

Współczesna Gospodarka



Contemporary Economy
Electronic Scientific Journal
www.wspolczesnagospodarka.pl

Vol. 5 Issue 4 (2014) 47-63
ISSN 2082-677X

TENDENCJE NA WSPÓŁCZESNYCH RYNKACH USŁUG PORTOWYCH

Hanna Klimek, Janusz Dąbrowski

Streszczenie

Artykuł porusza problematykę funkcjonowania współczesnych rynków usług portowych. Rozwój międzynarodowych łańcuchów dostaw, postęp techniczny i procesy integracyjne w żegludze morskiej, rozwój konteneryzacji, nasilająca się konkurencja na rynkach portowych, wymogi ochrony środowiska naturalnego powodują konieczność dostosowywania się portowych usługodawców do zmieniających się oczekiwań i wymagań klientów, zarówno gestorów ładunków, jak i przewoźników, zwłaszcza morskich. Ich działania dostosowawcze wiążą się z podejmowaniem inwestycji służących zapewnieniu odpowiedniego potencjału do obsługi ładunków, pasażerów i środków transportu, wymaganej jakości oferowanych usług, ale także z właściwą organizacją portowych ośrodków podaźowych i prowadzą do budowania ich konkurencyjności. Zarówno czynniki związane z otoczeniem portów morskich, jak i te o charakterze wewnątrzportowym wpływają na zmiany w relacjach podaży i popytu na rynkach usług portowych. Współczesne rynki usług portowych charakteryzują pewne zjawiska świadczące o ich zmianach i rozwoju. Celem artykułu jest przedstawienie istoty rynku usług portowych oraz jego powiązań z otoczeniem, które ulegając bardzo szybkim i poważnym zmianom, tworzy nowe warunki funkcjonowania portowych ośrodków podaźowych oraz całych rynków usług portowych.

Słowa kluczowe: port morski, usługi portowe, operatorzy portowi, konkurencja na rynkach usług portowych, konkurencyjność portów morskich

Wstęp

Funkcjonowanie i rozwój współczesnych rynków usług portowych są stymulowane przez ich szeroko pojęte otoczenie (zarówno to bliższe, jak i dalsze). To oznacza oddziaływanie na te rynki wielu różnorodnych czynników o charakterze strukturalnym, koniunkturalnym i sezonowym, które zmieniają relacje popytu i podaży w układzie każdego rynku. W obrębie każdego z tych czynników zachodzą istotne i intensywne zmiany wpływające na funkcjonowanie portowych ośrodków podaźowych oraz usługobiorców. Szczególne znaczenie dla współczesnych rynków portowych ma sytuacja na rynkach towarowych, związana z rozwojem międzynarodowych łańcuchów dostaw, których elementami są lądowo-morskie łańcuchy transportowe.

1. Identyfikacja rynku usług portowych

Ze względu na podstawowy rodzaj działalności portów morskich, jaki od najdawniejszych czasów stanowiła obsługa przeładunkowa przemieszczanych przez porty ładunków, czyli zmiana przez te ładunki środków transportu z lądowych na morskie lub odwrotnie¹, rynki usług portowych tradycyjnie traktowane były jako elementy rynków usług transportowych. Jednakże w ostatnich dekadach znacznie zmienił się charakter przedmiotu wymiany na rynkach usług transportowych, co oznacza, że dziś usługi transportowe dzieli się na: podstawowe (których istotą jest translokacja, czyli zmiana miejsca ładunków lub pasażerów w przestrzeni) i pomocnicze (obejmujące wszelkie dodatkowe usługi świadczone na rzecz pasażerów i ładunków, czyli usługi związane z organizacją przewozów i ich realizacją)². Także produkt podstawowy na współczesnych rynkach transportowych jest znacznie szerszy niż przewóz na trasie punkt nadania-punkt odbioru, co wynika z oczekiwań usługobiorców³. Charakter i złożoność działalności współczesnych portów morskich⁴ i różnorodność usług portowych powodują, że rynki usług portowych stanowią dziś elementy nie tylko rynków usług transportowych, ale szerszych układów, jakimi są rynki usług logistycznych. Część usług będących efektem działalności portów ma charakter typowo transportowy, ale inne można zakwalifikować do usług spedycyjnych, terminalowych, e-logistycznych, doradczych, związanych z obsługą środków transportu⁵.

Rynki usług logistycznych, a wraz z nimi rynki portowe, funkcjonują w otoczeniu innych rodzajów rynków, tj. towarowych, innych rynków usługowych, pieniężnych i pracy, które oddziałują na nie, współkształtując zachowania podmiotów rynkowych i wywierając wpływ na mechanizm rynkowy. Spośród wymienionych rynków, na rynki usług portowych najsilniej oddziałują rynki towarowe⁶ (rysunek 1).

¹ Wiązało się to ze zmianą przez ładunek miejsca w przestrzeni (choć na niewielką odległość), czyli transportem.

