

Henryk SALMONOWICZ

PORTY MORSKIE W GLOBALNYCH ŁAŃCUCHACH LOGISTYCZNYCH I SIECIACH DOSTAW

Streszczenie. Artykuł dotyczy nowej roli portów morskich w globalnej gospodarce i logistyce. Przedstawiono trendy rozwoju gospodarki światowej i dynamikę rozwoju handlu globalnego. Zwrócono uwagę na rolę poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze handlu globalnego, a w szczególności na transkontynentalny charakter transportu morskiego i lotniczego. Przeanalizowano wpływ procesów zachodzących w gospodarce światowej na nową rolę portów morskich w przemieszczaniu masy ładunkowej pomiędzy punktami nadania i odbioru.

Słowa kluczowe: łańcuch logistyczny, sieć dostaw, transport ładunków, port morski

THE GLOBAL MARITIME PORTS IN LOGISTICS CHAINS AND SUPPLY NETWORKS

Summary. This article applies to the new role of seaports in the global economy and logistics. The paper presents trends in the development of the world economy and the dynamics of global trade. Attention was drawn to the role of different modes of transport to use global trade, especially on transcontinental nature of sea and air transport. The influence of the processes taking place in the global economy on a new role of seaports in the mass movement of cargo between points of origin and reception.

Keywords: logistics chains, supply networks, mass movement, maritime port

1. WPROWADZENIE

Ostatnie lata XX i pierwsze dekady XXI wieku to okres dynamicznych zmian w logistyce międzynarodowej i systemach zarządzania logistycznym w transporcie. Procesy zachodzące w gospodarce światowej (internacjonalizacja, globalizacja, regionalizacja), przemiany w handlu międzynarodowym, pomimo bieżących kryzysów gospodarczych również wzrost gospodarczy czy też działania związane z offshoringiem i outsourcingiem doprowadziły do głębokich zmian łańcuchów dostaw i pojawienia się nowych podmiotów na rynku usług logistycznych – operatorów logistycznych, w tym działających na rynkach globalnych. Systematycznie rosną przewozy pomiędzy głównymi centrami współczesnej gospodarki światowej, tj. Europą Zachodnią, Ameryką Północną i Azją Południowo-Wschodnią, sprzyja rozwojowi logistyki globalnej. Zwiększa się wolumen obrotów wszystkimi grupami ładunkowymi, a zwłaszcza ładunkami konteneryzowanymi. Duży potencjał rynku kontenerowego i zmieniające się wymogi ze strony załadowców pociągają za sobą konsolidację podmiotów rynkowych, w tym w sektorze przedsiębiorstw żeglugowych. Wzrost

obrotów kontenerowych uwidocznił niedostateczną zdolność przeładunkową wielu portów i ich zatłoczenie. Zjawiska te przebiegają nieco łagodniej w okresie kryzysu gospodarczego, w tym także kryzysu w światowym transporcie morskim, ale uwidoczną się w kolejnych okresach ożywienia gospodarczego. Rynek obrotów kontenerowych zdominowały nowe podmioty działające na skalę globalną, które usiłują umiejscowić swoją działalność w portach morskich o strategicznym położeniu geograficznym i silnej pozycji rynkowej. Rosnące zapotrzebowanie na przewozy kontenerowe, zwłaszcza w relacjach międzykontynentalnych, wzmacnia budowę coraz większych jednostek morskich. Tendencja ta jest także widoczna w żegludze morskiej bliskiego zasięgu. Pomimo trudnej sytuacji w branży morskiej niezbędne są działania powodujące rozwój logistyki morskiej i systemów zarządzania logistycznego w żegludze i portach morskich. Działania te już obecnie są widoczne w organizacji przodujących portów morskich, np. proces regionalizacji, czyli współpracy portów w danym obszarze czy regionie (porty główne, porty przeładunkowe, porty II i III szczebla) czy też proces terminalizacji, czyli działalność portów morskich w coraz większym stopniu skupiająca się w terminalach, za pośrednictwem których obsługuje się zaplecze portowe. Porty morskie zmieniają swoje funkcje gospodarcze i przechodzą z funkcji transportowej do roli centrów logistyczno-dystrybucyjnych i kompleksowych miejsc przepływu w łańcuchach logistycznych funkcjonalnie powiązanych z działalnością dystrybucyjną prowadzoną w głębi lądu. Zmienia się nie tylko rola portów morskich, lecz także rola władz portowych, które w coraz większym stopniu koncentrują się na zapewnieniu połączeń pomiędzy portem a głębią lądu za pośrednictwem transportu intermodalnego. Proces terminalizacji portów morskich jest etapem pośrednim w tworzeniu się alternatywnych sieci portów. Przejście na transport zrównoważony i rozwój transportu intermodalnego w istotny sposób przyczyniają się do efektywnej interoperacyjności i intermodalności oraz ograniczenia skali szkodliwych emisji do środowiska naturalnego w portach.

2. LOGISTYKA GLOBALNA

Wraz z rozwojem powiązań gospodarki światowej rośnie znaczenie logistyki międzynarodowej, której cechy szczególne wynikają z tego, że punkty nadania i odbioru towaru są zlokalizowane w różnych krajach, oraz logistyki globalnej, która jest konsekwencją procesu internacjonalizacji globalizacji gospodarki światowej, rozwoju handlu i transportu między podmiotami gospodarki światowej (głównie korporacjami transnarodowymi) oraz rozwoju technologii informacyjnych i komunikacyjnych ICT (Information and Communication Technologies).

