

Michał PLUCIŃSKI¹

MIEJSCE POLSKICH PORTÓW MORSKICH W MIĘDZYKONTYNENTALNYCH PRZEWOZACH KONTENEROWYCH DROGĄ MORSKĄ

Referat został poświęcony organizacji morskich przewozów kontenerowych na świecie, w tym przede wszystkim miejscu polskich portów morskich w tych przewozach.

Aktualna oferta przewozowa ze strony żeglugi morskiej jest odpowiedzią na rosnące w skali globalnej obroty ładunkowe, będące następstwem globalizacji gospodarki światowej oraz liberalizacji przepływów gospodarczych.

W materiale ukazano m.in. zjawisko tzw. polaryzacji portów morskich, w tym szczególną rolę portów morskich typu hub w obsłudze morsko – lądowych przewozów kontenerowych.

W drugiej części artykułu przedstawiono miejsce najważniejszych polskich portów morskich w morsko - lądowych przewozach kontenerowych. Przewozy kontenerowe w relacjach z tymi portami miały dotychczas charakter dowozowo – odwozowy (tzw. przewozy feederowe). Powstanie głębokowodnego terminalu kontenerowego w porcie gdańskim stało się jednak podstawą dla zgłoszenia przez ten port aspiracji do pełnienia roli pierwszego na Bałtyku hubu kontenerowego. Potwierdzeniem tych aspiracji było otwarcie pierwszego bezpośredniego (bez udziału serwisów dowozowych) żeglugowego połączenia kontenerowego pomiędzy Dalekim Wschodem a Polską.

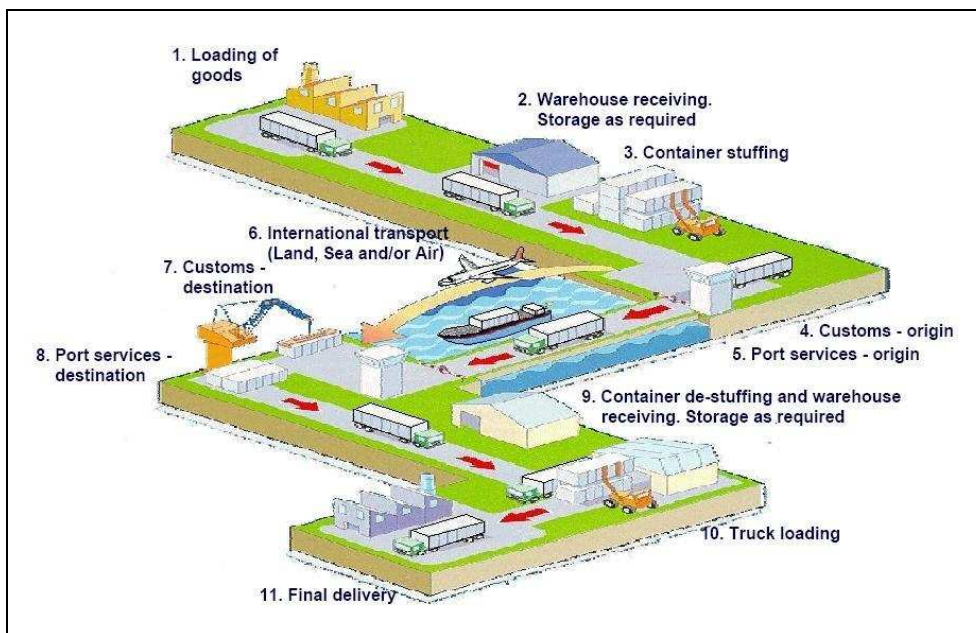
THE POSITION OF POLISH SEAPORTS IN INTERCONTINENTAL CONTAINER SEA TRANSPORTATION

This paper concerns the organization of world maritime container traffic, and in particular, the position of Polish ports in such transportation. Current shipping routes are a response to the growth in world cargo trade, resulting from economic globalization and the liberalization of the world economy. The material shown, shows the existing division of seaports, including the special role of seaports as a 'hub' in land-sea container traffic. The second part of the paper presents the location of major Polish seaports together with their land transport connections. Container traffic in relation to these ports has not yet been fully adapted to container transport (so-called 'feeder' vessels.) The establishment of a deep water container terminal at the port of Gdansk, however, has demonstrated the port's aspiration to become the primary Baltic container hub. Proof of such aspirations was the opening of the first direct (without feeder services) shipping container connections between the Far East and Poland.

