

Henryk SALMONOWICZ

CZYNNIKI PRZEMIAN WSPÓŁCZESNYCH PORTÓW MORSKICH

Streszczenie. W artykule tym podjęto się zdefiniowania kluczowych czynników przemian współczesnych portów morskich. Dokonano analizy przemian współczesnej gospodarki światowej, przemian w otoczeniach bliższym i dalszym portów morskich, przemian systemów transportowych, rozwoju zrównoważonego gospodarek oraz zakresu rozszerzenia usług świadczonych w portach morskich (porty jako centra dystrybucyjne, logistyczne i informacyjne).

DETERMINANTS OF THE DEVELOPMENT OF MODERN SEAPORT

Summary. This article has been taken to define the key factors in the development of modern seaports. An analysis of transformations of the contemporary global economy, alternately closer and farther surroundings seaports, transportation systems change, sustainable development of economies and the scope of extension services at sea ports (the ports to distribution centers, logistics and information).

1. WPROWADZENIE

Przemiany współczesnych portów morskich są pochodną wielu czynników i trendów zachodzących gospodarce światowej, światowej wymianie towarowej, systemach transportowych, polityce portowej ugrupowań integracyjnych, poszczególnych państw, otoczeniach dalszym i bliższym portów morskich, sferach innowacyjności i informatyzacji procesów gospodarczych oraz w sferze społecznej, w tym zwłaszcza związanej z odpowiedzialnością za środowisko naturalne. Istotny wpływ mają tu też dynamiczne zmiany w stanie koniunktury w gospodarce światowej oraz na rynkach usług portowych i żeglugowych. Zmienność tę pogłębiają nakładające się kryzysy gospodarcze i polityczne. Współczesny handel światowy wymaga wzrostu jakości funkcjonowania łańcucha dostaw towarów i dostosowania się systemów transportowych, których elementem są porty morskie, do wzrastających wymogów kwalitatywnych, głównie czasowych i kosztowych. Wydaje się, że kluczowymi determinantami rozwoju współczesnych portów morskich są takie procesy, jak:

- przemiany współczesnej gospodarki światowej, a szczególnie procesy globalizacji, regionalizacji i internacjonalizacji, wpływające na zmiany w wielkości i strukturze handlu światowego, w tym handlu morskiego,
- przemiany w obszarach bliższym i dalszym portów morskich,
- przemiany systemów transportowych, sytuujące nowe miejsca portów morskich w lądowo-morskich łańcuchach transportowych,
- rozwój zrównoważony, będący podstawą polityki gospodarczej, w tym transportowej ugrupowań integracyjnych,

- nowe funkcje gospodarcze portów morskich, w tym rozwój funkcji dystrybucyjnej oraz koncepcja portów morskich jako centrów logistycznych i informacyjnych.

2. PRZEMIANY WSPÓŁCZESNEJ GOSPODARKI ŚWIATOWEJ

Gospodarka światowa jest kategorią o dość charakterystycznych cechach. Przede wszystkim jest ona kategorią historyczną, która pojawiła się na pewnym etapie rozwoju gospodarczego, gdy wymiana nadwyżek towarowych między krajami ustąpiła miejsca międzynarodowym transakcjom ekonomicznym (np. handlowym, produkcyjnym, inwestycyjnym, walutowym, finansowym, instytucjonalnym). Z samej swojej natury gospodarka światowa jest też kategorią ekonomiczną, gdyż dotyczy relacji ekonomicznych, zawiązywanych pomiędzy podmiotami różnych krajów. Ponadto gospodarka światowa jest także kategorią dynamiczną, co oznacza, że zarówno powiązania ekonomiczne między podmiotami gospodarki światowej, jak i same podmioty nieustannie się zmieniają (tworzą, rozwijają się, zanikają, odtwarzają w zmieniających się formach, strukturach czy konfiguracjach). Przekształceniom ulegają warunki, w których zachodzi międzynarodowy podział pracy, zmieniają się czynniki determinujące ten podział, zwiększa się międzynarodowa komplementarność struktur gospodarczych, uzależniając od siebie podmioty gospodarki światowej.¹

Biorąc pod uwagę ogół cech charakterystycznych gospodarki światowej, można zatem stwierdzić, iż 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 ogólnoswiatowe procesy produkcji i wymiany.² 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.

Struktura gospodarki światowej budzi dyskusje, których efektem są różne ujęcia systematyzujące. Punktem wyjścia analizy jest stwierdzenie, że w gospodarce światowej działają różne podmioty i instytucje na szczeblach krajowych i międzynarodowych oraz na szczeblu globalnym.

Różnią się one między sobą funkcjami celu oraz miejscem w strukturze gospodarki światowej. Ich rola i miejsce zmieniają się wraz z upływem czasu. Tradycyjnie podstawowym podmiotem gospodarki światowej są przedsiębiorstwa krajowe. Obserwuje się proces narastającego umiędzynarodowienia (internacjonalizacji) przedsiębiorstw krajowych, poczynając od internacjonalizacji w sferze wymiany poprzez internacjonalizację sfery produkcji do globalizacji tak 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 –

¹ P. Bożyk, J. Misala, M. Puławski: Międzynarodowe stosunki ekonomiczne. PWE, Warszawa 1998, s. 47-48.

² Tamże, s. 47.

przedsiębiorstwo międzynarodowe. Internacjonalizacja przedsiębiorstw jest stymulowana, między innymi dynamicznym rozwojem sieci różnego rodzaju powiązań przedsiębiorstw w skali międzynarodowej – aliansów strategicznych, fuzji czy przejęć. Przedsiębiorstwa, które decydują się umiędzynarodawiać swoją działalność, potrzebują strategii internacjonalizacji. Wejście na drogę ekspansji zagranicznej odmienia strukturę firmy i jest kluczem do osiągnięcia przewagi konkurencyjnej. Stopień konkurencyjności firmy można ocenić, znając stopień jej internacjonalizacji.³

Proces internacjonalizacji przedsiębiorstw jest procesem dynamicznym. Szczególne nasilenie umiędzynarodowienia produkcji obserwuje się po II wojnie światowej, a w szczególności w ostatnich dwóch dziesięcioleciach. Jego wynikiem jest powstawanie wielkich przedsiębiorstw międzynarodowych (korporacji transnarodowych), które w szczególny sposób modyfikują strukturę współczesnej gospodarki światowej.⁴

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. Gospodarki krajowe podlegają od wewnątrz procesowi atomizacji – rośnie rola przedsiębiorstw w stosunkach z zagranicą i ingerencja państwa w tym zakresie jest coraz mniejsza. Trzeba jednak stwierdzić, iż instytucja państwa jest nadal instytucją trwałą we współczesnym świecie. Występuje w roli integrującej krajowe gospodarstwa, choć siła oddziaływania w świetle procesu internacjonalizacji i procesu integracji międzynarodowej stopniowo słabnie. Właśnie proces międzynarodowej integracji gospodarczej i tworzenie się regionalnych ugrupowań integracyjnych jako podmiotów gospodarki światowej stają się jednymi z wiodących kierunków przemian współczesnej gospodarki światowej. Powstanie ugrupowań integracyjnych modyfikuje strukturę podmiotową gospodarki światowej. Ugrupowania integracyjne, traktowane jako nowe jakościowo podmioty w gospodarce światowej, zmieniają się i rozwijają od form najprostszyc (strefa wolnego handlu) do coraz bardziej złożonych (unia celna, wspólny rynek, unia gospodarcza). Wewnątrz nowych podmiotów, jakimi są ugrupowania integracyjne, zachodzą internacjonalizacje procesów gospodarczych i krajowych podmiotów gospodarczych. We współczesnej gospodarce światowej działają też organizacje, które wywierają wpływ na mechanizmy międzynarodowej współpracy gospodarczej oraz na rzeczowe i finansowe przepływy między podmiotami gospodarki światowej. Organizacje te pełnią w gospodarce światowej głównie funkcje regulacyjne, w mniejszym zaś zakresie kontrolne i operacyjne. Organizacje międzynarodowe szczebla uniwersalnego są próbą tworzenia tzw. regulacji wielostronnej, oddziałując na warunki, w jakich przychodzi funkcjonować przedsiębiorstwom, korporacjom transnarodowym oraz całym gospodarkom krajowym.

