

POTENCJAŁ PORTU GDAŃSK NA RYNKU USŁUG PORTOWYCH

W artykule scharakteryzowano port Gdańsk – jeden z największych portów handlowych w basenie Morza Bałtyckiego. Celem artykułu jest przedstawienie podstawowych informacji dotyczących jego infrastruktury, a także omówienie czynników wpływających na jego konkurencyjność na bałtyckim rynku usług portowych. Zastosowano takie metody robocze, jak: obserwacyjne, statystyczne, analizy logicznej oraz metoda porównawcza. Literatura charakteryzująca potencjał portu Gdańsk na rynku usług portowych obejmuje przede wszystkim strony internetowe związane z tematyką portową oraz dokumenty statystyczne UE oraz UNCTAD. W pierwszej części artykułu przedstawiono podstawowe informacje o porcie Gdańsk, głównie związane z wykorzystaniem infrastruktury. W kolejnych częściach omówiono czynniki mające wpływ na pozycję portu gdańskiego na rynku usług portowych. Dodatkowo, w celu zobrazowania znaczenia portu gdańskiego w kontekście transportu morskiego porównano go z innymi bałtyckimi portami polskimi (Gdynia i Szczecin-Świnoujście) oraz zagranicznymi.

Słowa kluczowe: port Gdańsk, rynek usług portowych, konkurencyjność portowa.

WSTĘP

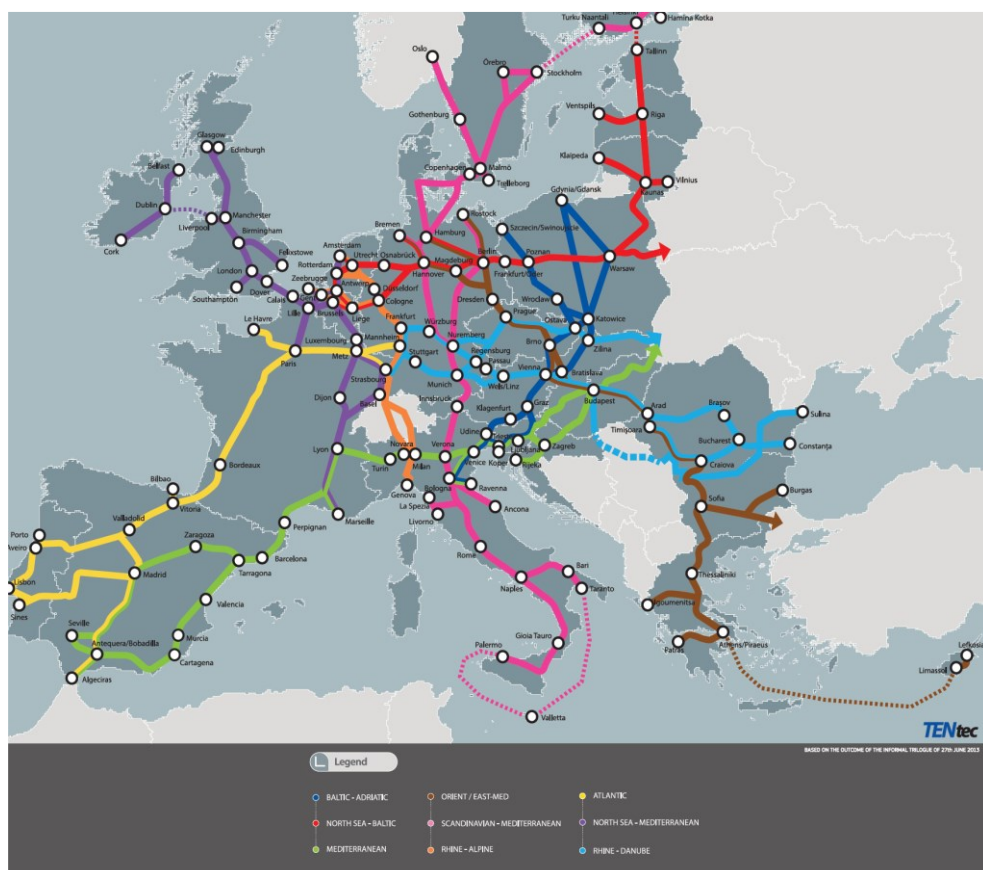
Port w Gdańsku funkcjonuje na podstawie przepisów Ustawy o portach i przystaniach morskich z 1996 roku, co oznacza, że sfera zarządzania jest oddzielona od sfery eksploatacji [13]. W porcie funkcjonuje podmiot zarządzający (Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.), który ma za zadanie: zarządzać gruntami 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. 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 portu Gdańsk jest obecnie dość złożona. Akcjonariat Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. według stanu na 17.08.2016 r. przedstawia się następująco: razem 211 346 szt. (100,00%), w tym: Skarb Państwa 201 583 szt. (95,38%), Gmina Gdańsk 4900 szt. (2,32%) i osoby fizyczne 4863 szt. (2,30%) [1]. Za bieżącą działalność eksploatacyjną odpowiadają poszczególne podmioty funkcjonujące na terenach portu, a ich rozmieszczenie warunkowane jest strukturą przestrzenną portu oraz czynnikami hydrograficznymi.

1. PODSTAWOWE INFORMACJE O PORCIE GDAŃSK

Port Gdańsk jest zlokalizowany w centralnej części południowego wybrzeża Morza Bałtyckiego. W skali Europy owo położenie czyni go bardzo atrakcyjnym węzłem komunikacyjnym na osi północ-południe, co zaowocowało tym, że Unia Europejska ustanowiła port w Gdańsku jednym z głównych ogniw Transeuropejskiego Korytarza Transportowego nr VI, który łączy kraje Skandynawii z państwami położonymi nad Morzem Adriatyckim (rys. 1).

W 2016 r. trwały prace nad aktualizacją planów pracy dla korytarzy sieci bazowej TEN-T Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk. Ostateczne wersje dokumentów zostały zaakceptowane przez Komisję Europejską i Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa w grudniu 2016 r. [8].