Doniosłą rolę w procesie kształtowania się logistyki globalnej odgrywa globalna sieć komputerowa (Internet) jako podstawowe narzędzie technologiczne służące do gromadzenia, przetwarzania i transmisji informacji oraz podstawa rozwoju e-gospodarki jako płaszczyzny prowadzenia globalnej działalności gospodarczej, zawierania transakcji, wymiany wartości i miejsca nawiązywania kontaktów między uczestnikami handlu międzynarodowego. W ramach globalnej e-gospodarki kluczową rolę odgrywa e-logistyka, rozumiana jako wykorzystanie narzędzi teleinformatycznych do obsługi międzynarodowych procesów logistycznych [18]. Spośród wielu podmiotów gospodarki światowej (przedsiębiorstwa krajowe, przedsiębiorstwa międzynarodowe, gospodarki narodowe, organizacje międzynarodowe) podstawową rolę we współczesnej gospodarce światowej odgrywają korporacje transportowe, do których należy ponad 50% światowej produkcji przemysłowej. Rozwój tych podmiotów odbywa się głównie przez proces tworzenia filii przedsiębiorstw międzynarodowych w innych krajach (głównie rozwijających się). Przedmiotem ich zainteresowania są usługi (w tym usługi transportowe) i przemysł przetwórczy, a w krajach

mniej rozwiniętych przemysł wydobywczy, spożywczy, metalowy, tytoniowy i chemiczny. Powiązania produkcyjne, techniczne i handlowe pomiędzy przedsiębiorstwami macierzystymi z ich filiami mają przede wszystkim charakter wertykalny, w którym ztraca się narodowy charakter współpracy. Dzięki temu podmioty te docierają do głęboko chronionych rynków wewnętrznych i lokalnych, lokując tam produkcję i inne formy działalności gospodarczej. Odmierna jest też strategia działania i rozwoju korporacji transportowych. Spośród wielu strategii, w tym strategii narodowej (która jest realizowana na rynkach chronionych przed konkurencją międzynarodową), strategii międzynarodowej (gdzie prowadzona jest polityka korporacyjna w danym regionie, np. w Unii Europejskiej, filie uzyskują z centrali macierzystej kapitał, technologię i know-how do współdziałania na rynkach danego regionu), strategii transportowej (gdzie prowadzona jest polityka transregionalna, a jej wyrazem jest współdziałanie filii w kilku regionach), najważniejsza w kształtowaniu logistyki globalnej jest strategia globalna oznaczająca lokalizację filii w różnych regionach świata pod kątem poprawy efektywności produkcji w ujęciu absolutnym. Dlatego też dobierane są w tej strategii lokalizacje, w których warunki produkcji są najkorzystniejsze, a dostęp do deficytowych czynników produkcji jest najłatwiejszy. Takie działanie pozwala uzyskiwać najlepsze wyniki ekonomiczne. W tej strategii korporacje transportowe są zainteresowane globalizacją gospodarki światowej, w tym szczególnie liberalizacją wymiany handlowej i usługowej, prowadząc globalną strategię produkcji, dystrybucji czy marketingu [1].

Prowadzenie działalności gospodarczej na rynku globalnym wymaga stosowania metod zarządzania międzynarodowego, w tym zarządzania globalnego, dla którego narodowość nie stanowi już żadnego kryterium przy podejmowaniu decyzji. Dla tak pojmowanego rynku światowego opracowuje się jednolity marketing mix, zawierający także obsługę dostawcą jako instrument marketingu. Decyzje zarządzania globalnego dotyczą wszystkich systemów logistycznych [12].

Megatrendem systemu logistyki dystrybucji jest współcześnie indywidualizacja oferowanych klientom produktów i usług oraz skrócenie czasu realizacji potrzeb klientów [15]. Tendencja ta wymusza rozbudowanie łańcuchów dostaw i zwiększa proces realizacji tych łańcuchów w globalne sieci logistyczne. Jednocześnie następuje pogłębienie dywersyfikacji i wzrost liczby międzynarodowych producentów, dostawców, operatorów logistycznych i firm dystrybucyjnych. Widoczna jest też tendencja do koncentracji funkcji transportowych i logistycznych wyspecjalizowanych operatorów logistycznych z branży TSL, które rozszerzają zakres światowych usług, włączając w nie m.in. magazynowanie, transport, monitoring przesyłek, pakowanie, sortowanie, a więc wszystkie funkcje związane z obsługą całego łańcucha dostaw. Sektor TSL staje się domeną globalnych operatorów logistycznych współpracujących z korporacjami transportowymi w ramach globalnych sieci biznesowych [6]. Konkurencyjność tych operatorów jest oparta nie tylko na przestrzennej rozległości obsługujących sieci połączeń i różnorodności oferowanych usług, lecz także na prezentowanym poziomie technologicznym i elastyczności systemów teleinformatycznych wykorzystujących technologie ICT i standardy w elektronicznej komunikacji (głównie Internet i technologie identyfikacyjne ADC – Automatic Data Capture). Konsekwencją procesu globalizacji łańcucha dostaw jest zwiększenie skali przewozów w relacjach regionalnych, międzynarodowych i globalnych, powodujące powstanie wąskich gardeł w międzynarodowych węzłach logistycznych, w tym w portach morskich. Stąd też kreuje się nowa rola portów morskich w obsłudze międzynarodowych łańcuchów dostaw, wymagająca dywersyfikacji ich funkcji gospodarczych, w tym w szczególności rozwoju funkcji dystrybucyjno-logistycznej, rozbudowy infrastruktury portowej, w tym terminali kontenerowych, portowych centrów logistycznych [17], wdrażania zintegrowanych rozwiązań dotyczących przepływu informacji ładunkowych i statkowych.