Przemiany struktury podmiotowej gospodarki światowej są jedną z płaszczyzn przemian we współczesnej gospodarce światowej. Inną płaszczyzną przemian są przemiany sfery realnej. 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 odgrywa handel towarami zaawansowanymi technologicznie oraz inne formy transferu technologii – licencje, „know-how”, konsulting, a w zakresie międzynarodowych przepływów kapitałowych – zagraniczne inwestycje bezpośrednie. Zjawiska te są tłumaczone poprzez współczesne teorie wymiany między-

³ A.B. Kisiel-Łowczyk: Współczesna gospodarka światowa. Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1994, s. 9

⁴ S. Bartosik: Ocena stopnia internacjonalizacji przedsiębiorstwa. Master of Business Administration, Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Zarządzania oraz Międzynarodowa Szkoła Zarządzania, Warszawa, nr 4/2006.

dowej, głównie przez teorie: neotechnologiczne, uwzględniające czynniki popytowe oraz wymiany wewnątrzgałęziowej, a także teorie: przepływów kapitałowych, lokalizacji internacjonalizacyjnej, eklektyczną produkcji międzynarodowej czy zawłaszczalności.⁵

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

Oprócz sfery realnej gospodarki światowej proces daleko idących przemian dotyczy też sfery regulacji współczesnej gospodarki światowej. Przez regulacje w gospodarce światowej należy rozumieć zespół zasad i mechanizmów określających zachowanie podmiotów gospodarczych w przestrzeni międzynarodowej.⁶ Podstawowym mechanizmem ograniczającym stosunki między różnymi podmiotami gospodarki światowej jest rynek. W zakresie sfery regulacji zachodzą przemiany, polegające na zmianach proporcji między poszczególnymi mechanizmami regulacyjnymi oraz proporcji między sposobami, w jakich mechanizmy te są ustanawiane. Przemiany te współtworzą tendencje rozwojowe sfery regulacji o charakterze wielokierunkowym. Spada znaczenie regulacji jednostronnych i dwustronnych, rośnie zaś znaczenie regulacji wielostronnych, wyrażających się w stosowaniu zasad regulacyjnych w wyniku współdziałania wielu podmiotów. Szczególnie widoczna jest tu rola globalnych organizacji gospodarczych oraz instytucji ugrupowań integracyjnych.

Podmioty konstytuujące gospodarkę światową w wyniku sprzężeń zwrotnych podlegają wpływom i oddziaływaniu gospodarki światowej. Traktując gospodarkę światową jako system, należy zwrócić uwagę na występowanie ogromnych wewnętrznych asymetrii w relacjach między ponad 170 gospodarkami narodowymi. Wynika to ze zróżnicowania gospodarek narodowych pod względem poziomu rozwoju oraz potencjału gospodarczego mierzonego wielkością dochodu narodowego na jednego mieszkańca i produktem krajowym.

Pomimo ogromnego zróżnicowania gospodarki światowej, w tym różnego poziomu rozwoju poszczególnych gospodarek narodowych, na początku XXI wieku przestaje być ona 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, układzie przestrzennym gospodarki światowej (powstawanie wielobiegunowej struktury tej gospodarki), 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).

Obok internacjonalizacji wiodącymi procesami w społeczno-ekonomicznym wizerunku świata u progu nowego tysiąclecia są procesy globalizacji i regionalizacji.

Oba procesy (globalizacji i regionalizacji) będą względem siebie komplementarne aż do momentu progowego, w którym procesy regionalnej integracji gospodarczej staną się alternatywą dla integracji gospodarczej w skali całej gospodarki światowej.

Procesy te staną się podłożem dla nowych teorii handlu zagranicznego i dalszego rozwoju teorii integracji gospodarczej w celu wyjaśnienia kierunków ewolucji struktury przewag komparatywnych poszczególnych krajów i regionów świata.

Regionalizm stanowi nową formę organizacji przestrzeni, która, akceptując działania dezintegracyjne, przyspiesza tendencje integracyjne, umożliwiając zbliżenie obszarów pozostających na uboczu głównego nurtu życia politycznego i gospodarczego do ośrodków

⁵ Patrz: A. Budnikowski: Międzynarodowe stosunki gospodarcze. Część II. PWE, Warszawa 2001.

⁶ A. Marszałek: Gospodarka światowa. Uniwersytet Łódzki, Łódź 1991, s. 81.

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.⁷

Przeciwstawiany regionalizacji proces globalizacji polega na wielkości powiązań i wzajemności oddziaływań państw i społeczeństw, tworzących obecny system światowy.⁸ W znaczeniu ekonomicznym pojęcie globalizmu najczęściej odnoszone jest do: działalności gospodarczej, gospodarek, rynków branżowych, przedsiębiorstw międzynarodowych (KTN)⁹ i konkurencji.

Globalizację cechują dwa wymiary: zakres (zasięg) i intensywność (głębokość). Te cechy decydują o tym, że dokonują 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 ujednoczenia. Uważa się bowiem, że intensyfikacja wzajemnych oddziaływań podmiotów gospodarki na etapie globalizacji nie musi oznaczać postępującego ujednoczenia zachodzących na świecie zjawisk i procesów lub zmieniających się podmiotów. Może zaś prowadzić do mieszania się i współdziałania różnych odmiennych, podmiotów, form czy procesów. Obecna globalizacja może być zatem rozumiana jako proces hybrydyzacji powodującej globalny melanz.¹⁰

Metodologicznie globalizacja stanowi wyższy, bardziej zaawansowany i złożony etap procesu umiędzynarodowienia działalności gospodarczej. Obecnie mamy do czynienia z drugim etapem tego procesu, a determinują go takie czynniki, jak: postępy nauki i techniki, rozwój gospodarki i rynku międzynarodowego, rosnący potencjał i ekspansja korporacji transportowych.

Obecnie globalizacja odnosi się do narastającej integracji gospodarek narodowych, a nawet 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 wiodące ekonomicznie kraje są ściśle współzależne w zakresie handlu, inwestycji oraz współpracy przedsiębiorstw.

Współczesny regionalizm stanowi ogniwo pośrednie w układzie współpracy międzynarodowej, będąc antytezą autarkii i współpracy w skali globalnej. Dość powszechnie odrzuca się autarkię jako formę wyalienowania gospodarczego, coraz częściej myśli się globalnie, jednakże działa regionalnie. W literaturze można spotkać twierdzenie, że „regionalizm jest użytecznym środkiem realizacji ładu globalnego”¹¹ albo stanowi antidotum na oddziaływanie negatywnych skutków globalizmu.¹²

⁷ E. Halizak: Regionalizm w stosunkach międzynarodowych po zimnej wojnie. „Sprawy Międzynarodowe”, nr 2, 1996, s. 36-37.

⁸ A. McGrew: Global Politics. Polity Press, Cambridge 1992, s. 28.

⁹ Korporacje transnarodowe.