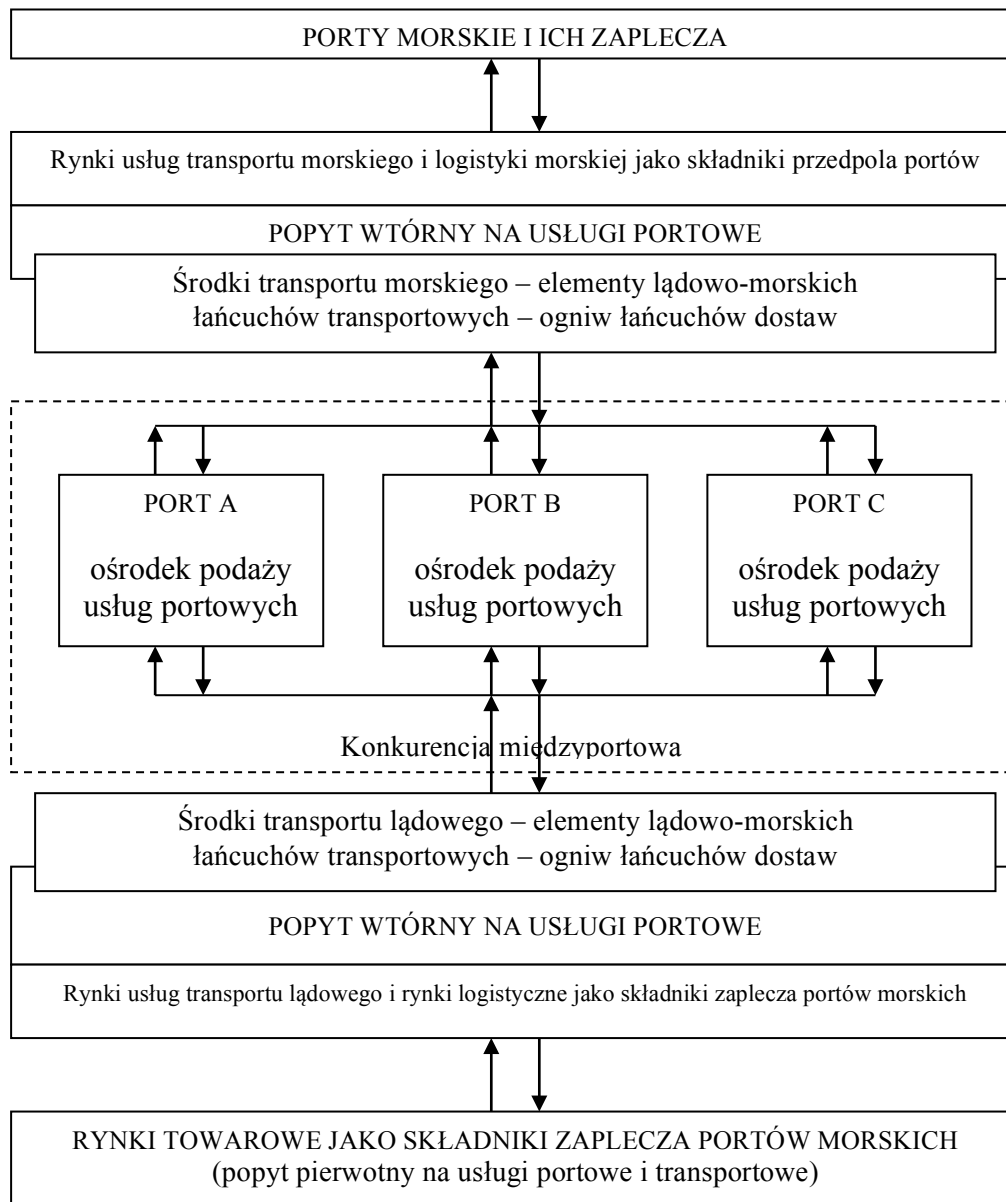
² D. Rucińska, *Marketingowe kształtowanie rynku usług transportowych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2001, s. 41.

