

Marta Mańkowska

Możliwości obsługi wybranych grup ładunkowych w porcie morskim Police

Ekonomiczne Problemy Usług nr 49, 179-189

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

MARTA MAŃKOWSKA
Uniwersytet Szczeciński

MOŻLIWOŚCI OBSŁUGI WYBRANYCH GRUP ŁADUNKOWYCH W PORCIE MORSKIM POLICE

Wprowadzenie

Port morski w Policach, mimo iż nie należy do grupy polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej¹, pod względem masy obsługiwanych ładunków² plasuje się na piątym miejscu wśród pozostałych polskich portów polskich.

Port policki funkcjonował niegdyś jako port zakładowy i obsługiwał przede wszystkim ładunki Zakładów Chemicznych „Police” (ZCh „Police”). W związku z tym w strukturze obsługiwanych towarów także obecnie dominują ładunki klasyfikowane w nomenklaturze GUS jako „inne masowe”, w tym głównie fosforyty na wejściu (około 50% całości przeładunków) oraz nawozy na wyjściu (około 30% całości przeładunków). W roku 2004 Zarząd ZCh „Police” powołał spółkę zarządzającą gruntami i infrastrukturą zakładowego portu, co w efekcie zdecydowało o powstaniu odrębnego podmiotu – Zarządu Morskiego Portu Police Sp. z o.o.

Wraz z procesami przekształceń organizacyjnych i własnościowych policki port, mimo iż w praktyce nadal działa głównie na rzecz ZCh „Police”, w perspektywie długoterminowej dąży do pełnienia funkcji portu otwartego. W strategii jego rozwoju

¹ Zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich.

² Rocznie policki port przeładowuje ok. 2,5 mln t ładunków.

zakłada się rozszerzenie i zróżnicowanie asortymentu obsługiwanych ładunków. Możliwości takie daje zagospodarowanie wolnych terenów portowych, w tym głównie obszaru zlokalizowanego na północ od istniejącego terminalu Portu Morskiego Police.

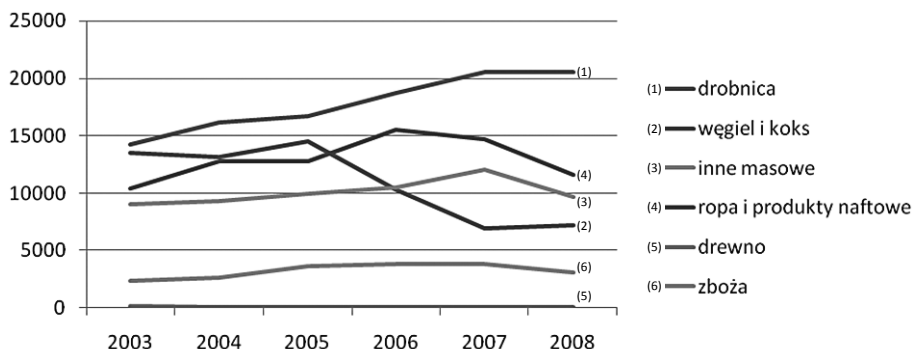
Możliwości oraz kierunki aktywizacji nowych obszarów aktywności gospodarczej portu określa jednocześnie wiele czynników, przede wszystkim:

- otoczenie gospodarcze portu reprezentowane przez różne gałęzie przemysłu, w tym głównie branże chemiczną, rolno-spożywczą, budowlaną oraz górniczą;
- oferta usługowa innych portów ujścia Odry, w tym przede wszystkim portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu;
- przemiany jakościowe polskiego handlu zagranicznego determinujące rodzaj ładunków obsługiwanych w polskich portach morskich.
- W niniejszym artykule szczególna uwaga zostanie poświęcona analizie zachodzących zmian w strukturze ładunków obsługiwanych w polskich portach morskich, w tym również powiązanych z nimi branż gospodarki. Na tej podstawie oraz przy uwzględnieniu oferty usługowej innych portów morskich ujścia Odry, dokonana zostanie ocena i wskazane kierunki rozszerzenia zakresu działalności przeładunkowej realizowanej przez port morski w Policach.

