

Ekonomiczne skutki akcesji Polski do Unii Europejskiej dla portów morskich i ich otoczenia

Strategia rozwoju polskich portów morskich w warunkach integracji europejskiej

Ówczesne Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej wspólnie z zarządami portów morskich opracowało i przyjęło w dniu 5 maja 2000 roku „Założenia strategii rozwoju krajowych portów morskich w ramach Narodowej Strategii Rozwoju Transportu na lata 2000–2006”.

Głównym celem średniookresowej strategii rozwoju krajowych portów morskich na lata 2000–2006 było przygotowanie tych portów do funkcjonowania w ramach jednolitego rynku europejskiego. Proces realizacji tej strategii został podzielony na dwa etapy: pierwszy, to etap przygotowań do wstąpienia do UE, drugi, obejmował pierwsze lata po wejściu do UE.¹

Wymogi wejścia do UE nakładały (i w gruncie rzeczy wciąż nakładają) na polskie porty morskie następujące zadania:

- modernizację infrastruktury portowej oraz terminali, baz i urządzeń niezbędnych dla świadczenia konkurencyjnych usług portowych w ramach transeuropejskiej sieci transportowej;
- restrukturyzację systemu zarządzania, w tym liberalizacja sektora komercyjnych usług portowych;
- rozwój żeglugi bliskiego zasięgu, wprowadzanie rozwiązań transportu intermodalnego i multimodalnego oraz usług logistycznych;
- wdrożenie technologii gospodarki elektronicznej (e-business) i handlu elektronicznego (e-commerce), a także ułatwień proceduralnych i administracyjnych w obrocie portowo-morskim, zgodnych ze standardami IMO FAL, UE, UNCTAD i EKG ONZ.²

Główne zasady ustawy o portach i przystaniach morskich są zgodne z polityką portową Unii Europejskiej, która niezmiennie podkreśla wagę:

- nieograniczonego dostępu do polskich portów morskich dla statków państw członkowskich Wspólnoty i państw trzecich;

1. A. GRZELAKOWSKI: *Restrukturyzacja i wspieranie rozwoju transportu morskiego w Polsce* [w:] Spedycja i Transport, 2001 nr 06/07.

2. Oficjalna internetowa strona domowa Ministerstwa Infrastruktury [@:] http://www.mi.gov.pl/prezentacje/jednostki_dokumenty/15/raport-stan-gospodarki-morskiej_3.02.03.doc (2005-02-10).

- nieograniczonego dostępu do infrastruktury i suprastruktury polskich portów oraz do usług portowych dla kontrahentów obcych;
- swobody zakładania przedsiębiorstw usługowych w polskich portach oraz swobody przepływu kapitału i pracowników;
- stosowania nowoczesnych systemów zarządzania portami morskimi, zapewniających łatwe porównywanie nakładów i wyników;
- dostosowania programu pomocy państwa dla portów morskich do wymogów Unii Europejskiej.³

Podstawowym wyzwaniem dla polskich portów morskich jest ich zdolność do dostosowania się do europejskiego modelu zarządzania portami i integracja z krajowym systemem transportu, spedycji i logistyki. Obecnie zakończył się model transportu morskiego „port-port”, a zaczyna dominować model „door-to-door”, czyli dostawa od nadawcy do odbiorcy. Port staje się jednym z elementów składowych kompleksowej multimodalnej usługi transportowej. Podobnie port morski musi znaleźć swoje miejsce w systemach zarządzania logistyką i łańcuchem dostaw, w których dominuje dziś tematyka gospodarki elektronicznej i logistyki elektronicznej (e-logistics).