³ Przedmioty wymiany na tych rynkach stanowią: usługi transportowe (obejmujące wymienione wyżej rodzaje działań), usługi spedycji czystej (obejmujące przygotowanie dokumentacji, organizację procesu przewozowego, usługi agencji celnej, doradztwo w zakresie bazy dostawy, inkaso spedytorskie), usługi terminalowe (obejmujące magazynowanie, magazynowanie przyzakładowe, składy celne, kompletację palet, *co-packing*, *co-manufacturing*, naprawy, inwentaryzację zapasów), usługi w zakresie obsługi dostaw i dystrybucji (obejmujące obsługę dystrybucji, obsługę supermarketów, obsługę *JiT*, obsługę łańcucha dostaw usługobiorcy przy wykorzystaniu zintegrowanych systemów informatycznych SCM, dostawy wahadłowe, dostawy uzupełniające, monitoring miejsca sprzedaży, inwentaryzację stanu zapasów sieci dystrybucji, obsługę zwrotów), usługi doradcze (obejmujące zintegrowane pakiety usług, tzw. *one stop shopping*, doradztwo w zakresie optymalizacji procesów logistycznych klienta, opracowywanie dedykowanych koncepcji logistycznych), usługi e-logistyczne (obejmujące *e-fulfillment*, wirtualną obsługę zawierania i realizacji transakcji, usługi translacyjne w postaci centrali wymiany danych, usługi ASP (*Application Service Provider*), tj. udostępnianie oprogramowania, obsługę elektronicznych platform handlowych). H. Brdulak, *Stan i kierunki rozwoju usług TSL w Polsce*, (w:) *Modelowanie procesów i systemów logistycznych*, część V, pod red. M. Chaberka, A. Jezierskiego, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego Ekonomia Transportu Lądowego” nr 32, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2006, s. 34-47; H. Brdulak, *Analiza polskiego rynku TSL w 2006 roku*, „Rzeczpospolita” 2007, nr 137, dodatek „LTS Logistyka Transport Spedycja” 2007, nr 2.

⁴ Stają się one centrami logistycznymi, ważnymi elementami logistycznych łańcuchów dostaw. Szerzej na temat funkcji logistycznej portów morskich: H. Klimek, J. Dąbrowski, *Funkcja logistyczna portów morskich*, „Logistyka” 2012, nr 4, s. 57-58.

⁵ H. Klimek, *Funkcjonowanie rynków usług portowych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010, s. 94.

⁶ A. S. Grzelakowski, *Wpływ koniunktury gospodarczej na rynki usług portowych (aspekty metodologiczne)*, (w:) *Koniunktura w gospodarce światowej a rynki żeglugowe i portowe*, pr. zbior. pod red. H. Salmonowicza, Wydawnictwo Kreos, Szczecin 2009, s. 232.



Rysunek 1. Powiązania rynków usług portowych z rynkami usług transportowych i logistycznych oraz rynkami towarowymi

Źródło: opracowanie własne.

Porty morskie, jako węzłowe punkty transportowe o międzygałęziowym charakterze działalności usługowej świadczonej na rzecz pasażerów, ładunków i środków transportu, stanowią miejsca, w których oferowane usługi (jako przedmiot wymiany) spotykają się z popytem na nie. Jednakże popyt na różnorodne usługi produkowane w porcie (tzw. popyt pierwotny) w rzeczywistości rodzi się z dala od portu, w miejscach produkcji i konsumpcji towarów, w chwili wyboru drogi przewozu ładunku od nadawcy do odbiorcy, których oddziela przestrzeń morską. Na drodze tej muszą więc znaleźć się porty morskie. Zlokalizowane w oddaleniu od portów miejsca nadania i odbioru ładunku łączą z portami lądowe i morskie środki transportu wykorzystywane w procesie przemieszczania dóbr, które również zgłaszają zapotrzebowanie na usługi portowe niezbędne do rozpoczęcia lub zakończenia ich cyklu

produkcyjnego (tzw. popyt wtórny)⁷. Porty morskie są zatem ośrodkami, w których następuje konfrontacja podaży różnorodnych usług z popytem na nie, czyli są rynkami zbytu usług portowych.

W aspekcie przestrzennym każdy rynek usług portowych oznacza obszar określony istnieniem wzajemnego oddziaływania popytu na usługi portowe i podaży tych usług, którego punktem centralnym jest port morski. Zasięg tego obszaru jest zdeterminowany potrzebami przewozowymi ładunków, obejmującymi konieczność skorzystania z portu, jako węzła transportowego znajdującego się na drodze od nadawcy do odbiorcy, w którym następuje zmiana środka transportu, a z drugiej strony dostępnością techniczno-technologiczną samego portu, zarówno dla ładunków, jak i środków transportu. Rynek usług portowych, rozpatrywany w kategoriach przestrzennych, oznacza obszar wzajemnego oddziaływania popytu zgłaszanego na usługi produkowane w porcie oraz podaży tych usług, określony zasięgiem terytorialnej obsługi lądowych i morskich środków transportu, które rozpoczynają lub kończą tam swój cykl produkcyjny⁸.

Na tak określonym rynku, poza portem morskim (jako zlokalizowanym w centrum punktem transportowym), znajdują się:

- zaplecze portu, nazywane rynkiem ciężącym⁹,
- przedpole portu, nazywane rynkiem fakultatywnym¹⁰.

W takim ujęciu przedpole ma charakter „przeciwstawny” do zaplecza¹¹, po pierwsze ze względu na przestrzenne usytuowanie w stosunku do rynku ciężącego, po drugie, w sensie funkcjonalno-przedmiotowym stanowi jego uzupełnienie, ponieważ oba te rynki dopiero ujmowane łącznie, wraz z portem, jako ośrodkiem podażowym, tworzą rynek usług portowych. Kryterium wyróżnienia zaplecza i przedpola stanowi usytuowanie ich obszaru względem portu morskiego.