3. TRENDY ROZWOJU GOSPODARKI ŚWIATOWEJ

Przez pojęcie gospodarki światowej według kryterium funkcjonalnego należy rozumieć historycznie ukształtowany i zmieniający się w czasie system powiązań produkcyjnych, technologicznych, handlowych, finansowych i instytucjonalnych między gospodarkami narodowymi różnych krajów, o różnych poziomach rozwoju społeczno-gospodarczego, włączający te kraje i ich gospodarki w ogólnoswiatowy proces produkcji i wymiany [17]. Cechą charakterystyczną współczesnej gospodarki światowej jest znaczne zróżnicowanie form powiązań międzynarodowych. Oprócz tradycyjnej wymiany handlowej rozwija się współpraca produkcyjna i inwestycyjna. Zwiększa się przepływ czynników produkcji (siła robocza, kapitał, technologia). Zmienia się charakter międzynarodowego podziału pracy. To oznacza, że specjalizacja o charakterze międzygałęziowym ustępuje miejsca specjalizacji wewnątrzgałęziowej, a wymiana wyrobów gotowych ustępuje miejsca wymianie podzespołów i części wyrobów gotowych. Następuje także zróżnicowanie struktury podmiotów gospodarki światowej oraz ewolucja samych podmiotów tej gospodarki.

W gospodarce światowej działają różne podmioty i instytucje na szczeblach krajowych i międzynarodowych oraz na szczeblu globalnym. Różnią się one od siebie funkcjami celu oraz miejscem w strukturze gospodarki światowej. Ich rola i miejsce zmieniają się wraz z upływem czasu. Obserwuje się proces narastającego umiędzynarodowienia (internacjonalizacji) przedsiębiorstw krajowych, poczynając od internacjonalizacji w sferze wymiany, poprzez internacjonalizację sfery produkcji do globalizacji zarówno samych przedsiębiorstw, jak i ich działalności. Etap globalny w procesie internacjonalizacji przedsiębiorstw oznacza, że przy podejmowaniu strategicznych decyzji dążą one do optymalizacji swojej struktury organizacyjnej oraz procesów gospodarczych w skali rynku światowego. Jeżeli przedsiębiorstwo osiąga fazę internacjonalizacji w sferze produkcji, w gospodarce światowej pojawia się nowy podmiot – przedsiębiorstwo międzynarodowe.

Działalność przedsiębiorstw międzynarodowych pociąga za sobą zmiany tradycyjnych relacji między gospodarstwami krajowymi, co uwidacznia się w sferze bilansów handlowych i płatniczych oraz w zmianach kierunków wymiany gospodarczej. Zmiany zachodzące w gospodarce światowej powodują, że zmienia się rola innego kluczowego podmiotu gospodarki światowej – gospodarek narodowych, w tym instytucji państwa. Coraz mniejsza jest ingerencja państwa w kształtowanie stosunków z zagranicą. Tworzenie się regionalnych ugrupowań integracyjnych jako podmiotów gospodarki światowej staje się jednym z dominujących kierunków przemian współczesnej gospodarki światowej. Strukturę podmiotową gospodarki światowej modyfikuje jeszcze bardziej powstawanie ugrupowań integracyjnych. Wewnątrz nowych podmiotów, jakimi są ugrupowania integracyjne, następuje dalsza internacjonalizacja procesów gospodarczych i krajowych podmiotów gospodarczych.

Przemiany struktury podmiotowej gospodarki światowej są jedną z płaszczyzn przemian we współczesnej gospodarce światowej. Inną płaszczyzną przemian są przemiany sfery realnej w gospodarce światowej. Tworzą ją międzynarodowe przepływy towarów, usług, ludzi, kapitału oraz transfer technologii, informacji i wiedzy naukowo-technicznej pomiędzy podmiotami gospodarki światowej lub ich grupami. Coraz większą rolę odgrywają handel towarami zaawansowanymi technologicznie oraz inne formy transferu technologii – licencje, know-how, consulting, a w zakresie międzynarodowych przepływów kapitałowych – zagraniczne inwestycje bezpośrednie.

Zjawiskami o dynamicznie rosnącym znaczeniu jest także międzynarodowy handel usługami oraz komunikowanie międzynarodowe, związane z rozwojem systemów informatycznych i telekomunikacyjnych.

Pomimo ogromnego zróżnicowania gospodarki światowej, w tym różnego poziomu rozwoju poszczególnych gospodarek narodowych gospodarka światowa początku XXI wieku

przestaje być sumą gospodarek narodowych, a staje się coraz bardziej gospodarką globalną, w obrębie której następuje integracja gospodarek narodowych w jeden potencjał międzynarodowy. Kierunki przemian współczesnej gospodarki światowej na najbliższe dziesięciolecie będą wypadkową licznych zjawisk i procesów zachodzących już obecnie we wszystkich sferach życia społeczno-ekonomicznego. Przemiany te zachodzą m.in. w sferze realnej, w układzie przestrzennym gospodarki światowej (powstawanie wielobiegunowej struktury tej gospodarki), w układzie gałęziowym (zjawisko przenoszenia całych gałęzi wytwórczości w inne rejony świata i towarzyszące mu przekształcenia się gospodarek krajów najwyżej rozwiniętych w gospodarki usługowo-informatyczne), następuje stopniowo deetatyzacja gospodarki światowej (zmiana roli państwa).