¹⁰ J.N. Pietrese: Globalization as Hybridization. Working Paper Series, No. 152, p. 1,

¹¹ W. Rostow: Regionalism in a Global System, [w:] P. Cronin: From Globalism to Regionalism. New Perspectives on US Foreign and Defence Policies, Washington 1993, p. 125.

¹² R. Lawrence: Emerging Regional Arrangements: Building Block or Stumbling Blocks?, New York. 1995, p. 405, [za:] E. Halizak, Regionalizm w stosunkach międzynarodowych po zimnej wojnie. „Sprawy Międzynarodowe”, nr 2, 1996, p. 39.

Regionalizm ekonomiczny w gospodarce światowej początku XXI w. charakteryzuje się takimi cechami, jak:

- silna koncentracja ekonomiczna i regionalizacja handlu światowego,
- instytucjonalizacja powiązań gospodarczych w obrębie kilku wiodących ugrupowań integracyjnych, wzrost powiązań gospodarczych, zwłaszcza handlowych, pomiędzy trzema regionami, tj.: Unią Europejską, Północnoamerykańskim Układem Wolnego Handlu (NAFTA) i Stowarzyszeniem Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN).

O regionalizacji handlu światowego świadczy udział handlu interregionalnego w obrębie danego obszaru. W przypadku Unii Europejskiej wskaźnik ten jest na poziomie 78% obrotów handlowych jej obszaru ogółem. W Azji Wschodniej wskaźnik zaawansowania procesów integracyjnych jest na poziomie 55%, a w przypadku Ameryki Północnej – 38%.¹³

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. Dialog taki 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 i odbiorcą zagranicznych inwestycji bezpośrednich. Stosunki gospodarcze obu partnerów charakteryzują wysoki stopień handlu wewnątrzsektorowego i handel w ramach poszczególnych firm oraz obrót półproduktami.¹⁴

3. PRZEMIANY W OTOCZENIU PORTÓW MORSKICH

Otoczenie portów morskich to skomplikowany system wielu zmiennych zewnętrznych (m.in. trendów, zdarzeń, rynków), które tworzą kontekst działania portów. Otoczenie uważane jest za podstawową zmienną niezależną w schemacie zależności struktury organizacyjnej i systemu zarządzania. Kształtuje ono przyszłość portów morskich i wyznacza warunki ich funkcjonowania, zmuszające do działań przystosowawczych, których wynikiem jest przyjęta strategia organizacyjna, oddziałująca na strukturę organizacyjną i system zarządzania.

Podstawową cechą otoczenia portów morskich jest jednoczesne występowanie niepewności (jej wyrazem jest ograniczenie zdolności przewidywania) i złożoności (wyrażonej liczbą i różnorodnością elementów). To powoduje, że otoczenie, traktowane kiedyś jako zasób, staje się dla portów morskich źródłem zagrożenia. Otoczenie współczesnych portów morskich staje się coraz bardziej rozległe (globalizacja rynków, wymiana informacji) i kompleksowe (występują coraz większe liczba i współzależności procesów i zjawisk). Ponieważ otoczenie kształtuje większość decyzji przedsiębiorstw portowych, istnieją konieczności jego stałej obserwacji i działań dostosowawczych. Liczba i różnorodność składników otoczenia powodują, że nie wszystkie w jednakowym stopniu wpływają na przedsiębiorstwa portowe. Waga każdego z czynników nie jest stała, oddziaływanie niektórych determinantów słabnie, innych jest coraz silniejsze. Złożoność i zmienność są tymi cechami otoczenia, które wymuszają na portach morskich rozwijanie zdolności przystosowawczych. Bez monitoringu otoczenia (jego stałej obserwacji) i analizy nowych trendów i konfiguracji zjawisk skuteczne zarządzanie portami morskimi nie jest

¹³ International Trade. Trends and Statistics. WTO, Geneva 2005.

¹⁴ Raport Komisji Europejskiej, skierowany do Rady Parlamentu Europejskiego i Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, z marca 1998 r. Monitor Integracji Europejskiej, Komitet Integracji Europejskiej, Warszawa 1998.

możliwe. Nowe trendy, w zależności od tego jak zostaną zinterpretowane w porcie morskim i wykorzystane, mogą być szansą lub zagrożeniem.

Do zbudowania otoczenia portów morskich można wykorzystać znaną metodę SWOT. Analiza funkcjonowania polega na segmentacji otoczenia i podziale na: ekonomiczne, społeczne, technologiczne, prawne i demograficzne. Te czynniki, na które port morski może w pewnych warunkach wywierać wpływ, zaliczamy do otoczenia bliższego. Te zaś czynniki, na które przedsiębiorstwo portowe nie ma możliwości oddziaływania, należy zaliczyć do otoczenia dalszego. Otoczenie bliższe to dla portów morskich zbiór organizacji, w relacjach z którymi występuje sprzężenie zwrotne. Jest to otoczenie konkurencyjne, sektorowe. Do jego analizy można wykorzystać znany model 5 sił Portera: konkurenci w sektorze (inne przedsiębiorstwa portowe) – dostawcy (podmioty zaspokajające potrzeby przedsiębiorstwa portowego) – nabywcy (usług portowych) – potencjalni wchodzący (potencjalne przedsiębiorstwa portowe, które mogą wspierać działalność usługową w sektorze) – substytuty usług portowych (inne usługi).

W modelu otoczenia bliższego trzeba umieścić grupy czynników, które wpływają na przedsiębiorstwa w sektorze usług portowych:

- stopień konkurencji między przedsiębiorstwami portowymi,
- siłę oddziaływania dostawców (dostawcy zasobów przedsiębiorstwa portowego i dostawcy usług),
- siłę oddziaływania klientów, do których zwrócona jest oferta przedsiębiorstwa portowego,
- możliwości poprawienia się substytutów usług portowych.

Klasyki zarządzania swoją uwagę skupiają na otoczeniu konkurencyjnym, sektorowym. Uwzględnianie jedynie najbliższych uczestników życia gospodarczego przedsiębiorstwa portowego, tj.: nabywców, dostawców, konkurentów i substytuty, jest jednak niewystarczające, szanse i zagrożenia rynkowe mogą mieć bowiem źródło w obrotach na pozór niezwiązanych z działaniem przedsiębiorstwa portowego. Zmiany, jakie zaszły i zachodzą nadal w gospodarce światowej, wywołane zjawiskami globalizacji, regionalizacji, rozwoju techniki, technologii informatycznych i rosnącą konkurencyjnością, przyczyniły się do powstania i rozwoju otoczenia dalszego przedsiębiorstwa portowego. Stąd też istnieje konieczność zdefiniowania obszaru dalszego otoczenia oraz jego analiza pod kątem szans i zagrożeń jako niszą portów morskich.

Można założyć, że otoczenie dalsze portu morskiego to zbiór czynników i warunków kształtujących się poza przedsiębiorstwem portowym, na które nie ma ono żadnego wpływu (zwłaszcza w krótkim czasie), np. technologia, ekonomia, prawo, polityka, otoczenie socjologiczno-kulturowe, międzynarodowe oraz otoczenie zadaniowe (nabywcy, konkurenci, dostawcy, podaż siły roboczej, instytucje rządowe).

Wydaje się słuszne, aby do otoczenia dalszego portów morskich zaliczyć te wszystkie czynniki, które determinują działalność przedsiębiorstwa portowego i jednocześnie nie podlegają jego wpływom. Są to m.in.:

- czynniki wynikające z sytuacji gospodarczej (ekonomia),
- czynniki instytucjonalno-prawne, określające wymogi wobec przedsiębiorstwa portowego (prawo),
- czynniki związane z aspektami technicznym i technologicznym działania przedsiębiorstwa portowego (technika),
- czynniki wynikające z działań prowadzonych na rzecz ochrony środowiska i redukcji zanieczyszczeń będących efektem działania m.in. przedsiębiorstw portowych (ekologia),
- czynniki społeczne.