¹ Katedra Gospodarki Światowej i Transportu Morskiego, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin, ul. Cukrowa 8, tel. 0914443199, e-mail: michal.plucinski@wzieu.pl

1. WSTĘP

Liberalizacja przepływów towarowych w relacjach międzynarodowych wpływa na intensyfikację wymiany handlowej nie tylko między krajami położonymi w tym samym subregionie ale również w relacjach międzykontynentalnych. W przypadku relacji międzykontynentalnych, łączących rejony oddzielone od siebie naturalną (wodną) przeszkodą, dominujący udział w obsłudze takich rynków towarowych odgrywa transport morski. Ta gałąź transportu obok tradycyjnie obsługiwanych grup ładunkowych, takich jak ładunku masowe suche i płynne oraz drobnica konwencjonalna, w drugiej połowie XX i pierwszej dekadzie XXI w. rozwinęła ofertę dla przewozu ładunków drobnicy skonteneryzowanej. Przykładowo w 2005 r. na 6,8 mld ton ładunków przewiezionych żeglugą morską, 2,8 mld przypadało na ładunki w kontenerach². Pomimo, iż ze względu na działanie transportu morskiego w środowisku morskim jego podatność na integrację z pozostałymi gałęziami transportu funkcjonującymi w środowisku lądowym jest utrudniona³, właśnie przewozy drobnicy zjednostkowanej zmieniły relację obsługiwaną przez tą gałąź transportu z relacji port – port na relację dom – dom. Morskie przewozy kontenerowe stanowią element całego zintegrowanego morsko – lądowego procesu transportu tej grupy ładunkowej (rys. 1).



Rysunek 1. Proces transportowy kontenerów

Źródło: Materiały firmy Kuehne-Nagel

² Za E.-H. Arndt, Golden Zukunft für den Seeverkehr. Internationale Transport Zeitschrift.- 2006, nr 47-48, s. 31-33

³ S. Szwanowski, Współzależność funkcjonowania składników lądowo – morskich łańcuchów transportowych, Gdańsk 1994, s. 20

2. MIĘDZYNARODOWY PRZEWÓZ ŁADUNKÓW SKONTENERYZOWANYCH TRANSPORTEM MORSKIM

Międzynarodowy przewóz ładunków skonteneryzowanych transportem morskim skupiony jest na najważniejszych rynkach międzykontynentalnych (przede wszystkim przewozy między Azją, Europą oraz Ameryką Północną). W ramach poszczególnych rynków geograficznych morskiego przewozu kontenerów wyróżnić można połączenia, utrzymywane przez konkretnych armatorów. Jako przykład posłużyć może rynek przewozów Azja – Europa. Połączenia na tym rynku utrzymywane przez MOL – jednego z największych na świecie operatorów multimodalnych, przedstawia tabela 1.

Tabela 1. Stałe połączenia kontenerowe w relacjach Azja – Europa realizowane przez MOL

Połączenie	Trasa
JEX	Kobe - Nagoya - Shimizu - Tokyo - Hong Kong - Yantian - Cai Mep - Singapur - Tangerang - Rotterdam - Hamburg - Le Havre - Tangiers - Jeddah
AEX	Hakata - Kwangyang - Busan - Shanghai - Kaohsiung - Hong Kong - Yantian - Singapur - Rotterdam - Hamburg - Thamesport Singapur - Hong Kong - Ningbo
SCX	Ningbo - Shanghai - Xiamen - Hong Kong - Chiwan - Singapur - Colombo - Tangiers - Southampton - Hamburg - Rotterdam -
NCE	Dalian - Xingang - Shanghai - Xiamen - Hong Kong - Yantian - Port Kelang - Tangier - Southampton - Hamburg - Rotterdam - Zeebrugge - Le Havre - Yantian - Dalian
CEX	Qingdao - Shanghai (Yangshan) - Hong Kong - Yantian - Singapur - Port Said - Le Havre - Southampton - Antwerp - Rotterdam - Port Said - Singapur - Chiwan - Qingdao
LP4	Busan - Qingdao - Shanghai - Ningbo - DaChan Bay - Singapur - Suez - Hamburg - Antwerp - Southampton - Suez - Jeddah - Singapur - DaChan Bay - Ningbo - Shanghai - Qingdao - Busan

Źródło: www.molpower.com, stan na 31.12.2010

Obsługa międzykontynentalnych przewozów kontenerowych realizowana jest przez największych, globalnych przewoźników morskich. Mniejsi armatorzy, nie mający ugruntowanej pozycji na globalnym rynku są z tych rynków wypierani. Przykładem mogą być przewozy w relacjach Daleki Wschód – Europa obsługiwane przede wszystkim przez: Maersk, MSC, COSCO, APL, Hapag-Lloyd, CMA-CGM, MOL, ZIM, Evergreen, China Shipping, K-Line, Norasia, Hyundai, OOCL, NYK. Wielu armatorów, aby wzmocnić swoją pozycję na rynku, tworzy między sobą globalne alianse.

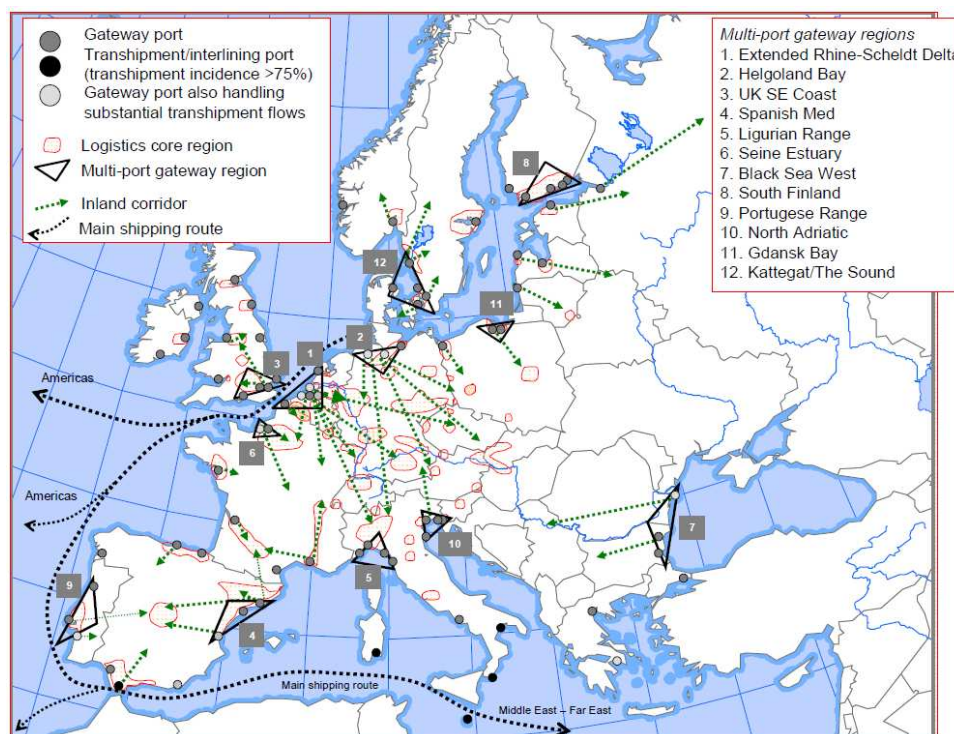
Najważniejszą rolę w morskich serwisach kontenerowych pełnią największe porty kontenerowe świata, w których dzięki nowoczesnemu wyposażeniu technicznemu i technologicznemu, procesy załadunkowe i wyładunkowe realizowane są w sposób ciągły, co pozwala zachować płynność w obrocie ładunków, wpływa na skracanie czasu postoju statków w porcie oraz ogranicza do minimum koszty składowania i magazynowania. Porty te posiadają również odpowiednie warunki techniczne umożliwiające dostęp dla floty największych kontenerowców. W przypadku Europy porty te zlokalizowane są przede wszystkim nad Morzem Północnym. Współpraca linii oceanicznych z liniami typu dowozowo – odwozowego (feederowego), które docierają do mniejszych portów poszczególnych regionów, umożliwia transport ładunków skonteneryzowanych między wszystkimi portami handlowymi świata posiadającymi techniczne i organizacyjne możliwości ich obsługi. Najważniejsze porty kontenerowe Europy w okresie 2005 – 2008 przedstawiono w tabeli 2.

*Tabela 2. Największe kontenerowe porty morskie
Europy w latach 2005 –2009*

Port	Lata				
	2005	2006	2007	2008	2009
Rotterdam	9 288	9 653	10 791	10 784	9 743
Hamburg	8 088	8 862	9 890	9 737	7 008
Antwerpia	6 488	7 018	8 176	8 663	7 310
Brema	3 735	4 450	4 912	5 529	4 656
Valencia	2 410	2 612	3 043	3 602	3 654
Gioia Tauro	3 209	2 938	3 445	3 468	2 800
Algeciras	3 179	3 257	3 414	3 324	3 043
Felixstowe	2 700	3 000	3 300	3 200	3100
Barcelona	2 071	2 318	2 610	2 570	1 800
Le Havre	2 058	2 137	2 638	2 450	2 234
Marsaxlokk	1 321	1 485	1 887	2 300	2 330
Ambarli	1 186	1 446	1 940	2 262	1 836
Zeebrugge	1 408	1 653	2 020	2 210	2 328
St. Petersburg	1 121	1 450	1 970	1 983	1 450
Genoa	1 625	1 657	1 855	1 767	1 534
Southampton	1 374	1 500	1 900	1 710	1 350
Constantza	771	1 018	1 411	1 381	584
Pireus	1 395	1 403	1 373	1 360	B/d
La Spezia	1 024	1 137	1 187	1 246	1 046
Londyn	735	743	844	1 167	846

Źródło: Materiały wewnętrzne Portu Rotterdam

Najważniejsze porty kontenerowe Europy pełnią kluczową rolę w dystrybucji kontenerów przewożonych w ramach morsko – lądowych łańcuchów transportowych (rys. 2).



Rysunek 2. Główne kierunki dystrybucji kontenerów w relacjach morsko – lądowych w Europie

Źródło: Czech Railways from Economic analysis of the European seaport system, Institute of Transport and Maritime Management Antwerpen and Universiteit Antwerpen, May 2009.

3. MIEJSCE POLSKICH PORTÓW MORSKICH W OBSŁUDZE MORSKICH PRZEWOZÓW KONTENEROWYCH

Największe polskie porty morskie (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście), posiadające nadany im na mocy ustawy o portach i przystaniach morskich z 1996 r. status portów o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki, dysponują specjalistycznymi terminalami do obsługi ładunków skonteneryzowanych (w Gdańsku: Gdański Terminal Kontenerowy, Deep Container Terminal; w Gdyni: Bałtycki Terminal Kontenerowy, Gdynia Container Terminal, w Szczecinie: DB Port Szczecin)⁴. W badanych portach w ostatnich latach systematycznie rosły przeładunki kontenerów (od 493 tys. TEU w 2005 roku do 859 tys. TEU w roku 2008). W roku 2009 odnotowano znaczący spadek kontenerów obsługiwanych przez polskie porty (do 661 tys. TEU). Liderem w przeładunkach kontenerów wśród polskich portów jest Gdynia (w latach 2007 – 2008 jej przeładunki przekroczyły pułap 600 tys. TEU). Jedynym polskim portem, który w ostatnim roku badanego okresu odnotował wzrost przeładunków kontenerów był port Gdańsk (głównie w następstwie rozwoju

⁴ Terminal kontenerowy VGN w Świnoujściu zakończył swoje funkcjonowanie w sierpniu 2008 r.

głębokowodnego terminalu DCT oraz przejścia armatora Maersk Line z BCT w Gdyni do DTC w Gdańsku). Przeładunki kontenerów w tym porcie dynamicznie rosną, osiągając w 2009 r. poziom blisko 233 tys. TEU (przy 63 tys. TEU w 2005 r.)⁵. Dla porównania trzeci polski port posiadający potencjał do obsługi kontenerów - Szczecin w najlepszym 2008 r. przeładował 62 tys. TEU.

Wielkość i strukturę kierunkową przeładunku kontenerów w polskich portach w okresie 2004 – 2009 ukazuje tabela 4.

Tabela 4. Przeładunek kontenerów w największych polskich portach morskich w latach 2004 - 2009 (w TEU)

Porty		Ogółem	Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście ^e
2005	Ogółem	506 939	70 022	400 165	32 854	3 898
	Załadunek	260 248	46 532	192 204	17 789	3 723
	Wyładunek	246 691	23 490	207 961	15 065	175
2006	Ogółem	581 566	77 854	461 170	38 025	4 517
	Załadunek	197 272	51 548	221 126	20 443	4 155
	Wyładunek	284 294	26 306	240 044	17 582	362
2007	Ogółem	772 690	96 381	619 563	50 053	6 693
	Załadunek	389 288	62 334	296 736	25 087	5 131
	Wyładunek	383 402	34 047	322 827	24 966	1 562
2008	Ogółem	859 184	183 208	610 945	61 194	3 837
	Załadunek	436 895	107 124	293 643	33 141	2 987
	Wyładunek	422 289	76 084	317 302	28 053	850
2009	Ogółem	660594	232787	375933	51197	677
	Załadunek	347729	144188	176014	26850	677
	Wyładunek	312865	88599	199919	24347	0

Źródło: Opracowanie na podstawie „Transport wyniki działalności 2006, 2007, 2008, 2009”. GUS.

