

URBANYI Ilona¹

Terminale kontenerowe w globalnych łańcuchach dostaw na przykładzie Deepwater Container Terminal w Gdańsku

Terminal kontenerowy, serwis oceaniczny, feeder service, globalne łańcuchy dostaw, terminal multimodalny, usługi terminalowe, Głębokowodny terminal Kontenerowy DCT Gdańsk

Streszczenie

Globalizacja gospodarki światowej stała się jednym z czynników stymulujących rozwój zintegrowanych systemów transportowych. W obsłudze ładunków drobnicowych podstawowe znaczenie ma żegluga kontenerowa. Jest ona ważnym ogniwem globalnych łańcuchów dostaw. Przewozy kontenerowe opierają się na modelu obsługi wybranych portów. Największe spełniają funkcje hubów, z których następnie kontenery są dystrybuowane do portów lokalnych serwisami feederowymi. Porty leżące nad Morzem Bałtyckim położone są w oddaleniu od kontenerowych szlaków międzykontynentalnych i nie miały bezpośrednich połączeń oceanicznych. Otwarcie przez globalnego operatora Maersk Line serwisu z portów azjatyckich do Gdańska zamieniło układ połączeń kontenerowych na Bałtyku i spowodowało, iż terminal DCT pretenduje do statusu portu – hubu dla RMB

CONTAINERS TERMINALS IN GLOBAL SUPPLY CHAINS – DEEPWATER CONTAINER TERMINAL IN GDANSK CASE

Abstract

Globalization of economy became one of main factors stimulating the development of integrated transport systems. Container shipping is the main mode of transport in general cargo segment. This shipping is also one of principal element in global supply chains. The organization of container shipping is based on hub and spoke model. The mother vessels are operated between hub ports. The containers are distributed to local terminals by feeder services. Baltic Sea Region was operated by feeder vessels and no direct ocean service existed. Maersk Line established a direct deep sea liner service from Asia to Gdańsk. It changed the patterns of services in Baltic Sea. DCT Terminal aspires to become a hub for Baltic Region

1. WSTĘP

Globalizacja gospodarki światowej stała się jednym z czynników stymulujących rozwój systemów transportowych. W obsłudze handlu międzynarodowego wiodącą gałąź stanowi transport morski. Pod względem wolumenu w jego obrotach dominują ładunki masowe płynne, głównie ropa naftowa oraz masowe suche jak ruda żelaza, węgiel, zboża. Jednakże rozwój gospodarczy Chin, wzrost importu wyrobów gotowych z tego kraju przez państwa Unii Europejskiej i USA, a także wzrost importu z innych państw azjatyckich jak Korea Południowa, Indie, Tajwan spowodowały zmiany w strukturze kierunkowej handlu międzynarodowego oraz zwiększenie przewozów ładunków drobnicowych transportowanych w jednostkach ładunkowych. Powyższe powoduje, iż światowa wymiana handlowa realizowana jest w coraz większym stopniu przy udziale technologii kontenerowej. Udział żeglugi kontenerowej zajmuje obecnie ok. 17,5% światowego handlu morskiego. Biorąc pod uwagę tzw. ładunki suche, udział przewozów kontenerowych wynosi ok. 25% tego segmentu. Czynniki te spowodowały wykształcenie się stałych ciągów ładunkowych i globalnych łańcuchów dostaw, w których żegluga kontenerowa ma szczególne znaczenie. To od standardu usług świadczonych przez operatorów kontenerowych często zależy sprawność funkcjonowania łańcucha, a takie wyróżniki jak czas transportu między portem załadunku i wyładunku (*transit time*), terminowość, dostępność do sieci połączeń w zasadniczy sposób wpływają na efektywność dostaw.