Drugim wyzwaniem w portach morskich jest demonopolizacja i deregulacja sektora komercyjnych usług portowych. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady o dostępie do rynku usług portowych zrewolucjonizowała istniejący w polskich portach morskich sektor usług portowych. Lista usług portowych podlegających deregulacji obejmuje: pilotowanie, holowanie i cumowanie statków, przeładunek, sztautowanie i inne operacje ładunkowe, magazynowanie, składowanie i przechowywanie ładunków, kompletowanie ładunków, zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów.⁴ Objęcie tego rynku w polskich portach morskich regulami wolnego rynku, konkurencji i przejrzystości, obowiązującymi powszechnie w UE, wkrótce prawdopodobnie pociągnie za sobą m.in. poważną restrukturyzację zatrudnienia w spółkach świadczących usługi portowe. Już wkrótce oczekiwać należy wejścia na rynek komercyjnych usług portowych w portach polskich nowych firm krajowych i zagranicznych. Efektem deregulacji tego rynku będzie z pewnością obniżenie cen za usługi portowe, podniesienie ich jakości oraz wprowadzenie nowych technologii przeładunkowych.⁵

Ministerstwo Infrastruktury opracowało propozycje w zakresie wyboru priorytetów, działań oraz określenia rodzajów funduszy pomocowych dla sektorowego podprogramu operacyjnego dla infrastruktury transportowej, wchodzącego w skład programu „Rozwój Infrastruktury Publicznej w latach 2003-2006”. Program ten jest częścią „Narodowego Planu Rozwoju na lata 2003-2006” przygotowanego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego i Budownictwa i stanowi podstawę do uzyskiwania środków z funduszy strukturalnych oraz z funduszu spójności Unii Europejskiej.

W ramach podprogramu w zakresie infrastruktury transportowej jako jeden z priorytetów przyjęto „Zwiększenie dostępności do portów morskich” od strony lądu i od strony

3. K. MISZTAŁ: *Polskie porty morskie wobec wymogów i standardów Unii Europejskiej* [w:] *Transport morski Polski w zintegrowanej Europie*. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomika Transportu Morskiego, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 2000, s. 18.

4. Oficjalna internetowa strona domowa Ministerstwa Infrastruktury [a:] http://www.mi.gov.pl/prezentacje/jednostki_dokumenty/15/raport-stan-gospodarki-morskiej_3.02.03..doc (2005-02-10).

5. K. MISZTAŁ: *Polskie porty morskie wobec wymogów i standardów Unii Europejskiej* [w:] *Transport morski Polski w zintegrowanej Europie*. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomika Transportu Morskiego, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 2000, s. 18.

morza. Priorytet ten ma dwa zakresy: krajowy – dotyczący dużych portów morskich oraz regionalny – dotyczący małych portów i przystani morskich.

W zakresie krajowym, dotyczącym dostępu do portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, postuluje się aby realizacja tego priorytetu następowała z wykorzystaniem środków pochodzących z unijnego Funduszu Spójności, w jego części transportowej dotyczącej dofinansowania projektów związanych z budową i modernizacją transeuropejskich sieci transportowych, a usytuowanych w przechodzących przez Polskę transeuropejskich korytarzach transportowych. Kierowanie realizacją tego priorytetu należy do Ministerstwa Infrastruktury, natomiast zakres regionalny należy do kompetencji władz regionalnych. Koordynatorem pomocy w zakresie małych portów i przystani morskich pochodzącej ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego zostało Ministerstwo Rozwoju Regionalnego i Budownictwa, współpracujące z Ministerstwem Infrastruktury.

W świetle przyjętych przez MTiGM założeń strategii rozwoju krajowych portów morskich na lata 2000-2006 można stwierdzić, że proponowane w ramach priorytetu „Zwiększenie dostępności do portów morskich” nakłady pozwalają na sfinansowanie podstawowych zadań inwestycyjnych i modernizacyjnych ujętych w strategii MTiGM.