⁷ A. S. Grzelakowski, *Rynki usług portowych (funkcjonowanie, wartościowanie, regulacja)*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1983, s. 8-9.

⁸ Tamże, s. 9.

⁹ Jest to obszar położony jakby „za plecami” portu, charakteryzujący się określonym stopniem rozwoju gospodarczego i wykształconymi stosunkami handlowymi, powiązany z tym portem siecią różnego rodzaju linii transportowych, z którego w danym czasie masa ładunkowa ciąży do tego portu. W różnych punktach tego obszaru znajdują się siedziby producentów i konsumentów różnych dóbr wysyłanych i przewożonych drogą morską. Wymiana tych dóbr determinuje w danym czasie popyt na usługi transportowe (a często także towarzyszące im usługi spedycyjne i logistyczne) i tym samym na usługi portu, jako jednego z ogniw lądowo-morskich łańcuchów transportowych. Ładunki będące przedmiotem handlu morskiego trafiają do danego portu z różnych przyczyn (np. ze względu na czas przewozu, jego koszty, jakość obsługi itp.), czyli ciężą do niego, jako węzłowego punktu transportowego usytuowanego na styku lądu z morzem. *Ekonomika portów morskich i polityka portowa*, pod red. L. Kuźmy, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003, s. 130.

¹⁰ Obejmuje ono porty morskie oddzielone od danego portu przestrzenią morską, które są z nim powiązane okresowo z racji wymiany handlowej realizowanej pomiędzy obszarami, na których te porty są usytuowane, za pomocą środków transportu morskiego. W praktyce przedpole danego portu stanowią te wszystkie porty morskie, do których lub z których w danym czasie ładunki są przemieszczane środkami transportu morskiego w relacji z danym portem. Wiąż funkcjonalna albo warunkowość powiązań portu z przedpołem wynikają z kierunków i rozmiarów wymiany handlowej (do obsługi której jest wykorzystywany transport morski i porty) kontrahentów danego portu z ich zamorskimi partnerami handlowymi, dlatego nie można zasięgu przestrzennego przedpola ustalić z góry. Jest ono niezależne od portu i nie dotyczy wyłącznie powiązań liniowych.

¹¹ Zaplecze można scharakteryzować za pomocą dwóch podstawowych parametrów, tj. głębokości, czyli terytorialnej rozległości w głąb terytorium lądowego oraz pojemności, czyli stopnia nasycenia masą ładunkową, na którą zgłaszają zapotrzebowanie zamorscy importerzy, lub stopnia chłonności towarów importowanych z obszarów zamorskich (A. S. Grzelakowski, M. Matczak, *Współczesne porty morskie. Funkcjonowanie i rozwój*, Akademia Morska w Gdyni, Gdynia 2012, s. 152.). Dla każdego portu szczególnie istotna jest pojemność jego zaplecza, określająca wielkość masy ładunkowej, o obsługę której port może zabiegać. Wiadomo bowiem, że może się zdarzyć zaplecze głębokie, tzn. rozległe, ale mało aktywne gospodarczo i o słabo rozwiniętych stosunkach wymiennych z obszarami zamorskimi, które będzie generowało niewielką masę ładunkową.

O tym, czy dany obszar ciąży ku danemu portowi morskiemu, czy wyłącznie lub równocześnie ku innemu portowi lub portom, decyduje na ogół rachunek ekonomiczny, tj. rachunek wyboru drogi i portu. Granice ciężenia obszaru do danego portu wyznaczają usługobiorcy, oceniając ekonomiczną efektywność wyboru określonego portu spośród różnych portów konkurujących ze sobą. Obecnie wybór nie dotyczy tylko samego portu, ale całej drogi przewozu ładunku od nadawcy do odbiorcy, a zatem uwzględnia on nie tylko czynniki konkurencyjności portów, ale całych alternatywnych tras przewozu¹². Wiadomo bowiem, że port stanowi tylko jedno z ogniw lądowo-morskich łańcuchów transportowych i łańcuchów dostaw. Granice ciężenia rynków dwóch portów konkurujących pomiędzy sobą o pozyskanie określonej części zaplecza mają charakter płynny. W warunkach gospodarki rynkowej, w obliczu bardzo intensywnej konkurencji, nie tylko pomiędzy portami położonymi blisko siebie (jak Gdańsk i Gdynia), ale także znacznie oddalonymi od siebie (jak Gdańsk i Hamburg), szczególnie trudne staje się pozyskanie przez jakiś port określonej części zaplecza na zasadzie wyłączności, tzw. zaplecza bezspornego¹³. Dotyczy to nawet punktów nadania i odbioru ładunków w samym mieście portowym. W praktyce występują obszary względnie równomiernie odległe (z punktu widzenia odległości fizycznej, czasu przewozu lub jego kosztów) od dwóch lub większej liczby portów, z których ładunki mogą ciężać do każdego z tych portów. Nie jest to obszar jednoznacznie zdominowany przez jakiś port. Wyraźne jest rozszerzanie się wspólnego obszaru ciężenia lub zaplecza wspólnego różnych portów, nazywanego też zapleczem spornym.

