

Czynniki determinujące znaczenie i pozycję rynkową wiodących terminali kontenerowych w Polsce w latach 2007–2016

**Adam Lewiński,
Robert Sterniński**

Politechnika Gdańska
Wydział Zarządzania i Ekonomii

Abstrakt: Artykuł przedstawia czynniki, które spowodowały, że od 2007 roku terminal kontenerowy DCT w Gdańsku dynamicznie się rozwija, podczas gdy w tym samym okresie terminale w Gdyni nie zwiększyły znacząco skali swojej działalności, mimo wzrostu całego rynku usług przeładunkowych. Wykorzystane metody badawcze to wtórna analiza danych oraz wywiady eksperckie przeprowadzone z przedstawicielami branży. W pierwszej części przybliżono tendencje rozwoju globalnego rynku przeładunku kontenerów, by możliwe było dokonanie kompleksowej oceny ich działalności. Następnie zaprezentowano porównanie przeładunków wiodących terminali kontenerowych w Polsce w latach 2007–2016 oraz nakreślono strukturę polskiego rynku przeładunków. W analizowanym okresie zaobserwowano znaczące różnice w dynamice zmian wolumenu przeładunków, dlatego porównano charakterystyki poszczególnych terminali w celu znalezienia różnic mogących powodować wspomniany stan rzeczy. W dalszej części scharakteryzowano główne polskie terminale kontenerowe: GCT SA i BCT SA w Gdyni oraz DCT SA w Gdańsku. Artykuł kończy analiza czynników, które zdeterminowały zwiększenie liczby przeładunków zrealizowanych przez DCT Gdańsk. Przedstawiono również powody, które uniemożliwiły rozwój terminalom zlokalizowanym w Gdyni.

Słowa kluczowe: konteneryzacja, porty kontenerowe, transport morski, przeładunki kontenerów

1. Wprowadzenie

Transport drogą morską stanowi obecnie podstawę handlu międzynarodowego, obsługując ponad 80% wymiany handlowej na świecie (Kozłak, 2010). Stan ten wynika z efektywności kosztowej – transport drogą morską jest najtańszy. Od roku 1990 widoczny jest dynamiczny wzrost branży przewozu kontenerów, objawiający się między innymi ciągłym zwiększaniem maksymalnej ładowności statków (od 5000 TEU¹ w 1990 roku do 21 413 TEU w 2017 roku), co skutkuje

¹ TEU (ang. *twenty-foot equivalent unit*) – jednostka pojemności równoważna objętości kontenera o długości 20 stóp (Eurostat, 2013).

Korespondencja:
Robert Sterniński
E-mail: robert.sterninski@gmail.com

spadkiem stawek frachtowych (Hand, 2017). Dostęp do efektywnych kosztowo środków transportowych przyspieszył postęp procesów globalizacyjnych w praktycznie wszystkich gałęziach gospodarki (Broeze, 2002).

Terminale kontenerowe to ważny element gospodarek narodowych. Na szczeblu krajowym dają one przedsiębiorstwom możliwość prowadzenia międzynarodowej wymiany handlowej z państwami zamorskimi. Są również istotnym czynnikiem stanowiącym o bezpieczeństwie gospodarczym. Na szczeblu regionalnym natomiast w znacznym stopniu determinują rozwój miast portowych. Posiadanie terminali kontenerowych na swoim terytorium leży więc w interesie narodowym wszystkich państw z wyjątkiem tych śródlądowych. Istotne jest jednak, by działały one sprawnie i były konkurencyjne, aby rozładunek w sąsiednim kraju i transport drogą lądową do ostatecznej destynacji nie były ekonomicznie uzasadnione.

Jeszcze niedawno największym polskim portem żartobliwie określano Hamburg. Działo się tak, ponieważ na przykład w 2008 roku w niemieckim porcie odprawiono 616 000 kontenerów (TEU) z destynacją do Polski, a w analogicznym okresie w największym polskim porcie w Gdyni – jedynie 611 000 (Przybylski, 2010).

Jednak w 2007 roku powstał nowy terminal – DCT Gdańsk. Ponadto w latach 2007–2016 podjęto szereg decyzji o realizacji inwestycji zarówno w infrastrukturę, jak i suprastrukturę. Prowadzone działania spowodowały wzrost wolumenu przeładunków dokonanych przez zlokalizowane w Polsce terminale. Ale nie wszystkie porty kontenerowe rozwijały się równie szybko. Problemem badawczym niniejszego artykułu jest pytanie: jakie czynniki spowodowały, że od 2007 roku terminal kontenerowy DCT w Gdańsku dynamicznie się rozwija, podczas gdy w tym samym okresie terminale w Gdyni nie zwiększyły znacząco skali swojej działalności? Celem opracowania jest identyfikacja tych czynników i określenie, który z nich miał kluczowe znaczenie. Wykorzystane metody badawcze to wtórna analiza danych oraz wywiady eksperckie przeprowadzone z przedstawicielami branży.

Terminale kontenerowe jako część ogólnoswiatowego systemu transportu morskiego uzależnione są od warunków panujących w branży, dlatego by możliwe było dokonanie kompleksowej oceny ich działalności, w pierwszej kolejności należy przeanalizować tendencje panujące na globalnym rynku przeładunku kontenerów.