2. ŚWIATOWY RYNEK KONTENEROWY

Rozwój przewozów ładunków skonteneryzowanych wpłynął na ukształtowanie się charakterystycznego modelu organizacji serwisów liniowych. Potrzeba koncentracji ładunków spowodowała redukcję obsługiwanych portów na szlakach oceanicznych do wybranych, dużych portów tzw. *hubów*. Mniejsze porty leżące w strefie ich ciężenia, połączone są z nimi siatką serwisów dowozowych – *feeder services*. Rozwinięciem tej koncepcji są połączenia regionalne, wahadłowe i wokółziemskie. Organizacja ta opiera się na systemie *hub and spoke*. W konsekwencji spowodowało to tworzenie wielkich centrów przeładunkowych i sieci serwisów kontenerowych feederowych. Taka organizacja żeglugi kontenerowej ma zapewniać sprawny przepływ ładunków w globalnych łańcuchach dostaw.

¹Akademia Morska Gdynia, Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa, 81-225 Gdynia, ul. Morska 83
Tel +48 58 690-16-65, E-mail: ilona@am.gdynia.pl

Podstawowe szlaki kontenerowe przebiegają równoleżnikowo i łączą regiony o największym stopniu uprzemysłowienia. Są to serwisy w relacji Azja – Europa, Azja – Ameryka Północna oraz Europa – Ameryka Północna. Na szlakach tych zatrudnione są duże jednostki o zdolności przewozowej od 4 do 13 tys TEU. Te ostatnie mogą być, ze względu na parametry eksploatacyjne – długość, szerokość i zanurzenie – obsługiwane w ograniczonej liczbie portów o odpowiedniej infrastrukturze. Ważnym elementem związanym z obsługą zarówno statków jak i samych kontenerów jest techniczne wyposażenie portu – suprastruktura, a także system organizacyjny obsługi statków kontenerowych, środków transportu zapleczewego i kontenerów wraz z zaawansowanymi systemami informatycznymi. Stąd terminale te pełnią kluczową rolę w obrocie ładunkami skonteneryzowanymi i stanowią część zintegrowanego morskiego systemu logistycznego. [4]

Konsekwencją takiego modelu organizacyjnego jest wykształcenie się wiodących portów kontenerowych w Azji, Europie i Ameryce Północnej. Obecnie największymi portami kontenerowymi świata są ośrodki położone w Azji, a w szczególności w Chinach. Największym portem kontenerowym jest Szanghaj, w którym w 2009 roku obsłużono 25,9 mln TEU. Jak wynika z tabeli 1 w pierwszej dziesiątce widnieje tylko jeden port europejski, Rotterdam, kolejne porty Europy to będący na 14 miejscu Hamburg, w którym przeładowano w roku 2009 7,01 mln TEU oraz zamykający 20-tkę największych ośrodków kontenerowych Bremerhaven (4,56 mln TEU). Wśród omawianej grupy znalazły się też jedynie dwa porty amerykańskie położone na Zachodnim Wybrzeżu Long Beach i Los Angeles, które obsługują amerykański import z Azji Południowo-Wschodniej na szlaku transpacyficznym.

Tab. 1. Największe porty kontenerowe na świecie w roku 2009

Lp.	Port	Kraj	Przeładunki (TEU)	Zmiana 2009/2008
1	Szanghaj	Chiny	25 900 000	-7.5%
2	Singapore	Singapur	25 866 600	-13.5%
3	Hong Kong	Chiny	20 983 000	-14.3%
4	Shenzhen	Chiny	18 300 000	-14.6%
5	Busan	Korea Południowa	11 900 000	-11.3%
6	Guangzhou	Chiny	11 190 000	1.7%
7	Dubaj	UAE	11 100 000	-5.9%
8	Ningbo	Chiny	10 500 000	-4.0%
9	Qingdao	Chiny	10 300 000	2.8%
10	Rotterdam	Holandia	9 743 290	-9.6%

Źródło: Funkcjonowanie oraz perspektywy rozwoju rynku przewozów kontenerowych Polsce do roku 2015, Ekspertyza dla Balticon SA, Balquest, Gdynia 2010, s. 6.

