

Katarzyna Tubielewicz

Konkurencyjność portów morskich w globalnym otoczeniu

Ekonomiczne Problemy Usług nr 44, cz. 2, 345-354

2009

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.

Katarzyna Tubielewicz¹

KONKURENCYJNOŚĆ PORTÓW MORSKICH W GLOBALNYM OTOCZENIU

Wprowadzenie

Przełom XX i XXI wieku, to okres kompleksowych przemian, zwłaszcza globalizacja i nowa, oparta na wiedzy gospodarka, stanowią istotne wyzwanie dla polskich podmiotów gospodarczych, które muszą dostosować się do reguł globalnej konkurencji. Zmiany z tym związane w sposób szczególnie dotyczą portów morskich, które – zgodnie z etymologią pojęcia łac. *porta*, czyli brama – z natury rzeczy łączą gospodarkę danego kraju z jej globalnym otoczeniem.

W ostatnich latach pojęcie konkurencyjności stało się jednym z ważniejszych, a zarazem kontrowersyjnych zagadnień analizowanych w ramach nauk ekonomicznych oraz nauk o zarządzaniu. W oparciu o literaturę polską oraz niezmiernie bogatą literaturę obcojęzyczną, chcąc przybliżyć pojęcie konkurencyjności autorka artykułu przyjęła podejście określające konkurencyjność gospodarczą jako zdolność firm, przemysłów, regionów, krajów lub ponadnarodowych ugrupowań do trwałego zapewnienia wysokiej stopy zwrotu od zastosowanych czynników produkcji i wysokiego poziomu zatrudnienia². Natomiast konkurencyjność portów morskich można rozpatrywać jako „kombinację zasobów naturalnych lub zainicjowanych przez człowieka procesów polegających na przetworzeniu zasobów w ekonomiczne efekty oraz umiędzynarodowieniu działalności gospodarczej”³ lub jako „zdolność portów morskich do świadczenia takich usług, których ceny, jakość i inne walory są bardziej atrakcyjne od odpowiednich cech i usług oferowanych przez porty konkurencyjne”⁴. W niniejszym artykule przyjęto własną, syntetyczną definicję konkurencyjności portu morskiego, według której polega ona na zdolności portów morskich do przewyższenia konkurencji w zakresie świadczonych usług.

¹ Dr. Wydział Zarządzania i Ekonomii, Politechnika Gdańska.

² M. Radło, *Konkurencyjność i polityka konkurencyjności UE*, [w:] *Wyzwania konkurencyjności. Strategia Lizbońska w poszerzonej UE*, JS, Warszawa 2003, s. 9; M. Lubiński, *Konkurencyjność gospodarki: pojęcie i sposoby mierzenia*, [w:] *Międzynarodowa konkurencyjność gospodarki Polski – uwarunkowania i perspektywy*, Instytut Rozwoju i Studiów Strategicznych, seria: „Raporty. Studia nad konkurencyjnością” 2000, z. 35, s. 38.

³ S. Szwanowski, *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*, Wydawnictwo UG, Gdańsk 2000, s. 115.

⁴ A. Tubielewicz, *Zdolność konkurencyjna żeglugi i portów a efektywność handlu zagranicznego*, Wydawnictwo Instytutu Morskiego, Gdańsk-Słupsk-Szczecin 1987, s. 30.

Konkurencyjność portów morskich

W wyniku zmian systemowych w Europie Środkowo-Wschodniej – lata 80. i 90. XX wieku – polskie porty morskie stanęły wobec wyzwań wynikających z rosnącej konkurencji międzynarodowej. Jednym z takich wyzwań było również włączenie Polski do struktur Unii Europejskiej. Kształtowanie konkurencyjności zaczęło obejmować nie tylko działania ukierunkowane „do wewnątrz”, takie jak dokonywanie przeładunków i obsługi ruchu pasażerskiego na najwyższym poziomie ilościowo-jakościowym; ale również ukierunkowane „na zewnątrz”, przez co należy rozumieć potrzebę szczególnej dbałości o relacje portów z ich zapleczem⁵ i przedpolem⁶. Równocześnie proces integracji, w stosunku do stanu przed akcesją, zastrzył wymogi konkurencji na rynku transportowym. Współcześnie można wyróżnić trzy rodzaje konkurencji, zagrażającej portom morskim. Są to⁷:

- konkurencja ze strony innych portów morskich, w tym obcych oraz portów tego samego kraju;
- konkurencja wewnątrzportowa, między różnymi funkcjonującymi w nim podmiotami gospodarczymi;
- konkurencja ze strony innych gałęzi transportu, szczególnie ze strony transportu multimodalnego.