Analiza tych czynników powinna być prowadzona w kilku płaszczyznach:

- globalnej (zjawisko o wymiarze międzynarodowym),
- określonej przez zakres działalności międzynarodowych organizacji portowych,

- o zasięgu megaekonomicznym (np. polityka portowa Unii Europejskiej),
- krajowej, dotyczącej zjawisk o charakterze narodowym, występujących w gospodarce krajowej.

W miarę jak otoczenie portu morskiego nabiera cech złożoności, jego zasięg i układ ulegają przekształceniom. Analiza otoczenia powinna być poprzedzona konstrukcją modelu, który uwzględniałby specyficzne cechy otoczenia portu morskiego.

4. PRZEMIANY SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

Zmiany strukturalne handlu międzynarodowego ostatniego pięćdziesięciolecia (od początku lat 60. XX w.) wymusiły przemiany techniczne, technologiczne, prawne i organizacyjne w transporcie międzynarodowym. Nastąpiło udoskonalenie środków transportowych poszczególnych gałęzi transportu, unowocześnienie infrastruktury punktowej i sieciowej, udoskonalenie organizacji transportu w fazie przeładunku, transportu oraz jakości usług na rzecz ładunków i środków transportowych. O kierunkach przemian transportu międzynarodowego zaczęło decydować zjawisko współdziałania czynników technicznych i ekonomicznych, prowadzących do wzrostu wydajności oraz spadku kosztów jednostkowych transportu. Kluczowe znaczenie zaczęła mieć zasada korzyści skali produkcji. Kluczem do podniesienia efektywności produkcji usług transportowych stała się likwidacja „bariery produktów transportowych”, w tym w portach morskich, powodującej przerwę i utrudnienia w przepływie ładunków w punktach styku różnych ogniów transportowych. Warunkiem niezbędnym likwidacji „wąskich gardeł” procesu transportowego stało się zapewnienie zgodności między poziomami techniki, technologii i organizacji przewozów i przeładunków między sieciami transportowymi a punktami transportowymi różnych gałęzi. Zgodnie z teorią systemów, o sprawności całego systemu transportowego decyduje najsłabsze ogniwo tego systemu, którym zazwyczaj były punkty transportowe, w tym porty morskie. Rozwiązaniu problemu sprzyjała budowa specjalistycznych baz przeładunkowych i terminali o wysokich poziomach organizacyjnym, technicznym i technologicznym, gwarantujących sprawną obsługę różnych grup ładunków i środków transportowych różnych gałęzi. Jako pierwsze, specjalistyczne systemy transportowe ukształtowały się w międzynarodowym transporcie ładunków masowych (suchych i płynnych), tu bowiem skala przewozów i przeładunków była szczególnie duża. Specjalizacja międzynarodowych systemów transportowych ładunków drobnicowych nastąpiła ze znacznym opóźnieniem w stosunku do obrotu ładunkami masowymi. Początkowo rozwiązaniami przełamującymi „wąskie gardła”, bariery punktu transportowego, stały się technologie formowania jednostek ładunkowych w postaci stropowania, pakietyzacji, paletyzacji i zastosowania niestandardowych kontenerów. Kompleksowe rozwiązanie problemów transportu międzynarodowego ładunków drobnicowych umożliwiło dopiero upowszechnione zastosowanie wielkich kontenerów o standardowych parametrach ISO. Zjawisko konteneryzacji stało się przesłanką do budowy specjalistycznych, wielogałęziowych terminali kontenerowych, w tym w obrocie z udziałem drogi morskiej, oraz do zmian organizacyjnych, technicznych i technologicznych przewozu, przeładunku, składowania i usług terminalowych. Takie współdziałanie różnych gałęzi transportu stało się podstawą rozwoju koncepcji transportowych o zróżnicowanym poziomie wewnętrznej integracji.

Ewolucja funkcji gospodarczych portów morskich, dywersyfikacja ich działalności gospodarczej, realizowanie nowych funkcji (np. logistyczno-dystrybucyjnej) powodują, że współczesny port morski to logistyczny i gospodarczy węzeł w systemie transportu globalnego o silnym morskim charakterze, w którym koncentruje się funkcjonalnie i przestrzennie różnorodna działalność, bezpośrednio lub pośrednio związana z łańcuchami

logistycznymi, których częścią pozostają lądowo-morskie łańcuchy transportowe.¹⁵ Technicznie i organizacyjnie porty morskie przynależą do subsystemu infrastruktury transportu każdego kraju. Cechą charakterystyczną infrastruktury portów morskich są powiązania obiektów tej infrastruktury z obiektami subsystemu infrastruktury transportowej o charakterze liniowym – drogami kolejowymi, kołowymi, wodnymi śródlądowymi czy rurociągami. Dlatego też dla portów węzłowych punktów transportowych charakterystyczne są: ścisła integracja i koordynacje techniczna, organizacyjna i ekonomiczna w obrębie różnych gałęzi obiektów infrastruktury transportowej.

Realizację gałęziowych i międzygałęziowych funkcji transportowych umożliwiają zainstalowane w portach liczne obiekty infrastrukturalne i suprastrukturalne, stanowiące elementy ich technicznego wyposażenia¹⁶. Stanowią one bazę techniczno-materialną działalności gospodarczej portów morskich. Zaliczamy do nich: akwatorium portowe, terytorium portowe, portowe sieci instalacyjne oraz portową sieć dróg kolejowych, kołowych i stacje portowe. Te ostatnie tworzą zindywidualizowane dla każdego portu konfiguracje dowozowo-odwozowe transportu lądowego. Funkcjonalną sprawność urządzeń infrastrukturalnych portu podnoszą urządzenia suprastrukturalne (urządzenia przeładunkowe, sprzęt zmechanizowany, portowy tabor pływający, magazyny i place składowe, urządzenia i wyposażenie zabezpieczające). Stan i poziom techniczno-eksploatacyjny portowego układu komunikacyjnego stanowią istotny czynnik determinujący zdolność przepustową portu morskiego.

W ramach łańcucha transportowego występują określone współzależności techniczne i ekonomiczne pomiędzy portem morskim a środkiem transportu morskiego, czyli statkiem, oraz pomiędzy portem morskim a środkami transportu zaplecza (wagonem kolejowym, samochodem, barką). Współzależności występujące między portem morskim a statkiem (między infrastrukturą a taborzem) zachodzą w obrębie tej samej gałęzi transportu, tj. transportu morskiego. Mają więc charakter wewnątrzgałęziowy. Styk pomiędzy infrastrukturą portową a statkiem morskim jest szczególnym problemem w funkcjonowaniu systemów transportu morskiego. Problemem jest obsługa różnych typów konstrukcyjnych i eksploatacyjnych oraz różnej wielkości statków, wymagających specyficznych urządzeń portowych. Optymalizacja funkcjonowania takich systemów transportowych wymaga często budowy czy przebudowywania elementów infrastruktury portowej. O bieżącym funkcjonowaniu i rozwoju układu port – statek morski decyduje wiele cech specyficznych infrastruktury transportu morskiego, w tym m.in.:

- wysoka majątkochłonność i kapitałochłonność obiektów,
- niepodzielności techniczna i ekonomiczna infrastruktury,
- długi okres realizacji inwestycji portowych,
- długi okres użytkowania,
- występowanie korzyści skali¹⁷.