Oprócz internacjonalizacji dominującymi procesami w społeczno-ekonomicznym wizerunku świata XXI wieku są procesy globalizacji i regionalizacji.

Regionalizm stanowi nową formę organizacji przestrzeni, która akceptując z jednej strony działania dezintegracyjne, przyspiesza z drugiej strony tendencje integracyjne i umożliwia zbliżenie obszarów pozostających na uboczu głównego nurtu życia politycznego i gospodarczego do ośrodków centralnych. Jest odzwierciedleniem realnych zjawisk i procesów wyrażających się w dążeniach określonych struktur, do poszukiwania nowych, efektywniejszych form współpracy między nimi. Rozwój tendencji regionalistycznych wynika z głębokiej świadomości, iż gospodarki narodowe nie są w stanie maksymalnie zaspokoić swoich potrzeb i interesów związanych z szeroko ujmowanym rozwojem, rangą w określonej przestrzeni geograficznej, ale także z tego, iż dzielące je różnice wykluczają jak na razie współpracę w wymiarze globalnym [3].

Globalizację cechują dwa wymiary: zakres (zasięg) i intensywność (głębokość). Te cechy decydują o tym, że dokonuje się stopniowe, jednoczesne rozszerzenie i pogłębienie różnego rodzaju relacji i powiązań w systemie światowym.

W przeciwieństwie do wcześniejszych koncepcji globalizacji obecne nie akcentują już tendencji do ujednolicenia. Uważa się bowiem, że intensyfikacja wzajemnych oddziaływań podmiotów gospodarki na etapie globalizacji nie musi oznaczać postępującego ujednolicenia zachodzących na świecie zjawisk i procesów lub zmieniających się podmiotów. Może zaś prowadzić do mieszania się i współdziałania różnych różniących się podmiotów, form, procesów. Obecna globalizacja może być zatem rozumiana jako proces hybrydyzacji powodującej globalny melanz [11].

Metodologicznie globalizacja stanowi wyższy, bardziej zaawansowany i złożony etap procesu umiędzynarodowienia działalności gospodarczej. Obecnie odnosi się ona do narastającej integracji nie tylko gospodarek narodowych, lecz także bloków integracyjnych przez handel międzynarodowy i zagraniczne inwestycje bezpośrednie.

Narasta systemowa zależność krajowych gospodarek, które są przenikane i przekształcane przez działalność gospodarczą realizowaną w skali międzynarodowej. Zauważalne jest stopniowe tworzenie się globalnej gospodarki, w której przodujące ekonomicznie kraje są ściśle współzależne pod względem handlu, inwestycji oraz współpracy przedsiębiorstw.

Zagrożenie dla globalnej liberalizacji handlu światowego w wyniku interregionalnych procesów w trzech najważniejszych obszarach współczesnego świata uległo zmniejszeniu przez rozpoczęcie dialogu międzyregionalnego, mogącego stanowić nową formę kształtowania gospodarki światowej w skali globalnej. Taki dialog rozpoczęto w obrębie Unii Europejskiej i USA, Unii Europejskiej i państw ASEAN oraz USA i państw ASEAN.

Największe konsekwencje dla procesów liberalizacji handlu światowego będą miały stosunki gospodarcze Unii Europejskiej i Stanów Zjednoczonych. Obaj partnerzy już obecnie osiągnęli wysoki stopień integracji, są bowiem dla siebie największymi partnerami handlowymi i największym źródłem oraz odbiorcą zagranicznych inwestycji bezpośrednich.

Stosunki gospodarcze obu partnerów charakteryzuje wysoki stopień handlu wewnątrzsektorowego i handel w ramach poszczególnych firm oraz obrót półproduktami [4].

Obie gospodarki to połowa PKB świata i trzecia część handlu światowego. Wzajemne przepływy towarów i usług są obecnie na poziomie 2,7 mln USD dziennie, a wzajemne inwestycje zagraniczne dają zatrudnienie ponad 7 mln osób. Planowane w najbliższych latach Transatlantyckie Porozumienie o Handlu i Inwestycjach wzmocni konkurencyjność całego obszaru transatlantyckiego.

4. ROZWÓJ HANDLU GLOBALNEGO ORAZ SYSTEMÓW LOGISTYCZNYCH

Trendy przemian współczesnej gospodarki światowej sprzyjają rozwojowi handlu światowego (wewnątrzregionalnego i międzynarodowego). W ostatnim 10-leciu światowy handel towarowy wzrastał w większym stopniu niż PKB i produkcja na świecie, co dowodzi wpływu rosnącej globalizacji i procesu integracji gospodarczej na skalę wymiany międzynarodowej. W 2000 roku wielkość światowej wymiany handlowej osiągnęła poziom 7,9 bln USD, z czego 6,5 bln USD stanowiła wartość wymiany towarowej, pozostała zaś kwota to wartość handlu usługami. W 2008 roku nominalna wartość wymiany wzrosła do 19,5 bln USD. Kryzys gospodarczy lat 2009-2010 był przyczyną spadku poziomu wymiany handlowej do 15,2 bln USD. Aż 90,6% wymiany handlowej w 2010 roku to wymiana towarowa, a 19,4% to handel usługami, z czego 4,1% (782,8 mld USD) to eksport i import usług transportowych. W wymiarze ilościowym światowa wymiana towarowa osiągnęła w 2008 roku wielkość 9,1 mld ton. Warto zwrócić uwagę na fakt, iż przyrost wielkości handlu światowego w latach 2000-2008 był na poziomie 144%, a w wymiarze ilościowym przyrost ten stanowił 33,7%. Średnia wartość tony towarów w handlu światowym wzrosła w latach 2000-2010 z 947 USD do 1571 USD, co miało wpływ na kształtowanie się potrzeb technologicznych w transporcie międzynarodowym [2]. Liderami światowego eksportu w 2010 roku były: Chiny (10,4% udziału), USA (8,4%), Niemcy (8,3%), Japonia (5,1%) i Holandia (3,8%), światowego importu zaś Japonia (4,5%) i Francja (3,9%). Przy analizie struktury towarowej światowej wymiany towarowej w 2010 roku według kryterium wartości wymiany dominują obroty towarami przemysłowymi (6,7%), paliwami i kopalinami (20,9%), paliwem (15,8%), chemikaliami (11,5%), urządzeniami biurowymi i telekomunikacyjnymi (10,8%) oraz produktami rolnymi (8,2%). Z punktu widzenia wymogów transportowych większość obecnych obrotów towarowych to obroty ładunkami o niskiej podatności transportowej (cechy fizyczne i wysoka wartość jednostkowa), co wpływa na organizację procesów logistycznych towarzyszących wymianie handlowej.