Zmiany w strukturze obrotów ładunkowych w polskich portach morskich – tendencje

Wraz ze zmianą systemu gospodarczego Polski oraz akcesją do Unii Europejskiej w 2004 roku przekształceniu uległa struktura kierunkowa i przedmiotowa polskiego handlu zagranicznego. Przejawia się to w systematycznym wzroście udziału towarów wyżej przetworzonych, w tym zwłaszcza artykułów przemysłu maszynowego, metalurgicznego, chemicznego, przy jednoczesnym spadku udziału towarów masowych, niżej przetworzonych. W strukturze obrotów ładunkowych polskich portów morskich przekłada się to na wzrost przeładunków towarów drobnicowych (w tym głównie drobnicy zjednostkowanej), zarówno w eksporcie, jak i imporcie, przy jednoczesnym relatywnym spadku udziału przeładunków towarów masowych (rysunek 1).

W celu określenia nowych obszarów działalności transportowej polickiego portu, przy uwzględnieniu aktualnej oferty usługowej portów morskich ujścia Odry oraz przemian jakościowych w polskim handlu zagranicznym, zasadne wydaje się szczegółowe przeanalizowanie zmian zachodzących w strukturze obrotów portowych ładunkami drobnicowymi oraz towarami z grupy „inne masowe”.



Rys. 1. Zestawienie porównawcze obrotów głównych grup ładunkowych w polskich portach morskich w latach 2003–2008 [tys. t]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS oraz danych portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Policach, Szczecinie i Świnoujściu.

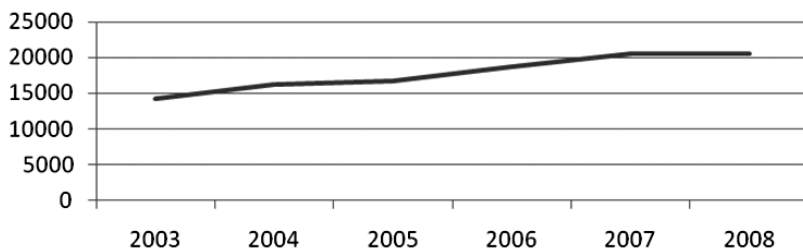
Przeładunki towarów drobnicowych drogą morską z/do Polski

Towary drobnicowe stanowią obecnie główną grupę ładunkową obsługiwaną w polskich portach morskich, zajmując w ostatnich latach około 40% rynku. Również w 2008 roku, odznaczającym się spadkiem obrotów w większości grup ładunkowych obsługiwanych w polskich portach morskich, odnotowano wzrost przeładunków drobnicy, w tym przede wszystkim drobnicy kontenerowej i towarów przeładowywanych w technologii ro-ro (rysunki 2 i 3).

W strukturze obrotów portów morskich na całym świecie, w ostatnich latach, przeładunki kontenerów cechowały się najwyższą dynamiką wzrostu. W roku 2007 w porównaniu z rokiem poprzednim średnia dynamika wzrostu w tej grupie ładunkowej w ujęciu światowym kształtowała się na poziomie 11,0%, w Regionie Morza Bałtyckiego na poziomie 17,0%, w przypadku zaś polskich portów morskich tempo wzrostu ukształtowało się na poziomie 32,0%³, co w znacznej mierze było efektem niskich wartości wyjściowych. W roku 2008, w wyniku zmniejszenia tempa wzrostu morskich przewozów towarowych do 3,0%, światowe przewozy kontenerowe wzrosły jedynie o 5,1% (w 2007 roku dynamika wyniosła 10,8%), natomiast w Regionie Morza Bałtyckiego tempo wzrostu ukształtowało się na poziomie 7,2% (w 2007 roku 16,0%). Według aktualnych szacunków transport kontenerowy na świecie i na Bałtyku odnotuje w 2009 roku spadki rzędu 20, 30%⁴.

