

dr Adam Salomon

(Katedra Systemów Transportowych, Akademia Morska w Gdyni)



Konkurencyjność terminali kontenerowych zlokalizowanych w polskich portach morskich na tle otoczenia bałtyckiego (streszczenie):

Morze Bałtyckie, ze względu na swoje położenie, stało się ogniwem łączącym gospodarki dziesięciu państw regionu, a także morzem wewnętrznym Unii Europejskiej. Dzięki rozszerzeniu Wspólnoty kraje bałtyckie zostały włączone do zintegrowanego obszaru gospodarczego, co wpłynęło na zacieśnienie współpracy między nimi oraz przyspieszyło ich rozwój gospodarczy. Głównym polem do prowadzenia współpracy w regionie Morza Bałtyckiego stał się transport morski. Znaczenie polskich portów morskich dla gospodarki narodowej jest zasadniczo niedoceniane. Przyczyną tego stanu rzeczy jest przede wszystkim brak świadomości społecznej o skali obrotu towarowego w polskim handlu zagranicznym realizowanego drogą morską. W latach 2000–2007 średni udział obrotów portowych w obrotach handlu zagranicznego wynosił aż około 30%. Polskie porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście) dzięki swojemu położeniu geograficznemu posiadają doskonałe warunki dla realizacji przewozów kontenerowych. Analizując strukturę obrotów kontenerowych w polskich portach morskich na przestrzeni ostatnich kilku lat, można zauważyć istotne zmiany, będące wynikiem zrealizowanych i trwających portowych procesów inwestycyjnych. Wciąż wzrasta rola polskich portów morskich w obrotach kontenerowych na Bałtyku, a port Gdynia jest w czołówce bałtyckich portów kontenerowych (w 2008 roku – 610767 TEU – czwarte miejsce po St. Petersburgu 1983110 TEU, Goeteborgu 862595 TEU i Kotka 666356 TEU). Rozwój przeładunków i zdolności przeładunkowych sprawia, że porty Gdańsk i Gdynia wyrastają na drugi, po St. Petersburgu, ośrodek obsługi kontenerów na Morzu Bałtyckim.

Competitiveness of Polish seaports' container terminals localized in relating to the Baltic environment (Summary):

Baltic Sea, on account of one's location, became the link combining managements of ten states of region as well as the internal sea of the European Union. Thanks to expanding Bond Baltic countries were included in integrated economic area what influenced co-operating more closely of baulk with them as well as precipitated their economic development. The main field for carrying the cooperation in the region of the Baltic Sea has become the sea transport. The role of Polish seaports for the national economy is fundamentally undervalued. Above all a lack is a cause of this state of affairs of social awareness against dear to the scale of the trade in the Polish foreign trade realized by the sea. In years 2000–2007 the average part of port turnover in the foreign trade turnover amounted as far as about 30%. Polish seaports of basic role for the national economy (Gdańsk, Gdynia, Szczecin and Świnoujście) thanks to their geographical localization have excellent conditions for the realization of container transport. Analysing the structure of Polish seaports' container turnover of a few last years it is possible to notice essential changes, being a result of carried out and lasting port investment lawsuits. The role of Polish seaports in the Baltic Region's container turnover is still increasing, and Gdynia seaport is at the leading group (in the year 2008 - 610767 TEU - the fourth place after St. Petersburg 1983110 TEU, Goeteborg 862595 TEU and Kotka 666356 TEU). The development of handling and handling abilities is causing, that Gdańsk and Gdynia are growing into seaports to second, after St. Petersburg, centre of the service of containers on the Baltic Sea.