Konkurencja między portami morskimi wywołuje, z reguły, następujące zjawiska⁸:

- zmienność systemu transportu lądowego na zapleczu portu morskiego;
- działalność spedytorów i operatorów transportu multimodalnego;
- usuwanie barier politycznych i ekonomicznych.

Czynniki konkurencyjności portów morskich

Na podstawie literatury przedmiotu do podstawowych czynników decydujących o konkurencyjności portu zaliczono⁹:

- położenie geograficzne i połączenia transportowe;
- jakość i ceny usług portowych;
- telekomunikację i informatyzację;
- stabilność społeczno-ekonomiczną.

⁵ Zaplecze portu morskiego rozumiane jest jako obszar lądu i morza stanowiący naturalny rynek zbytu na usługi danego portu. Rynek zbytu dotyczy ładunków, pasażerów oraz wszystkich innych usług wykonywanych przez port. Obecnie występują tendencje poszerzania się zaplecza potencjalnego, czyli rynku konkurencyjnego. Podano za S. Szwanowski, *Konkurencja w działalności portów*, [w:] *Konkurencyjność transportu morskiego Polski*, Zeszyty Naukowe UG, Gdańsk 1999, s. 50.

⁶ Przedpole portu morskiego jest to zasięg wpływów portu na obszar lądowy oddzielony od portu przestrzenią morską, z których lub do których dążą ładunki i pasażerowie na podstawie: A. Grzelakowski, *Polityka portowa*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1986, s. 16.

⁷ S. Szwanowski, A. Tubielewicz, *Planowanie strategiczne w portach morskich*, Wydawnictwo Instytutu Morskiego, Gdańsk-Szczecin 1992, s. 56.

⁸ Ibidem, s. 56.

⁹ S. Szwanowski, *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*, Wydawnictwo UG, Gdańsk 2000, s. 115-117.

Konkurencyjność portów europejskich w kontekście położenia, wyznaczana jest przez ich usytuowanie w ramach transeuropejskich korytarzy transportowych oraz tzw. „autostrad morskich”. Autostrady te związane są z żeglugowo-ładowymi systemami transportowymi i obsługą przewozów ładunków *ro-ro*, w tym promowych i kontenerowych oraz z pozycją portu, jako jednego z podmiotów w międzynarodowym łańcuchu logistyczno-dystrybucyjnym.

Połączenia transportowe z zapleczem lądowym, będące naturalnym i logicznym czynnikiem lokalizacji portu, w aspekcie konkurencyjności, stanowiące ogniwem w łańcuchu morskim łańcuchu transportowym, uwzględniającym połączenia drogowe, kolejowe oraz wodno-śródlądowe.

Jakość usług portowych obejmuje: oferowaną przez port częstotliwość połączeń żeglugowych w różnych relacjach; szybkość obsługi statków; niezawodność i terminowość obsługi ładunków oraz bezpieczeństwo morskie.

Telekomunikacja i informatyzacja jest ściśle związana z systemami komunikowania się portu z jego otoczeniem, co ma szczególne znaczenie w warunkach kształtowania się nowej gospodarki opartej na zaawansowanych technologiach, zwłaszcza w sferach: *bio-*, *techno-* i *info-*.

Stabilność polityczna i społeczno-ekonomiczna związana jest z określonym rynkowym wizerunkiem portu oraz z zachowaniem odpowiedniego stopnia bezpieczeństwa na jego obszarze np. kwestie bezpieczeństwa pasażerów, ładunków oraz statków, jak również kwestie związane z ochroną środowiska – dotyczy to zwłaszcza ewentualnych katastrof ekologicznych. Omawiany czynnik związany jest także ze stabilnością makroekonomiczną kraju oraz sytuacją polityczną, tak wewnętrzną, jak w kontekście relacji międzynarodowych.