Statki morskie, czyli środki transportu morskiego, charakteryzują się natomiast pewnymi cechami odmiennymi niż port morski. Między innymi w ich przypadku krótszy jest normatywny okres użytkowania, mają znacznie większą elastyczność zastosowania. Jednym z podstawowych aspektów ekonomicznych układu port – statek morski w systemie transportu intermodalnego jest czas obsługi, a co za tym idzie – koszt pobytu statku w porcie morskim. Jest to szczególnie widoczne w przypadku nowoczesnych technologii przewozu i przeła-

¹⁵ L. Kuźma (red.): *Ekonomika portów morskich i polityka portowa*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003, s. 30.

¹⁶ H. Salmonowicz: *Usługi portowo-żeglugowe*, [w]: *Współczesna ekonomika usług*. Praca zbiorowa, PWN, Warszawa 2006, s. 169.

¹⁷ S. Szwanowski: *Współzależności funkcjonowania składników lądowo-morskich łańcuchów transportowych*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1994, s. 46.

dunku, w tym kontenerowego systemu transportowego. W zintegrowanym układzie lądowo-morskiego łańcucha transportowego, którego częścią jest układ port – statek, wzajemne dostosowanie statku i portu musi być podporządkowane globalnemu kryterium łańcucha lądowo-morskiego.

Równie istotne dla funkcjonowania lądowo-morskiego łańcucha transportowego są współzależności występujące pomiędzy portem morskim a transportem zaplecza (systemami transportowymi od strony lądu). Oba te ogniwa łańcucha transportowego muszą zapewniać ciągłość kombinowanego procesu transportowego. Problem podwyższenia sprawności technicznej i ekonomicznej układu port – transport zaplecza ma charakter pozagałęziowy i został dostrzeżony w związku z realizacjami intermodalizmu i koncepcji logistycznej w transporcie. Sprawność układu port – transport zaplecza i związane z tym koszty transportu lądowego są (obok częstotliwości i regularności odjazdów statków) najważniejszym kryterium wyboru portu, a więc całego łańcucha lądowo-morskiego. Przy wyborze danego portu użytkownik transportu zwraca szczególną uwagę na stopień efektywności powiązania portu z lądowymi systemami transportowymi. Połączenia pomiędzy portem a jego zapleczem mogą obsługiwać różne gałęzie transportu, w tym: kolejowy, samochodowy, wodny śródlądowy, rurociągowy, przenośnikowy lub sporadycznie lotniczy¹⁸. Pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu zaplecza może występować określony zakres substytucji (konkurencji) bądź też komplementarności. O zakresie substytucji decydują głównie różne właściwości poszczególnych gałęzi transportu. W lądowo-morskich łańcuchach transportowych duży zakres substytucji występuje pomiędzy transportem kolejowym a samochodowym. O spadku bądź braku substytucji decyduje masowość środka transportu. Stąd też przy stałych potokach ładunkowych większość ładunków masowych ciąży do transportu kolejowego bądź wodnego śródlądowego.

W lądowo-morskich łańcuchach kontenerowych sfera substytucji obejmuje, oprócz transportów kolejowego i samochodowego, także transport wodny śródlądowy. Wąską sferą substytucji cechuje się transport rurociągowy. Współcześnie sferę substytucji w obsłudze obrotu portowego poszerza transport odwozowo-dowozowy, uczestniczący w lądowo-morskich łańcuchach transportowych, w których jako pośrednie punkty transportowe występują porty główne i porty regionalne (dowozowo-odwozowe). Istnienie na styku port – transport zaplecza więcej niż jednej gałęzi transportu stwarza problem wyboru gałęzi transportu z punktu widzenia kryterium całego łańcucha transportowego. Cechy charakterystyczne poszczególnych gałęzi transportu powodują występowanie w układzie port – transport zaplecza określonej sfery komplementarności. Współpraca określonej liczby gałęzi transportu zaplecza w obsłudze relacji port – użytkownik łańcucha poszerza możliwość wyboru środka transportu.

Zmiany występujące w portach morskich pod wpływem rozwoju lądowo-morskich łańcuchów transportowych wpisują się w rozwój koncepcji logistycznej. Koncepcja ta rozszerza problem regionalnego funkcjonowania portu w lądowo-morskim łańcuchu transportowym z samych tylko bezpośrednich kosztów logistycznych (głównie transportu i magazynowania) także na pośrednie koszty logistyczne, wynikające z poziomu zaspokojenia wymagań klienta i wyników całego łańcucha transportowego, jeżeli chodzi o takie cechy, jak: niezawodność, dostępność czy kompatybilność. W koncepcji logistycznej problem minimalizacji kosztów przenosi się z poziomu poszczególnych ogniw łańcucha transportowego na poziom łańcucha logistycznego. Nowoczesny port morski musi oferować usługi logistyczne bezpośrednio na swoim obszarze lub w tworzonych na terenach przyportowych centrach logistycznych. Rozwijanie strategii logistycznej w odniesieniu do portów morskich związane jest z rozszerzeniem oferty obsługi logistycznej na inne usługi,

¹⁸ Ibidem, s. 38.

pozostające dotychczas poza sferą działalności portów (dystrybucja towarów, gospodarowanie zapasami, tworzenie ośrodków logistycznych dla firm obrotów portowego i przyportowego). W przypadku towarów dostarczanych na drodze lądowo-morskich łańcuchów transportowych poziom obsługi logistycznej stanowi kluczowy czynnik konkurencyjności łańcucha transportowego.

Postępy techniczno-technologiczny i organizacyjny w transporcie znajdują swój wyraz w zmianach w gałęziach transportu wiążących porty morskie z zapleczem. Wprowadzenie do międzynarodowej wymiany towarowej specjalistycznych systemów przewozu różnych ładunków drogą lądowo-morską staje się źródłem uzależnień w systemie transportowym zachodzących pomiędzy ładunkami i środkami transportu morskiego, portowym potencjałem technicznym a środkami transportu zaplecza¹⁹.

Porty morskie jako ogniwa łańcucha transportowego w istotny sposób kształtują globalną wielkość kosztów i czas dostawy ładunków. Udział portów w kosztach łańcucha transportowego nie zawsze jest jednakowy. Jego poziom zmienia się w zależności od: odległości przewozu, rodzaju przewożonej masy ładunkowej, stopnia złożoności cyklu dostawy, a także w zależności od warunków zawartych w umowach przewozowych. Im mniejsze są odległości przewozu, tym udział kosztów portowych jest wyższy i tym większe jest znaczenie w kształtowaniu poziomu kosztów łańcucha transportowego. Udział kosztów portowych w przypadku przewozu ładunków drobnicowych jest wyższy niż w przypadku przewozu ładunków masowych, ładunki drobnicowe wymagają bowiem dokonywania większej liczby bardziej pracochłonnych czynności w porcie niż ładunki masowe. Podstawowe znaczenie w kształtowaniu udziału portów w kosztach cyklu dostawy ładunków mają koszty przeładunkowe. Szczególnym problemem ekonomicznym jest czas postoju statku w porcie. Rzutuje on bowiem z jednej strony na koszty przewozu w transporcie morskim, a z drugiej – determinuje koszty usług portowych.

Postępy techniczno-technologiczny i organizacyjny w transporcie międzynarodowym znajdują swój wyraz w przemianach systemów transportowych łączących port morski z przedpołem i zapleczem. Spada znaczenie uniwersalnych systemów transportowych, rośnie zaś znaczenie systemów specjalistycznych, obsługujących masę ładunkową w ramach lądowo-morskich łańcuchów transportowych. Porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu są obsługiwane przez uniwersalne i specjalistyczne systemy transportu morskiego oraz systemy transportowe lądowych gałęzi transportu (kolejowego, samochodowego i wodnego śródlądowego). Na przestrzeni ostatnich 30 lat systematycznie spada znaczenie kolejowego systemu transportowego, rośnie zaś znaczenie transportu samochodowego. Na zbliżonym poziomie utrzymuje się znaczenie żeglugi śródlądowej.