Rys. 1. Zaktualizowana mapa Transeuropejskich Korytarzy Transportowych

Źródło: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/doc/ten-t-country-fiches/ten-t-corridor-map-2013.pdf> (dostęp: 05.09.2017).

Tabela 1

Charakterystyka portu Gdańsk

Szerokość geograficzna	54°25'N
Długość geograficzna	18°39'E
Powierzchnia terenów	661 ha
Powierzchnia akwenów	412,6 ha
Całkowita długość nabrzeży	23,85 km
Powierzchnia magazynowa	104 530 m ²
Powierzchnia składowa	1 456 623 m ²
Elewatory i silosy	68 000 t
Maksymalne zanurzenie: Port wewnętrzny Port zewnętrzny	10,2 m 15,0 m
Zdolność przeładunkowa: Port wewnętrzny Port zewnętrzny	13,6 mln t 85,5 mln t
Praca 24 godziny na dobę w systemie 3-zmianowym	23.00-07.00 07.00-15.00 15.00-23.00
Strefa czasowa	CET (GMT+1h)
Wolny od zalodzenia przez cały rok	

Źródło: <https://www.portgdansk.pl/o-porcie/parametry-portu> (dostęp: 05.09.2017).

Ze względu na położenie geograficzne i wiążące się z tym warunki eksploatacyjne w gdańskim porcie można wyróżnić dwa podstawowe obszary:

- 1) Nowy Port – nazwa historyczna części portu zlokalizowanej na obu brzegach kanału portowego, przebiegającego korytem Martwej Wisły.

Znajdują się tu: terminal kontenerowy, baza oraz terminal dla promów pasażerskich i statków ro-ro, bazy przeładunku samochodów osobowych i owoców cytrusowych, baza do obsługi siarki oraz innych ładunków masowych, baza przeładunku fosforytów. Pozostałe nabrzeża z racji zainstalowanych urządzeń i infrastruktury mają uniwersalny charakter i umożliwiają przeładunek drobnicy konwencjonalnej i towarów masowych, jak: wyroby hutnicze, sztuki ciężkie i ponadgabarytowe, zboża, nawozy sztuczne, ruda oraz węgiel.

Ograniczeniem eksploatacyjnym i rozwojowym tej części portu są parametry oraz konfiguracja toru wodnego: maksymalne możliwe zanurzenie wynosi 10,2 m, szerokość 90 m, największa obrotnica o średnicy 300 m znajduje się w odległości 4600 m od wejścia do portu, pozostałe obrotnice nie przekraczają 200 m.

Decydująca jest też szerokość toru, której nie można powiększyć bez poszerzenia koryta Martwej Wisły, a koszty takiej inwestycji przekroczyłyby racjonalny poziom. Zanurzenie 10,2 m aktualnie może mieć miejsce przy ograniczonej części nabrzeży.

Ponadto w Nowym Porcie możliwa jest obsługa statków o maksymalnej długości 225 m, co w przypadku masowców odpowiada 30–35 tys. DWT. Stan infrastruktury portowej wymaga więc remontów i modernizacji, by standardem i wydajnością zbliżyć się do nowoczesnych portów europejskich. Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, że w sąsiedztwie owego obszaru znajdują się miejskie tereny zurbanizowane, co znacznie ogranicza możliwości rozwoju przestrzennego tej części portu ze względu na brak znaczącej rezerwy terenowej.

- 2) Port Północny – nazwa historyczna głębokowodnej części portu z bezpośrednim dostępem do akwenów portowych od strony Zatoki Gdańskiej.

Powstał w wyniku konstruowania pirsów i nabrzeży na obszarach morskich. Znajdują się tu terminale głębokowodne: naftowo-paliwowy, węglowy, masowy, kontenerowy, LPG.

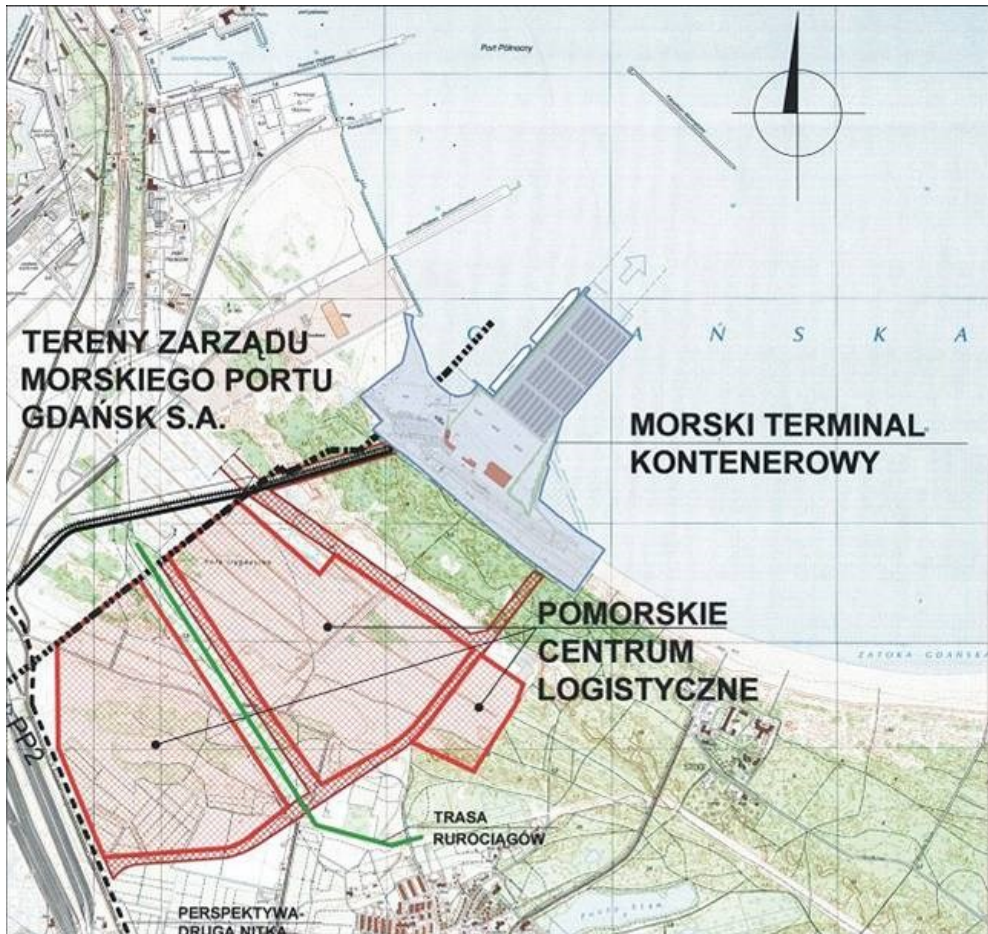
Tor podejściowy do Portu Północnego ma głębokość 17 m, a także dysponuje trzema obrotnicami: dwie o średnicy wynoszącej 670 m oraz jedna o średnicy równej 650 m. Zapewnia to łatwy dostęp nawet największym statkom, jakie mogą wpływać na Bałtyk [4].