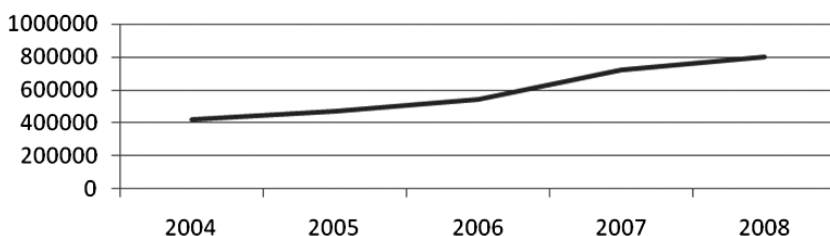
³ *Baltic Container Outlook 2009*, Actia Forum, Gdynia 2009.

⁴ *Ibidem*.



Rys. 2. Przeładunek ładunków drobnicowych w polskich morskich portach handlowych w latach 2003–2008 [tys. t]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS oraz danych portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu.



Rys. 3. Przeładunki kontenerów w portach morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu w latach 2004–2008 [TEU]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu.

Niższe tempo wzrostu przeładunków w tej grupie ładunkowej w porównaniu z latami poprzednimi to oczywiście efekt globalnego kryzysu finansowego, szczególnie odbijającego się na przewozach kontenerowych transportujących głównie dobra konsumpcyjne, w większości na trasach pozazachodnioeuropejskich. Tempo wzrostu obrotów polskich portów morskich w grupie ładunków ro-ro odzwierciedla z kolei sytuację gospodarczą w Regionie Morza Bałtyckiego, gdyż ruch ten jest związany przede wszystkim z bałtyckimi przewozami wewnętrznymi, w tym zwłaszcza w przypadku Polski – w układzie Polska–Skandynawia (między innymi naczep drogowych i całych zestawów, roll-trailerów oraz innych ładunków drobnicowych).

W strukturze kierunkowej przeładunków towarów drobnicowych przez wiele lat dominowała relacja eksportowa, trend ten uległ zmianie pod koniec 2006 roku. W roku 2007 odnotowano wzrost przeładunków w relacjach przywozowych w tej grupie

towarowej, spowodowany przede wszystkim wyraźnym wzrostem przeładunków kontenerów w relacjach przywozowych oraz ładunków z grupy „pozostałe drobnicowe”. Sytuacja taka utrzymała się również w 2008 roku, głównie za sprawą wzrostu przeładunku kontenerów i ładunków tocznych samobieżnych w relacjach importowych.

Tabela 1. Przeładunek ładunków drobnicowych w polskich morskich portach handlowych w relacjach międzynarodowych z podziałem na import/eksport w latach 2006–2008 według poszczególnych grup ładunków [tys. t]

Lata	Załadunek			Wyładunek		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Kontenery	2230	2365	2295	2454	3535	3313
Ładunki toczne samobieżne	1774	1941	1967	2117	2238	2380
Ładunki toczne niesamobieżne	656	687	554	989	991	766
Pozostałe ładunki drobnicowe	2958	2566	2208	1417	2014	1618

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Trudno obecnie przewidzieć, jak będzie się kształtowała sytuacja w tym segmencie przewozów w przyszłości. W perspektywie średnio- i długoterminowej należy jednak oczekiwać zdecydowanej poprawy sytuacji, w tym w szczególności w zakresie przeładunków drobnicy zjednostkowanej. Przemawiają za tym przede wszystkim trendy i kierunki rozwoju polskiej gospodarki, ukierunkowanej na zwiększenie produkcji dóbr finalnych powszechnego użytku, co będzie powodować zwiększenie potrzeb transportowych w dziedzinie konteneryzacji, przewozów ro-ro i promowych⁵. Na uwagę zasługują także prognozy i działania podejmowane przez porty niemieckie w Hamburgu i Bremerhaven. Według prognoz niemieckiego Federalnego Biura Statystycznego przeładunki kontenerów w tych portach ulegną do 2025 roku potrojeniu⁶. Stanowi to zatem podstawę do bardziej optymistycznych prognoz dla przeładunków kontenerów w polskich portach.