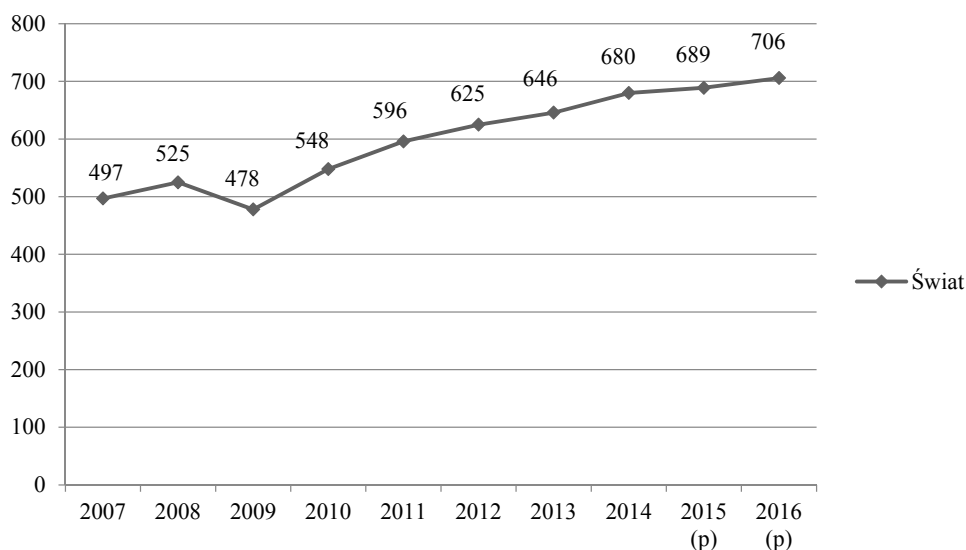
2. Tendencje rozwoju globalnego rynku przeładunku kontenerów

Od początku lat 90. XX wieku w światowym handlu widoczny jest wzrost znaczenia przewozów kontenerowych. Szacuje się, że dobra transportowane w kontenerach stanowią około 25% wolumenu globalnego handlu (Jones Lang LaSalle, 2013). Wzrost przeładunków na świecie w latach 2007–2016 przedstawiony został w tabeli 1 oraz na rysunku 1.

Tabela 1. Przeładunki kontenerów na świecie w latach 2007–2016 (miliony TEU)
(Table 1. Container handlings in the world in 2007–2016 [millions of TEU])

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (p)	2016 (p)
Świat	497	525	478	548	596	625	646	680	689	706

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Davidson, 2016, s. 4 (2015 i 2016 – dane prognozowane, brak zatwierdzonych danych).



Rysunek 1. Przeładunki kontenerów na świecie w latach 2007–2016 (miliony TEU)
(Figure 1. Container handlings in the world in 2007–2016 [millions of TEU])

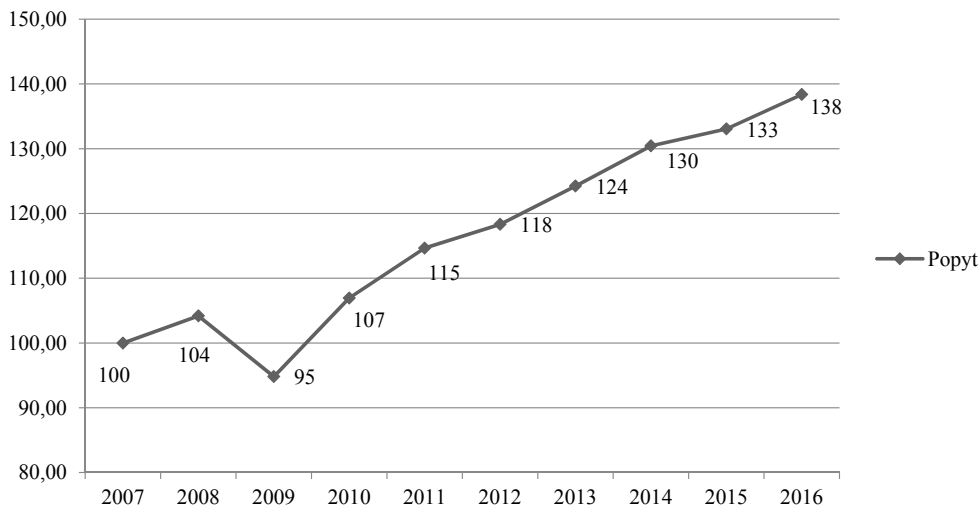
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Davidson, 2016, s. 4 (2015 i 2016 – dane prognozowane, brak zatwierdzonych danych).

Rokroczne wzrosty przeładunków kontenerów (z wyjątkiem roku 2009) wynikają ze zwiększającego się globalnego popytu na ten rodzaj usług. W badanym okresie jedynie w roku 2009 nastąpił spadek wolumenu przeładowanych kontenerów w ujęciu rok do roku, co było efektem światowego kryzysu finansowego. W roku tym popyt spadł aż o 9% (tabela 2 i rysunek 2). W pozostałych latach w analizowanym okresie zarówno popyt, jak i podaż charakteryzują się dodatnią dynamiką zmian.

Tabela 2. Dynamika zmian popytu w światowych przewozach kontenerowych w latach 2007–2016
(zmiana w ujęciu rok do roku w procentach)
(Table 2. Demand dynamics in global container shipping in 2007–2016
[year-on-year change in percent])

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Popyt	11,4%	4,2%	−9,0%	12,8%	7,2%	3,2%	5,0%	5,0%	2,0%	4,0%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UNCTAD, 2016, s. 52–53.



Rysunek 2. Zagregowany popyt na przewozy kontenerowe w latach 2007–2016 (2007 = 100)
(Figure 2. Aggregated demand for container shipping in the years 2007–2016 [2007 = 100])

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UNCTAD, 2016, s. 52–53.