5. KONCEPCJA ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEGO GOSPODARKI

Koncepcja ta powstała pod koniec lat 70. XX w. jako efekt przewartościowania dotychczasowych idei rozwoju gospodarczego. Kluczową rolę w tym przewartościowaniu odegrały powstające w latach 60. XX w. Raporty Klubu Rzymskiego²⁰ (w tym szczególnie tzw. Raport Meadowsa pt. „Granice wzrostu”), w których zasugerowano konieczność radykalnych zmian w zachowaniu się człowieka w środowisku naturalnym i konieczność przeciwdziałania ekonomicznym zagrożeniom istnienia Ziemi. Poddanie dalszego rozwoju gospodarczego daleko idącym, kontrolowanym ograniczeniom i modyfikacjom przyjęło się wówczas określać mianem rozwoju zrównoważonego.²¹

¹⁹ L. Kuźma (red.): *Ekonomika portów morskich*. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1982, s. 67.

²⁰ *Fakultatywne Stowarzyszenie Naukowców i Polityków*, zawiązane w latach 60. XX w.

²¹ D. Meadows: *Granice wzrostu*. PWE, Warszawa 1973, s. 89.

Wzrost znaczenia koncepcji zrównoważonego rozwoju to także efekt kluczowych tendencji współczesnego świata, w tym szczególnie globalizacji, internacjonalizacji i regionalizacji, które przenoszą nie tylko pozytywne, ale i negatywne skutki działalności gospodarczej w skali globalnej. Problemy rozwoju zrównoważonego stały się też podstawą działań w ramach dwóch Szczytów Ziemi – I w Rio de Janeiro w 1992 roku i II w Johannesburgu w 2002 roku. Pokłosiem tych szczytów były dokumenty o ogromnym znaczeniu dla dalszego rozwoju gospodarczego na świecie, tzn. „Globalny Program Działań na XXI wiek” (Agenda 21), „Konwencja o zmianie klimatu”, „Konwencja o różnorodności biologicznej” oraz „Deklaracja o środowisku i rozwoju zasobów gospodarki leśnej”. Zawierają one rekomendacje w zakresie działań, które powinny być podjęte w XXI w. w celu zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju wraz z niezbędnym harmonogramem działań i określeniem środków osiągnięcia zakładanych celów. W polskiej literaturze rozwój zrównoważony jest dość często utożsamiany z ekorozwojem. Ekorozwój wiąże rozwój gospodarczy i społeczny ze sposobem korzystania ze środowiska.²² Rozwój zrównoważony to proces obejmujący przemiany społeczne i gospodarcze, w którym następuje zintegrowanie działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych. W pojęciu ekorozwoju podkreśla się zaś, że jest to rozwój niezagrażający środowisku, który harmonijnie włącza człowieka w świat przyrody, co oznacza działanie proekologiczne i tworzenie ekologicznego ładu.²³ Są to zatem pojęcia o ile nie tożsame, to bliskoznaczne. Coraz częściej oba terminy wiąże się ze sobą, twierdząc, że „ekorozwój” (rozwój zrównoważony) wyznacza nowe wartości, długofalowe cele strategiczne i nową metodologię rozwoju, określając w następstwie ekologiczne kryteria przekształceń przestrzeni.²⁴

Zasada rozwoju zrównoważonego, obok zasad solidarności, subsydiarności i spójności ekonomiczno-społecznej, znalazła swoje miejsce w działaniach instytucji europejskich i dokumentach programowych dopiero pod koniec lat 90. XX w. Właściwym krokiem ku umocnieniu zasady zrównoważonego rozwoju było przyjęcie w 2001 roku Strategii Goeteborskiej, w której rozwój zrównoważony zaoferował Unii Europejskiej pozytywną, długofalową wizję zamożniejszego i bardziej sprawiedliwego społeczeństwa oraz czystsze, bezpieczniejsze i zdrowsze środowisko.²⁵

Osiągnięcie tego celu wymaga, aby polityka społeczna i ekologiczna Unii Europejskiej wspierały osiągnięcie efektów ekonomicznych, a polityka ochrony środowiska była bardziej efektywna kosztowo. Osiągnięcie celów rozwoju zrównoważonego wymaga zmian w sposobach opracowywania i wprowadzania w życie polityk sektorowych, większej spójności tych polityk, ustalenia mechanizmu wyceny dóbr środowiskowych, monitoringu zjawisk destrukcyjnych oraz inwestowania w naukę i nowe technologie. Wśród wielu celów i działań priorytetowych Unii Europejskiej w zakresie wdrażania idei rozwoju zrównoważonego na szczególną uwagę zasługują: dążenie do stworzenia całościowego, zintegrowanego podejścia międzysektorowego, wzrost zużycia tzw. czystej, czyli odnawialnej, energii, bardziej odpowiedzialne zarządzanie zasobami naturalnymi, równoważenie rybołówstwa w celu ochrony gatunków ryb i zdrowych ekosystemów morskich, poprawa systemu transportowego oraz gospodarki przestrzennej (przez m.in. zmniejszenie zagrożeń dla środowiska naturalnego ze strony transportu, w tym np. zamianę transportu drogowego na kolejowy, wodny i publiczny transport pasażerski, wprowadzenie systemu opłat transportowych, promowanie równo-

²² Patrz: M. Nowicki: *Strategia ekorozwoju Polski*. Warszawa 1993, S. Kozłowski: *Ekorozwój. Wyzwania XXI wieku*. PWN, Warszawa 2002.

²³ R. Smólski i in.: *Słownik Encyklopedyczny. Edukacja obywateli*. Warszawa 1999.

²⁴ *Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*. RCSS, Warszawa 1996, s. 22.

²⁵ *Strategia Goeteborska – Zrównoważona Europa dla lepszego Świata*. Rada Europejska w Goeteborgu, 2001.

ważonego rozwoju regionalnego), zmniejszenie różnic aktywności ekonomicznej regionów, wdrożenie Europejskiej Sieci Obserwatorów Planowania Przestrzennego.²⁶

Podstawowym czynnikiem rozwoju integracji europejskiej i warunkiem osiągnięcia jego efektów jest transport. Problemy z osiągnięciem dotychczasowych celów polityki transportowej UE wynikają z braku zharmonizowania wspólnej polityki transportowej i braku rozwiązania takich problemów, jak: nierówny wzrost w różnych gałęziach transportu, zatory na głównych trasach drogowych i kolejowych, w miastach i portach lotniczych oraz szkodliwe skutki dla środowiska naturalnego i zdrowia społeczeństwa wraz ze zbyt dużą liczbą wypadków drogowych.²⁷

Polityka kształtowania proekologicznej struktury gałęziowej transportu UE wymaga podjęcia działań m.in. z zakresu:

- promowania transportu morskiego i żeglugi śródlądowej,
- ożywienia transportu kolejowego,
- poprawy jakości w sektorze transportu drogowego,
- zachowania równowagi między wzrostem w transporcie lotniczym a środowiskiem naturalnym,
- intermodalności,
- budowy transeuropejskiej sieci transportowej,
- włączenia badań i technologii w służbę „czystego” i efektywnego transportu,
- radzenia sobie ze skutkami globalizacji,
- opracowania średnio- i długofalowych celów środowiskowych systemu zrównoważonego transportu.