Korzyści dla polskich portów morskich wynikające z członkostwa w UE

Wejście Polski do Unii Europejskiej stworzyło wielorakie szanse dla polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Korzyści te związane są przede wszystkim z możliwościami dostępu do jednolitego rynku europejskiego (European Single Market) i europejskiej przestrzeni gospodarczej (European Economic Area).⁶

Zasady wolnego rynku, a zwłaszcza zasady wolnej konkurencji, niedyskryminacji i przejrzystości, dały polskiemu portom morskim równe (teoretycznie) szanse w działalności gospodarczej na rynku europejskim. Dotyczy to także warunków funkcjonowania przedsiębiorców, które są podobne na terenie wszystkich krajów UE. Duże szanse dała polskiemu przedsiębiorcom prowadzącym działalność w zakresie transportu morskiego możliwość wejścia w europejski system transportu multimodalnego, spedycji i logistyki. Poprawa ich pozycji rynkowej powinna już wkrótce nastąpić w wyniku głębszej integracji kapitałowej i organizacyjnej z partnerami europejskimi, a także dzięki lepszemu i bardziej efektywnemu wykorzystaniu posiadanych zasobów oraz wysokich kwalifikacji polskich kadr morskich.

Harmonijne włączenie się polskich przedsiębiorców w stale rozwijający się europejski rynek usług logistycznych, w rozwój żegluga bliskiego zasięgu, w zrównoważony proekologiczny rozwój transportu, w tworzenie i realizację wspólnej polityki transportowej UE przyspieszyło integrację polskiego transportu morskiego z europejskim transportem morskim.

Wydaje się, że wejście Polski do UE już wkrótce przyniesie znaczącą poprawę konkurencyjności i jakości świadczonych usług w polskich portach morskich w wyniku głębszej

6. A. GDULA: *Szanse i zagrożenia dla polskiego transportu morskiego w Unii Europejskiej* [w:] *Namiary na Morze i Handel. Żegluga, porty, spedycja – dodatek specjalny*, 2001, nr 12, s. VI.

integracji kapitałowej tej gałęzi transportu oraz rozwoju logistyki i racjonalizacji przewozów i przeładunków. Należy spodziewać się lepszego i bardziej efektywnego wykorzystania zasobów i kwalifikacji kadr pływających i personelu pokładowego, co jest możliwe dzięki swobodnemu przepływowi siły roboczej między krajami UE.

Polskie porty morskie po integracji ze Wspólnotami Europejskimi powinny jeszcze bardziej niż kiedykolwiek wykorzystać swoje mocne strony, czyli przede wszystkim:

- dogodnie położenie w układzie komunikacyjnym północ-południe;
- sprzyjającą atmosferę dla inwestorów na terenach portowych;
- uniwersalny charakter portu, specjalizującego się w obsłudze kontenerów, ładunków ro-ro, zbóż, samochodów, nawozów, cementu, węgla i złomu;
- swoją silną pozycję w piątce największych portów drobnicowych oraz kontenerowych na Morzu Bałtyckim.

Największej szansy same porty upatrują w systematycznym wzmacnianiu swej pozycji na tzw. wspólnym zapleczu portowym poprzez stały wzrost jakości i tempa usług, co wymaga kapitałochłonnych inwestycji. Generalnie w tym tkwi szansa egzystencji i rozwoju portów, które ze względu na często ograniczone możliwości rozwoju przestrzennego powinny preferować rozwój intensywny, objawiający się m.in. w:

- konwersji rejonów portowych i nabrzeży;
- podejmowaniu nowych rodzajów działalności;
- pozyskiwaniu maksimum nowych terenów i przygotowywaniu ich pod nowe inwestycje;
- optymalizowaniu dotychczasowej infrastruktury i przygotowywaniu jej dla przewidywanych przyszłych potrzeb klientów.

Krzyżowanie się kontaktów gospodarczych między wschodem i zachodem oraz północą i południem na terytorium Polski, może stać się również ogromną szansą dla polskich portów morskich, ale tylko w sytuacji, gdy podejmą one niezbędne inwestycje, które skoncentrować się powinny na szybkiej realizacji autostrad południkowych (np. dla Gdyni – VI korytarz transportowy, głównie A-1 wraz z zakończeniem Estakady Kwiatkowskiego).