Dane zamieszczone na rysunku 2 pozwalają stwierdzić, że światowy popyt na przewozy kontenerowe był w 2016 roku o 38% wyższy niż w roku 2007. Należałoby więc oczekiwać, że działające w Polsce terminale zanotowały w tym okresie co najmniej równie wysoki wzrost. Dane zawarte w kolejnej części niniejszego artykułu przedstawiają, czy rzeczywiście to nastąpiło i czy wszystkie terminale rozwijały swoją działalność równie dynamicznie.

3. Porównanie przeładunków wiodących terminali kontenerowych w Polsce w latach 2007–2016

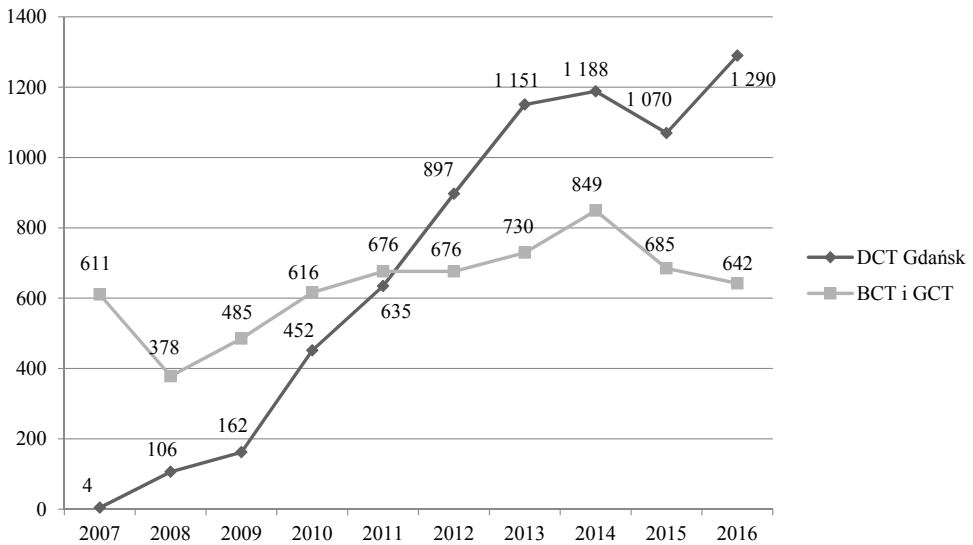
Do porównania wybrano terminale, które miały największy udział w strukturze przeładunków kontenerowych w Polsce. Były to terminale BCT i GCT w Gdyni oraz DCT w Gdańsku. Tabela 3 oraz rysunek 3 przedstawiają przeładunki kontenerów w portach w Gdańsku i Gdyni w latach 2007–2016 w tysiącach TEU.

Tabela 3. Przeładunki kontenerów w terminalach kontenerowych w Gdańsku i Gdyni w latach 2007–2016 w tysiącach TEU

(Table 3. Container handlings at container terminals in Gdańsk and Gdynia in 2007–2016 in thousands TEU)

Port	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
DCT Gdańsk	4	106	162	452	635	897	1151	1188	1070	1290
BCT i GCT	611	378	485	616	676	676	730	849	685	642

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Zarządu Morskiego Portu Gdańsk i Zarządu Morskiego Portu Gdynia.

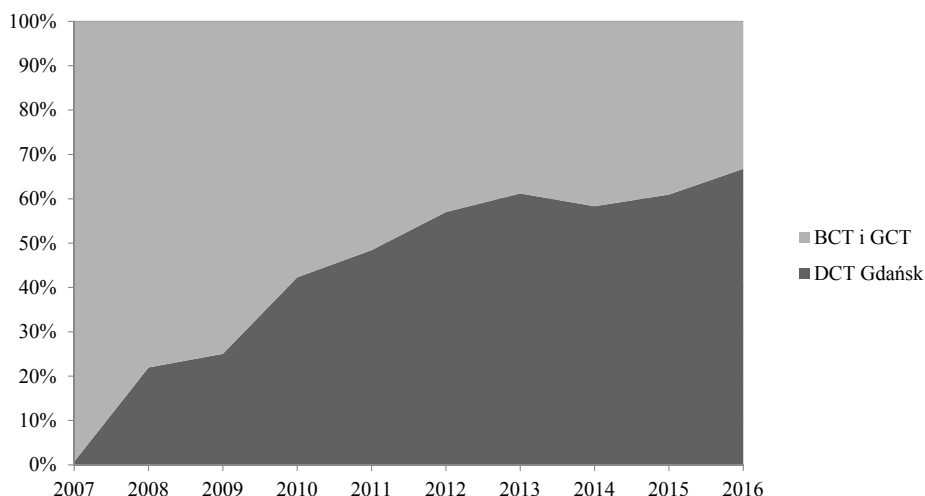


Rysunek 3. Porównanie przeładunków kontenerów w terminalach kontenerowych w Gdańsku i Gdyni w latach 2007–2016 w tysiącach TEU

(Figure 3. Comparison of container handling in container terminals in Gdańsk and Gdynia in 2007–2016 in thousands TEU)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Zarządu Morskiego Portu Gdańsk i Zarządu Morskiego Portu Gdynia.