Obserwacja współczesnych rynków usług portowych prowadzi do wniosku, że minęły już czasy, kiedy każdy port miał zazwyczaj własną grupę stałych klientów, prowadzących działalność w jego pobliżu lub na dalszym jego zapleczu lądowym, których interesy pozostawały na ogół poza zasięgiem oddziaływania innych portów. W ostatnich dekadach sytuacja większości portów morskich na świecie uległa zasadniczej zmianie, ponieważ drastycznie wzrosła konkurencja pomiędzy nimi¹⁴. Wynika to ze wzrostu konkurencji w żegludze morskiej, rozwoju lądowych sieci transportowych, funkcjonowania szerokiej rzeszy operatorów transportu lądowego i operatorów logistycznych, rozwoju konteneryzacji i transportu intermodalnego, rozwoju handlu międzynarodowego (będącego efektem likwidacji barier politycznych i celnych). Porty stały się istotnymi elementami lądowo-morskich łańcuchów transportowych i łańcuchów dostaw, ale o swoją pozycję w tych łańcuchach muszą stale zabiegać. Jeszcze w latach 70. XX w., aby być portem konkurencyjnym, wystarczyło posiadanie odpowiednio głębokich basenów i kanałów portowych, zapewnienie ładunkom i statkom warunków bezpieczeństwa i dobre położenie wobec szlaków żeglugowych. Obecnie konkurencyjność każdego portu musi być świadomie budowana na świadczeniu szerokiego wachlarza usług wysokiej jakości (niekiedy oferowanego w postaci pakietów¹⁵ usług logistycznych).

¹² *Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie-przemiany-rozwój*, red. nauk. D. Rucińska, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2012, s. 276.

¹³ Zaplecze bezsporne danego portu oznacza obszar zdominowany przez ten port, czyli niezbyt odległy w sensie przestrzennym, czasowym i kosztowym od tego portu, z którego ładunki ciężą wyłącznie do niego.

¹⁴ Konkurencja na współczesnych rynkach usług portowych odbywa się na różnych płaszczyznach. Konkurują pomiędzy sobą porty różnych regionów geograficznych (np. północnego wybrzeża Adriatyku i południowego wybrzeża Bałtyku), położone w różnych krajach lub w jednym kraju, konkurują operatorzy portowi prowadzący działalność w różnych portach morskich, a nawet w tym samym porcie, a także porty uczestniczą w konkurencji transportu morskiego z innymi gałęziami transportu, oferującymi możliwość alternatywnych tras przewozowych, omijających porty morskie. Coraz większego znaczenia nabiera jednak konkurencja pomiędzy lądowo-morskimi łańcuchami transportowymi, których istotnymi ogniwami są właśnie porty morskie. H. Klimek, *Funkcjonowanie rynków...*, s. 198.

¹⁵ Pakiet usług logistycznych oznacza kombinację różnych usług cząstkowych związanych z szeroko rozumianym zarządzaniem przewozem i składowaniem produktów w zintegrowaną ofertę logistyczną, która jest kształtowana, sprzedawana i rozliczana jako jednostka. Pakiety takie gwarantują świadczenie grup usług, np. organi-

Zmiany współczesnych rynków usług portowych są stymulowane przez otoczenie gospodarcze portów. Są one efektem oddziaływania czynników o charakterze strukturalnym, koniunkturalnym i sezonowym, które zmieniają relacje popytu i podaży w układzie danego rynku¹⁶. Otoczenie każdego portu jest determinowane przez zaplecze gospodarcze, potrzeby klientów, a także przez konkurentów (inne porty, transport lądowy oferujący alternatywne trasy przewozu). W obrębie każdego z tych czynników zachodzą istotne zmiany, wpływające na warunki funkcjonowania portów morskich. Bardzo ważne zmiany dotyczą właśnie zaplecza gospodarczego każdego z portów, a zwłaszcza sytuacji na rynkach towarowych, związanej z rozwojem międzynarodowych łańcuchów dostaw, których elementami pozostają lądowo-morskie łańcuchy transportowe. Ich skutkiem jest silne ograniczenie, a właściwie zanik, zaplecza podporządkowanego, tzn. bezspornego poszczególnych portów¹⁷ i jednocześnie rozszerzenie się obszaru potencjalnego zaplecza wspólnego (spornego).

Obecnie o wyborze portu przez ładunek nie decydują cechy i walory samego portu i oferowanych w nim usług, ale walory i efektywność całego łańcucha, w którym port jest tylko ogniwem pośrednim, a w szczególności kryteria jakościowe. W większości rejonów świata mamy do czynienia z zanikiem barier politycznych, administracyjnych i gospodarczych, co pozwala nie tylko na swobodny rozwój wymiany towarowej (również drogą morską¹⁸), ale także na korzystanie przez użytkowników transportu z większej liczby alternatywnych dróg transportowych lądowo-morskich. W rezultacie współczesne porty znajdują się w coraz większym stopniu na tym samym konkurencyjnym rynku usług, zabiegając o ładunki ze wspólnego zaplecza lądowego.