Najwięcej korzyści może przynieść rozwój żeglugi bliskiego zasięgu i kabotażowej, priorytetowego kierunku unijnej polityki żeglugowej. Podstawową, zaletą, żeglugi bliskiego zasięgu jest traktowanie jej jako przyjaznego dla środowiska i taniego rodzaju transportu, konkurencyjnego w konfrontacji z innymi gałęziami transportu. Znaczący wpływ na rozwój tego rodzaju połączeń może mieć rozwój gospodarczy krajów bałtyckich. Jak ocenia Komisja Europejska, region Morza Bałtyckiego będzie w następnej dekadzie najszybciej rozwijającym się regionem Europy. Porty polskie mogą wiele osiągnąć wykorzystując właśnie swą dogodną lokalizację w rejonie Bałtyku dla rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu. Korzyści dla portów mogą być znaczne, jeśli będą one potrafiły w umiejętny sposób skorzystać ze środków pomocowych, w tym także funduszy spójności i strukturalnych.

Polska jest najbardziej zainteresowana uruchomieniem transeuropejskich korytarzy transportowych Północ-Południe, jak również utrzymaniem istniejących tradycyjnych powiązań polskiej gospodarki z Rosją i innymi krajami Europy Wschodniej. Zmiany w popycie na przewozy w bliskim zasięgu w naturalny sposób preferują rozwój tonażu specjalistycznego, zwłaszcza przystosowanego do przewozu ładunków skonteneryzowanych również, w ramach żeglugi ro-ro i w mniejszym zakresie drobnicy konwencjonalnej

oraz sztuk ciężkich i wielkogabarytowych. W tej sytuacji konieczna jest stała modernizacja portowych terminali i odnowa tonażu zatrudnionego w żegludze bliskiego zasięgu oraz wdrażanie nowych technologii przewozu i przeładunku w celu sprostanania rosnącej konkurencyjności na coraz bardziej wymagającym rynku europejskim.⁷

pozytywnym skutkiem wynikającym z akcesji do struktur UE może być już niedługo pojawienie się silnych kapitałowo inwestorów, którzy będą chcieli przeznaczyć swoje środki na strategiczne inwestycje takie jak: utworzenie nowych terminali specjalistycznych, rozwijanych na bazie obecnego potencjału np. owocowych, pasażersko-promowych czy też budowa centrów logistyczno-dystrybucyjnych.

Specjaliści od spraw rozwoju portów upatrują znaczących korzyści w budowie różnego rodzaju aliansów strategicznych z innymi podmiotami lub użytkownikami portów. Niestety obecnie krajowe porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej coraz częściej konkurują ze sobą o ładunek zamiast wzajemnie wspierać się i uzupełniać.

Zagrożenia jakie niesie ze sobą członkostwo w UE

Największe zagrożenia dla polskich portów morskich wynikają ze skali opóźnienia polskiego transportu morskiego w stosunku do żeglugi morskiej krajów członkowskich Unii Europejskiej. Zagrożenia związane z wejściem Polski w struktury UE wynikły, głównie ze skali opóźnienia polskiego transportu morskiego w stosunku do standardów unijnych. Opóźnienie to dotyczyło nie tylko stanu majątku i środków transportu, ale także poziomu zarządzania i organizacji przedsiębiorstw transportu morskiego. Przedsiębiorstwa te wciąż znajdują się we wstępnej fazie przekształceń własnościowych i charakteryzują się brakiem rentowności niezbędnej dla kształtowania swojego rozwoju.

Bardzo niepokojący jest w szczególności potencjał kapitałowy przedsiębiorstw armatorskich i ich zdolność (a w zasadzie jej brak) do rentownej działalności eksploatacyjnej i rozwojowej a także stopień dostosowania się do nowych rozwiązań logistycznych w transporcie. Obowiązujące w Polsce przepisy i zasady obowiązujące w działalności żeglugowej z góry przesądzają o pozycji rynkowej polskich armatorów.

Innym zagrożeniem są przewidywane wzrosty cen na nowobudowane statki, związane z wprowadzaniem nowych zastrzonych a zarazem kosztownych standardów bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego. Spodziewany jest gwałtowny wzrost kosztów transportu morskiego z uwagi na wprowadzanie odpłatności za korzystanie z infrastruktury portów morskich jako części infrastruktury transportowej. Dużym zagrożeniem dla działalności armatorów krajowych na rynku UE jest opóźnienie w zakresie zarządzania przedsiębiorstwami i flotą handlową. Restrukturyzacja i prywatyzacja przedsiębiorstw armatorskich i portowych wciąż jest mało zaawansowana. Istniejące przerosty zatrudnienia, tradycyjne struktury i wadliwa organizacja pracy, słabość marketingowa i inne tego rodzaju cechy polskich firm armatorskich i portowych są źródłem nadmiernych kosztów i niskiej rentowności działalności żeglugowej i portowej. Obniża to istotnie zdolność kon-

7. J. KUJAWA: *Żegluga bliskiego zasięgu w Unii Europejskiej i w Polsce* [w:] *Transport i handel morski*, praca zbiorowa pod red. J. Żurka, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 2002, s. 89-92.

kurencyjną polskiego transportu morskiego na rynku UE.

Zasadny niepokój budzi także polityka transportowa jaką prowadzi nasz rząd, daleki jest on bowiem od prowadzenia polityki proporcjonalnej. Najbardziej spektakularnym przykładem jest ciągnąca się od wielu lat dyskusja nad budową połączeń drogowych polskich portów z zapleczem i brak konkretnych decyzji w tym zakresie. W interesie polskich portów morskich jest budowa autostrad w układzie południkowym, tymczasem Ministerstwo Infrastruktury nadaje priorytet autostradzie Wschód-Zachód, łączącej kraje zachodnie z państwami byłego ZSRR, co powoduje przejmowanie ładunków z polskiego obszaru gospodarczego przez obce porty morskie. W tej sytuacji perspektywy polskich portów morskich nie rysują się zbyt optymistycznie.⁸

Ponadto otwarcie gospodarki Polski w wyniku akcesji z UE spowodowało, iż zaplecze polskich portów morskich jest w coraz większym stopniu penetrowane przez obcych przewoźników, a ładunki są przechwytywane przez porty zachodnioeuropejskie, ponieważ porty te charakteryzują się korzystniejszymi odległościami czasowymi i ekonomicznymi niż polskie porty. Porty polskie są bowiem usytuowane niekorzystnie (peryferyjnie) względem głównych szlaków transportowych wschód-zachód, co może stać się powodem tego, iż żaden z polskich portów morskich nie będzie w stanie pretendować do roli centrum dystrybucyjno-rozdzielczego w skali europejskiej, a co za tym idzie nie będzie atrakcyjny z punktu widzenia możliwości załadunkowych i sprawności obsługi statków. Na niekorzyść polskich portów morskich w tej kwestii przemawia również fakt iż brakuje im zwartego i nowoczesnego centrum magazynowego dla rozwoju funkcji logistycznych, lecz o wiele bardziej niepokoi brak obszarów rezerwowych dla rozwoju portów (szczególnie w Gdyni).