Terminal kontenerowy DCT Gdańsk w roku powstania (2007) przeładował 4423 TEU, co było wartością niewielką w porównaniu z wynikiem osiągniętym przez terminale zlokalizowane w Gdyni (610 502 TEU). Jednak od pierwszego roku działalności dynamicznie się rozwijał i wyraźnie zwiększał wolumen przeładunków. Terminale GCT i BCT w latach 2008–2014 również notowały wzrost liczby przeładunków, choć z wyraźnie niższą dynamiką niż DCT Gdańsk, czego efektem były wyniki osiągnięte w roku 2012. Wtedy po raz pierwszy terminal w Gdańsku osiągnął większy wolumen przeładunków niż terminale gdyńskie. Rok 2015 był niekorzystny dla całej branży – wszystkie trzy badane terminale zanotowały pogorszenie wyników. Ale w 2016 roku DCT odnotował wyraźny wzrost, a terminale gdyńskie dalszy spadek. Na przestrzeni lat 2007–2016 udział poszczególnych terminali w łącznym wolumenie realizowanych przez te terminale przeładunków uległ znacznej zmianie na korzyść DCT Gdańsk, co zostało zaprezentowane na rysunku 4.



Rysunek 4. Struktura przeładunku kontenerów w terminalach kontenerowych w Gdańsku i Gdyni w latach 2007–2016 w tysiącach TEU

(Figure 4. Structure of container handlings in container terminals in Gdańsk and Gdynia in 2007–2016 in thousands TEU)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Zarządu Morskiego Portu Gdańsk i Zarządu Morskiego Portu Gdynia.

Dane zaprezentowane w tabeli oraz na rysunkach przedstawiają wyraźną ekspansję rynkową terminalu DCT Gdańsk względem terminali BCT i GCT w Gdyni. Terminal DCT Gdańsk, z udziału w polskim rynku przeładunku kontenerów na poziomie około 0,6% w pierwszym roku działalności (2007), osiągnął udział na poziomie 64% w roku 2016. Rodzi się więc pytanie, dlaczego podobnych wzrostów wolumenu przeładunków nie notowały terminale w Gdyni. By możliwe było uzyskanie odpowiedzi, w pierwszej kolejności należy dokonać porównania charakterystyki poszczególnych terminali w celu znalezienia różnic mogących powodować wspomniany stan rzeczy.

4. Charakterystyka wiodących terminali kontenerowych w Polsce

4.1. Gdynia Container Terminal (GCT) SA

Terminal GCT zlokalizowany jest przy Nabrzeżu Bułgarskim w Porcie Gdynia. Jego łączna powierzchnia wynosi 19,1 hektara. Terminal obsługuje kontenerowe połączenia feederowe (dowozowe), które łączą Polskę z portami bazowymi zachodniej Europy, takimi jak Hamburg i Rotterdam. Klientami terminalu GCT są przewoźnicy morscy, wśród których najważniejszymi są CMA CGM, Hapag-Lloyd czy Unifeeder (GCT, 2010).

W 2005 roku drugi co do wielkości operator terminali kontenerowych na świecie zdecydował się zrealizować w porcie Gdynia szereg inwestycji, które zaowocowały zbudowaniem terminalu GCT. W 2006 roku ukończono pierwszy etap inwestycji, dzięki któremu utwo-

rzono plac do składowania kontenerów o powierzchni 3 hektarów. Dodatkowo przygotowano nabrzeże oraz wyposażono terminal w odpowiedni sprzęt do przeładunku kontenerów. Zrealizowano również budowę bocznic kolejowej oraz bramy do obsługi ciągników zewnętrznych. W 2009 roku podwojono zdolności przeładunkowe GCT do 400 000 TEU rocznie, kończąc drugi etap rozbudowy. Terminal wciąż się rozwija, realizując między innymi trzeci etap inwestycji, który ma przynieść efekty w postaci zwiększenia możliwości przeładunkowych do ponad 600 000 TEU rocznie (Rynek Infrastruktury, 2004).

4.2. Baltic Container Terminal (BCT) SA

BCT wybudowano w latach 70. XX wieku. Terminal zlokalizowano w Gdyni przy Nabrzeżu Helskim o długości 800 metrów, które umożliwia obsługę do pięciu statków kontenerowych jednocześnie. Maksymalne zanurzenie przeładowywanych jednostek to 12,7 metra. BCT, podobnie jak jego gdyński konkurent, obsługuje głównie morskie połączenia dowozowe, między innymi takich armatorów jak MSC, Aseco czy Unifeeder. Aktualnie roczne zdolności przeładunkowe BCT wynoszą 1 200 000 TEU (BCT, 2011).

W 2003 roku władze portu w Gdyni zezwoliły międzynarodowemu operatorowi terminali kontenerowych z Filipin – ICTSI – na zarządzanie oraz rozwój BCT. Filipiński operator otrzymał 100% akcji BCT i 20-letni okres koncesji.

W ostatnim czasie działania Bałtyckiego Terminala Kontenerowego były skoncentrowane na rozwoju suprastruktury. BCT w ramach modernizacji infrastruktury torowej oraz okółtorowej nabył dwie suwnice RMG do obsługi składów kolejowych. W branżowych mediach szeroko komentowano zakup dwóch nowych suwnic nabrzeżowych dostarczonych przez chińską firmę Shanghai Zhenhua Heavy Industries Co. Ltd. (Spigarski, 2015).