W Porcie Północnym zlokalizowane jest Pomorskie Centrum Dystrybucyjno-Logistyczne, współpracujące m.in. z DCT. Pomorskie Centrum Logistyczne oferuje łatwy dostęp do terminalu kontenerowego DCT oraz dobre połączenia drogowe (rys. 2).

Trasa Sucharskiego i Południowa Obwodnica Gdańska łączy PCL z autostradą A1 prowadzącą na południe Polski, a także z drogami ekspresowymi S7 do Warszawy oraz S6 do Szczecina i dalej w kierunku Niemiec.

Właścicielem PCL jest *Goodman European Partnership* (GEP) – flagowy europejski fundusz firmy Goodman. Maksymalna powierzchnia centrum może wynieść 500 000 m².

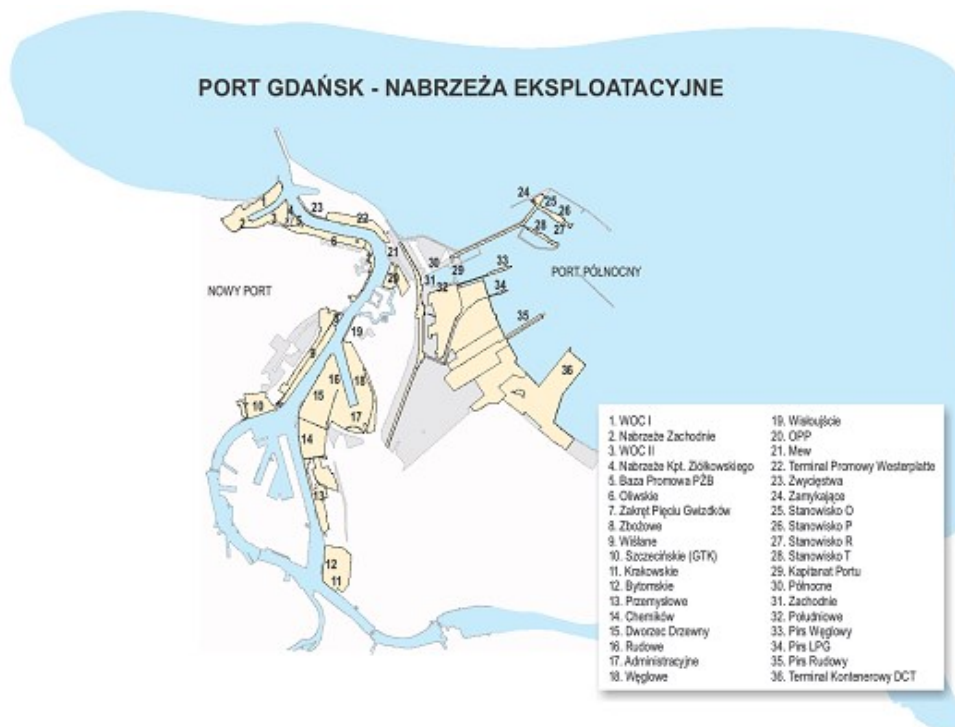
Na terenie PCL Goodman oferuje możliwość budowy elastycznej przestrzeni magazynowej wraz ze zintegrowanymi biurami. W zależności od potrzeb operacyjnych, klienci mogą skorzystać z oferty gotowej powierzchni do wynajęcia lub rozwiązań szytych na miarę typu BTS (*build-to-suit*) [3].



Rys. 2. Lokalizacja Pomorskiego Centrum Logistycznego

Źródło: <http://www.gdansk.pl/biznes/Gdanska-Agencja-Rozwoju-Gospodarczego-GARG,a,13878> (dostęp: 05.09.2017).

Największe możliwości obsługi ładunków ma Port Północny (62,0 mln ton), pozostałe 13,2 mln ton przypada zaś na Nowy Port (rys. 3). W zakresie ropy naftowej i paliw łączny potencjał przeladunkowy Portu Gdańsk, szacowany na 35,0 mln ton rocznie, obejmuje rezerwę strategiczną ok. 22 mln ton, gwarantującą utrzymanie wolumenu importu na potrzeby polskiego przemysłu i dwóch niemieckich rafinerii (na wypadek braku możliwości dostaw ropy rosyjskiej rurociągami). Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju jest jednym z podstawowych zadań portu wynikających ze strategii rządowej. Z kolei w Nowym Porcie część potencjału masowego nie jest wykorzystywana dostatecznie ze względu na niedostosowanie do obsługi większych statków [16].



Rys. 3. Lokalizacja nabrzeży eksploatacyjnych portu Gdańsk

Źródło: <https://www.portgdansk.pl/o-portcie/terminale-i-nabrzeza> (dostęp: 05.09.2017).