Cel zmiany proporcji transportu w kierunku wzrostu znaczenia gałęzi proekologicznych obejmuje nie tylko wdrożenie programu środków nowej polityki transportowej, ale także podejmowanie dostosowanych środków na poziomie krajowym lub lokalnym w kontekście wspierających rodzajów polityki, w tym polityki: gospodarczej, planowania miast i użytkowania gruntów, społecznej, transportu miejskiego, budżetowej i fiskalnej, konkurencji czy badań transportu. Wiele bezpośrednich decyzji w zakresie zmian struktury preferowanych gałęzi i form transportu musi być podejmowanych na szczeblach krajowym, regionalnym i lokalnym. Środki polityki transportowej na szczeblu wspólnotowym mogą mieć charakter programowy i ramowy dla działań na niższych szczeblach.

W dzisiejszej Unii Europejskiej transport morski odgrywa wiodącą rolę od kilkuset lat. Współczesna żegluga morska bliskiego zasięgu przewozi około 41% ładunków wspólnotowych. Jest to jedyna gałąź transportu, którego stopa wzrostu w ostatnich 20 latach była zbliżona do wartości dla transportu drogowego. Jeszcze lepsze wartości żegluga morska uzyskuje w mierniku syntetycznym – pracy przewozowej – czyli w milionach tonokilometrów. W ostatnich 30 latach XX w. (1970-2000) wielkość handlu morskiego wzrosła 2,5 raza, stanowiąc 44% wielkości ogółem i 13% wartości ogółem przewożonych towarów. Obecna wielkość obrotów morskich kształtuje się jednak na poziomie znacznie poniżej potencjalnej zdolności przewozowej floty i zdolności przeładunkowej portów. Należy dążyć do stworzenia sieci przewozów morskich, alternatywnej dla transportu drogowego, która zapewni ominięcie „wąskich gardeł” sieci transeuropejskiej (autostrad i kolei), w szczególności między Francją a Hiszpanią, Francją a Wielką Brytanią, Polską a Niemcami, Skandynawią a południem Europy. Tworzenie sieci alternatywnych połączeń morskich powinno być wsparte środkami funduszy europejskich.

²⁶ W. Toczyski: Monitoring rozwoju zrównoważonego. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2004, s. 58.

²⁷ Biała księga, Europejska polityka transportowa 2010. Czas na podjęcie decyzji. Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2001.

Transport morski jest najbardziej zrównoważonym, paliwooszczędnym i przyjaznym środowisku rodzajem transportu. Rozwojowi przewozów morskich musi towarzyszyć wysoka troska o bezpieczeństwo i ochronę środowiska, zwłaszcza na szczególnie zagrożonych akwenach przybrzeżnych. Rozwoje zdolności przeładunkowych w portach morskich oraz infrastruktury lądowej wymagają zwrócenia uwagi na środowiska zwierząt i roślin rosnących w pobliżu. Ponadto sektory morski i śródlądowy muszą być chronione przed zagrożeniami terrorystycznymi i innymi bez straty efektywności. Czynnikiem sprzyjającym zagwarantowaniu maksymalnie wysokiego stopnia bezpieczeństwa transportu morskiego jest fakt, iż europejski przemysł budowy statków i ich wyposażenia jest światowym liderem w konstruowaniu statków i procesów przyjaznych środowisku.

Dalszy rozwój przewozów transportem morskim w Europie zależy też w dużej mierze od efektywnej obsługi w portach na podstawie zasad regulowanej konkurencji. Wzrostowi dostępności do rynku usług portowych sprzyjać będą nowe, bardziej jasne zasady określania norm wysokiej jakości, warunkujących dostęp wykonawstwa usług portowych (przeładunek, sztautowanie, pilotaż), oraz ustalenie bardziej przejrzystych procedur. Lokalna żegluga morska wymaga efektywnych, zintegrowanych usług handlowych. Wszystkie ogniwa łańcucha logistycznego powinny być zintegrowane w jednym punkcie obsługi, co uczyni transport intermodalny równie niezawodnym i elastycznym w działaniu jak transport drogowy. Niezawodność eksploatacyjną i bezpieczeństwo powinny zagwarantować rozwinięte usługi w zakresie telematyki w portach (głównie elektroniczna wymiana danych pomiędzy partnerami). Poprawa niezawodności, efektywności i dostępności transportu morskiego wymagać będzie: wyeliminowania licznych obecnie „wąskich gardeł”, zainstalowania systemów o wysokiej efektywności pomocy nawigacyjnej i łączności, dalszej standaryzacji i specyfikacji technicznych, dalszej harmonizacji świadectw dla pilotów oraz harmonizacji przepisów dotyczących czasu odpoczynku członków załóg, składu załóg i czasu pracy żeglugi. Wyeliminowanie kluczowego ograniczenia zastosowania transportu morskiego, tzn. braku pełnej możliwości przewozu towarów „od drzwi do drzwi”, powinno sprzyjać opracowaniu nowych, zintegrowanych technologii dla środków transportu, sprzętu przeładunkowego, systemu komunikacji i zarządzania. Niezbędne jest też stworzenie odpowiednich warunków technicznych dla umocnienia roli integratora przewozów towarowych oraz do dalszego rozwoju standaryzacji jednostek ładunkowych.

Ażeby zagwarantować transportowi morskiemu utrzymanie idei lidera przewozów towarowych, ze względu na koszt, nakłady, wpływ na środowisko i bezpieczeństwo, w perspektywie najbliższych kilkunastu lat należy wprowadzić nowe, zaawansowane technologie, procedury i systemy statków pełnomorskich i bliskiego zasięgu oraz usług portowych.

Dalszy rozwój transportu morskiego gwarantują zapisy „Zielonej księgi Unii Europejskiej – w kierunku przyszłej, unijnej polityki morskiej”.²⁸

Głównym elementem działań na najbliższe dziesięciolecie jest rozwój zrównoważony, którego istotą jest wzajemne umacnianie się wzrostu gospodarczego, dobrobytu społecznego i ochrony środowiska. Zasady zrównoważonego rozwoju odnoszą się też do morza. Dzięki temu Unia Europejska może wykorzystać atuty, które zawsze stanowiły podstawę jej dominującej roli na morzach i oceanach i wiedzy o morzu, ogromnego doświadczenia i umiejętności podejmowania nowych wyzwań, w połączeniu z zaangażowaniem w ochronę zasobów naturalnych. Nowe podejście Unii Europejskiej do spraw morskich odrzuca politykę sektorową, tzn. traktowanie każdej z dziedzin osobno. Zakłada się istnienie powiązań pomiędzy transportem morskim, przemysłem morskim, rozwojem regionów nadmorskich, energetyką morską, gospodarką rybacką, ochroną środowiska morskiego a innymi dziedzinami

²⁸ Zielona księga, W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz. Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2006.

mi związanymi z morzem. Spójność nowej polityki morskiej ma wykluczyć podejmowanie sprzecznych działań, mogących mieć negatywne konsekwencje dla środowiska morskiego, bądź nakładać na różne dziedziny morskie nierówne ograniczenia na konkurujące ze sobą działania. Niespójność podejmowanych decyzji utrudnia też zrozumienie potencjalnego wpływu jednej sfery działalności na drugą. W nowej polityce morskiej Unia Europejska dążyć będzie do wypracowania nowej wizji zarządzania związkami z morzem, co będzie wymagać nowych sposobów tworzenia i wdrażania polityki na szczeblach unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym, a także na szczeblu międzynarodowym, poprzez zewnętrzny wymiar unijnej polityki wewnętrznej.