Współczesne porty powinny opierać swoją działalność na wytycznych określonych na 23 Światowym Kongresie Portowym IAPH (International Association of Ports and Harbors) w Durbanie w 2003 roku. Podczas Kongresu określono główne obszary związane z rozwojem portów, w tym¹⁰:

- wyłaniające się tendencje w światowej żegludze i logistyce, oparte na globalnej logistyce oraz na globalnych strategiach w sektorze morskim;
- przyszłość i wyzwania globalnej gospodarki i handlu;
- wpływ technologii informatycznych, technicznych oraz innowacji;
- bezpieczeństwo i ochronę środowiska w portach i w sektorze morskim;
- wyzwanie dla przyszłości rozumiane jako nowe partnerstwo dla portów, w tym przyszłość zarządów portów oraz rozwój potencjału społecznego.

Można zatem skonstatować, że rozwój współczesnych portów morskich związany jest z czynnikami charakterystycznymi dla epoki globalizacji, w tym¹¹:

- nieustannym rozwojem wymiany towarowej drogą morską;
- postępie w technologii przewozów;
- wzrostem znaczenia konkurencyjności portów;
- postępie technicznym w rozwoju lądowych środków transportu;
- stałym wydłużaniu się zasięgu przewozów;
- znacznym wzroście popularności żeglugi krótkiego zasięgu;
- rosnącej ilości ładunków przewożonych w kontenerach.

¹⁰ A. Tubielewicz, *Zarządzanie strategiczne w portach morskich*, PAN oddział w Gdańsku, Komisja Organizacji i Zarządzania, PG, Gdańsk 2004, s. 74.

¹¹ L. Kuźma, *Ekonomika portów morskich i polityka portowa*, Wydawnictwo UG, Gdańsk 2003, s. 16.

Globalne uwarunkowania rozwoju współczesnych portów morskich można rozpatrywać w ujęciu zewnętrznym i wewnętrznym, przy czym te pierwsze dotyczą sytuacji międzynarodowej, a te drugie sytuacji krajowej i regionalnej. Do najważniejszych, a zarazem kluczowych globalnych uwarunkowań zewnętrznych, w odniesieniu do portów polskich zaliczamy¹²:

1. Zanik tradycyjnego ujęcia zaplecza gospodarczego portu oraz wzrost konkurencyjności międzynarodowej ze strony portów obcych i alternatywnych lądowych dróg transportu. Ze względu na zachodzące zmiany polityczno-gospodarcze w Polsce i w Europie Środkowo-Wschodniej, dotychczasowe zaplecze tranzytowe oraz znaczna część zaplecza krajowego, stały się zapleczem potencjalnym-spornym, na którym pozycja portów polskich poddana została silnej konkurencji głównie ze strony portów niemieckich, holenderskich i portów Adriatyku.
2. Charakterystyczne dla globalnej gospodarki tendencje zmierzające do minimalizowania transportochłonności procesów gospodarczych z uwzględnieniem znaczenia czynników ochrony środowiska.
3. Traktowanie portu morskiego jako ogniwa w ramach lądowo-morskiego łańcucha transportowego, od nadawcy, do odbiorcy. Założenie takie związane jest ze zmianą znaczenia roli portów morskich, które to przekształciły się z początkowego lub końcowego punktu podróży morskiej w szybkie i wydajne ogniwa pośrednie przemieszczania ładunku między nadawcą i odbiorcą¹³.

Do najważniejszych uwarunkowań wewnętrznych, na poziomie krajowym i regionalnym, w odniesieniu do polskich portów morskich, można zaliczyć¹⁴:

1. Mechanizmy rynkowe i przekształcenia własnościowe, decydujące o nowej podmiotowo-przedmiotowej strukturze gospodarki portowej;
2. Zmiany wielkości oraz rodzajowej i kierunkowej struktury obrotów towarowych polskiego handlu zagranicznego. Wraz ze zmianami geograficznego kierunku wymiany towarowej w Europie, wzrasta znaczenie transportu lądowego, zwłaszcza drogowego, który skutecznie konkuruje z drogą transportową przez porty morskie. Wpływa to na pomijanie portów morskich, szczególnie w zakresie obsługi kontenerów i drobnicy.