2. CZYNNIKI MAJĄCE WPŁYW NA POZYCJĘ PORTU GDAŃSKIEGO NA RYNKU USŁUG PORTOWYCH

Na kondycję portów morskich znaczny wpływ ma sytuacja gospodarcza panująca na świecie – wzrost gospodarczy niejako determinuje zwiększenie zainteresowania usługami portowymi, stąd cennym parametrem umożliwiającym prognozowanie owej sytuacji jest dochód narodowy brutto GDP, szacowany przez Bank Światowy. Według niego do roku 2030 globalne GDP wzrośnie o 78%.

Analiza średniego tempa przyrostu dochodu narodowego brutto w państwach wysoko rozwiniętych i rozwijających się wykazała, iż to kraje rozwijające się będą miały znaczny udział w rozwoju światowej gospodarki. To z kolei oznacza, że pojawią się nowi partnerzy handlowi z rozwijających się krajów (z Azji, Afryki, Ameryki Południowej). Zważywszy na ich położenie geograficzne, można się spodziewać utworzenia nowych morskich szlaków transportowych, zwłaszcza prowadzących przez oceany.

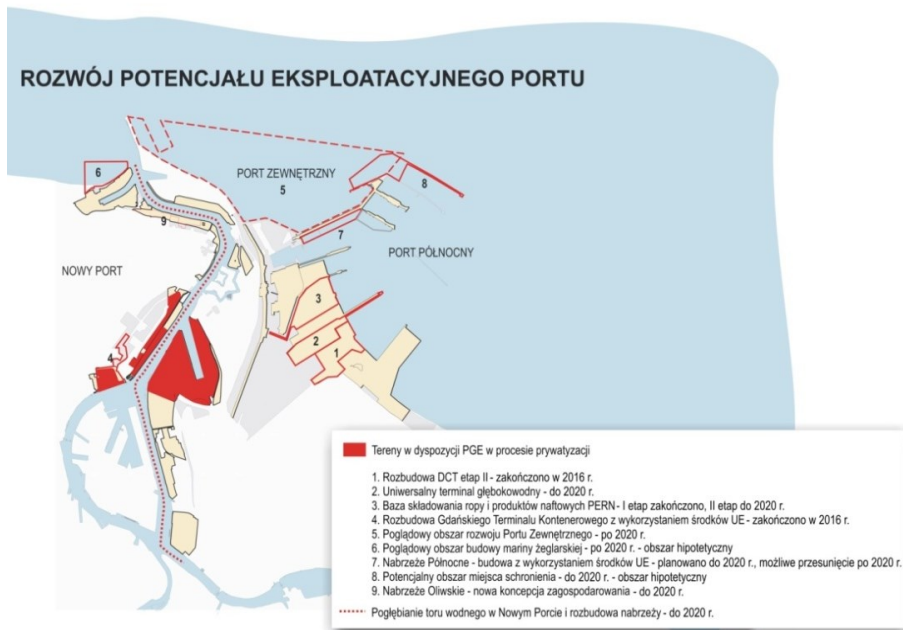
Według Banku Światowego GDP w Polsce ma wzrosnąć do 2030 roku o 81%. Prognozy wskazują na to, że do roku 2027 obrót w handlu zagranicznym wzrośnie dwukrotnie, co w przypadku Portu Gdańsk oznacza, że jego zdolność

przeładunkowa powinna zostać podwojona, by został utrzymany dotychczasowy poziom usług.

Jak wspomniano wcześniej, w porcie gdańskim wyodrębnione są dwa obszary: Nowy Port oraz Port Północny, które znacznie różnią się pod względem możliwości zagospodarowania przestrzennego. Przede wszystkim Nowy Port posiada nieznaczne rezerwy terenowe – właściwie wszystkie nabrzeża są albo już wykorzystywane albo już wydzierżawione. Ponadto tereny tejsze części portu przylegają od strony zachodniej do miejskich obszarów zindustrializowanych, co uniemożliwia ewentualny rozwój przestrzenny ze względów społecznych.

Inaczej sytuacja wygląda w przypadku Portu Północnego. Tutaj rezerwuar tworzą przede wszystkim tereny ZMPG S.A. o powierzchni 60 ha, które zgodnie z opracowanym planem mają być zagospodarowane pod rozwój działalności przemysłowej oraz portowej (w tym ok. 20 ha przeznaczono na rzecz rozwoju infrastruktury transportowej). Poza tym w sąsiedztwie tego obszaru znajdują się niezurbanizowane tereny należące do gminy Gdańsk, które ze względu na wystarczającą odległość od stref zamieszkałych przez ludzi również mogą być zagospodarowane na poczet prac portowych. Oprócz wspomnianych terenów potencjał rozwojowy obejmuje też głębokowodne akweny Zatoki Gdańskiej, znajdujące się w otoczeniu Portu Północnego, dzięki którym możliwa jest m.in. rozbudowa istniejących terminali.

Potencjał eksploatacyjny Portu Gdańsk przedstawiono na rysunku 4.



Rys. 4. Rozwój potencjału eksploatacyjnego portu Gdańsk

Źródło: <http://biznes.trojmiasto.pl/Projekty-za-140-mln-euro-w-gdanskim-porcie-n107711.html> (dostęp: 05.09.2017).

W kontekście rozwoju Portu Gdańsk dość niepokojąca jest zaktualizowana mapa, prezentująca Transeuropejskie Korytarze Transportowe (rys. 1) [6]. Według początkowych założeń Gdańsk miał być jednym z głównych filarów korytarza nr VI. Nastąpiły jednak zmiany skupiające się przede wszystkim na transporcie lądowym, w których wyniku konkurencyjność żeglugi z Gdańska i Gdyni w kierunku krajów skandynawskich uległa znacznemu pogorszeniu. Zrezygnowano nie tylko z części korytarza łączącego Gdańsk z Oslo, ale także ze szlaku w kierunku Ukrainy.