Światowe porty morskie w 2009 roku łącznie obsłużyły 471 mln TEU. Jedno TEU jest średnio przeładowane 3,8 razy w portach morskich co wynika z modelu funkcjonowania przewozów kontenerowych na świecie. W wielu portach mają miejsce przeładunki między-statkowe tzw. *transshipment*, które stanowią obecnie 26% obrotów kontenerowych portów morskich na świecie. [5]

Rynek kontenerowy po stronie podaży jest silnie skoncentrowany, na którym działają silne i duże przedsiębiorstwa. Udział trzech pierwszych operatorów to blisko 30% oferowanej kontenerowej zdolności przewozowej. Największym operatorem jest duński przewoźnik Maersk Line, który dysponuje 665 statkami o łącznej pojemności kontenerowej ponad 2,5 mln TEU. Dwaj kolejni co do wielkości to MSC operujący 484 statkami o zdolności 2,1 mln TEU i CMG/CGM, który eksploatuje 393 jednostki kontenerowe o łącznej pojemności ponad 1,3 mln TEU. Koncentracje rynku kontenerowego wynika nie tylko z dominującej pozycji przedstawionych w tabeli 2 operatorów, ale również z faktu ścisłej współpracy przewoźników w ramach różnych aliansów, jak największe Grand Alliance i New World Alliance, oraz nowo powstały alians G6, które skupiają również operatorów spoza pierwszej dziesiątki.

Tab.2. Najwięksi operatorzy kontenerowi na świecie (stan na 15.02.2012)

	Operator	TEU	Statki
1	APM-Maersk	2 568 363	665
2	Mediterranean Shg Co	2 169 599	484
3	CMA CGM Group	1 334 802	393
4	Hapag-Lloyd	644,415	147
5	COSCO Container L.	637,667	148
6	APL	617,649	144
7	Evergreen Line	602,149	162
8	CSCL	522,742	144
9	Hanjin Shipping	494,252	104
10	MOL	441,426	199

Źródło: <http://www.alphaliner.com>

3. RYNEK KONTENEROWY NA MORZU BAŁTYCKIM

Porty leżące nad Morzem Bałtyckim położone są w oddaleniu od kontenerowych szlaków oceanicznych. Zgodnie z przyjętym modelem organizacyjnym żeglugi kontenerowej, połączone są z terminalami kontenerowymi usytuowanymi nad Morzem Północnym w takich portach jak Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpia gęstą siatką linii dowozowych, które mogą być serwisami własnymi globalnych operatorów kontenerowych (*dedicated feeder service*) lub serwisami komercyjnymi świadczącymi usługi dla różnych klientów (*commercial feeder service*). Analizując działalność poszczególnych przewoźników globalnych widoczne są dwa rozwiązania. Kilku z nich utrzymuje własne serwisy dedykowane (np. Maersk Line, MSC), pozostali natomiast współpracują z niezależnymi operatorami komercyjnymi. W związku z tym bałtycki rynek feederowy może być podzielony na trzy grupy:

- główne duże przedsiębiorstwa, świadczące usługi dowozowe, których udział w rynku bałtyckim wynosi ok. 45% (Unifeeder, Team Lines)
- globalni przewoźnicy kontenerowi utrzymujący własne serwisy dowozowe (Maersk Line, Mediterranean Shipping Company MSC, CMA CMG, Orient Overseas Container Line OOCL), ich udział w rynku to 35%
- lokalni przewoźnicy feederowi m.in. FESCO-EFC, Containership, Delta Line, których udział w rynku, kontenerowym wynosi ok. 20 % [2]

Przewoźnicy niezależni, obok świadczenia usług dowozowych, dokonują również przewozów nazywanych *short sea shipping*, czyli transportu kontenerowego w relacjach intra-europejskich.

W 2010 roku nastąpiła zasadnicza zmiana w układzie organizacyjnym żeglugi kontenerowej na Bałtyku. Największy operator kontenerowy Maersk Line 4 stycznia 2010 otworzył bezpośrednie połączenie oceaniczne (*deep sea service*) z portów azjatyckich do RMB poprzez wydłużenie do Gdańska serwisu *Asia – Europe Maersk AE-10*, który poprzednio kończył się w Göteborgu i Aarhus. Z kolei w lutym tego samego roku utworzona została przez tego operatora druga oceaniczna linia kontenerowa z Sankt Petersburga do Ekwadoru (*Ecuador- Banana – Express*). W ten sposób Bałtyk został włączony bezpośrednio w globalne łańcuchy dostaw.