Produkcja i handel, które w coraz większym stopniu mają zasięg ogólnoswiatowy, są w dużym stopniu zintegrowane, współzależne i powiązane ze sobą za pośrednictwem łańcuchów towarowych; te stanowią sekwencyjny proces w systemie produkcji mający na celu gromadzenie zasobów, przekształcenie ich w produkty oraz dostarczenie wyrobów na rynki. Są one wspomagane przez łańcuchy dostaw i logistyczne systemy dystrybucji, które stały się nieodzowne we wspomaganiu światowych sieci produkcji. Dominującymi trendami przemian organizacyjnych zglobalizowanej i konkurencyjnej gospodarki są outsorsing i delokalizacja, czyli powierzenie części produkcji, ale też magazynowania czy dystrybucji podmiotom zewnętrznym. Dzięki temu możliwe jest osiągnięcie korzyści skali i ograniczenie kosztów produkcji. W sferę produkcji i dystrybucji wchodzi producenci kontraktowi produkujący komponenty w większej skali i dla wielu klientów. Bezpośrednim skutkiem outsorsingu jest rosnące zapotrzebowanie na transport. Oprócz outsorsingu występuje tendencja do delokalizacji części producentów do regionów oddalonych od rynków podstawowych. Dotyczy to też przedsiębiorstw transportowych i żeglugowych, które dzięki

zjawiskom outsourcingu i delokalizacji zwiększyły wydajność, osiągnęły korzyści skali produkcji i ograniczyły koszty transportu. Tworzy się sieć kontaktów w drodze fuzji oraz integracji poziomej i pionowej. Outsourcing i delokalizacja, dostawy „just in time” oraz zmniejszenie zapasów spowodowały większe uzależnienie od sprawnego systemu transportowego. Dotyczy to też portów morskich jako integralnych elementów systemów transportowych. Znaczna część przedsiębiorstw branży TSL przekształciła się w dostawców 3 PL lub 4 PL, czyli operatorów logistycznych, którzy świadczą usługi transportowe i logistyczne klientom z wykorzystaniem ich własnych zasobów (3 PL), przodujących operatorów logistycznych, organizujących łańcuchy dostaw przedsiębiorstwom produkcyjnym z wykorzystaniem usług operatorów 3 PL (4 PL), poszerzając swoje usługi o działalność tworzącą wartość dodaną (pakowanie, logistyka kontraktowa, usługi informatyczne). Podobną tendencję można zauważyć wśród wielu operatorów linii kontenerowych, którzy oferują obsługę ładunków „door to door”.

Integracja funkcjonalna usług zmniejszyła liczbę podmiotów zaangażowanych w realizację procesu logistycznego i rozszerzenie wachlarza usług. Zwraca uwagę zmiana systemu logistyki i łańcucha dostaw z systemu opartego na podaży na system oparty na popycie. W pierwszym z nich elementy łańcucha dostaw są luźno powiązane, a produkty przechodzą przez proces magazynowania, aby w potrzebnym okresie zaspokoić popyt, w drugim zaś utrzymuje się minimalną wielkość zapasów, w tym zapasów w drodze, zwiększając rolę transportu w dystrybucji. Łańcuch logistyczny jest bardziej złożony, a rola operatorów logistycznych rośnie. Zmienia się też charakter działalności usługowej portów morskich, gdzie ograniczane jest magazynowanie, zwiększa się zaś znaczenie szybkości przeładunku w lądowo-morskich łańcuchach transportowych oraz usług tworzących wartość dodaną w portowych centrach dystrybucyjno-logistycznych.