„Zielona Księga polityki morskiej Unii Europejskiej” opiera się na istniejących inicjatywach i działaniach politycznych i ma związek ze Strategią Lizbońską, stymulując wzrost i większą liczbę lepszych miejsc pracy w Unii Europejskiej. Stąd też szczególnie ważne są nieprzerwane inwestycje w wiedzę i umiejętności. Wypracowana na podstawie zapisów zielonej księgi nowa polityka morska ma ustalić właściwą równowagę między ekonomicznym, społecznym a środowiskowym wymiarem zrównoważonego rozwoju. Ma też ukształtować nową świadomość Europejczyków, dotyczącą wielkości morskiego dziedzictwa Europy, znaczenia morza w życiu człowieka i jego potencjału jako stałego źródła dobrobytu i możliwości gospodarczych. Nowa polityka morska musi być zintegrowana, międzysektorowa i multidyscyplinarna. Celem nowej polityki morskiej powinno być dostarczenie odpowiedzi na pytanie: w jaki sposób podejmowanie decyzji i godzenie zróżnicowanych interesów na terenach morskich i wybrzeżu mogą doprowadzić do klimatu bardziej sprzyjającego inwestowaniu i rozwojowi działalności gospodarczej z zasadami zrównoważonego rozwoju?

Polityka ta powinna być wspierana badaniami naukowymi, technologią i innowacjami na najwyższym poziomie.

6. DYWERSYFIKACJA DZIAŁALNOŚCI USŁUGOWEJ PORTÓW MORSKICH

Współczesne porty morskie dywersyfikują swoją działalność gospodarczą, wprowadzając nowe funkcje dotyczące usług dystrybucyjno-logistycznych i obsługi ruchu turystycznego. Rozbudowuje się też zakres realizowanych funkcji gospodarczych, wzmacniają związki z otoczeniem środowiskowym, tworzą się powiązania ze strukturami miast portowych oraz dokonuje się dyfuzja innowacyjna.²⁹

Dywersyfikacja działalności gospodarczej powoduje generowanie wartości dodanej w portach morskich. Od tego kryterium zależy konkurencyjność danego portu na rynku usług portowych i większa ranga w lądowo-morskim łańcuchu transportowym. Szczególnie ważną grupą ładunków, tworzącą wartość dodaną, są ładunki skonteneryzowane, które aktywizują nie tylko działalność przeładunkowo-składową, ale i działalność przemysłów przetwórczych i uszlachetniających w ramach funkcji przemysłowej portów morskich. Dodatkowo należy uwzględnić efekt synergii, wyrażający się w wartości dodanej tworzonej przez firmy kooperujące z portami morskimi.

Można zatem stwierdzić, że dywersyfikacja działalności usługowej portów morskich określa ich ekspansywną strategię rozwoju wewnętrznego i zewnętrznego w ramach lądowo-morskich łańcuchów transportowych. Funkcją szczególną współczesnych portów morskich jest funkcja dystrybucyjna, w ramach której porty oferują kompleksowe usługi transportowe, wychodzące naprzeciw postulatam klientów portowych. Zakres tej funkcji jest w poszczególnych portach zróżnicowany: od usług przeładunkowych, składowych do manipulacji towarowych, przetwarzania i uszlachetniania towarów, a także kompletowania,

²⁹ K. Misztal: Organizacja i funkcjonowanie portów morskich. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010.

gromadzenia i rozdzielania ładunków. Szczególnie dogodne warunki do rozwoju funkcja ta ma w portach kontenerowych. Ażeby uzyskać status portu o charakterze dystrybucyjnym, należy spełnić wiele wymogów, w tym: dogodne położenie geograficzne, rozwinięte systemy transportowe z zapleczem, zróżnicowany potencjał techniczny, nowoczesny system organizacji i zarządzania oraz system informacyjny. Dla współczesnych portów morskich niezwykle ważny jest rozwój koncepcji logistycznej, polegający na objęciu logistyką także tych usług, które dotąd znajdowały się poza obszarem działalności portowej, a także na spełnieniu funkcji logistycznej dla wielu przedsiębiorstw portowych i przyportowych, powiązanych w jakikolwiek sposób z funkcjonowaniem portów morskich. W układzie tym port staje się kluczowym elementem zasadniczej koncepcji logistycznej transportu, świadcząc zintegrowane usługi logistyczne w całym łańcuchu zaopatrzenia. Skala efektywności funkcji logistycznej zależy w dużym stopniu od jakości systemów telekomunikacyjnego i informacyjnego. Systemy te dotyczą przepływu informacji o ładunkach pomiędzy portem morskim a pozostałymi elementami łańcucha dostaw, co wymaga istnienia centrum gromadzenia, przetwarzania i przekazywania informacji. Dlatego też współczesny port morski o statusie portu dystrybucyjnego przejmuje rolę centrów informacyjnych, zarządzających logistycznymi łańcuchami transportowymi. Szczególnie rozwinięte są zewnętrzne systemy informacyjne, obejmujące połączenia z systemami innych portów w układach krajowym i zagranicznym.

Bibliografia

1. Bartosik S.: Ocena stopnia internacjonalizacji przedsiębiorstwa. Master of Business Administration, Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Zarządzania oraz Międzynarodowa Szkoła Zawodowa, Warszawa 2006.
2. Biała księga, Europejska polityka transportowa 2010. Czas na podjęcie decyzji. Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2001.
3. Bożyk P., Misala J., Puławski M.: Międzynarodowe stosunki ekonomiczne. PWE, Warszawa 1998.
4. Budnikowski A.: Międzynarodowe stosunki gospodarcze. Część II. PWE, Warszawa 2001.
5. Halizak E.: Regionalizm w stosunkach międzynarodowych po zimnej wojnie. „Sprawy Międzynarodowe”, nr 2, 1996.
6. Kisiel-Łowczyk A.B.: Współczesna gospodarka światowa. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1994.
7. Kuźma L. (red.): Ekonomika portów morskich. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1982.
8. Kuźma L. (red.): Ekonomika portów morskich i polityka portowa. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003.
9. Lawrence R.: Emerging Regional Arrangements: Building Block or Stumbling Blocks? New York 1995.
10. Marszałek A.: Gospodarka światowa. Uniwersytet Łódzki, Łódź 1991.
11. Mc Grew A.: Global Politics. Polity Press, Cambridge, 1992.
12. Meadows D.: Granice wzrostu. PWE, Warszawa 1973.
13. Misztal K.: Organizacja i funkcjonowanie portów morskich. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010.
14. Nowicki M.: Strategia ekorozwoju Polski. Agencja Reklamowo-Wydawnicza A. Grzegorzczyk, Warszawa 1993.
15. Pietrese J.N.: Globalization as Hybridization, Working Paper Series, No. 152.
16. Raport Komisji Europejskiej skierowany do Rady Parlamentu Europejskiego i Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z marca 1998 r., Monitor Integracji Europejskiej, Komitet Integracji Europejskiej, Warszawa 1998.

17. Rostow W.: Regionalizm In a Globar System, [w]: P. Cronin: From Globalizm to Regionalizm, New Perspectives on US Foreign and Demence Policie, Washington 1993.
18. Salmonowicz H., Usługi portowo-żeglugowe, [w]: Współczesna ekonomika usług, Praca zbiorowa, PWN, Warszawa 2006.
19. Smólski R. i in.: Słownik encyklopedyczny. Edukacja obywateli. Warszawa 1999.
20. Strategia Goeteborska: Zrównoważona Europa dla lepszego Świata. Rada Europejska w Goeteborgu, 2001.
21. Szwankowski S.: Współzależności funkcjonowania składników lądowo-morskich łańcuchów transportowych. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1994.
22. Toczyski W.: Monitoring rozwoju zrównoważonego. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2004.
23. Zielona księga: W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz. Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2006.