Bałtycka flota feederowa wg stanu na dzień 1 marca 2011 roku składała się z 139 jednostek o łącznej zdolności przewozowej blisko 150 tys TEU. Na przestrzeni lat wyraźnie widoczny jest przyrost ilości jednostek kontenerowych, łącznej zdolności przewozowej oraz wzrost wielkości statków kontenerowych. Trendu tego nie zahamowało mniejsze zapotrzebowanie na przewozy wynikające z kryzysu z 2009 roku, ich ilość zwiększyła się w porównaniu z rokiem poprzednim o 18 jednostek. Dane te nie obejmują kontenerowców Maersk Line pływających w serwisach oceanicznych.

Tab.3. Najwięksi operatorzy kontenerowi na Bałtyku w 2011 roku – (operacje dowozowe)

	Operator	Pojemność floty (TEU)	Liczba statków	Przeciętna pojemność (TEU)
1	Unifeeder	37 089	38	987
2	MSC	28 650	20	1 433
3	Team Lines	19 924	19	1 049
4	CMA/CMG	9 000	10	900
5	Maersk Line (serwisy dowozowe)	8 667	6	1 445
6	FESCO-ESF	5 537	4	1 384
7	OOCL	5 520	6	920
8	Containership	3 582	4	896
9	Eimskip	3 512	3	1 171
10	Delta Shipping	3 444	4	861

Źródło: The Baltic Container Outlook 2011, Actia Consulting, Gdynia 2010

W 2009 roku bałtyckie porty morskie obsłużyły łącznie 5,9 mln TEU. W roku tym odnotowano 23% spadek przeładunków, co wynikało z tendencji globalnych (załamanie wymiany gospodarczej) oraz załamaniem koniunktury w regionie (recesja w większości państw bałtyckich). Średnie tempo wzrostu obrotów kontenerowych w bałtyckich portach w latach 2004-2008 wyniosło 14,4%. Należy jednak podkreślić, że bałtycki rynek przeładunków kontenerowych stanowi jedynie 1,5 % rynku globalnego, nie posiada on więc wpływu na światowe tendencje, a jest jedynie ich odwzorowaniem. Z kolei rok następny przyniósł ponowne ożywienie. [2]

Najważniejszymi rynkami obsługiwanymi przez bałtyckie linie kontenerowe są: Rosja (25,8 %), Szwecja (22,6 %), Finlandia (18,8 %), Polska (11,4 %) i Dania (10,6 %). Największym bałtyckim portem kontenerowym jest od 2003 roku Sankt Petersburg, który w 2009 roku obsłużył 1,9 mln TEU. Kolejne pozycje zajmowały porty w Goeteborgu i Aarhus (leżące w Cieśninach Duńskich)

4. WARUNKI ROZWOJU TERMINALU GŁĘBOKOWODNEGO DCT W GDAŃSKU JAKO HUBU

Koncepcja budowy głębokowodnego terminalu kontenerowego w Gdańsku powstała już w połowie lat 90-tych, wraz ze wzrostem morskich obrotów kontenerowych w tej części Morza Bałtyckiego. W tym okresie jednak żaden z przewoźników globalnych nie wyrażał zainteresowania otwarciem połączeń oceanicznych z portami bałtyckimi. Ciągłe rosnące zapotrzebowanie na towary konsumpcyjne w Polsce, wzrost obrotów handlowych z innymi krajami Unii Europejskiej, globalizacja oraz standardy i wymogi nowoczesnej logistyki wskazywały jednak na potrzebę budowy

nowoczesnego, intermodalnego terminalu kontenerowego. Głównym atutem Gdańska okazała się bardzo dobra lokalizacja w tym regionie Bałtyku. Ponadto rozwój handlu z krajami Dalekiego Wschodu, stały wzrost importu przede wszystkim z Chin do krajów nadbałtyckich powodował rosnące zapotrzebowanie na *transshipmenty* w portach położonych nad Morzem Północnym. Z kolei zwiększone zapotrzebowanie na usługi zgłaszane przez klientów w tych portach powodowało problemy logistyczne z ich obsługą. W takich portach jak przykładowo Hamburg pojawiło się zjawisko kongestii. Jako możliwość poprawy sytuacji w portach Europy Zachodniej zaczęto upatrywać w koncepcji ulokowania nowego hubu w rejonie Bałtyku.