Badania zapleczy portowych nie należy prowadzić wyłącznie w aspekcie przestrzennym. Nie jest dziś istotne poszukiwanie jego granic w przestrzeni, czy ustalanie typologii. Istotny jest aspekt przedmiotowy rynku ciężącego¹⁹, tj. wielkość i struktura masy ładunkowej ciężącej w danym czasie do portu, czyli analiza popytu. Ważne jest ustalenie stopnia koncentracji lub rozproszenia masy ładunkowej na obszarze ciężenia oraz poszukiwanie najkorzystniejszych form powiązań obszarów ciężących z portem, umożliwiających jak najszybsze i bezpieczne dostarczanie towarów.

Poszczególne rodzaje ładunków (aspekt przedmiotowy) zgłaszają w porcie zindywidualizowane, jednorodne pod względem wymagań, zapotrzebowanie na usługi portowe. Charakteryzując zaplecze w aspekcie przedmiotowym, można wyodrębnić tyle rodzajów rynków ciężących, ile rodzajów ładunków rzeczywiście korzysta z usług portu (można zatem wyróżnić rynek ciężący węgla, zboża, drewna, drobnicy, ropy i jej przetworów i inne). Oznaczają one typowe tylko dla danego ładunku lub grupy ładunkowej układy wzajemnych powiązań istniejących pomiędzy danym portem (jako ośrodkiem podaży określonych usług portowych) a usytuowanym w pewnej odległości od niego usługobiorcą (w ośrodku nadania lub odbioru tych ładunków), zgłaszającym w trakcie trwania procesu transportowego konkretne potrzeby

zacji przewozu, składowania, serwisowych, informacyjnych, finansowych, ubezpieczeniowych. K. Rutkowski, *Wpływ zmian preferencji klientów na rynek usług logistycznych. Przykład zintegrowanych pakietów usług logistycznych*, (w:) *Wspólna Europa. Szanse i zagrożenia dla transportu*, pr. zbior. pod red. W. Januskiewicza, Warszawa 1995, s. 216.

¹⁶ A. S. Grzelakowski, *Konkurencja międzyportowa*, „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska” 1997, nr 2.

¹⁷ S. Szwanowski, *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000, s. 111-113.

¹⁸ W 2012 roku handel morski stanowił 80% wolumenu handlu światowego, co oznaczało przewóz drogą morską ok. 9,17 mld ton ładunków (w tym ok. 1,6 mld ton ładunków w kontenerach). *Review of Maritime Transport 2013. Report by the UNCTAD Secretariat*, New York and Geneva 2013.

¹⁹ Zaplecze jest obszarem, na którym rodzi się popyt główny na usługi portowe, reprezentowany przez gestorów ładunków oraz wtórny i komplementarny wobec niego popyt zgłaszany przez przewoźników lądowych (przybywających do portów od strony zaplecza) i morskich.

pod adresem tego portu. Dobra znajomość każdego z tych rynków i płynącego z nich popytu może stanowić podstawę przygotowania odpowiedniej oferty usługowej każdego portu²⁰, co wiąże się z dysponowaniem odpowiednim, tj. dostosowanym do potrzeb poszczególnych rodzajów ładunków, potencjałem produkcyjnym w sytuacji, gdy wystąpi popyt (lub jego wzrost) na obsługę tych ładunków i przewożących je środków transportu. Najwyższą jakość usług gwarantuje dysponowanie przez producentów nowoczesnym wysoko wydajnym potencjałem specjalistycznym, który jednak na ogół nie znajduje zastosowania w obsłudze innych ładunków niż te, dla których został stworzony, a zatem gdy drastycznie spada popyt na usługi, powstają problemy z wykorzystaniem posiadanego potencjału (który trzeba utrzymywać w odpowiednim stanie technicznym, co generuje określone koszty). Charakteryzująca współczesne portowe ośrodki podażowe specjalizacja potencjału usługowego, korzystna z punktu widzenia zaspokajania oczekiwań usługobiorców i jakości usług portowych, może stanowić poważny problem usługodawców w sytuacji ograniczonego popytu na usługi.