5. GLOBALNE OPCJE TRANSPORTOWE

Rola poszczególnych gałęzi transportu w transporcie globalnym różni się od transportu regionalnego czy krajowego. Wzrasta odległość przewozów i liczba zaangażowanych w proces logistyczny podmiotów głównych i pośredniczących. W przewozach międzykontynentalnych dominuje transport morski i lotniczy. Znaczenie pozostałych gałęzi transportu drogowego, kolejowego czy wodnego śródlądowego ogranicza się do przewozu w ramach lądowo-morskich łańcuchów transportowych w obrębie poszczególnych kontynentów. Transport morski czy lotniczy są jedynie elementem dostaw i w większości przypadków muszą być uzupełniane o lądowe gałęzie transportu. Światowe przewozy morskie osiągnęły w 2010 roku ponad 8,4 mld ton. Aż 33% przewozów morskich to przewozy ropy naftowej i pochodnych. Na przestrzeni lat 2000-2010 przewozy ładunków płynnych spadły z 2,1 do 2,8 mld ton, wzrosły zaś przewozy ładunków głównych – suchych masowych (ruda żelaza, węgiel, zboże, fosforyty i apatyty) z 1,3 mld ton w 2000 roku do 2,3 mld ton w 2010 roku, a zwłaszcza „innych ładunków suchych” (z 2,5 do 3,3 mld ton) [13]. Spośród „innych ładunków suchych” największą dynamikę wzrostu wykazują ładunki skonteneryzowane, których przewozy w 2010 roku są szacowane na 1,34 mld ton. W przewozach globalnych rośnie znaczenie światowych serwisów kontenerowych działających w systemie przewozów wokółziemskich (Round the World), charakteryzujących się równoleżnikowym układem połączeń międzykontynentalnych uzupełnianych siatką połączeń dowozowych, głównie w układzie południkowym.

Powyższy system opiera się na strukturze „hub and spoke”, czyli strukturze gwiazdzistej sprowadzającej się do utworzenia punktu centralnego (hubu), do którego dystrybuowane są ładunki regionalne. W przewozach regionalnych kluczową technologią przewozów są

połączenia promowe ro-ro, zlokalizowane głównie na Morzu Północnym i Bałtyku, Morzu Śródziemnym oraz akwenach wokół Ameryki, Zatoki Perskiej czy krajów azjatyckich. Ponad dwie trzecie ruchu kontenerowego w Europie (59,8 mln TEU) przypada na główne porty północnoeuropejskie. Porty północnoeuropejskie obsługują jedną trzecią ruchu kontenerowego Europy.

Przyszłość światowej żeglugi morskiej jest uzależniona od [2]:

- tempa budowy nowych jednostek oraz procesu złomowania jednostek starszych,
- tempa zmian jakościowych, tj. zmian konstrukcyjnych i innowacji eksploatacyjnych,
- potencjału portów morskich.

Rozwój ilościowy floty jest oparty na wzroście tonażu do przewozu ładunków suchych i płynnych, zwłaszcza kontenerowców. Największe wahania podaży floty dotyczą zbiornikowców i są wywołane fluktuacją na rynku ropy naftowej. Zmiany jakościowe (głównie innowacyjne) dotyczą wielkości jednostek, rodzaju napędu kształtu kadłuba czy wyposażenia. Większość zmian uwzględnia ograniczenia środowiskowe, wzrost efektywności i eliminację węgla z żeglugi. Wzrost wielkości jednostek dotyczy obecnie głównie tonażu kontenerowego i statków wycieczkowych. Proces innowacyjny dotyczy też robotyzacji i outsorsingu, elektronizacji oraz nowych systemów konstrukcyjnych i bezpieczeństwa.

Globalne opcje transportowe wypełnia też transport lotniczy. Na dystrybucję międzynarodową szczególnie ważny wpływ ma krótki czas przewozu. W obsłudze towarowej widoczne to jest głównie w obszarze usług kurierskich. Udział tego transportu w obsłudze globalnej masy towarowej oscyluje wokół 1% w wyrażeniu ilościowym i 20% w wartości przewozów.

Jednakże przewozy towarowe odgrywają rolę wtórną. Dominuje obsługa ruchu pasażerskiego uzupełniona o ładunki dopełniające („belly cargo”) w lukach bagażowych samolotów pasażerskich. Zaletą transportu lotniczego jest konteneryzacja przesyłek na podstawie mniej odpornych niż w transporcie morskim opakowań towarów, ograniczeniem zaś są wysokie jednostkowe koszty przewozu.

6. PORTY MORSKIE W LOGISTYCE GLOBALNEJ

Procesy zachodzące w gospodarce światowej, w tym w międzynarodowym handlu, oraz rozwój zintegrowanych lądowo-morskich systemów transportowych przekształcają porty morskie w wysokowydajne i szybkie ogniwa pośrednie przemieszczenia masy ładunkowej pomiędzy nadawcami a odbiorcami. Dotyczy to zwłaszcza tych portów morskich (portów bazowych), które z uwagi na swoją lokalizację przestrzenną wobec ośrodków produkcji i konsumpcji generują duże ilości ładunków. Pozostałe porty morskie (regionalne) pełnią funkcję komplementarną, obsługując relacje dowodowo-odwozowe do tzw. Mega- lub hub portów. Porty bazowe powinny dysponować nowoczesną technologią i zdywersyfikowanym potencjałem usług portowych, sprawną organizacją i zarządzaniem, nowoczesnymi systemami ewidencji i kontroli ładunków oraz zapleczem dystrybucyjno-logistycznym. Angażują się też w działalność marketingową na przedpolu i zapleczu gospodarczym, starając się zapewnić sprawne powiązania transportowe. Oprócz funkcji logistyczno-dystrybucyjnej porty bazowe pełnią też funkcję integracyjną multimodalnych systemów transportowych [10]. Podstawą efektywnego funkcjonowania jako ogniwo lądowo-morskich systemów transportowych jest szeroka dywersyfikacja działalności usługowej zarówno w układzie pionowym (nowa funkcja gospodarcza), jak i poziomym (zakres realizowanych funkcji). Tradycyjne funkcje gospodarcze (transportowa, handlowa czy przemysłowa) stanowią podstawę do rozwoju funkcji dystrybucyjno-logistycznej, dyfuzji innowacji oraz umacniania

związków funkcjonalno-przestrzennych z otoczeniem zewnętrznym. Sama działalność przeładunkowa to za mało, żeby generować wartość dodaną wobec obsługiwanej masy ładunkowej. Warunkiem konkurencyjności na rynku usług portowych i minimalizacji kosztów obsługi transportowej jest wszechstronna dywersyfikacja oferty usługowej. Wzmacnia to więzi z wymianą towarową i nadaje większą wagę w realizacji lądowo-morskich łańcuchach transportowych. Szczególną grupą ładunków, wobec których istnieje największa możliwość tworzenia wartości dodanej, są ładunki drobnicy konteneryzowanej. Dodatkowo tworzy się wartość dodana pośrednia w podmiotach gospodarczych kooperujących z portami morskimi.