Do zaprojektowania, budowy i obsługi nowego, niezależnego, głębokowodnego terminalu kontenerowego - największego tego typu na Bałtyku została wybrana Spółka DCT Gdańsk. Lokalizacja inwestycji od strony Zatoki Gdańskiej ma zalety takie jak głęboki tor wodny, niezbędny dla dostępu statków typu "Baltimax", całoroczny, łatwy dostęp do nabrzeża związany z brakiem zalodzenia i pływów morskich. Istotną zaletą lokalizacji terminalu DCT Gdańsk jest jego dostępność zarówno od strony lądu, jak i od morza. Terminal jest dosyć dobrze skomunikowany z centralną i południową Polską oraz z Warszawą. Dostępność ta ulegnie znacznej poprawie po oddaniu do użytku Południowej Obwodnicy Gdańska, która połączy terminal z Autostradą A-1. Jego strategiczne położenie w VI korytarzu transportowym łączącym Północną i Centralną Europę zapewnia korzystny dostęp do południowych i wschodnich regionów kontynentu.

Budowa terminalu rozpoczęła się w 2005 roku, a zakończenie budowy pierwszego etapu nastąpiło po dwóch latach. Rezultatem prac było powstanie pełnej infrastruktury głębokowodnego terminalu kontenerowego wraz z drogą dojazdową i torowiskiem, własną bocznicą kolejową, w pełni wyposażonym nabrzeżem przeładunkowym i rampą umożliwiającą rozładunek statków w technologii ro-ro, oraz budynkiem administracyjnym i halą magazynową. W chwili obecnej terminal jest w stanie obsługiwać przy swoim nabrzeżu statki kontenerowe, samochodowce oraz duże statki pasażerskie. DCT Gdańsk jest nowoczesnym terminalem multimodalnym. Zakres oferowanych usług obejmuje przeładunki kontenerów i ładunków drobnicowych (FCL i LCL) we wszystkich relacjach. Odwóz jednostek na zaplecze odbywa się transportem kolejowym i drogowym. Oprócz przeładunków, terminal świadczy usługi składowania kontenerów i drobnic, formowania i rozformowania kontenerów wraz z magazynowaniem towarów. Terminal jest w stanie obsłużyć wszystkie stosowane typy kontenerów: uniwersalne, tanki, izotermiczne, chłodnicze, platformy (*flat-rack*) itd. Ponadto świadczone są usługi w zakresie kontroli weterynaryjnej, sanitarnej, jakościowej, rzeczoznawstwa oraz obsługa celna. Terminal jest więc przystosowany do świadczenia kompleksowych usług logistycznych. W aspekcie jego funkcjonowania w globalnych łańcuchach ważną inwestycją jest Pomorskie Centrum Logistyczne ulokowane w bliskim sąsiedztwie terminalu.

Początkowo z usług terminalu korzystali przewoźnicy feederowi jak Team Lines, IMCL, następnie największy bałtycki operator dowozowy Unifeeder oraz przewoźnik fiński Containership świadczący usługi w ramach *short sea shipping*. W 2009 roku największy operator kontenerowy Maersk Line przeniósł swoją dzielność z Gdyni do DCT, a w grudniu tegoż roku podjął decyzję o przedłużeniu oceanicznego serwisu AE-10 do Gdańska. W ten sposób terminal został włączony bezpośrednio w globalne łańcuchy logistyczne. Obecnie jedynym klientem DCT jest tenże armator, bowiem pozostali zrezygnowali z jego usług..