W ujęciu ekonomicznym, rynek usług portowych, postrzegany jako obszar wzajemnego oddziaływania popytu na określone usługi portowe, zgłaszanego przez gestorów ładunków, pasażerów i przewoźników, oraz podaży tych usług, oznacza ogół producentów i nabywców tego określonego rodzaju usług portowych i relacje pomiędzy nimi. Taki punkt widzenia umożliwia rozpatrywanie go jako rynku kształtującego się wokół portu morskiego, jako węzłowego punktu transportowego i ośrodka produkcji usług logistycznych. Umożliwia też określanie wzajemnych związków i uwarunkowań przestrzenno-transportowych pomiędzy portami a licznymi ośrodkami produkcji i konsumpcji dóbr, usytuowanymi na zapleczu i zgłaszającymi zapotrzebowanie na usługi portowe. Rynek ten można też rozumieć w znaczeniu dosłownym, jako miejsce spotkania popytu na określone usługi portowe z podażą tych usług, a więc jako miejsce, gdzie zachodzą stosunki wymiany i stosunki równoległe, czyli gdzie dochodzi do aktów kupna-sprzedaży określonych usług portowych, stanowiących przedmiot dokonywanych tam transakcji. Miejszem, w którym następuje konfrontacja popytu z podażą i realizacja efektywnego popytu, jest port morski. W dosłownym znaczeniu port morski stanowi zatem rynki zbytu wytwarzanych na jego terenie różnorodnych usług. Jest więc miejscem zgłaszania i realizacji popytu na różne usługi portowe.

2. Charakterystyka rynków usług portowych

Rynki usług portowych, jako pewien rodzaj rynków usług w ogóle oraz rynków usług transportowych i logistycznych, charakteryzują się pewnymi specyficznymi cechami. Są to prawidłowości, które wynikają z odmienności organizacyjnej i technologicznej tych rynków. Można wskazać pewną grupę cech, charakterystycznych dla tej grupy rynków, które wynikają z faktu, że przedmiotem wymiany jest usługa, a nie dobro materialne, np. nieuprzedmiotowiony charakter produkcji, jednoczesność produkcji i konsumpcji usług oraz wynikający z tego brak możliwości magazynowania usług i konieczność dostosowywania rozmiarów podaży do aktualnego popytu na obsługę. Można też wskazać pewne cechy specyficzne rynków usług portowych, wyróżniające je spośród rynków transportowych:

- międzygałęziowy charakter działalności ośrodka podażowego, jako punktu węzłowego transportu, w odróżnieniu od działalności polegającej na przewozie środkami jednej gałęzi transportu, mającej charakter typowo gałęziowy,
- stacjonarny charakter działalności produkcyjnej ośrodka podażowego (usługi portowe są produkowane na ściśle określonym obszarze, w odróżnieniu od typowo przestrzennego charakteru działalności przewozowej na dalekie odległości),

²⁰ *Polski rynek usług...*, s. 277-278.

- złożoność i kompleksowość usług wytwarzanych na rzecz pasażerów, ładunków i środków transportu i ich wzajemne uwarunkowanie od strony technologicznej,
- wielorodzajowość działalności produkcyjnej ośrodka podaźowego, polegająca na wytwarzaniu usług tzw. czynnych (wymagających zaangażowania majątku produkcyjnego i zasobów ludzkich) oraz oferowaniu różnych ułatwień i udogodnień (tzw. usług biernych) wynikających z faktu, że port morski jest elementem systemu infrastruktury transportowej państwa.

Cechy te odróżniają rynki portowe od rynków transportowych (tzn. tych „czysto przewozowych”), natomiast trzeba zauważyć, że w ostatnich latach mamy do czynienia z rozwojem popytu na usługi związane z przemieszczaniem towarów o coraz szerszym zakresie, tzn. łącznie z magazynowaniem, zespołem czynności formalnoprawnych, doradztwem, logistyką magazynową, wyspecjalizowanymi usługami IT itp.²¹, a zatem ze wzrostem popytu na usługi logistyczne. Ten fakt powoduje, że większość wymienionych wyżej cech specyficznych rynków usług portowych jest zbieżna z cechami m.in. rynków usług terminalowych (zaliczanych do rynków usług logistycznych)²².

Rynki usług portowych charakteryzuje też ogromna różnorodność przedmiotów obsługi (zarówno ładunków, jak i środków transportu oraz pasażerów) i wynikające z tego: zróżnicowanie ich wymagań techniczno-organizacyjnych²³, duża zmienność w czasie zapotrzebowania na usługi portowe i towarzyszące temu dostosowywanie podaży do okresowych i regularnych szczytów popytu, nierównomierność wykorzystania potencjału w relacjach eksportowych i importowych. Oznacza to, że rynki towarowe nadają pewną dynamikę rynkom usług portowych.

Dla rynków usług portowych charakterystyczne są pewne cechy²⁴, które odnoszą się do skali i zakresu reakcji ośrodków produkcji i konsumpcji usług na zmieniające się czynniki (elementy) procesu wymiany usług (jak ceny, jakość)²⁵:

- duże zróżnicowanie struktury asortymentowej po stronie podaży i ogromna różnorodność popytu,
- mała elastyczność cenowa podaży i popytu na usługi portowe (obniżanie cen ma ograniczony wpływ na rozmiary popytu, co wynika z tego, że stosunkowo niewielki jest udział kosztów portowych w łącznych kosztach przemieszczania ładunków od nadawcy do odbiorcy oraz z faktu, że gestorzy ładunków, dokonując wyboru trasy przewozu, zwracają uwagę na czynniki pozacenowe, jak np. szybkość obsługi, bezpieczeństwo, niezawodność, zwłaszcza w przypadku ładunków drobnicowych),
- ograniczona substytucyjność usług portowych²⁶, szczególnie w przypadku obsługi ładunków będących przedmiotem wymiany z krajami zamorskimi, przy znacznej komplementarności podaży usług,
- trudności zachowania stanów równowagi rynkowej, zarówno w krótkich, jak i długich okresach czasu, wynikające ze znacznego rozproszenia popytu oraz jego zmienności w czasie²⁷,

²¹ *Kompendium wiedzy o logistyce*, pod red. E. Gołębskiej, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006, s. 254.