Współczesny rozwój portów morskich o kluczowym znaczeniu dla światowej wymiany towarowej musi być oparty na dynamicznym modelu i ekspansywnej strategii rozwoju przestrzennego i funkcjonalno-technicznego we współpracy z krajowym i międzynarodowym otoczeniem społeczno-gospodarczym. Logistyka transportu wyznacza portom morskim rolę centrów lub platform logistycznych. Rozwój koncepcji logistycznej w portach morskich wymaga objęcia działalnością logistyczną także usług znajdujących się dotychczas poza sferą usług portowych. Współczesny port morski jest nie tylko jednym z ogniw procesu transportowego od nadawcy do odbiorcy, lecz także zasadniczym elementem koncepcji logistycznej transportu świadczącym zintegrowane usługi logistyczne. Warunkiem efektywności funkcji dystrybucyjno-logistycznej portów jest sprawny i wydajny system informatyczno-telekomunikacyjny, wspólny dla ogółu uczestników procesu logistycznego (firm przeładunkowych, składowych, maklerów i spedytorów, importerów i ekspertów, przewoźników i innych uczestników obrotu międzynarodowego). Chcąc spełnić te wymogi, porty morskie angażują się budowę centrów logistyczno-dystrybucyjnych jako wydzielonych przestrzennie i funkcjonalnie struktur; sprawność funkcjonowania takich centrów stanowi główny wyznacznik ich pozycji rynkowej i konkurencyjności całego łańcucha logistycznego. Aby umocnić swoje miejsce w tym łańcuchu, porty morskie stają się też centrum gromadzenia, przetwarzania, dystrybucji informacji o ładunkach i środkach transportu. Odgrywając rolę takiego centrum, porty morskie mogą pełnić funkcję zarządzania logistycznymi łańcuchami transportowymi.

Chcąc sprostać wymogom współczesnej globalnej logistyki morskiej, omawiane porty odchodzą od funkcjonowania we wspólnotach portowych, w których poszczególne podmioty uczestniczące w działalności portowej (operatorzy terminali, firmy żeglugowe, spedytorzy, maklerzy) nawiązywały ścisłą współpracę ze sobą i władzami portów w celu zoptymalizowania przewozów wewnętrznych w portach na rzecz regionalizacji opartej na interakcji współpracy między portami. Tendencji tej sprzyja m.in. wyłonienie się żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, zwiększenie jednostkowych rozmiarów statków oraz zwiększenie wolumenu obrotów. Konsekwencją tych działań jest współpraca większej grupy portów w danej strefie i ich podział na porty węzłowe (nadzorujące przeładunek na rzecz rynku lokalnego i towarów przeładowywanych w transporcie dla całego regionu) oraz porty regionalne, obsługujące relacje dowozowo-odwozowe z portów węzłowych.

Oprócz współpracy portów (węzłowych i regionalnych) niezbędna jest też współpraca pomiędzy liniami oceanicznymi a liniami dowozowymi, a także portami z podmiotami w głębi lądu (węzłami logistycznymi), z których np. kursują pociągi wahadłowe do portów (np. współpraca pomiędzy portem w Rotterdamie a Zeeland Seaports – porty Termensen i Vlissingen – czy też Barceloną, Genuą i Marsylią). Promuje się dzięki temu nie konkretne porty, ale dany region czy strefę, pozyskując ładunki i zwiększając przepływy eksportowe i importowe. Ogół tych działań powoduje traktowanie portów morskich nie jako ośrodków transportowych, ale jako kompleksowych obszarów przepływu towarów wpisanych w zintegrowane łańcuchy logistyczne i powiązanych z działalnością dystrybucyjną w głębi lądu. Obszar w głębi lądu obsługiwany przez dany port może być powiększony za pomocą

terminali śródlądowych i transportu intermodalnego. Towary są gromadzone w terminalach i transportowane do współpracujących z nimi portów morskich. Integracja funkcjonalna sprzyja tworzeniu silnych grup logistycznych i megaprzewoźników oferujących pełny zakres usług. Proces terminalizacji staje się siłą napędową współpracy pomiędzy podmiotami działającymi w portach i na ich zapleczu, sprzyjając optymalizacji procesów logistycznych. Współpraca portowa przekształca się zatem we współpracę terminalową. Siła konkurencji portu jest oparta na objęciu swoim zasięgiem maksymalnie dużego obszaru w głębi lądu. Terminale śródlądowe odgrywają także dużą rolę w składowaniu pustych kontenerów, przyczyniając się do zmniejszenia liczby pustych przewozów.