Najnowsze propozycje wyraźnie wykazują koncentrację głównych węzłów owych korytarzy na terenach niemieckich oraz w krajach leżących na południe od Polski, co jest komfortowe dla portów Europy Północnej oraz leżących nad Morzem Śródziemnym. Taka sytuacja w oczywisty sposób determinuje nasilenie transportu lądowego w państwach zachodnioeuropejskich. Wspomniane postanowienia są nieco niezrozumiałe, zważywszy na optymalizację możliwych połączeń transportowych w obrębie Europy. Przede wszystkim chodzi tutaj o niewykorzystanie potencjału Wisły, która mogłaby stanowić naturalny korytarz przewozowy na szlaku północ-południe.

Na chwilę obecną bardzo słabo jest rozwinięta żegluga śródlądowa na Wiśle, spowodowana brakiem regulacji tej rzeki. To sprawia, że szlak ten praktycznie nie nadaje się do wykorzystania na rzecz przewozu towarów. Z kolei zważywszy na to, że Wisła stanowi naturalne połączenie północy kraju z częścią południową, wydaje się ona być atrakcyjnym korytarzem zapewniającym dostęp gdańskiego portu do obszarów wzdłuż całego państwa, a także pośrednio do państw południowych. Uwzględnienie jej zatem w koncepcji TEN dałoby ogromne szanse na rozwój gospodarczy tego regionu Europy. Jak już jednak wspomniano, podjęte decyzje nie były korzystne dla gospodarki państwa polskiego, a korytarze obejmujące polskie porty stanowią jedynie korytarze kolejowe. To zaś warunkuje brak możliwości pozyskania dofinansowania na rzecz dróg w ramach Transeuropejskich Korytarzy Transportowych. Wymienione czynniki niewątpliwie nie sprzyjają rozwojowi portu w Gdańsku.

W rozwoju Portu Gdańsk bardzo duże znaczenie ma ogólnopolska sieć drogową, ważna nie tylko z punktu widzenia gospodarki polskiej, ale także w kontekście intensyfikacji importu i eksportu ładunków z innych państw europejskich. Niestety, wspomniana infrastruktura nadal stanowi barierę w rozbudowie tychże powiązań, aczkolwiek w ostatnich latach uległa zdecydowanej poprawie.

Przede wszystkim istotne znaczenie ma tutaj budowa autostrady A1, mająca docelowo łączyć Gdańsk z miejscowością Gorzyczki (granica czeska), oraz drogi krajowej E7 między Gdańskiem a wsią Chyżne na granicy polsko-słowackiej. Dzięki autostradzie A1, zwanej Bursztynową, możliwe byłoby uzyskanie dogodnych połączeń z państwami leżącymi na południe od Polski, co niewątpliwie przyniosłoby szansę na rozwój i wykorzystanie potencjału portu w Gdańsku.

Mapę z aktualnymi oraz docelowymi autostradami i drogami szybkiego ruchu przedstawiono na rysunku 5 (stan z 28 sierpnia 2017 r.).

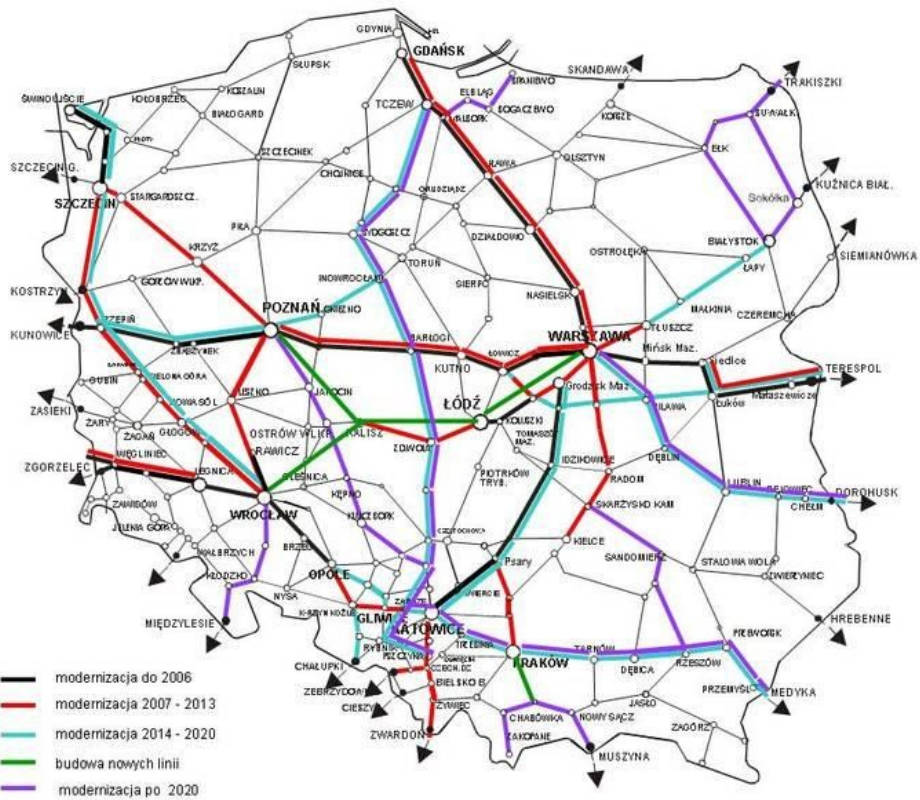


Rys. 5. Mapa aktualnych autostrad i dróg szybkiego ruchu w Polsce

Źródło: <http://www.fakt.pl/wydarzenia/polska/te-drogi-powstana-do-2023-r-plan-budowy-drog-ekspresowych-2014-2030/efh4wl6> (dostęp: 05.09.2017).