²² H. Klimek, *Funkcjonowanie rynków...*, s. 106.

²³ Efektem tego jest rosnący stopień specjalizacji i wzrost jakości usług oraz malejący stopień substytucyjności poszczególnych terminali portowych.

²⁴ W literaturze przedmiotu nazywane są cechami ekonomiczno-organizacyjnymi.

²⁵ H. Klimek, *Funkcjonowanie rynków...*, s. 106-107.

²⁶ Wynika to z faktu, że porty morskie są tzw. punktami bramowymi transportu, czyli takimi, przez które ładunek musi zostać przemieszczony na swojej drodze od nadawcy do odbiorcy.

²⁷ Wynikają one z bardzo częstych zmian relacji popytu i podaży na tych rynkach, które z kolei są efektem przesunięć popytu na rynkach towarowych i innych rynkach transportowych, a także faktu, że podaż usług (określana zdolnością produkcyjną) jest względnie sztywna. *Ekonomika portów...*, s. 141-142.

- większa stabilność profilu produkcji usługowej w porównaniu z produkcją rzeczową, która sprawia, że malejący popyt na usługi stwarza ośrodkowi podażowemu poważne trudności dotyczące zmiany profilu działalności²⁸,
- występowanie znacznej liczby rynków cząstkowych (związanych z dużą różnorodnością przedmiotów obsługi w porcie) nieobjętych kompleksową koordynacją, co utrudnia bieżące monitorowanie sytuacji rynkowej (szczególnie w przypadku wielkich portów morskich),
- wysokie koszty stałe produkcji usług portowych²⁹ (co wynika z konieczności tworzenia i utrzymywania w odpowiednim stanie kapitałochłonnej infrastruktury i specjalistycznej superstruktury portowej, a kształtuje warunki konkurencji na rynku usług portowych),
- istnienie specyficznych stosunków konkurencyjnych na rynku usług portowych, zarówno w odniesieniu do konkurencji pomiędzy portami, podejmowanej przez ośrodki podaży usług portowych w celu zapewnienia sobie większej możliwości oddziaływania na dany obszar zaplecza i pozyskania stamtąd większych strumieni ładunkowych, jak i w odniesieniu do konkurencji pomiędzy poszczególnymi łańcuchami dostaw³⁰,
- utrudnione warunki kształtowania konkurencyjności ośrodków podaży usług portowych, wynikające z nasilającej się konkurencji pomiędzy producentami usług, ale także ze wspomnianych zmian otoczenia, w jakim porty funkcjonują, w tym m.in. ze zmieniających się wymagań i oczekiwań nabywców usług portowych, szczególnie w odniesieniu do jakości i kompleksowości usług, ze zmieniających się technologii przewozu i rozwoju środków transportu, z rozszerzania zakresu działań operatorów logistycznych i wielkich armatorów, co prowadzi do umacniania ich pozycji w łańcuchach transportowych i łańcuchach dostaw,
- specyficzna dynamika wahań popytu efektywnego i podaży efektywnej, wynikająca ze zmian popytu pierwotnego i wtórnego, przenoszonych na rynki usług portowych z rynków towarowych i innych rynków transportowych.

Efektom działalności przedsiębiorstw tworzących portowe ośrodki podażowe i przedmiotem zainteresowania ich klientów są usługi. Usługi portowe, jako przedmioty wymiany na rynku, poza cechami specyficznymi, posiadają też cechy ogólne, wspólne wszystkim usługom.

3. Usługi portowe jako przedmioty wymiany na rynkach

We współczesnych portach morskich jest wykonywana różnorodna działalność gospodarcza. Obejmuje ona wszechstronną obsługę ładunków (a także pasażerów) oraz wszystkich lądowych i morskich środków transportu uczestniczących w przewozie ładunków (i pasażerów). Obsługa ładunków i środków transportu w portach jest sekwencją uporządkowanych w sensie organizacyjno-logistycznym, techniczno-technologicznym i ekonomiczno-prawnym procesów, działań i czynności, stanowiących element szeroko

²⁸ Potencjał produkcyjny ośrodka podażowego predestynuje go do świadczenia usług portowych. Spadający popyt na te usługi skłania producentów usług do podejmowania pewnych działań równoważących stosunki na rynku portowym. