkurencyjności transportu morskiego i portów na obszarach peryferyjnych UE.

Adam Przybyłowski, Andrzej S. Grzelakowski

THE IMPACT OF GLOBALISATION AND INTEGRATION PROCESSES ON THE MARITIME TRANSPORT AND SEAPORTS' DEVELOPMENT IN THE EUROPEAN UNION

The ongoing globalisation and liberalisation of the international markets, including transport ones, enhance the competition and accelerate vertical and horizontal integration in the global scale. Those processes affecting directly the world industry and trade concern also maritime transport and seaports. Due to this, the seaports are getting gradually an integral part of the vertically integrating transport chains (intermodality), becoming important logistics centers and parts of maritime clusters. The common transport policy influences the EU maritime transport and seaports' development, as well. The core of this policy is the idea of the sustainable development in order to ensure the appropriate balance in economic, social, technical, spatial and ecological terms on the European transport market. EU wants to focus on 'from road to sea' solutions by shifting the demand from road to maritime transport, for example. Moreover, the policy the Union promotes the development of the logistics in order to create better synergies between road, sea, rail and river and integrate various transport modes in logistics chains. The latest Green Paper on Future Maritime Policy is a step towards a holistic approach which could benefit to European ports. However, it is unlikely that there will be a harmonisation of port policy soon. It is not clear yet whether the EU wants to support bigger seaports or rather struggle for the development of regional and local ones (Polish ports, for example).