Czynniki konkurencyjności portów morskich aglomeracji gdańskiej

Odwołując się do przedstawionej w artykule klasyfikacji strukturalnych czynników decydujących o konkurencyjności polskich portów, dokonano zestawienia najważniejszych czynników świadczących o konkurencyjności portów aglomeracji Trójmiejskiej.

¹² *Strategia Zarządu Portu Gdańsk SA do 2010 r.*, Gdańsk 1997; *Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2015 r.*, Zarząd Morskiego Portu Gdynia, Gdynia 2003.

¹³ S. Szwanowski, *Współzależność funkcjonowania składników lądowo-morskich łańcuchów transportowych*, Gdańsk 1994, s. 13.

¹⁴ A. Tubielewicz, *Zarządzanie strategiczne w portach morskich*, PAN Oddział w Gdańsku, Wydawnictwo PG, Gdańsk 2004.

Tabela 1. Czynniki konkurencyjności portów Gdańska i Gdyni.

Gdańsk	Gdynia
<i>Położenie geograficzne i połączenia transportowe</i>	
<p>Centralne położenie na południowym wybrzeżu Morza Bałtyckiego. Port jest kluczowym ogniwem Transeuropejskiego Korytarza Transportowego nr VI, łączącego Skandynawię z Europą Południowo-Wschodnią. Usytuowany jest na międzynarodowych szlakach transportowych Północ Południe oraz Wschód Zachód. Rynek przedpoła portu gdańskiego obejmuje: – rynek bałtycki, z dominacją krajów skandynawskich; – rynek Wielkiej Brytanii i Irlandii; – rynek zachodnioeuropejski Morza Północnego; – rynek południowoeuropejski Morza Śródziemnego; rynek oceaniczny, globalny, obejmujący porty oceaniczne Azji, Afryki, Australii, Ameryki Północnej i Południowej.</p> <p>Zaplecze portu gdańskiego stanowią głównie obszary krajowe i zagraniczne leżące wzdłuż korytarzy transportowych nr VI i I.</p>	<p>Port Gdynia położony jest na południowym wybrzeżu Morza Bałtyckiego. Zapewnia dogodne położenie w układzie komunikacyjnym północ południe, w korytarzu transportowym VI sieci TINA.</p> <p>Port nie posiada bezpośredniego połączenia z transportem wodnym śródlądowym.</p> <p>Przedpole portu stanowią kraje regionu bałtyckiego, zwłaszcza Finlandia, środkowo-wschodnia Szwecja i Wielka Brytania.</p> <p>Zaplecze obejmuje głównie Polskę południową, wschodnią oraz środkową. Natomiast rynek tranzytowy tworzą przede wszystkim Słowacja i Czechy oraz Węgry, Austria i kraje Europy Wschodniej.</p>
<i>Jakość usług portowych, ceny usług portowych</i>	
<p>Port gdański w zadowalający sposób spełnia wszystkie warunki niezbędne do sprawnego i konkurencyjnego działania. Sprawna infrastruktura portu oraz elektroniczna wymiana danych redukuje koszty usług portowych.</p>	<p>Port gdyński w zadowalający sposób spełnia wymagane warunki niezbędne do sprawnego i konkurencyjnego działania. Systemy technologii informatycznej i telekomunikacyjnej oraz wdrożone platformy cyfrowe świadczą o wysokiej jakości usług portowych i atrakcyjnych cenach tych usług.</p>
<i>Sprawność systemów informacyjnych i telekomunikacyjnych</i>	
<p>Port posiada dobrze rozwinięty system informacji, w tym elektronicznej wymiany danych (EDI) oraz sprawne i nowoczesne systemy informacyjno-informatyczne wewnątrz terminali portowych.</p>	<p>W zarządzaniu portem wykorzystywane są rozbudowane systemy technologii informatycznej i telekomunikacyjnej. Systemy IT wykorzystywane są do elektronicznego łączenia zarządu portu z operatorami terminali, firmami transportowymi i spedycyjnymi, agencjami morskimi, armatorami itd.</p>
<i>Dostosowanie ilościowe i rodzajowe zdolności usługowej do wymagań klientów</i>	
<p>Jest największym centrum przeładunkowym na polskim wybrzeżu i w południowej części</p>	<p>Port gdyński obsługuje wszystkie rodzaje statków (dogodne warunki nawigacyjne). Ma</p>