Kolejnym ważnym czynnikiem, mającym wpływ na kondycję Portu Gdańsk, jest dostęp infrastruktury kolejowej, która obecnie również tworzy pewnego rodzaju barierę rozwojową ze względu na swój stan. Przede wszystkim chodzi tutaj o brak możliwości osiągnięcia odpowiednich prędkości podczas jazdy, a także o przepustowość zarówno sieci kolejowej, jak i kolejowych przejść granicznych.

Następnym problemem jest zbyt mała liczba terminali kolejowych, pełniących funkcje dystrybucyjno-logistyczne. Jednakże przeprowadzana obecnie modernizacja sieci kolejowej w Polsce daje nadzieję na poprawę wymienionych czynników (rys. 6). W odniesieniu do portu bardzo ważną inwestycją w 2016 r. była modernizacja linii kolejowej pomiędzy portem a Pruszczem Gdańskim, skąd możliwy jest dostęp do torów głównej sieci kolejowej.



Rys. 6. Modernizacja linii kolejowych w Polsce

Źródło: <http://siskom.waw.pl/komunikacja/kolej/kolej-modernizacja.jpg> (dostęp: 05.09.2017).

Kluczowy element stanowił tutaj most kolejowy na Martwej Wiśle, w dodatku jednotorowy, którego stan był dotąd wręcz krytyczny. Dzięki przeprowadzonym pracom udało się osiągnąć szybszy transport ładunków oraz zwiększenie przepustowości – pociągi mogą rozwijać prędkość nawet do 100 km/h, a dziennie według założeń zamiast 30 pociągów (jak było przed modernizacją), może przejechać ich nawet 180.

Z punktu widzenia gospodarki istotny jest fakt, że Port Gdańsk jest jednym z dwóch nadbałtyckich portów (nie uwzględniając portów rosyjskich), posiadających dostęp do systemu rurociągowego „Przyjaźń”, którym transportowane są złoża ropy naftowej z Rosji (trzecie połączenie – do Ventspils na Łotwie – jest aktualnie nieczynne).

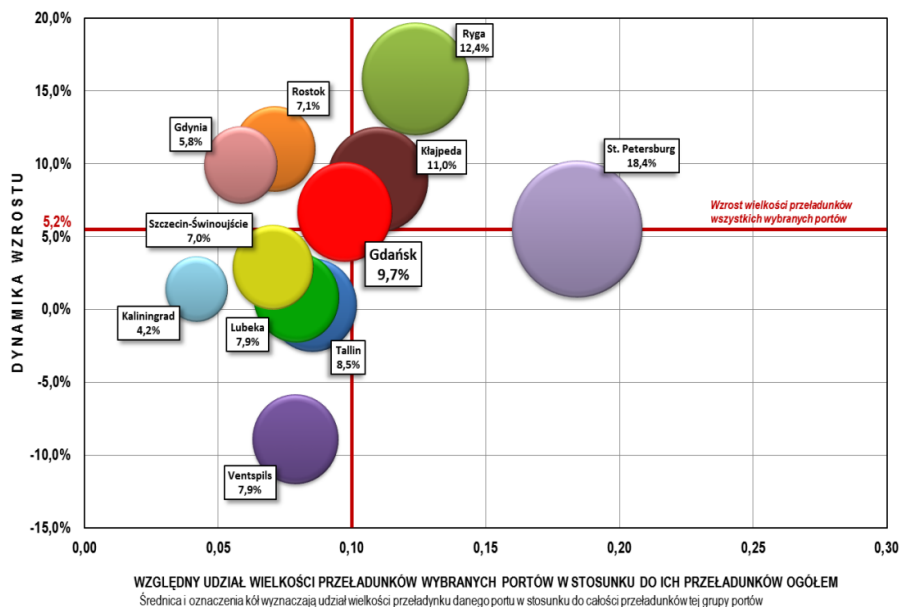
3. PORT GDAŃSK NA TLE INNYCH PORTÓW BAŁTYCKICH

Port Gdańsk posiada konkurencyjne warunki rozwoju w stosunku do pozostałych polskich portów i wielu portów bałtyckich. O przewadze konkurencyjnej decyduje lokalizacja gospodarcza, osiągnięty potencjał przeładunkowy, umożliwiający obsługę statków oceanicznych, oraz potencjał dla rozwoju portu głębokowodnego. Ponadto Gdańsk należy do bałtyckich portów niezamarzających.

Generalnie znaczącą ilość ładunków obracanych w Porcie Gdańsk stanowią kontenery transportowane drogą morską oraz ropa, dostarczana do portu z Rosji za pomocą rurociągu „Przyjaźń”.

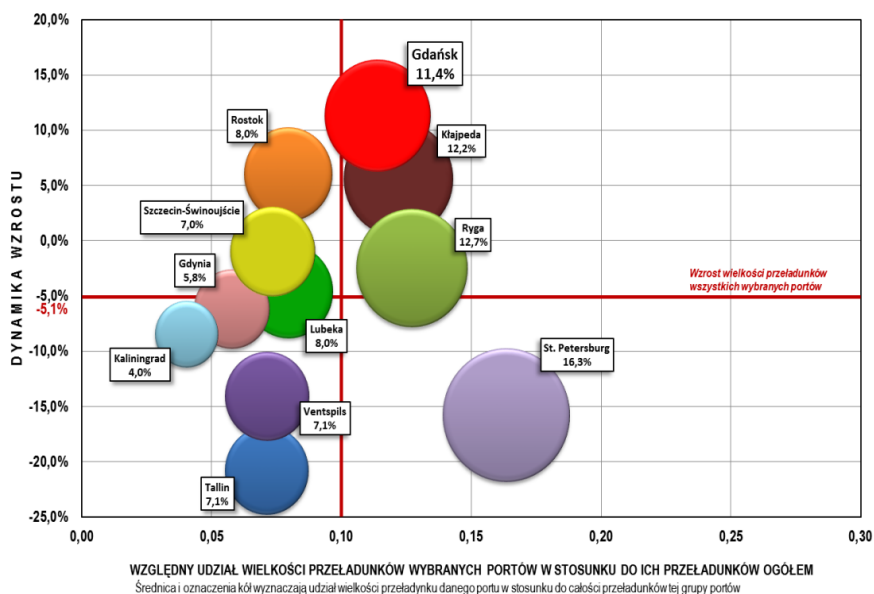
Sytuację w przeładunkach Portu Gdańsk w latach 2014 i 2015 na tle konkurencyjnych portów południowego Bałtyku, do których zaliczono: St. Petersburg, Tallin, Rygę, Ventspils, Kłajpedę, Kaliningrad, Rostock, Lubekę, Port Gdynia i Port Szczecin-Świnoujście przedstawiono na rysunkach 7 i 8.

Porównując dynamikę wzrostu obrotów tych portów w latach 2014–2015, widać, że rok 2015 zmienił pozycje części portów, przy czym Port Gdańsk odnotował największy wzrost przeładunków (11,3%), przy ogólnym spadku dynamiki obrotów towarowych w analizowanych portach o 5,1%. Udział Portu Gdańsk w rynku wyniósł 11,4% (w roku 2014 – 9,7%). Największą dynamikę wzrostu przeładunków w rynku zanotowały porty: Gdańsk (11,3%), Rostock (6,0%) oraz Kłajpeda (5,6%), a największy udział w rynku – analogicznie jak w latach poprzednich – port St. Petersburg (16,3%).



Rys. 7. Dynamika wzrostu przeładunków w portach bałtyckich w roku 2014

Źródło: <http://forsal.pl/artykuly/1021140,polska-liderem-na-baltyku-pozostawilismy-w-tyle-nawet-rosje.html> oraz Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.: *Strategia rozwoju Portu Gdańsk do 2027 roku, Gdańsk 2013* (dostęp: 05.09.2017).



Rys. 8. Dynamika wzrostu przeładunków w portach bałtyckich w roku 2015

Źródło: <http://forsal.pl/artykuly/1021140,polska-liderem-na-baltyku-pozostawilismy-w-tyle-nawet-rosje.html> oraz Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.: *Strategia rozwoju Portu Gdańsk do 2027 roku, Gdańsk 2013* (dostęp: 05.09.2017).

Sytuację Portu Gdańsk na tle głównych portów polskich w 2015 roku przedstawia tabela 2.

Tabela 2

Przeładunki w polskich portach morskich w 2015 roku

Wyszczególnienie	Gdańsk [tys. ton]	Gdynia [tys. ton]	Szczecin-Świnoujście [tys. ton]	Razem [tys. ton]	Udział Portu Gdańsk [%]	Udział Portu Gdynia [%]	Udział Portu Szczecin-Świnoujście [%]
Węgiel i koks	4 487,9	1 386,4	3 119,8	8 994,1	49,9	15,4	34,7
Rudy	84,9	0,0	1 851,9	1 936,8	4,4	0,0	95,6
Inne masowe	3 360,8	1 356,0	3 451,0	8 167,8	41,1	16,6	42,3
Zboże	1 455,3	3 711,3	1 743,9	6 910,5	21,1	53,7	25,2
Drewno	0,0	63,1	14,3	77,4	0,0	81,5	18,5
Drobnica	11 814,2	11 279,1	11 254,6	34 347,9	34,4	32,8	32,8
w tym kontenery: TEU	1 091 202	682 922	87 784	1 861 908	58,6	36,7	4,7
[tys. ton]	10 706,3	6 487,6	834,0	18 027,9	59,4	36,0	4,6
Ropa i przetwory naftowe	14 710,5	402,0	1 738,9	16 851,4	87,3	2,4	10,3
RAZEM	35 913,6	18 197,9	23 174,4	77 285,9	46,5	23,5	30,0

Źródło: M. Matczak, *Polskie porty morskie w 2015 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość*, ActiaForum, Gdynia 2016, s.4, <http://actiaforum.pl/assets/files/realizacje/pdf/PM-12-PL.pdf> (dostęp: 05.09.2017).

Udział Portu Gdańsk w obsłudze morskiej wymiany towarowej Polski w 2015 roku wyniósł 46,5%, czyli najwięcej spośród wszystkich polskich portów. Dla porównania, udział Portu Gdynia w 2015 r. wynosił 23,5% (prawie dwukrotnie mniej niż port gdański), a Portu Szczecin-Świnoujście – 30,0%.

Ponadto w 2015 r. Port Gdańsk odnotował wzrost obrotów w stosunku do roku 2014 o 11,3%. Wzrosły przeładunki: węgla i koksu (o 35,1%), paliw płynnych (o 17,8%) oraz drobnicy (o 5,2%). Spadek odnotowano w przeładunkach: innych masowych (o 6,8%) i zbóż (o 10,7%).

Istotna dla Portu Gdańsk jest kontynuacja wolumenu przeładowanych kontenerów, których udział w łącznych obrotach wyniósł 29,8% (w 2014 r. udział ten wynosił 32,1%). W kolejnych latach oczekuje się dalszego wzrostu przeładunku kontenerów ze względu na kontynuowanie rozwoju DCT i zakończenie rozbudowy GTK, regularne zawinięcia kontenerowców oceanicznych statków aliansów 2M (MSC i Maersk) i G6 (APL, Hyundai, Merchant Marine, Mitsui O.S.K. Lines, Hapag-Lloyd, Nippon Yusen Kaisha, Orient Overseas Container Line) oraz rozwój funkcji hubu bałtyckiego [10].

Nadal korzystna sytuacja Portu Gdańsk w roku 2015 w stosunku do innych portów polskich oraz do wielu portów bałtyckich i europejskich wynikała z przewagi konkurencyjnej, związanej z warunkami obsługi ładunków w Porcie Zewnętrznym. Dotyczy to zarówno warunków nawigacyjnych, jak i wydajności przeładunkowej zlokalizowanych tam baz, co w sposób zasadniczy wpływa na obniżkę kosztów transportu tak ważną w czasach kryzysu ekonomicznego [5].