Otwarcie przez Maersk Line serwisu oceanicznego zmieniło jednocześnie układ jego połączeń dowozowych w Europie Północnej. Zostały stworzone dwie linie dowozowe w relacji Gdańsk – Sankt Petersburg i Gdańsk – Kotka – Helsinki, których zadaniem jest obsługa ładunków w ramach *transshipmentu* na rynek fiński i rosyjski. Taki układ linii dowozowych spowodował, że ładunku spływające do DCT mają dobre połączenia z głównymi portami bałtyckimi. [6]

Przeniesienie działalności Maersk Line oraz otwarcie linii azjatyckiej skutkowało wysoką dynamiką przeładunków. W roku 2009 obroty zwiększyły się mimo kryzysowej sytuacji o 178% w porównaniu z rokiem poprzednim. Z kolei w ciągu 12 miesięcy 2010 roku dynamika wzrostu wyniosła ponad 270%.

Tab.4. Najwięksi operatorzy kontenerowi na Bałtyku w 2011 roku – (operacje dowozowe)

.Rok	20'	40'	Import-sztuki		Export-sztuki		Razem Sztuki	Import TEU	Export TEU	Razem TEU
			Puste	Pełne	Puste	Pełne				
2009	31439	65407	6952	35023	11434	43437	96846	69127	93126	162253
2010	82700	205993	18223	112623	24740	111629	267215	221277	230453	451730
2009/10 %	263,0	314,9	262,1	321,6	216,4	257,0	275,9	320,1	247,3	278,4

Źródło: *Kontenery* - dodatek specjalny Namiarów na Morze i Handel, Promare 2011, s.16.

Większość przeładowywanych kontenerów stanowią kontenery 40' i ich udział w roku 2010 wyniósł ponad 70%. Ponad połowa kontenerów opuszcza terminal w relacjach exportowych, z czego ok. 80 % stanowią kontenery pełne (20 % to kontenery puste). Podobne proporcje kontenerów pełnych w stosunku do pustych są zachowane również w przeładunkach importowych.

Otwarcie serwisu azjatyckiego stworzyło nową filozofię działania operatorów kontenerowych. Gdańsk stał się pierwszym portem bałtyckim włączonym w siatkę połączeń oceanicznych. Działanie to wywołało dyskusje dotyczące utworzenia hubu kontenerowego na Bałtyku. Przez dziesięciolecia niewystarczający poziom obrotów kontenerowych w Regionie Morza Bałtyckiego nie wywołał potrzeby stworzenia modelu obsługi ładunków skonteneryzowanych w oparciu o bałtycki hub z siecią linii feederowych. Zmiany polityczne i ekonomiczne, które wystąpiły w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku spowodowały gwałtowny przyrost obrotów na rynku kontenerowym w regionie. Przykładowo w portach bałtyckich w roku 2000 przeładowano ok. 3 mln TEU podczas gdy w roku 2008 już 8 mln TEU.[2] Jednocześnie w

głównych portach położonych nad Morzem Północnym pełniących rolę hubów uwidoczniła się kongestia, powodująca obniżenie sprawności i efektywności łańcuchów logistycznych.

Powyższe uwarunkowania, sprawiły, iż uwidoczniły się próby utworzenia w rejonie Bałtyku portu – hubu. Plany takie zostały stworzone przez porty Aarhus i Goteborg, leżące u wejścia na Morze Bałtyckie, które mają możliwość obsługi dużych statków oceanicznych. Zainteresowane obsługą dużych jednostek są też porty w Tallinie (terminal kontenerowy Muuga), a także Rydze, Kłajpedzie oraz przede wszystkim w Sankt Petersburgu, który jest największym portem kontenerowym w RMB. Rozważając lokalizację portów we wschodniej części Morza Bałtyckiego, szczególnie w Zatoce Fińskiej należy brać pod uwagę warunki klimatyczne i zalodzenie w okresach zimowych powodujące konieczność posiadania klasy lodowej przez statki obsługujące te porty. W przypadku statków oceanicznych, są to dodatkowe koszty wpływające na opłacalność przedsięwzięcia – w pozostałych rejonach przystosowanie do pływania na akwenach zalodzonych jest niepotrzebne.

Wymienione porty z racji lokalizacji pretendują do pozycji *hubu*. Jednakże należy podkreślić, iż ze względu na skalę obrotów i udział *transshipmentów*, jest zasadnicza różnica między portami posiadającymi bezpośrednio zawinięcia statków oceanicznych (*mother vessels*) i portami mającymi status portów-*hubów*. W tych ostatnich przeładunki w relacji statek oceaniczny - feeder przekraczają 50% obrotów.

W przypadku DCT zarówno wielkość obrotów szacowana za rok 2011 na poziomie ponad 500 tys. TEU, jak i udział ładunków tranzytowych na rynek bałtycki nie przekroczył połowy obsługiwanych kontenerów. Stąd obecnie trudno jednoznacznie stwierdzić, iż DCT już pełni funkcje bałtyckiego hubu. Gdyby porównać obroty pod względem wielkości i struktury gdańskiego terminalu z Hamburgiem czy Antwerpią, nie można go nazwać hubem. Z kolei gdyby przyjąć jako wyróżnik tylko kryterium pełnienia roli portu bazowego dla serwisu oceanicznego i współpracy z tego powodu z połączeniami dowozowymi, DCT taką rolę spełnia.

Dynamika przeładunków, zwiększający się udział ładunków w *transshippencie* pozwalają na stwierdzenie, iż gdański terminal predestynuje do pełnienia funkcji hubu dla RMB. Do rozwoju działalności DCT przyczyni się ponadto otwarcie nowego oceanicznego serwisu, który uruchamia nowy alians kontenerowy G6. Został on zawiązany w grudniu 2011 roku, a jego partnerami w tym przedsięwzięciu są APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, Mitsui O.S.K Lines, Nippon Yusen Kaisha i Orient Overseas Container Line, uczestnicy funkcjonujących dwóch innych porozumień Grand Alliance and New World Alliance. W ramach aliansu eksploatowanych będzie wspólnie 8 serwisów, z czego połączenie 3 (*loop 3*) obsługiwać będzie Gdańsk (Szanghaj – Ningbo – South China – Singapur – Tangier – Rotterdam – Bremerhaven – Gdańsk – Goteborg – Rotterdam – Jeddah – Singapur – South China – Hong Kong – Szanghaj). Uruchomienie drugiego serwisu oceanicznego przez głównych globalnych przewoźników kontenerowych, którzy tradycyjnie dla ładunków kierowanych do RMB korzystali z linii dowozowych komercyjnych, poszerza funkcje DCT w obsłudze ładunków w ramach globalnych łańcuchach dostaw

5. WNIOSKI

Układ współczesnego handlu światowego spowodował wykształcenie się globalnych łańcuchów dostaw, w których zasadnicze znaczenie ma żegluga kontenerowa. Zapotrzebowanie na sprawność dostaw, zmiany w otoczeniu rynkowym spowodowały zmiany w układzie połączeń kontenerowych w Europie Północnej i włączenie Morza Bałtyckiego do siatki serwisów oceanicznych. Zmiana filozofii działania globalnych operatorów, rozszerzenie oceanicznych połączeń na Bałtyk, najpierw przez Maersk Line, następnie, od marca 2012 przez kolejnych operatorów wskazuje, iż ten nowy kierunek będzie mieć charakter trwały. Włączenie DCT Gdańsk do układu połączeń globalnych daje możliwość faktycznego przekształcenia terminalu jako hubu dla RMB

6. BIBLIOGRAFIA

- [1] <http://www.alphaliner.com>
- [2] The Baltic Container Outlook 2011, Actia Consulting Gdynia 2010
- [3] Kontenery, namiary na Morze i Handel, Promare 2010
- [4] Marek R. Strategie globalnych operatorów terminali kontenerowych, w „Kierunki rozwoju polskiego transportu morskiego – programy i rzeczywistość”, (red. Klimek H., Dąbrowski J.) Fundacja Rozwoju UG, Gdańsk 2010
- [5] Funkcjonowanie oraz perspektywy rozwoju rynku przewozów kontenerowych Polsce do roku 2015 Ekspertyza dla Balticon SA, Balquest, Gdynia 2010
- [6] Palmowski T. Terminal Głębokowodny w Gdańsku, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Problemy Transportu i Logistyki nr 15, Szczecin 2011