4.3. Deepwater Container Terminal (DCT) Gdańsk SA

Terminal kontenerowy DCT Gdańsk, którego większościowym udziałowcem jest australijski fundusz Macquarie, rozpoczął działalność operacyjną w 2007 roku. Od 2010 roku, dzięki głębokowodnemu nabrzeżu, terminal obsługuje dalekomorskie statki kontenerowe z Dalekiego Wschodu o pojemności przekraczającej 8000 TEU. Bezpośrednie połączenie z krajami azjatyckimi dało impuls do dalszego dynamicznego rozwoju. DCT Gdańsk stało się hubem przeładunkowym rejonu Morza Bałtyckiego, obsługując kontenerowce przewożące ładunki w tranzycie morskim dla kluczowych portów na Bałtyku. Klientami gdańskiego terminalu są najwięksi gracze rynku przewozów kontenerowych, tacy jak między innymi Maersk Line, MSC, CMA CGM (DCT Gdańsk, 2014).

Kluczową zmianą, która nastąpiła w 2011 roku i w istotny sposób wpłynęła na dynamikę rozwoju gdańskiego terminalu, było rozpoczęcie obsługi kontenerowców największego armatora na świecie – Maersk Line, o pojemności 15 500 TEU. Ten milowy krok pozwolił przedsiębiorstwu dołączyć do elitarnej grupy europejskich głębokowodnych terminali kontenerowych. W roku 2013 przeładowano ponad 1 150 000 TEU, po raz pierwszy w historii polskich portów przekraczając granicę miliona TEU (Gospodarka Morska, 2011).

Sukcesy związane z ekspansją rynkową szły w parze z ambitnymi inwestycjami rozwojowymi. Prócz mniejszych inwestycji, takich jak oddanie nowych placów składowych (tzw.

trójkąta), rozbudowa bocznic kolejowej oraz systematyczne doposażanie terminala w sprzęt przeładunkowy, DCT zakończył budowę nowej, kluczowej inwestycji infrastrukturalnej. Do użytku oddano T2 – nowy terminal wraz z głębokowodnym nabrzeżem oraz nowym sprzętem przeładunkowym. Projekt pozwolił na podwojenie rocznej zdolności przeładunkowej z 1 500 000 TEU do 3 000 000 TEU. Dwa nabrzeża głębokowodne umożliwiają jednoczesną obsługę dwóch statków transoceanicznych (Kozłak, 2010).

Dysponując wiedzą na temat trendów panujących na globalnym rynku przeładunku kontenerów, charakterystyki wiodących terminali działających w Polsce oraz zmian w wolumenie realizowanych przez nie przeładunków w latach 2007–2016, możliwe jest zidentyfikowanie czynników powodujących różnice w dynamice zmian skali ich działalności.

5. Czynniki determinujące znaczenie i pozycję rynkową wiodących terminali kontenerowych w Polsce

Analizując różnice w rozwoju trójmiejskich terminali, należy zwrócić uwagę na zmiany, które nastąpiły na światowym rynku przewozów kontenerowych. Wpłynęły one na porty morskie nie tylko w Polsce, ale również na całym świecie. Przełomowym czynnikiem, który wywołał szereg zmian wśród terminali zlokalizowanych w rejonie Morza Bałtyckiego, było przeniesienie w 2008 roku całej polskiej działalności operacyjnej armatora Maersk Line z BCT do gdańskiego DCT (Rydzkowski, Gus-Puszczewicz, 2010). Ruch ten był możliwy dzięki wykorzystaniu strategicznej przewagi DCT Gdańsk, czyli głębokowodnego nabrzeża pozwalającego na przyjęcie statków transoceanicznych. Duński armator zaczął poważnie analizować ewentualność przedłużenia na Morze Bałtyckie serwisu łączącego Azję z Europą. W 2010 roku serwis AE10 o strategicznym znaczeniu dla Maersk Line został przedłużony do Gdańska (Gospodarka Morska, 2010). Zmiana ta umożliwiła światowemu liderowi rynku kontenerowego znaczne poprawienie konkurencyjności swoich usług w Europie Środkowo-Wschodniej poprzez skrócenie tras przewozów kolejowych i drogowych do takich krajów jak Polska, Rosja, Białoruś, Ukraina czy Słowacja. Przewóz ładunków na te rynki stał się szybszy oraz tańszy, gdyż odległości do docelowych destynacji znacznie się skróciły. Ponadto w wielu przypadkach nie były konieczne dodatkowe manipulacje ładunkami ze statków transoceanicznych na dowozowe w portach Europy Zachodniej. Rysunek 5 obrazuje różnice w transporcie ładunku do Moskwy dzięki przedłużeniu serwisu oceanicznego do Gdańska.

Linie żeglugowe szczególnie mocno odczuły światowy kryzys ekonomiczny w 2009 roku. Armatorzy zaczęli szukać sposobów na obniżenie kosztów operacyjnych działalności transportowej. Jednym z rozwiązań było łączenie się armatorów w aliansy, dzięki czemu możliwa była konsolidacja ładunków i przewożenie ich mniejszą liczbą statków. Alians definiuje się jako celowy związek przedsiębiorstw prowadzących działalność gospodarczą na tym samym rynku docelowym. W ramach aliansu dokonuje się transferu wiedzy organizacyjnej i rynkowej. Ponadto partnerom udostępnia się zasoby, co z jednej strony pozwala na oszczędności, a z drugiej na uzyskanie efektu synergii (Grzybowski, 2014, s. 74).



Rysunek 5. Transport kontenera do Moskwy – różnice w zależności od wybranego hubu przeładunkowego
(Figure 5. Container transportation to Moscow—differences depending on the selected reloading hub)

Źródło: Koźlak, 2010.

Takie rozwiązanie doprowadziło do obniżenia niewykorzystanej pojemności na statkach. Aktywna pojemność na kontenerowcach osiągnęła w 2014 roku najwyższy poziom od lat, co zwiększyło całkowitą pojemność zatrudnionej floty o 1 200 000 TEU (Alphaliner, 2014).