Na tle pozostałych portów południowego Bałtyku najwyższą z pośród polskich portów morskich pozycję w obsłudze ładunków konteneryzowanych posiadał dotąd port Gdynia (2 - 3 pozycja w latach 2008 – 2009). Warty odnotowania jest fakt, iż Gdańsk jako jedyny z portów południowego Bałtyku odnotował w bardzo trudnym dla całej branży kontenerowej 2009 roku progres w zrealizowanych przeładunkach.

Tabela 5. Przeładunki kontenerów w portach południowego Bałtyku w latach 2008 – 2009 (w TEU)

Porty/Lata	2008	2009	Zmiana (%)
Helsinki	419 809	360 470	-14,1
Kotka	627 769	340 606	-45,7
Hamina	178 804	105 051	-41,2
St. Petersburg	1 983 110	1 334 675	-32,7

⁵ Wg najświeższych informacji w 2010 r. w Gdańsku padł kolejny rekord w przeładunkach kontenerowych – 511 876 TEU.

Tallin	180 927	128 423	-29,0
Ryga	207 122	182 980	-11,7
Kłajpeda	373 263	247 982	-33,6
Gdynia	610 767	378 340	-38,1
Gdańsk	185 661	240 600	+29,6
Ogółem	4 767 232	3 319 127	-30,4

Źródło: M. Beddow, Balic blues, Cargo Systems, nr 3 – 4/2010

Porty w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie pełnią funkcję skoncentrowanych punktów nadania/odbioru kontenerów dla rozproszonych na ich zapleczu gospodarczym nadawców i odbiorców. W stosunku do portów oceanicznych Morza Północnego (strefy Hamburg – Hawr) pełnią rolę portów odwozowo – dowozowych. Dla Polski i innych krajów regionu Morza Bałtyckiego najważniejszą rolę odgrywa hub kontenerowy w Hamburgu (przykład serwisu Scandinavia Feeder armatora CMA CGM pokazuje rys. 3).



Rysunek 3. Serwis Scandinavia Feeder

Źródło: Materiały wewnętrzne armatora CMA CGM

Silna pozycja kontenerowych połączeń dowozowo – odwozowych na tle całości stałych połączeń żeglugowych najważniejszych polskich portów morskich z przedpołem zauważalna jest nie tylko w ilości ale przede wszystkim w częstotliwości zawinięć (zawinięcia cotygodniowe lub kilka razy w tygodniu). Stałe połączenia kontenerowe tych portów przedstawiają tabele 5, 7, 9. Obok typowych połączeń kontenerowych kontenery z/do polskich portów przewożone są drobnicowcami uniwersalnymi wraz z drobnicą konwencjonalną.

Tabela 5. Stałe połączenia kontenerowe portu Gdańsk

Port	Przewoźnik	Agent	Rodzaj ładunku	Częstotliwość
Zeebrugge	Maersk Line (AE10)	Maersk Polska	Kontenery	1 raz w tygodniu
Zeebrugge	UNIFEEDER A/S	IMCL	Kontenery	1 raz w tygodniu
Hong Kong	Maersk Line (AE10)	Maersk Polska	Kontenery	1 raz w tygodniu
Kaohsiung	Maersk Line (AE10)	Maersk Polska	Kontenery	1 raz w tygodniu
Ningbo	Maersk Line	Maersk Polska	Kontenery	1 raz w tygodniu

	(AE10)			tygodniu
Szanghaj	Maersk Line (AE10)	Maersk Polska	Kontenery	1 raz w tygodniu
Yantian	Maersk Line (AE10)	Maersk Polska	Kontenery	1 raz w tygodniu
Arhus	Maersk Line (AE10)	Maersk Polska	Kontenery	1 raz w tygodniu
Helsinki	Maersk Line	Maersk Polska	Kontenery	1 raz w tygodniu
Helsinki	Team Lines APL	Team Lines	Kontenery	1 raz w tygodniu
Helsinki	Unifeeder A/S	IMCL	Kontenery	1 raz w tygodniu
Kotka	Maersk Line	Maersk Polska	Kontenery	1 raz w tygodniu
Kotka	Team Lines APL	Team Lines	Kontenery	1 raz w tygodniu
Kotka	Unifeeder A/S	IMCL	Kontenery	1 raz w tygodniu
Rotterdam	Maersk Line (AE10)	Maersk Polska	Kontenery	1 raz w tygodniu
Rotterdam	Unifeeder A/S	IMCL	Kontenery	1 raz w tygodniu
Rotterdam	Unifeeder A/S	IMCL	Kontenery	1 raz w tygodniu
Tanjung Pelepas	Maersk Line (AE10)	Maersk Polska	Kontenery	1 raz w tygodniu
Bremerhaven	Maersk Line	Maersk Polska	Kontenery	2 razy w tygodniu
Bremerhaven	Maersk Line (AE10)	Maersk Polska	Kontenery	1 raz w tygodniu
Bremerhaven	Team Lines APL	Team Lines	Kontenery	1 raz w tygodniu
Bremerhaven	Team Lines APL	Team Lines	Kontenery	1 raz w tygodniu
Bremerhaven	Unifeeder A/S	IMCL	Kontenery	1 raz w tygodniu
Hamburg	Team Lines APL	Team Lines	Kontenery	1 raz w tygodniu
Hamburg	Team Lines APL	Team Lines	Kontenery	1 raz w tygodniu
Hamburg	Unifeeder A/S	IMCL	Kontenery	1 raz w tygodniu
Baltijsk	Unifeeder A/S	IMCL	Kontenery	1 raz w tygodniu
St. Petersburg	Maersk Line	Maersk Polska	Kontenery	2 razy w tygodniu
St. Petersburg	Team Lines APL	Team Lines	Kontenery	1 raz w tygodniu
Singapur	Maersk Line (AE10)	Maersk Polska	Kontenery	1 raz w tygodniu
Goeteborg	Maersk Line (AE10)	Maersk Polska	Kontenery	1 raz w tygodniu

Źródło: Materiały ZMP Gdańsk 01.2011 r.

W strukturze kierunkowej przewozów kontenerowych z/do Gdańska wyraźnie zauważalna jest dominacja połączeń z niemieckimi hub-ami kontenerowymi Hamburgiem i Bremerhaven (tabela 6).

Tabela 6. Struktura kierunkowa morskich przewozów kontenerowych w relacjach z portem Gdańsk

Miejsca załadunku/wyładunku	2007		2008		2009	
	w tys. ton	w %	w tys. ton	w %	w tys. ton	w %
Ogółem	600,2	100	953,7	100	1872,9	100
w tym						
Finlandia	4,9	0,82	11,9	1,25	48,4	2,58
Francja	-	-	27,8	2,91	-	-
Holandia	62,8	10,46	62,8	6,58	193,2	10,31
Niemcy	394,4	65,71	647,1	67,85	1 537,4	82,09
Wielka Brytania	37,0	6,16	25,1	2,63	20,1	1,07

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Transport wyniki działalności 2007, 2008, 2009”. GUS Warszawa.

Na kolejnych miejscach pod względem przewiezionej masy ładunkowej znajdują się połączenia z Rotterdamem (Holandia) oraz portami brytyjskimi

Tabela 7. Stałe połączenia kontenerowe (feederowe) portu Gdynia

Port	Przewoźnik	Agent	Rodzaj ładunku	Częstotliwość
Antwerpia	MSC	MSC Poland	Kontener.	1 raz w tygodniu
Antwerpia	OOCL	ISS POLAND	Kontener.	2 razy w tygodniu
Aarhus	UNIFEEDER	IMCL	Kontener.	1 raz w tygodniu
Rotterdam	UNIFEEDER	IMCL	Kontener.	2 razy w tygodniu
Rotterdam	OOCL	ISS POLAND	Kontener.	2 razy w tygodniu
Rotterdam	MANN&SOON	MANN LINES	Kontener.	1 raz w tygodniu
Kłajpeda	UNIFEEDER	IMCL	Kontener.	1 raz w tygodniu
Kłajpeda	MSC	MSC Poland	Kontener.	1 raz w tygodniu
Hamburg	CMA-CGM	PZKB	Kontener.	1 raz w tygodniu
Hamburg	UNIFEEDER	IMCL	Kontener.	2 razy w tygodniu
Hamburg	Team Lines	BURGER	Kontener.	4 razy na tydzień
Hamburg	OOCL	ISS POLAND	Kontener.	2 razy w tygodniu
Bremerhaven	Team Lines	BURGER	Kontener.	4 razy na tydzień
Bremerhaven	UNIFEEDER	IMCL	Kontener.	3 razy w tygodniu
Kaliningrad	Mann & Son Limited	Mann Lines	Kontener.	1 raz w tygodniu
St. Petersburg	MSC	MSC Poland	Kontener.	1 raz w tygodniu
St. Petersburg	OOCL	ISS POLAND	Kontener.	2 razy w tygodniu
Hull	MacAndrews	PZKB	Kontener.	1 raz w tygodniu

Źródło: Materiały ZMP Gdynia 01.2011 r.

Podobnie jak w przypadku Gdańska największą masę ładunków w kontenerach przewieziono z/do portu Gdynia w relacjach z hub-ami niemieckimi (tabela 10). Na drugim miejscu znalazły się połączenia z Belgią (hub w Antwerpii), na kolejnych z Holandią (Rotterdam) oraz Wielką Brytanią (Hull, Felixstowe).

Tabela 10. Struktura kierunkowa morskich przewozów kontenerowych w relacjach z portem Gdynia

Miejsca załadunku/wyładunku	2007		2008		2009	
	w tys. ton	w %	w tys. ton	w %	w tys. ton	w %
Ogółem	4 805,8	100	4 120,4	100	2 726,4	100
w tym						
Belgia	465,6	9,69	188,7	4,58	537	19,70
Francja	20,1	0,42	166,7	4,05	-	-
Holandia	298,7	6,22	260,6	6,32	444,7	16,31
Niemcy	3 751,2	78,06	3 346,5	81,22	1 624,3	59,58
Wielka Brytania	253,8	5,28	151,3	3,67	107,3	3,94

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Transport wyniki działalności 2007, 2008, 2009”. GUS Warszawa.

Spadek przeładunków kontenerów w roku 2008 obok konsekwencji światowego kryzysu gospodarczego związany był również z przejściem w końcówce tego roku jednego z największych przewoźników kontenerowych - Maersk Line z terminalu BCT w Gdyni do terminalu DCT w Gdańsku.

Tabela 11. Stałe połączenia kontenerowe (feederowe) portu w Szczecinie

Port	Przewoźnik	Agent	Rodzaj ładunku	Częstotliwość
Hamburg	IMCL	Port Logics Cargo and Container	Kontenery	2 razy w tygodniu
Hamburg	Team Lines	Feeder Service Agency	Kontenery	1 raz w tygodniu
Bremerhaven	IMCL	Port Logics Cargo and Container	Kontenery	1 raz w tygodniu
Bremerhaven	Team Lines	Feeder Service Agency	Kontenery	1 raz w tygodniu
Bremerhaven	Unifeeder	Baltus	Kontenery	1 raz w tygodniu
Rotterdam	IMCL	Port Logics Cargo and Container	Kontenery	2 razy w tygodniu
Rotterdam	Team Lines	Feeder Service Agency	Kontenery	1 raz w tygodniu

Źródło: Materiały ZMPSiŚ 01.2011 r.

W przypadku portu w Szczecinie dominacja kierunku niemieckiego w morskich przewozach kontenerów była w badanym okresie jeszcze wyraźniejsza niż w przypadku portów Gdańska i Gdyni (tabela 12)

Tabela 12. Struktura kierunkowa morskich przewozów kontenerowych
w relacjach z portem Szczecin

Miejsca załadunku/wyładunku	2007		2008		2009	
	w tys. ton	w %	w tys. ton	w %	w tys. ton	w %
Ogółem	417,3	100	520,4	100	492,0	100
w tym						
Holandia	0,1	0,02	0,1	0,02	111,7	22,70
Niemcy	407,5	97,65	512,5	98,48	354,9	72,13

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Transport wyniki działalności 2007, 2008, 2009”. GUS Warszawa.

Port w Świnoujściu po likwidacji terminalu kontenerowego VGN nie posiada stałych połączeń kontenerowych z portami zagranicznymi. Warto jednak przypomnieć, iż posiadał takie połączenia z Niemcami (Hamburg, Bremerhaven) oraz Wielką Brytanią (Hull). W sierpniu 2008 r. doszło do likwidacji terminalu VGN w Świnoujściu (w 2007 r. przeładował 76 tys. ton ładunków w kontenerach) i przeniesienia całości obsługi kontenerów do Szczecina.

Należy podkreślić, iż statystyka morskich przewozów kontenerowych z/do polskich portów tylko w niewielkim stopniu wskazuje ostateczne kraje ich wyładunku, bądź też początkowe kraje załadunku. Zdecydowana większość ładunków transportowanych do Hamburga, Bremerhaven czy też Rotterdamu przeładowywana jest w obrocie morsko – morskim na duże kontenerowce i dalej transportowana na szlakach oceanicznych. Szczególną rolę w tym pośrednictwie odgrywa port w Hamburgu, który po rozszerzeniu UE w roku 2004 bardzo wzmocnił swoją pozycję jako hub obsługujący cały rejon Morza Bałtyckiego. Dla środkowej i wschodniej Europy stał się on pośrednikiem, zwłaszcza w handlu z dalekim Wschodem⁶.

4. ZAKOŃCZENIE

W obsłudze morsko – lądowych potoków kontenerowych największe polskie porty morskie dotychczas pełniły rolę jedynie portów feederowych. Budowa głębokowodnego terminala kontenerowego DTC w porcie gdańskim zainicjowała jednak dyskusję nad możliwością powstania w porcie Gdańsk pierwszego na Bałtyku hubu kontenerowego. Ważnym sygnałem potwierdzającym zaistnienie takiego rozwiązania było otwarcie przez armatora Maersk Line (grudzień 2009 r.) pierwszego bezpośredniego (bez udziału serwisów dowozowych) żeglugowego połączenia kontenerowego pomiędzy Dalekim Wschodem a Polską (połączenie zainaugurował kontenerowiec Maersk Taikung – 8 200 TEU). Duński armator zdecydował o rozszerzeniu na port w Gdańsku serwisu określanego symbolem AE10. W oficjalnej informacji Maersk Line stwierdził, że zmiana w serwisie AE10 umożliwi zaoferowanie unikatowego wyboru możliwości transportowych pomiędzy portami azjatyckimi, a Polską i dalej - Europą Środkową i Wschodnią, w tym - wzbogacenie i ulepszenie połączeń dowozowych (feederowych) do Rosji i portów w innych krajach bałtyckich. Nowa rotacja serwisu AE10 Maersk Line (Wschodnie i Południowe Chiny, Azja Południowo-Wschodnia - Europa Północna, Polska i Skandynawia) przedstawia się następująco: Ningbo (Chiny), Szanghaj (Chiny), Kaohsiung (Tajwan),

⁶ M. Borkowski, Największy polski port. Namiary na morze i handel. Nr 14-15/2009.

Yantian (Chiny), Hongkong, Tanjung Pelepas (Malezja), Le Havre (Francja), Felixstowe (Wielka Brytania), Zeebrugge (Belgia), Gdańsk, Geteborg (Szwecja), Aarhus (Dania), Bremerhaven (Niemcy), Rotterdam (Holandia), Singapur, Hongkong, Kobe (Japonia), Nagoya (Japonia), Shimizu (Japonia) i Yokohama (Japonia)⁷. Warto jednak odnotować, iż w tym samym okresie (styczeń 2010) do portu w St. Petersburgu zawinął inny wielki kontenerowiec Maersk Nijmegen (2 560 TEU), rozpoczynając cotygodniowe rejsy ECUBEX z amerykańskiej Południowej.

Decyzja o włączenie portu Gdańsk w skład serwisu Maersk Line nie byłaby taka oczywista gdyby nie powstanie wcześniej nowoczesnego, głębokowodnego terminalu kontenerowego w tym porcie. Terminal kontenerowy DCT Gdańsk to pierwszy terminal w basenie Morza Bałtyckiego zdolny do obsługi statków klasy Post-Panamax, zarówno ze względu na głębokość podejść i stanowisk postojowych, jak również dzięki infrastrukturze i wyposażeniu na lądzie.

5. LITERATURA

- [1] Arndt E.-H.: Golden Zukunft für den Seeverkehr. Internationale Transport Zeitschrift.- 2006, nr 47-48.
- [2] Beddow M., Balic blues, Cargo Systems, nr 3 – 4/2010.
- [3] Borkowski M., Największy polski port. Namiary na morze i handel. Nr 14-15/2009.
- [4] Czech Railways from Economic analysis of the European seaport system, Institute of Transport and Maritime Management Antwerp and Universiteit Antwerpen, May 2009.
- [5] Materiały GUS.
- [6] Materiały ZMPSiŚ.
- [7] Materiały ZMP Gdańsk.
- [8] Materiały ZMP Gdynia.
- [9] Szwankowski S., Współzależność funkcjonowania składników lądowo – morskich łańcuchów transportowych, Gdańsk 1994.

⁷ Ibidem.