Inne ważniejsze zagrożenia dla polskiego transportu i polskich portów morskich, będące następstwem członkostwa w UE to:

- zmiany w podziale rynków transportowych między przewoźników krajowych i zagranicznych w wyniku zniesienia ograniczeń w dostępie do tych rynków;
- wyższe koszty finansowania inwestycji w transporcie morskim w wyniku zaostrzenia norm i standardów technicznych oraz ograniczeń ekologicznych;
- zmiany w zasadach dostępu do infrastruktury transportowej i wdrażanie odpłatności za ten dostęp, dotyczy to zwłaszcza portów morskich i terminali transportu kombinowanego;
- skomplikowane procedury i kryteria przyznawania środków UE na inwestycje infrastrukturalne w transporcie morskim;
- niedostatki instytucjonalne i kadrowe w administracji rządowej i samorządowej zajmującej się krajowym transportem morskim;
- ekspansja portów i przewoźników, głównie niemieckich, dążących do odtworzenia hanzeatyckiego układu połączeń transportowych w regionie bałtyckim z dominującą pozycją, portów i przewoźników niemieckich;
- wspólne przedsięwzięcia wielkich portów zachodnich z portami bałtyckimi, być może już wkrótce spowodują odejście ładunków feederowych z portu gdyńskiego.

Skutkiem akcesji Polski do Unii Europejskiej powinien być już wkrótce odczuwalny wzrost wymiany towarowej z krajami Wspólnoty, co może oznaczać ograniczenie wymiany towarowej drogą morską oraz wzrost przewozów w relacjach lądowych.⁹

8. K. MISZTAŁ: *Polskie porty morskie wobec wymogów i standardów Unii Europejskiej* [w:] *Transport morski Polski w zintegrowanej Europie*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 2000, s. 20.

Tendencje te mogą z pewnością ujemnie wpływać na kształtowanie się wielkości obrotów towarowych polskich portów morskich. Konkurentem dla nich staną się nie tylko obce porty morskie, ale również krajowy transport lądowy — przede wszystkim samochodowy i kolejowy.

Do około 1989 roku polskie porty morskie działały w wygodnym dla siebie „monopolistycznym” otoczeniu transportowym i gospodarczym, w związku z czym nie musiały konkurować o ładunki polskiego handlu zagranicznego, które przydzielano im na zasadzie planowego podziału masy towarowej. Poza konkurencją ze strony obcych portów obecnie pojawiła się dodatkowo konkurencja między polskimi portami o ładunki z własnego zaplecza gospodarczego oraz konkurencja wewnątrz samych portów, pomiędzy przedsiębiorstwami portowymi wykonującymi usługi na rzecz ładunków i statków.

Sytuacja w której porty Gdańska i Gdyni prowadzą między sobą walkę konkurencyjną jest bardzo niekorzystna. Takie postępowanie może prowadzić jedynie do wzajemnego wyniszczenia, dlatego konieczne jest opracowanie przez porty wspólnych strategicznych działań w obliczu rosnącej konkurencji ze strony portów zachodnich. Ponadto ograniczenie wewnętrznej konkurencji na skutek porozumienia stworzyć powinno portom możliwość lepszej penetracji zaplecza.¹⁰

Polskie porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, ze względu na swój stan techniczno-eksploatacyjny i związaną z tym jakość usług portowych, nie reprezentują jeszcze na rynku transportowym odpowiednio wysokiego poziomu, który zapewniłby im równe szanse w walce konkurencyjnej z portami zagranicznymi.

Zakończenie

Akcesja Polski do Unii Europejskiej była i wciąż jest procesem ważnym i rodzi daleko idące skutki dla całej polskiej gospodarki. Należy mieć jednak na uwadze nie tylko szanse płynące z akcesji, ale także zagrożenia z niej wynikające. Członkostwo skutkuje bowiem koniecznością docelowej pełnej liberalizacji dostępu do polskiego rynku transportowego, co z kolei niesie za sobą wystawienie polskich portów morskich na zaostrzoną konkurencję zagraniczną. Dlatego wydaje się, że proces liberalizacji powinien dokonywać się asymetrycznie: szybciej po stronie Unii Europejskiej, wolniej po stronie polskiej, aby nie spowodować nadmiernego procesu upadłości przedsiębiorstw działających na terenach portu jak i samego portu.