Gdańsk	Gdynia
<p>Bałtyku. Obsługuje ładunki masowe takie jak: ropę, węgiel, rudy metali jednocześnie oferując szereg stałych połączeń z portami nadbałtyckimi i zachodnioeuropejskimi. W zakresie dostosowania ilościowego i jakościowego port gdański wykazuje duże umiejętności organizacyjne, jednak brak centrum logistycznego nie pozwala na pełne wykorzystanie jego potencjalnych możliwości.</p>	<p>charakter portu handlowego i oferuje wszystkie typy ładunków obejmujących drobnicę konwencjonalną, ładunki skomercyzowane oraz ładunki masowe (węgiel, nawozy, chemikalia, zboże i paszę).</p> <p>Na terenie portu funkcjonują trzy terminale kontenerowe, które zaliczane są do najbardziej nowoczesnych na polskim wybrzeżu.</p>
<i>Stabilność społeczno-ekonomiczna w porcie oraz w jego otoczeniu</i>	
<p>Stabilność portu w tym zakresie związana jest przede wszystkim z jego pozytywnym wizerunkiem oraz wypracowaną w długim okresie historycznym kulturą organizacyjną. Port dysponuje wysoko wykwalifikowaną i stabilną kadrą o dużym doświadczeniu. Stabilność ekonomiczna portu związana jest głównie z przyjęciem przez zarząd orientacji komercyjno-kosztowej, ukierunkowanej na minimalizację kosztów działalności.</p>	<p>Stabilność społeczno-ekonomiczna portu gdyńskiego związana jest głównie z zasobami ludzkimi oraz stabilną sytuacją ekonomiczną portu. Zasoby ludzkie stanowi wysoko wykwalifikowana kadra, oparta na pracownikach z wieloletnim stażem, często pokoleniowo związanych z portem.</p>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: K. Tubielewicz: *Znaczenie portów morskich dla rozwoju regionu regionalnego na przykładzie województw pomorskiego*, rozprawa doktorska, Wydział Zarządzania i Ekonomii, Politechnika Gdańska, Gdańsk 2008, s. 195–206.

W nawiązaniu do przyjętej w artykule definicji konkurencyjności portu morskiego na podstawie przedstawionych czynników stwierdzić można, że porty aglomeracji trójmiejskiej spełniają stawiane przez globalne otoczenie warunki do sprawnego konkurowania na rynku. Wykazują dbałość o modernizację infrastruktury transportowej, o poprawę dostępności od strony zaplecza i przedpola¹⁵, o sprawne i efektywne funkcjonowanie i rozwój portów jako całościowego-transportowo, przemysłowego i handlowego – organizmu gospodarczego, spełniającego wymogi otoczenia, jak również stałe wprowadzanie nowych technologii portowych podnoszących jakość i bezpieczeństwo usług portowych. Należy też zauważyć, że oprócz działań pozytywnych, porty trójmiejskie przyczyniają się do tworzenia uwarunkowań niesprzyjających poprawie ich konkurencyjności. Po pierwsze chodzi tu o wytwarzanie konkurencji między dwoma portami aglomeracji. Przykładem takiej niekorzystnej konkurencji może być jednoczesna budowa terminali kontenerowych w portach Gdańska i Gdyni, oddalonych od siebie zaledwie o 20 kilometrów. Kolejnym negatywnym czynnikiem wpływającym na konkurencyjność portów trójmiejskich jest system transportu, spedycji i logistyki, oparty na wzroście wykorzystania transportu drogowego. Ograniczona sprawność lądowych połączeń transportowych, szczególnie drogowych z zapleczem krajowym i międzynarodowym wynika przede wszystkim z braku autostrad i niedostatecznie rozbudowanej sieci

¹⁵ Z uwagi na konkurencję ze strony portów zachodnich, takich jak: Kopenhaga, Hamburg, Lubeka, Rotterdam i Brementhaven oraz portów wschodniobałtyckich obejmujących: Helsinki, Klajpedę, Ryge i Tallin.

dróg szybkiego ruchu, niskiej sprawności funkcjonowania transportu kolejowego oraz niedorozwoju systemu kombinowanego.