W zakresie przewozów promowych również należy oczekiwać wzrostu ich wielkości w perspektywie długoterminowej, zwłaszcza w relacjach z portami skandynawskimi, co stanowić będzie odzwierciedlenie struktury i wielkości obrotów polskiego

⁵ *Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku*, Ministerstwo Gospodarki Morskiej, Warszawa 2007.

⁶ Szósta Krajowa Konferencja Morska w Rostoku 2009, Główna Biblioteka Komunikacyjna www.gbk.net.pl.

handlu w Regionie Morza Bałtyckiego. Dodatkowy ruch promowy przez polskie porty morskie w kolejnych latach może być również następstwem podwyższenia opłat za przewozy drogowe w Niemczech, co może zniechęcić załadowców z Europy centralnej do korzystania z portów tego kraju.

Perspektywy rozwoju przewozów ładunków z grupy „inne masowe” drogą morską z/do Polski

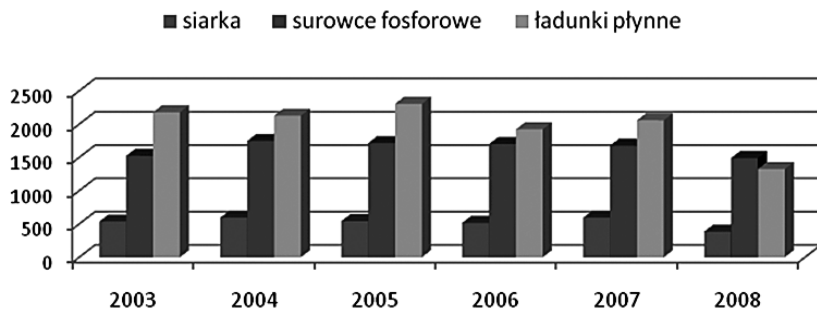
W grupie towarowej „inne masowe” zawierają się różnego rodzaju ładunki masowe płynne i sypkie wymagające specjalistycznej technologii przeładunku i składowania, w tym przede wszystkim ładunki przemysłu chemicznego, siarka, nawozy, minerały (w tym głównie kruszywa), różnego rodzaju inne ładunki płynne, jak oleje, melasa, woiski itd. Znaczny udział w strukturze tej grupy mają przeładunki siarki, surowców fosforowych oraz innych ładunków płynnych (rysunek 4).

Obroty portowe w grupie „inne ładunki masowe” wykazywały od 2003 systematyczny wzrost, rekordowy poziom osiągając w 2007 roku, i okres wyraźnego załamania w 2008 roku, co wynikało ze wspomnianej już sytuacji gospodarczej na świecie (rysunek 5).

Struktura kierunkowa przeładunków w tej grupie towarowej w latach poprzednich charakteryzowała się względną równowagą. Od roku 2007 odnotowuje się natomiast wyraźny wzrost przeładunków tych towarów w relacjach importowych. W relacjach eksportowych duże znaczenie miały między innymi przeładunki nawozów, siarki, cementu oraz innych ładunków płynnych, w relacjach importowych, przede wszystkim surowców fosforowych, kamienia wapiennego, kruszyw naturalnych i innych.

Przewiduje się, że w kolejnych latach nastąpi stabilizacja przeładunków w grupie „inne masowe”. Jest to uzasadnione dużym zróżnicowaniem wewnętrznym tej grupy, co sprawia, iż spadek przeładunków jednego ładunku może zostać zrekompensowany przez wzrost innego ładunku⁷. W największym stopniu można oczekiwać wzrostu importu: kruszywa, kamienia wapiennego oraz fosforytów i metanolu, a w eksporcie – nawozów i szkliwa oraz złomu. Przy czym wzrost obrotów ładunkowych w przypadku kruszyw w znacznej mierze będzie uzależniony od kondycji branży budowlanej (w tym zwłaszcza realizacji zaplanowanych inwestycji infrastrukturalnych w bezpośrednim zapleczu polickiego portu), która bezpośrednio generuje zapotrzebowanie na import kruszyw, w tym zwłaszcza ze Skandynawii.