PODSUMOWANIE

Reasumując, należy stwierdzić, że w początkowych dekadach XXI wieku światowy transport morski funkcjonuje w warunkach postępującej globalizacji, szczególnie na płaszczyźnie rynków i strategii, technologii oraz badań i wiedzy, czego niewątpliwym przejawem jest znaczny wzrost globalnej konkurencji i koncentracja kapitału na rynkach transportowych, w tym także portowych, postęp techniczny i technologiczny oraz dalsza liberalizacja gospodarcza.

Wszystkie te zjawiska niezwykle silnie oddziałują na rozwój żeglugi morskiej oraz portów morskich (w tym Gdańska), prowadząc nie tylko do różnicowania roli i znaczenia portowych ośrodków podażowych w gospodarce świata, regionów i krajów, ale również do dalszej dywersyfikacji ich działalności gospodarczej, a także integracji poziomej i pionowej w ramach łańcuchów transportowych i łańcuchów dostaw.

Port Gdańsk jest jednym z największych niezamarzających bałtyckich portów morskich przystosowanym do obsługi statków oceanicznych.

Bez wątpienia lokalizacja czyni go bardzo atrakcyjnym – mógłby stanowić jeden z głównych węzłów na osi północ-południe, łączącej Skandynawię z krajami leżącymi w basenie Morza Śródziemnego.

Należy jednak podkreślić, że w porcie gdańskim kryje się ogromny potencjał nie tylko ze względu na jego położenie, ale także zdolności przeładunkowe, i jest wielce prawdopodobne, że przy odpowiednio realizowanej strategii i polityce inwestycyjnej Gdańsk miałby szansę stać się wkrótce portem dominującym w obrębie całego Morza Bałtyckiego.

LITERATURA

1. *Akcyonariat Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA*, <http://bip.portgdansk.pl/struktura-wlasnoscowa> (dostęp: 15.09.2017).
2. *Forsal.pl*, <http://forsal.pl/artykuly/1021140,polska-liderem-na-baltyku-pozostawilismy-w-tyle-nawet-rosje.html> (dostęp: 15.09.2017)
3. *GospodarkaMorska.pl*, <http://www.gospodarkamorska.pl/Stocznie,Offshore/pomorskie-centrum-logistyczne-powiekszy-sie-o-36%C2%A0700-m2--i-pieciu-nowych-klientow.html> (dostęp: 15.09.2017).
4. Kaizer A., Ziajka E., Truszczyński M., *Ocena założeń rozwojowych trójmiejskich terminali kontenerowych*, Inżynieria Morska i Geotechnika, 2016, nr 3.
5. Klimek H., *Konkurencyjność polskich portów morskich na bałtyckim rynku usług portowych*, <http://www.studiagdanskie.gwsh.gda.pl/pdfy/studia3s112-138.pdf> (dostęp: 15.09.2017).
6. Komisja Europejska, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/doc/ten-t-country-fiches/ten-t-corridor-map-2013.pdf> (dostęp: 15.09.2017).
7. Matczak M., *Polskie porty morskie w 2015 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość*, ActiaForum, Gdynia 2016, s. 4, <http://actiaforum.pl/assets/files/realizacje/pdf/PM-12-PL.pdf> (dostęp: 15.09.2017).
8. *Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa*, <http://mib.gov.pl/2-TENT.htm> (dostęp: 15.09.2017).
9. *Portal Miasta Gdańska*, <http://www.gdansk.pl/biznes/Gdanska-Agencja-Rozwoju-Gospodarczego-GARG,a,13878> (dostęp: 15.09.2017).
10. *Review of Maritime Transport 2016. Report by the UNCTAD Secretariat*, New York – Geneva 2016, http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf (dostęp: 22.10.2017).
11. *Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji*, <http://siskom.waw.pl/komunikacja/kolej/kolej-modernizacja.jpg> (dostęp: 15.09.2017).
12. *Trójmiasto.pl*, <http://biznes.trojmiasto.pl/Projekty-za-140-mln-euro-w-gdanskim-porcie-n107711.html>
13. *Ustawa o portach i przystaniach morskich*, https://mojepanstwo.pl/dane/dziennik_ustaw/54281,ustawa-o-portach-i-przystaniach-morskich (dostęp: 15.09.2017).
14. *ZMP Gdańsk S.A.*, <https://www.portgdansk.pl/o-porcie/parametry-portu> (dostęp: 15.09.2017).
15. *ZMP Gdańsk S.A.*, <https://www.portgdansk.pl/o-porcie/terminale-i-nabrzeza> (dostęp: 15.09.2017).

16. ZMP Gdańsk S.A., *Strategia rozwoju Portu Gdańsk do 2027 roku*, Gdańsk 2013, <https://www.portgdansk.pl/zmpg-sa/strategia-rozwoju> (dostęp: 15.09.2017).

THE POTENTIAL OF GDAŃSK PORT ON PORT SERVICES' MARKET

Summary

The article characterizes the port of Gdansk - one of the largest commercial ports in the Baltic Sea basin. The aim of the article is to present basic information about its infrastructure and to describe factors influencing its competitiveness in the Baltic port market. When writing the article, such work methods as observational, statistical, logical and comparative methods were used. Literature characterizing the potential of the port of Gdansk in the port services market includes primarily port related websites and EU and UNCTAD statistical documents. The first part of the article presents the basic information about the Gdansk port, mainly related to the use of infrastructure. The next sections discuss factors influencing the position of the port of Gdansk in the market of port services. In addition, in order to illustrate the significance of the port of Gdansk in the context of maritime transport, it was compared with other Polish Baltic ports (ie Gdynia and Szczecin-Świnoujście), but also foreign ones. The whole article ends with the summary.

Keywords: *port of Gdańsk, port services' market, port competitiveness.*