Wyzwania płynące z otoczenia globalnego, standardów Unii Europejskiej oraz zmieniającej się sytuacji w kraju w zakresie rozwoju i konkurencyjności portów morskich odnieść można do koncepcji „klastrow”, które zdefiniować można „jako sieć przedsiębiorstw, instytucji naukowych i innowacyjnych, uczelni i placówek szkoleniowych, wspieranych przez samorządy oraz władze państwowe. Powołuje się go w celu uzyskania wartości dodanej przemysłów morskich w wyniku zintegrowanego użycia zasobów ludzkich, materialnych, finansowych oraz technologii i informacji”¹⁶. Z doświadczeń europejskich wynika, że aktualnie „klastry morskie”- w różnych formach-funkcjonują w Norwegii, Hiszpanii, Francji, Danii i Niemczech. Obecnie, w polskich warunkach zasadnym wydaje się zastosowanie koncepcji klastrow, zwłaszcza klastrow morskich, które niestety są dopiero na etapie projektów.

Porty morskie w aspekcie globalnych przemian

Globalizacja oraz zmiany wynikające z ujednoczenia wymiarów otoczenia związanych ze sferą ekonomiczną, polityczno-prawną, społeczno-kulturową, technologiczną oraz międzynarodową w istotny sposób wpływają na konkurencyjność portów morskich. Można pokusić się o stwierdzenie, że procesy te w coraz większym stopniu dotyczą funkcjonowania i rozwoju portów morskich.

Przejawy globalizacji w ujęciu T. Buksińskiego¹⁷ uznano za najszersze, czyli najbardziej kompleksowe, uwzględniające najistotniejsze przejawy przemiany epok gospodarczych od gospodarki industrialnej do gospodarki opartej na wiedzy. Na podstawie tego ujęcia uznano, że:

1. Holizacja gospodarki – polegająca na tworzeniu się jednego wielkiego organizmu „społeczno-gospodarczo-polityczno-kulturowego” na całej planecie, jako przejaw globalizacji – powoduje, że zmienia się charakter znaczenia portów morskich dla rozwoju regionu. Gospodarka portowa zaczyna, wraz z gospodarką regionu, tworzyć określone środowisko, swoisty „terytorialny system produkcyjny” czy też dystrykt przemysłowy. W takim rozumieniu środowisko to powinno stanowić tzw. „klastry”. W świetle tej koncepcji na obszarze portu zlokalizowane są współpracujące ze sobą podmioty o zróżnicowanej strukturze podmiotowo-funkcjonalnej, w tym przedsiębiorstwa przeładunkowo-składowe, eksploatujące różnorodne terminale, np. kontenerowe, *ro-ro*, paliw płynnych, przedsiębiorstwa doradczo-konsultingowe, usług finansowych, obsługi ruchu turystycznego itd. Powstaje w ten sposób rozwijająca się sieć przedsiębiorstw usługowych korzystających z infrastruktury obszarów portowych, ale również funkcjonujących poza tymi obszarami. Przedsiębiorstwa, uczelnie wyższe, ośrodki badawczo-rozwojowe (B+R) funkcjonujące w regionie – a nie związane z gospodarką morską – przyczyniają się do

¹⁶ M. Grzybowski, *Klastry morskie jako narzędzie realizacji polityki morskiej państwa i Unii Europejskiej*, [w:] J. Kujawa, H. Klimek i T. Gutowski (red.), *Wspólna europejska a polska polityka morska*, Wydawnictwo UG, Gdańsk 2007, s. 101.

¹⁷ T. Buksiński, *Współczesne filozofie polityki*, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Wydawnictwo Naukowe Instytutu Filozofii, Poznań 2006, s. 289-290.

rozwoju przedsiębiorstw portowych, zwłaszcza w zakresie podnoszenia ich innowacyjności. Następuje w ten sposób swoista wzajemna dyfuzja.

2. Uniwersalizacja gospodarki, polegająca na rozpowszechnianiu się pewnych wzorców na całym globie poprzez ich ekspansję, stanowi kolejny przejaw globalizacji, powoduje, że w portach, miastach i regionach morskich upowszechniają się wzorce polegające na konieczności przestrzenno-infrastrukturalnej integracji tych struktur z zapleczem, traktowanym w ujęciu nie tylko regionalnym czy nawet krajowym, ale też międzynarodowym, zwłaszcza europejskim. W konsekwencji powstaje nowoczesna infrastruktura transportowa łącząca port z jego bliższym i dalszym zapleczem, a zwłaszcza z wielogłęziowymi międzynarodowymi korytarzami transportowymi. W przypadku portów aglomeracji gdańskiej, chodzi o Transeuropejski Korytarz nr VI. Włączenie się portów w globalny system transportowo-komunikacyjny (stanowią istotny czynnik napędzający budowę autostrady A1 oraz rozwój magistralnych połączeń kolejowych) w jednoznaczny sposób przyczyni się do otwarcia się regionu na świat, z czego korzystać będą nie tylko podmioty związane z gospodarką morską.
3. Ważnym przejawem globalizacji jest konsekwencjalizm planetarny, rozumiany jako implikowanie określonych rozwiązań ideowych i organizacyjno-technologicznych „z jednego miejsca na świecie, do drugiego”, czyli określone zdarzenie mające znaczenie w jednej części świata skutkuje wydarzeniem o takim samym lub zbliżonym charakterze w innej części świata. Zjawisko to powoduje tworzenie się nowej jakości powiązań systemowych w gospodarce światowej. W aspekcie gospodarki portowej polega to na powstawaniu, na bazie portów morskich, intermodalnych układów transportowych oraz globalnych centrów dystrybucyjno-logistycznych (DL) o charakterze ogólnoświatowym. W ten sposób, istotnym ogniwem transportu globalnego stają się nie tylko porty, ale również ich otoczenie, gdzie na rzecz centrów DL mogą świadczyć usługi podmioty niezwiązane dotychczas z gospodarką portową.
4. Istotnym przejawem globalizacji jest hybrydyzacja, zwłaszcza w odniesieniu do zjawisk gospodarczych, jak i kulturowych. Istotą hybrydyzacji jest „wymieszanie się” różnorodnych konwencji w sferze gospodarki i kultury, czego doskonały przykład stanowi rozwój usług turystycznych, w tym turystyki morskiej. Turyści pragną poznawać nowe obszary, bez jednoczesnej potrzeby utożsamiania się z poznawanymi kulturami. W miejscach swoich „turystycznych penetracji”, turyści oczekują przede wszystkim na zbliżone do swoich przyzwyczajzeń uwarunkowania, które mają charakter „hybrydyzowany”, czyli „wymieszany”, a przez to atrakcyjny, bowiem z jednej strony obcy, ale z drugiej dobrze znany. W warunkach globalizacji okolicznością szczególnie sprzyjającą rozwojowi turystyki są podróże morskie, zwłaszcza na statkach wycieczkowych¹⁸. Rozwój morskiej turystyki przyjazdowej w portach morskich Trójmiasta,

¹⁸ W 2007 roku port Gdynia odnotował 87 zawinięć statków pasażerskich przywożących ponad 100 tysięcy osób (takie statki przewożą na swoich pokładach około 7000 turystów). Natomiast w Gdansk w 2007 roku zacumowało 39 wycieczkowców. Podano za: K. Tubielewicz, *Znaczenie portów morskich dla rozwoju regionalnego na przykładzie województwa pomorskiego*, rozprawa doktorska, Wydział Zarządzania i Ekonomii, Politechnika Gdańska, Gdańsk 2008, s. 236-236.

a zwłaszcza w Gdyni niewątpliwie przyczyni się do dalszego stymulowania rozwoju turystyki w regionie, głównie poprzez obsługę ruchu pasażerskiego, promowego i wycieczkowego. Tak więc „hybrydyzowane” oczekiwania turystów morskich są zjawiskiem korzystnym dla rozwoju portów morskich – rozwija się turystyka i rekreacja żeglarska.

5. Znamionym przejawem globalizacji jest również przyspieszenie innowacji. Innowacje w działalności portów występują w postaci rozwiązań technologicznych, dotyczących przede wszystkim procesów przeładunkowych, wykorzystania zaawansowanych rozwiązań informacyjno-informacyjnych, nowoczesnej organizacji pracy i stosowania nowoczesnych metod zarządzania. Specyficzną formą innowacji w gospodarce portowej jest kształtowanie nowych pod względem jakościowym powiązań przestrzennych terenów portowych z ich najbliższym otoczeniem. Przykładem takich działań są procesy rewitalizacji starych, niewykorzystywanych już terenów portowych, co w konsekwencji prowadzi do ich integracji przestrzennej z obszarami miejskimi, nadając im zarazem nowe funkcje użytkowe.

Zakończenie

Konkurencyjność portów morskich, w tym portów morskich aglomeracji gdańskiej w globalnym otoczeniu ściśle związana jest z jakością świadczonych usług oraz z jakością infrastruktury łączącej porty z zapleczem. Stwierdzić można, że trójmiejskie porty spełniają wszystkie czynniki konkurencyjności, lecz niedostateczne rozwiązania infrastruktury transportowej ograniczają możliwości ich konkurowania na rynku, zwłaszcza z portami Europy Zachodniej. Globalne otoczenie wymusza dostosowanie się do tendencji i warunków występujących we współczesnej gospodarce.

Literatura

1. Buksiński T., *Współczesne filozofie polityki*, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Wydawnictwo Naukowe Instytutu Filozofii, Poznań 2006.
2. Grzelakowski A., *Polityka portowa*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1986.
3. Grzybowski M., *Klustry morskie jako narzędzie realizacji polityki morskiej państwa i Unii Europejskiej*, [w:] J. Kujawa, H. Klimek i T. Gutowski (red.), *Wspólna europejska a polska polityka morska*, Wydawnictwo UG, Gdańsk 2007.
4. Kuźma L., *Ekonomika portów morskich i polityka portowa*, Wydawnictwo UG, Gdańsk 2003.
5. Lubiński M., *Konkurencyjność gospodarki: pojęcie i sposoby mierzenia*, [w:] *Międzynarodowa konkurencyjność gospodarki Polski – uwarunkowania i perspektywy*, Instytut Rozwoju i Studia Strategicznych, seria: „Raporty. Studia nad konkurencyjnością” 2000, z. 35.
6. Radło M., *Konkurencyjność i polityka konkurencyjności*, [w:] *Wyzwania konkurencyjności. Strategia Lizbońska UE*, JS, Warszawa 2003.
7. Szwankowski S., *Konkurencja w działalności portów*, [w:] *Konkurencyjność transportu morskiego Polski*, Zeszyty Naukowe, Wydawnictwo UG, Gdańsk 1999.
8. Szwankowski S., *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*, Wydawnictwo UG, Gdańsk 2000.

9. Szwankowski S., Tubielewicz A., *Planowanie strategiczne w portach morskich*, Wydawnictwo Instytutu Morskiego, Gdańsk-Szczecin 1992.
10. Szwankowski S., *Wzajemność funkcjonowania składników lądowo-morskich łańcuchów transportowych*, Gdańsk 1994.
11. *Strategia Zarządu Portu Gdańsk SA do 2010 roku*, Gdańsk 1997.
12. *Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2015 roku*, Zarząd Morskiego Portu Gdynia 2003.
13. Tubielewicz A., *Zdolność konkurencyjna żeglugi i portów a efektywność handlu zagranicznego*, Wydawnictwo Instytutu Morskiego, Gdańsk-Słupsk-Szczecin 1987.
14. Tubielewicz A., *Zarządzanie strategiczne w portach morskich*, PAN oddział w Gdańsku, Wydawnictwo PGI, Gdańsk 2004.
15. Tubielewicz K., *Znaczenie portów morskich dla rozwoju regionalnego na przykładzie portów aglomeracji gdańskiej*, rozprawa doktorska, Wydział Zarządzania i Ekonomii, Politechnika Gdańska, Gdańsk 2008.

Summary

COMPETITION OF SEAPORTS IN GLOBAL ENVIRONMENT

The article concentrates on factors of competition of seaports. The autor make a synthesis of development and competition of seaports in global environment. This paper presents concept of maritime classter theory.