⁷ *Strategia rozwoju portów morskich...*

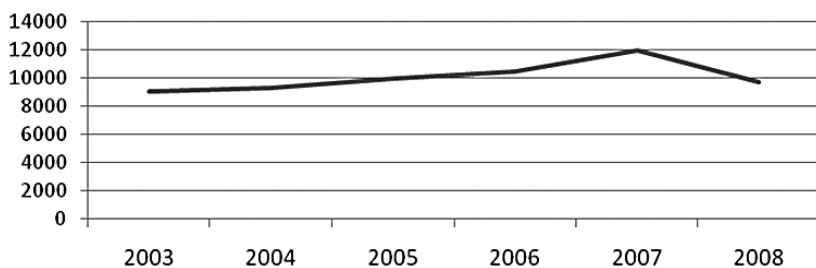


Objaśnienia:

*Dane za 2008 r. obejmują przeładunki portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu oraz – w przypadku przeładunków surowców fosforowych – także portu w Policach.

Rys. 4. Przeładunki wybranych ładunków z grupy „inne masowe” w latach 2003–2008 [tys. t]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i danych Instytutu Morskiego w Gdańsku.



Objaśnienia:

*Dane za 2008 rok obejmują przeładunki w portach Gdańsk, Gdynia, Police, Szczecin i Świnoujście.

Rys. 5. Obroty ładunkowe w polskich portach handlowych w grupie ładunków „inne masowe” w latach 2003–2008 [tys. t]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i danych portów Gdańsk, Gdynia, Police, Szczecin i Świnoujście.

W przypadku przeładunków nawozów kluczowe – z punktu widzenia obrotów portów morskich – będzie miało kształtowanie się popytu zagranicznego na polskie nawozy fosforowe i wieloskładnikowe. W tej grupie ładunków istnieje dodatnie saldo handlu z zagranicą (90% popytu wewnętrznego zaspokajane jest przez rodzimych producentów). Ujemne saldo notuje się natomiast w grupie nawozów potasowych (praktycznie całe krajowe zapotrzebowanie pokrywane jest przez import).

Ocena możliwości przeładunku wybranych grup ładunkowych w porcie Police

Towary drobnicowe: drobnica zjednostkowana

Uwzględniając trendy ogólnoświatowe oraz polskie, jak również ofertę usługową portów morskich ujścia Odry, nowym obszarem działalności portu Police może być rozpoczęcie przeładunków towarów drobnicowych, w tym zwłaszcza drobnicy zjednostkowanej. Udział tej grupy ładunkowej w strukturze obrotów polskiego handlu zagranicznego, a tym samym polskich portów morskich, w perspektywie długoterminowej wykazywać będzie tendencje rosnące.

Pomorze Zachodnie w porównaniu ze wschodnim wybrzeżem Polski charakteryzuje wyraźna dysproporcja w możliwościach przeładunkowych drobnicy zjednostkowanej. Podejmowane obecnie i planowane w przyszłości działania inwestycyjne w zakresie zwiększania możliwości przeładunku towarów drobnicowych, w tym przede wszystkim drobnicy skonteneryzowanej w portach morskich ujścia Odry, mogą się okazać niewystarczające. Zasadne wydaje się zatem rozwinięcie tej funkcji w porcie Police.

Obecnie w portach morskich ujścia Odry drobnica skonteneryzowana obsługiwana jest jedynie przez tymczasową bazę kontenerową w porcie szczecińskim do czasu pełnego uruchomienia działalności na Ostrowie Grabowskim. Z uwagi na fakt, iż swoją działalność zawiesił funkcjonujący do niedawna terminal kontenerowy spółki VGN w Świnoujściu, nowy terminal kontenerowy w Policach stanowiłby jedyną konkurencję dla terminalu na Ostrowie Grabowskim (roczna zdolność przeładunkowa około 120 tys. TEU).

W strukturze obrotów w tej grupie ładunkowej, poza tradycyjną drobnicą skonteneryzowaną, znaczny i niewykorzystany w pełni w regionie potencjał tkwi w przeładunkach spożywczych towarów chłodzonych w formie skonteneryzowanej (jak na przykład owoce cytrusowe).