W celu maksymalnego wykorzystania możliwości płynących z konsolidacji ładunków światowi gracze na rynku przewozów kontenerowych zaczęli zamawiać coraz większe statki kontenerowe klasy Ultra Large Container Vessel, których pojemność przekraczała 18 000 TEU. Dążenie armatorów do zwiększania pojemności jednostek spowodowało dynamiczne zmiany w całej branży przewozów kontenerowych. Przykładem dobrze ukazującym to zjawisko była jednostka CSCL Globe o pojemności 19 100 TEU, która nosiła miano największego statku kontenerowego świata jedynie przez kilka miesięcy. Na początku 2015 roku szwajcarski armator pobił rekord o zaledwie 124 TEU, zatrudniając do swojego serwisu jednostkę MSC Oscar (Cabrera, 2014). Aktualnie tytuł największego kontenerowca świata nosi OOCL Hong Kong o zawrotnej pojemności 21 413 TEU (Hand, 2017).

Tendencje rynkowe wyraźnie wskazują na gwałtowny wzrost znaczenia portów spełniających funkcję tzw. hubu przeładunkowego. Oprócz przeładunków eksportowych i importowych obsługują one również tzw. *transshipment*, czyli transfer kontenerów z dużych jednostek transoceanicznych na małe statki dowozowe. Porty te charakteryzują się głębokowodnym nabrzeżem (co najmniej 16 metrów) oraz suwnicami klasy Super Post Panamax, umożliwiającymi przeładunek jednostek kontenerowych o pojemności powyżej 18 000 TEU. Równie istotny jest dostęp do portu od strony morza. Tor podejściowy powinien mieć odpowiednią głębokość (co najmniej 16 metrów), a obrotnice wymaganą średnicę.

Jedynym polskim terminalem kontenerowym, który w związku z możliwością obsługi statków oceanicznych może pełnić funkcję hubu przeładunkowego, jest DCT Gdańsk. Oznacza to, że gdański terminal konkuruje bezpośrednio z innymi europejskimi hubami, takimi jak Rotterdam czy Hamburg. DCT odbiera przeładunki portom niemieckim oraz holenderskim,

ale również gdyńskim terminalom kontenerowym. BCT i GCT wyspecjalizowały się w działalności terminalu lokalnego, który dzięki szerokiej siatce połączeń dowozowych obsługuje ładunki z największych europejskich portów. W sytuacji, gdy w pobliskim Gdańsku znajduje się hub przeładunkowy, funkcjonowanie w Gdyni terminali o charakterze lokalnym traci sens ekonomiczny. Potwierdzeniem tej tezy jest rokroczny spadek udziału przeładunków dokonywanych przez terminale gdyńskie w strukturze przeładunków w Polsce (Dolecki, 2016 oraz rysunek 4).

Powodem zmniejszenia znaczenia terminali w Gdyni jest odwlekanie inwestycji stwarzających warunki do przyjmowania statków transoceanicznych (Majczyk, 2015). Aktualnie Zarząd Morskiego Portu Gdynia prowadzi prace nad projektami inwestycyjnymi, które zakładają budowę nowych obrotnic, będących w stanie obsłużyć jednostki kontenerowe o długości do 384 metrów i pojemności około 14 000 TEU. Dodatkowo projekt zakłada pogłębienie toru podejściowego (do 17 metrów) oraz akwenów wewnętrznych Portu Gdynia (do 16 metrów). Realizacja inwestycji przewidziana jest na lata 2018–2020 (Zarząd Morskiego Portu Gdynia, 2016). Inwestycje te są kluczowe dla terminali BCT i GCT, ponieważ ich zakończenie sprawi, że gdyńskie terminale będą mogły rozpocząć starania o zmianę statusu z portów lokalnych na status hubów przeładunkowych.

Mimo planowanych inwestycji odzyskanie utraconej pozycji rynkowej przez BCT i GCT nie będzie łatwe. Niemal od początku istnienia gdańskiego terminalu Zarząd Morskiego Portu Gdańsk wraz z DCT planują rozbudowę, której celem jest umocnienie pozycji „bramy na Bałtyk” oraz zwiększenie konkurencyjności w stosunku do takich portowych potęg jak Rotterdam czy Hamburg. W przeciwieństwie do działań w Gdyni, prace rozwojowe w Gdańsku przebiegały sprawnie. Ich efektem jest między innymi inauguracja nowego terminalu T2 w październiku 2016 roku (Portal Morski, 2016). Rezultatem tej największej inwestycji portowej sektora prywatnego w Polsce jest podwojenie rocznej zdolności przeładunkowej do 3 000 000 TEU, wydłużenie nabrzeża głębokowodnego do 1300 metrów, instalacja pięciu nowych suwnic nabrzeżowych Super Post Panamax oraz 15 elektrycznych suwnic placowych. Planowane są kolejne inwestycje. 9 czerwca 2017 roku ogłoszono przetarg na realizację kolejnego etapu rozbudowy. Mowa o tzw. fazie T2B, która zakłada poszerzenie terenu terminalu o nowe bloki składowe oraz modernizację bocznic kolejowej (DCT Gdańsk, 2017). Aktualnie klientami DCT Gdańsk są największe alianse linii żeglugowych, takie jak alians 2M (Maersk Line, MSC) oraz Ocean Alliance (APL, CMA CGM, COSCO Shipping, Evergreen, OOCL) (Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, 2017).

6. Podsumowanie

Ciągły wzrost liczby światowych przeładunków kontenerów świadczy o wysokim potencjale tej branży. Niestety rzeczywistość gospodarcza pokazuje, że nie każdy jest w stanie skorzystać z ogólnoświatowego trendu. Armatorzy dążą do optymalizacji transportu i maksymalnej efektywności, kreując dynamiczne zmiany w sektorze i wymuszając rozwój terminali kontenerowych. Przykładem jest wykorzystywanie coraz większych statków. By możliwa była ich obsługa, terminale zobligowane są do realizacji kosztownych projektów inwestycyjnych związanych między innymi z pogłębieniem nabrzeży oraz doposażaniem w sprzęt

zdolny do obsługi pojemniejszych jednostek. By skutecznie funkcjonować na rynku, kluczowe jest więc zrównoważone oraz zdecydowane zarządzanie rozwojem portów kontenerowych. Terminale, które nie są w stanie nadążyć za tym trendem, mogą zostać pominięte przez morskich przewoźników kontenerowych. Będą mogły pełnić funkcję portów lokalnych ze znacznie mniejszym wolumenem przeładunków.

Jedynym polskim terminalem o możliwościach technicznych pozwalających na spełnienie rygorystycznych wymagań armatorów stawianych przed terminalami obsługującymi serwisy oceaniczne jest DCT Gdańsk. Terminal ten umożliwił największemu armatorowi na świecie (Maersk Line) przedłużenie dalekowschodniego serwisu do Gdańska. Zmiana ta miała głęboki sens ekonomiczny – ładunki znalazły się bliżej ostatecznej destynacji, co pozwoliło na redukcję zarówno kosztów, jak i czasu transportu. Oprócz armatora Maersk Line z usług gdańskiego terminalu korzystać zaczęli też inni, co spowodowało wysokie wzrosty wolumenu przeładunków, a w konsekwencji szybki wzrost udziału terminalu w rynku i osiągnięcie pozycji polskiego lidera.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia niestety nie przeprowadził w odpowiednim czasie wymaganych inwestycji, w związku z czym gdyńskie terminale mogą pełnić jedynie funkcję portów lokalnych. Ich znaczenie na polskim rynku przeładunków kontenerowych maleje na korzyść DCT Gdańsk, który osiągnął już 64-procentowy udział w rynku.

W najbliższych latach skala działalności DCT Gdańsk powinna wciąż wzrastać. Jest również nadzieja, że w efekcie planowanych aktualnie inwestycji gdyńskie terminale także zaczną zwiększać wolumen przeładunków. By jednak było to możliwe, konieczne są sprawnie podejmowane decyzje i zdecydowane działania, których w ostatnich latach w Gdyni zabrakło.

Celem artykułu, oprócz identyfikacji czynników determinujących zmiany struktury rynku przeładunku kontenerów w Polsce, było określenie, który z nich miał największe znaczenie. Na podstawie zaprezentowanych danych można stwierdzić, że otoczenie, a w szczególności zmiany na globalnym rynku kontenerowym, odegrały kluczową rolę w procesie wzrostu znaczenia DCT Gdańsk względem terminali gdyńskich. Podejmowane decyzje menedżerskie, mimo że były istotne dla prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej przedsiębiorstw, w żaden sposób nie mogły wpłynąć na powstrzymanie światowych trendów w branży kontenerowej, które to zdeterminowały skalę działalności zlokalizowanych w Polsce terminali.

Bibliografia

- Alphaliner. (2014). *Weekly Newsletter*, 32. London: Alphaliner.
- BCT. (2011). *Podstawowe informacje* [online, dostęp: 2017-06-15]. Gdynia: Baltic Container Terminal. Dostępny w Internecie: <http://www.bct.gdynia.pl/o-bct/podstawowe-informacje>.
- Broeze, F. (2002). *The Globalisation of the Oceans Containerization from the 1950s to the Present*. St. John's: International Maritime Economic History Association. ISBN 0973007338.
- Cabrera, N. (2014). *The Largest Container Ships in the World: CSCL Globe, MSC Oscar* [online, dostęp: 2017-06-15]. Shipping & Logistics Blog. Doral, FL: Lilly + Associates International. Dostępny w Internecie: <http://www.shiplilly.com/blog/largest-ships-world-cscl-globe-msc-oscar/>.
- Davidson, N. (2016). *The Global Container Market Outlook: Ports and Terminals*. Amsterdam.
- DCT Gdańsk. (2014). *Historia* [online, dostęp: 2017-06-15]. Gdańsk: Deepwater Container Terminal Gdańsk. Dostępny w Internecie: <http://dctgdansk.pl/pl/about-dct/history/>.

- DCT Gdańsk. (2017). *Przetargi* [online, dostęp: 2017-06-15]. Gdańsk: Deepwater Container Terminal Gdańsk. Dostępny w Internecie: <http://dctgdansk.pl/pl/p-17-1-po1-zaprojektowanie-rozbudowy-terminalu-faza-t2b/>.
- Dolecki, L. (2016). *Czy DCT „pożre” inne terminale kontenerowe?* [online, dostęp: 2017-06-15]. Rynek Infrastruktury. Warszawa: Zespół Doradców Gospodarczych „TOR”. Dostępny w Internecie: <http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/czy-dct-pozre-inne-terminale-kontenerowe-52418.html>.
- Eurostat. (2013). *Glossary: Twenty-foot equivalent unit (TEU)* [online, dostęp: 2017-03-20]. Eurostat Statistics Explained. Luxembourg: Eurostat. Dostępny w Internecie: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Twenty-foot_equivalent_unit_\(TEU\)](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Twenty-foot_equivalent_unit_(TEU)).
- GCT. (2010). *Terminal* [online, dostęp: 2017-06-15]. Gdynia: Gdynia Container Terminal. Dostępny w Internecie: <http://www.gct.pl/terminal>.
- Gospodarka Morska. (2010). *DCT Gdańsk jeszcze bliżej Azji* [online, dostęp: 2017-06-15]. Portal Gospodarka Morska.pl. Dostępny w Internecie: <http://www.gospodarkamorska.pl/Porty,Transport/dct-gdansk-jeszcze-blizej-azji>.
- Gospodarka Morska. (2011). *Największe kontenerowce świata zawiną do DCT Gdańsk* [online, dostęp: 2017-06-15]. Portal Gospodarka Morska.pl. Dostępny w Internecie: <http://www.gospodarkamorska.pl/wydarzenia/najwieksze-kontenerowce-swiate-zawina-do-dct-gdansk.html>.
- Grzybowski, M. (2014). Alianse strategiczne w transporcie morskim. Kontekst Regionu Morza Bałtyckiego. *Logistyka*, 2, 74–79.
- Hand, M. (2017). OOCL Hong Kong takes the world's largest containership crown [online, dostęp: 2017-06-15]. *Seatrade Maritime News*. Dostępny w Internecie: <http://www.seatrade-maritime.com/news/asia/oocl-hong-kong-takes-the-world-s-largest-containership-crown.html>.
- Jones Lang LaSalle. (2013). *Polskie porty kontenerowe: nowe kierunki rozwoju rynku logistycznego*. Warszawa: Jones Lang LaSalle.
- Koźlak, A. (2010). Rola transportu morskiego w globalnej gospodarce. W: H. Klimek, J. Dąbrowski (red.). *Kierunki rozwoju polskiego transportu morskiego – programy i rzeczywistość*. Gdańsk: Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego. ISBN 9788375310740.
- Majczyk, K. (2015). *Polskie porty rosną. Przeladowano rekordowe 2 mln kontenerów* [online, dostęp: 2017-06-15]. Forsal.pl. Dostępny w Internecie: <http://forsal.pl/artykuly/849235,polskie-porty-rosna-przeladowano-rekordowe-2-mln-kontenerow.html>.
- Portal Morski. (2016). *Otwarcie T2 – nowej części terminalu DCT Gdańsk* [online, dostęp: 2017-06-15]. PortalMorski.pl: branżowy serwis informacyjny. Dostępny w Internecie: <http://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/33358-otwarcie-t2-nowej-czesci-terminalu-dct-gdansk>.
- Przybyłski, R. (2010). Hamburg, największy polski port [online, dostęp: 2017-06-05]. *Rzeczpospolita*, 25.03. Dostępny w Internecie: <http://www.rp.pl/artykul/451689-Hamburg--najwiekszy-polski-port.html>.
- Rydzkowski, W., Gus-Puszczewicz, A. (2010). Wpływ kryzysu gospodarczego na obroty kontenerowe w Gdańsku i Gdyni. *Przegląd Komunikacyjny*, 7–8, 10–14.
- Rynek Infrastruktury. (2004). *GCT Gdynia: trwa III etap rozbudowy* [online, dostęp: 2017-06-15]. Rynek Infrastruktury. Warszawa: Zespół Doradców Gospodarczych „TOR”. Dostępny w Internecie: <http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/gct-gdynia-trwa-iii-etap-budowy-7296.html>.
- Spigarski, C. (2015). *BCT otrzymał nowe suwnice* [online, dostęp: 2017-06-15]. Gdańsk: Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej. Dostępny w Internecie: <http://oficynamorska.pl/2015/bct-otrzymal-nowe-suwnice/>.
- UNCTAD. (2016). *Review of Maritime Transport 2016: report by the secretariat of UNCTAD*. New York: United Nations. ISSN 0566-7682.
- Zarząd Morskiego Portu Gdańsk. (2017). *Terminal kontenerowy DCT Gdańsk* [online, dostęp: 2017-06-15]. Port Gdańsk. Dostępny w Internecie: <https://www.portgdansk.pl/o-porcie/terminal-kontenerowy-dct-gdansk>.
- Zarząd Morskiego Portu Gdynia. (2016). *Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – Etap I* [online, dostęp: 2017-06-15]. Port Gdynia. Dostępny w Internecie: <http://www.portgdynia.pl/pl/wydarzenia/kontenerowce/602-poglabienie-toru-podejsciwego-i-akwenow-wewnetrznych-portu-gdynia-etap-i>.

Factors determining the importance and market position of leading container terminals in Poland in the years 2007–2016

Abstract: This following article presents the factors that have caused DCT container terminal's dynamic development since 2007 whereas in the same period the terminals in Gdynia did not significantly broaden their scale, despite an increase of the entire container handling market. The research methods used are the secondary data analysis and expert interviews conducted with the industry representatives. In the first part the authors presented the trends in the development of the global container handling market. Next, the authors showed the structure of the Polish container handling market and comparison of handlings of leading con-

tainer terminals in Poland in 2007–2016. In the analysed period, significant differences in the dynamics of the handlings volume growth were observed, thus the characteristics of particular terminals were compared in order to find out the reasons of this situation. In the following part, the leading Polish container terminals were characterised: GCT SA and BCT SA in Gdynia, and DCT SA in Gdansk. In the last part of the article, the authors analysed the factors that determined the increase in the number of handlings made by DCT Gdansk. Furthermore, the reasons that prevented the development of terminals located in Gdynia were presented.

Key words: containerisation, container ports, sea transport, container handling