Otwarcie gospodarki Polski w wyniku stowarzyszenia ze Wspólnotami Europejskimi spowodowało, że zaplecze polskich portów morskich jest w coraz większym stopniu penetrowane przez obcych przewoźników, a ładunki są przechwytywane przez porty zachodnioeuropejskie, co wynika głównie z występowania tam korzystniejszych odległości czasowych i ekonomicznych.

Porty polskie morskie mają szansę w walce konkurencyjnej o ładunki tranzytowe tylko

9. K. MISZTAŁ: *Polskie porty morskie wobec wymogów i standardów Unii Europejskiej* [w:] *Transport morski Polski w zintegrowanej Europie*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000, s. 20.

10. W. RYDZKOWSKI: *Porty polskie w świetle aktualnych tendencji w logistyce europejskiej oraz tendencji kształtujących ich zaplecze* [w:] *Porty morskie w procesie integracji europejskiej*, praca zbiorowa pod red. Z. Brodeckiego, *Studia Europejskie*, Tom IX. Wydawnictwo Instytutu Studiów Europejskich, Gdynia, 2002, s. 49.

wtedy, jeśli poczynione w nich zostaną niezbędne inwestycje, zwłaszcza w zakresie infrastruktury transportu lądowego. Chodzi tutaj głównie o modernizację istniejących połączeń transportowych oraz budowę nowych dróg szybkiego ruchu, autostrad obwodnic wokół miast, przejść granicznych, gwarantujących bezpieczeństwo i szybkość przewozów na europejskim poziomie. Pełne wykorzystanie potencjału gospodarczego Polski będzie możliwe dopiero po wybudowaniu autostrady łączącej południe kraju z północą. Bez tych połączeń polskie porty morskie nie znajdą dostatecznego zatrudnienia pomimo, że mogą w zasadzie przyjmować nawet największe statki, jakie pływają po Bałtyku. Tymczasem w tym zakresie brak jest istotnych przedsięwzięć i zainteresowania ze strony rządu. Jest to sytuacja bardzo niebezpieczna, może bowiem spowodować utratę opłacalnych ładunków tranzytowych zarówno przez przewoźników lądowych, jak i morskich.

Dalece niepokojąca jest również sytuacja, w której porty polskie (szczególnie Gdańsk i Gdynia) prowadzą między sobą ostrą walkę konkurencyjną. Taka sytuacja może prowadzić jedynie do wzajemnego wyniszczenia i dlatego konieczne jest opracowanie wspólnych strategicznych działań w obliczu rosnącej konkurencji ze strony portów zachodnich. Ze względów ekonomicznych opłacalne mogłoby być połączenie obu portów (pod wspólnym zarządem), które zamiast konkurowania mogłyby zająć się współpracą, bądź też specjalizacją w obsłudze zupełnie innych towarów.

Wszystkie polskie porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w ostatnich latach ukierunkowały się na obsługę ładunków drobnicowych konwencjonalnych i skonteneryowanych, co oznacza, że zostaną one poddane największej wśród polskich portów presji rynku międzynarodowego (konkurencji w szczególności takich portów jak Hamburg i Rostock). Porty polskie, aby być godnym konkurentem dla rozwiniętych portów zachodnioeuropejskich, muszą zdecydowanie poprawić wachlarz i jakość usług, co niestety często wymaga kapitałochłonnych inwestycji.

Skala opóźnienia zarówno polskich portów, jak i transportu morskiego w stosunku do żeglugi morskiej krajów członkowskich Unii Europejskiej, jest wciąż niebezpiecznie duża. Polskie porty morskie, aby zaistnieć na konkurencyjnym rynku europejskim, potrzebują nie tylko pieniędzy, ale także czasu na dokonanie niezbędnych inwestycji, które wyrównają szanse w otwartej walce konkurencyjnej o ładunki tranzytowe z krajami Wspólnoty.

Członkostwo Polski w Unii Europejskiej niesie za sobą szanse i zagrożenia, należy jednak mieć świadomość, że szans, przy aktualnym stanie gospodarki, jest znacznie mniej.