Alternatywnie, na zagospodarowywanym przez port policki terenie, rozpatrywać można możliwość rozwoju przeładunków w technologii ro-ro, w tym przede wszystkim maszyn, urządzeń i środków transportu, które to produkty stanowią jedną z głównych pozycji w strukturze polskiego importu i eksportu, przede wszystkim w relacjach europejskich.

Atutem portu w Policach w zakresie obsługi drobnicy zjednostkowanej jest przede wszystkim położenie geograficzne, na skrzyżowaniu ważnych międzynarodowych szlaków komunikacyjnych północ-południe oraz wschód-zachód, z potencjałem zaplecza

gospodarczego obszaru przemysłowego Śląska, wschodniej części Niemiec oraz Czech i Słowacji. Istotną wadą, która wręcz uniemożliwia rozwój technologii przeładunku towarów zjednostkowanych w porcie Police, jest brak dogodnego połączenia z zapleczem. Warunkiem koniecznym jest budowa zachodniej obwodnicy Szczecina, w tym połączenia mostowego Police–Święta, które znacznie skróci dostęp do budowanej drogi szybkiego ruchu S3 oraz połączenia kolejowego.

Towary drobnicowe: drobnica konwencjonalna

W odróżnieniu od przewozów kontenerowych realizowanych w układzie transkontynentalnym z wykorzystaniem połączeń portów polskich z głównymi europejskimi hubami (portami niemieckimi, holenderskimi i belgijskimi), kondycja przewozów drobnicy konwencjonalnej jest determinowana sytuacją gospodarczą Regionu Morza Bałtyckiego, który, mimo dekoniunktury spowodowanej ogólnoswiatowym kryzysem gospodarczym, nadal cechuje ogromny potencjał ekonomiczny i innowacyjny. Pod względem dynamiki rozwoju region ten zalicza się do ścisłej unijnej czołówki. Duże znaczenie mają również przewozy realizowane w relacjach z Wyspami Brytyjskimi oraz krajami Beneluksu.

W perspektywie długoterminowej należy się spodziewać wzrostu bądź co najmniej utrzymania wysokiej pozycji drobnicy konwencjonalnej w strukturze przeładunków portów morskich.

Z punktu widzenia rozwoju działalności przeładunkowej w tej grupie towarowej w porcie Police znaczny potencjał można upatrywać między innymi w obsłudze różnego rodzaju półproduktów i wyrobów gotowych przemysłu meblarskiego, drzewnego (papier i celuloza), wyrobów hutniczych, materiałów budowlanych.

Rozszerzenie oferty przeładunkowej o ładunki drobnicowe zdeterminowane jest jednak utworzeniem regularnych połączeń żeglugowych z portu Police, budową odpowiedniej infrastruktury portowej (w zależności od przyjętej technologii przeładunku i warunków składowania), jak również podjęciem zdecydowanych działań w zakresie budowy i poprawy stanu już istniejącej infrastruktury dostępowej do portu, w tym zwłaszcza drogowej i kolejowej.

Towary „inne masowe”

Obszarem, w którym port w Policach zajmuje wysoką pozycję wśród portów ujścia Odry, jest przeładunek ładunków zaliczanych do „innych masowych”, to jest między innymi fosforytów, soli potasowej, rudy ilmenitowej, amoniaku, apatytów, kwasu siarkowego oraz nawozów.

Z jednej strony zasadne wydaje się zwiększenie wolumenu ładunków już obsługiwanych w porcie, głównie na potrzeby ZCh „Police”, jak również innych zainteresowanych podmiotów. Perspektywy wzrostu obrotów należy oczekiwać zwłaszcza w przypadku przeładunku nawozów, w tym transportowanych w postaci workowanej (jako tak zwane towary półmasowe). Obsługa ładunków na potrzeby ZCh „Police” w nowym rejonie przeładunkowym portu Police mogłaby nastąpić po wyczerpaniu zdolności przeładunkowych terminali znajdujących się w gestii zakładu.

Z drugiej strony, poza intensyfikacją obsługi ładunków już występujących w strukturze obrotów portu Police, wskazane wydaje się pozyskanie nowych grup towarowych, dotąd nieprzeładowywanych (lub przeładowywanych w niewielkim stopniu), w tym między innymi ładunków masowych płynnych (w tym zwłaszcza spożywczych) oraz doraźnie kruszyw. Należy przy tym podkreślić, że wielkość przeładunków kruszyw drogą morską jest zdeterminowana postępowaniem w zakresie realizacji zaplanowanych inwestycji infrastrukturalnych w regionie. Z punktu widzenia portu Police kluczowe znaczenie będzie miało rozpoczęcie inwestycji budowy zachodniej obwodnicy Szczecina, w dalszej perspektywie – modernizacja drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej. Popyt na ten surowiec generowany będzie również rozbudową samego portu, jak również infrastruktury dostępowej.

Poza wspomnianymi grupami ładunkowymi port Police jest także predestynowany do przeładunku towarów niebezpiecznych, trudnych do obsługi w takich portach, jak Szczecin (sąsiedztwo dużej aglomeracji miejskiej) czy Świnoujście (uzdrowisko), zarówno masowych (płynnych, stałych, gazowych), jak i drobnicowych⁸. Obsłudze wspomnianych grup ładunków, oprócz usytuowania z dala od osiedli ludzkich, sprzyja również doświadczenie portu polickiego w pełnieniu tej funkcji gospodarczej.

Podsumowanie

Na podstawie przeprowadzonej syntetycznej analizy, uwzględniającej przeładunki głównych grup towarowych transportowanych drogą morską z i do Polski, najbardziej zasadnym kierunkiem aktywizacji nowego obszaru aktywności gospodarczej portu Police wydają się być przeładunki towarów drobnicowych, w tym kontenerów, oraz wybrane towary z grupy „inne masowe”. Należy jednak podkreślić, że intensyfikacja obsługi określonych, już istniejących w obrotach portu ładunków lub pojawienie

⁸ *Analiza popytu na przeładunki w porcie Police*, materiały wewnętrzne ZMP Police, Szczecin 2007.

się nowych ładunków jest uzależnione od decyzji podmiotów, które będą korzystały i prowadziły działalność na tym terenie.

Jednocześnie możliwość rozwoju portu we wskazanych kierunkach jest zdeterminowana poprawą jego dostępności transportowej, zwłaszcza drogowej i kolejowej. W pierwszym przypadku, jak już wspomniano, kluczowe znaczenie będzie miała realizacja budowy zachodniej obwodnicy Szczecina, w tym zwłaszcza nieodłącznego etapu tej inwestycji: przeprawy Police–Święta, która uniezależni port od korzystania z obecnych dróg dojazdowych prowadzących przez centrum miasta Szczecina. Z punktu widzenia połączeń portu Police z siecią dróg wodnych w przyszłości zakres możliwych do obsługi grup ładunkowych może ulec rozszerzeniu wraz z przewidywanym pogłębieniem do 12,5 m toru wodnego Świnoujście–Szczecin.

Literatura

Analiza popytu na przeladunki w porcie Police, materiały wewnętrzne ZMP Police, Szczecin 2007.

Baltic Container Outlook 2009, Actia Forum, Gdynia 2009.

Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku, Ministerstwo Gospodarki Morskiej, Warszawa 2007.

Szósta Krajowa Konferencja Morska w Rostoku 2009, Główna Biblioteka Komunikacyjna, www.gbk.net.pl.

Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, DzU 2002, nr 110, poz. 967 (tekst jednolity).

Uwarunkowania i kierunki aktywizacji nowego obszaru aktywności gospodarczej Portu Police, opracowanie wykonane przez Vectum Analizy Transportowe na zlecenie Zarządu Morskiego Portu Police, Szczecin 2009.

THE POSSIBILITY OF HANDLING SELECTED GOODS IN THE POLICE SEAPORT

Summary

The purpose of this article is to analyse the possibility of extending the goods handling service of the Police seaport. This analysis was performed based on the results of earlier researches regarding transformation in the structure of goods serviced in Polish sea ports, as well as economic branches that are connected with them.

Translated by Marta Mańkowska