Proces dywersyfikacji usług dotyczy też przedsiębiorstw żeglugowych, które oferują usługi typu „carrier haulage”, polegające na odpowiedzialności tych firm nie tylko za transport morski, lecz także transport dowozowy do portów morskich oraz odwozowy do odbiorcy finalnego. Punktami nadania i odbioru ładunków są terminale śródlądowe. Realizacji globalnych opcji transportowych i rozwojowi logistyki morskiej sprzyja też proces tworzenia sieci portów. Czynnikiem sprzyjającym procesowi rozwoju sieci portów jest fakt ograniczenia ich rozwoju w obecnych ich lokalizacjach. Niektóre z portów osiągnęły lub zbliżają się do osiągnięcia maksymalnych zdolności przeładunkowych. W strategii rozwoju tych portów należy uwzględnić tworzenie sieci przez porty danego regionu lub specjalizację w określonych branżach w zależności od położenia i rodzaju portu. Sieci mogą wspólnie rozwijać łączną zdolność przeładunkową i poszerzać zakres świadczonych usług. Proces tworzenia sieci portów wymaga też skutecznych połączeń z zapleczem lądowym, aby utworzyć efekt aglomeracji, tj. oszczędności lub korzyści uzyskanych przez łączenie działań [19]. Terminale śródlądowe jako element takich sieci mogą gromadzić ładunki i realizować funkcje uzupełniające zmniejszające obciążenie portów pod względem ich zdolności przeładunkowej.

7. PODSUMOWANIE

Procesy zachodzące w gospodarce światowej, w tym przemiany w handlu międzynarodowym, bariery w rozwoju portów morskich, konkurencja na rynku usług portowych, a także konsekwencje kryzysu gospodarczego, w tym w sektorze transportu morskiego, wzmogły konieczność działań zwiększających efektywność funkcjonowania portów morskich i wzmacniających ich rolę w lądowo-morskich łańcuchach transportowych. Niezbędne stało się wdrożenie dynamicznego modelu rozwoju portów morskich oraz implementacji koncepcji logistycznych łańcuchów dostaw w portach morskich. U podstaw rozwoju portów morskich stoi dywersyfikacja działalności gospodarczej i rozwój funkcji dystrybucyjno-logistycznej. Porty morskie stają się centrami logistycznymi i informacyjnymi.

Kształtuje się nowe miejsce portów morskich w regionalnej i globalnej logistyce morskiej. U podstaw tych przemian można zauważyć takie tendencje, jak zmiany strukturalne w łańcuchach dostaw i systemach logistycznych, poszerzanie się obszarów w głębi lądu obsługiwanych przez porty morskie, stały wzrost wielkości masy ładunkowej obsługiwanej przez porty oraz stały wzrost rozmiarów środków transportu morskiego, czyli statków. Porty morskie przekształciły się ze wspólnot portowych we wspólnoty terminalowe. Wraz ze zmianami struktury portów zmienia się rola władz portowych. Zwiększenie wolumenu towarów obsługiwanych przez porty i ograniczenie rozwoju zdolności przeładunkowej stały się przyczyną tendencji do tworzenia sieci portów. Wreszcie rosnące wymogi środowiskowe nakładają nowe ograniczenia działalności i rozbudowy portów, stąd też istnieje konieczność poszukiwania stosownych proporcji pomiędzy rosnącą obsługą wolumenu masy ładunkowej

w zmieniających się łańcuchach logistycznych z ograniczeniem negatywnego wpływu na środowisko naturalne.

Bibliografia

1. Bożyk P.: Międzynarodowe stosunki ekonomiczne, PWE, Warszawa 2008.
2. Grzelakowski A.S., Matczak M.: Współczesne porty morskie, Akademia Morska, Gdynia 2012.
3. Haliżak E.: Regionalizm w stosunkach międzynarodowych po zimnej wojnie, Sprawy Międzynarodowe, nr 2, 1996.
4. International Trade. Trends and Statistics, WTO, Geneva 2005.
5. Kisiel-Łowczyk A.B.: Współczesna gospodarka światowa, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1994.
6. Kisperska-Moroń D., Krzyżaniak S.: Logistyka, Biblioteka Logistyki, Poznań 2009.
7. Lawrence R.: Emerging Regional Arrangements: Building Block or Stumbling Blocks? New York 1995.
8. Marszałek A.: Gospodarka światowa, Uniwersytet Łódzki, Łódź 1991.
9. McGrew A.: Global Politics, Polity Press, Cambridge 1992.
10. Misztal K.: Organizacja i funkcjonowanie portów morskich, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010.
11. Pietrese J.N.: Globalization as Hybridization, Working Paper Series, No. 152.
12. Pohl H.Ch.: Systemy logistyczne, Biblioteka Logistyki, Poznań 2001.
13. Review of Maritime Transport 1998-2011, UNCTAD, Genewa 1998-2011.
14. Rostow W.: Regionalizm in a Global system, [in:] P. Cronin: From Globalizm, New Perspectives on US Foreign and Demence Policie, Washington 1993.
15. Rutijgcok C.J., Tavesszy L.A., Thiessen M.J.: Emerging global logistic networkcs, Siena 2002.
16. Salmonowicz H.: Zintegrowana logistyka transportu lądowego i logistyka morska jako warunek utworzenia jednolitego obszaru transportu Unii Europejskiej, [w:] Transport morski w międzynarodowych procesach logistycznych, Szczecin 2012.
17. Skowron-Grabowska B.: Centra logistyczne w łańcuchach dostaw, PWE, Warszawa 2010.
18. Śliwczyński B.: E-logistyka, „Logistyka”, nr 5, 2005.
19. Zmieniająca się rola portów morskich UE w globalnej logistyce morskiej. Dyrekcja Generalna ds. polityki wewnętrznej Unii Europejskiej, Bruksela 2009.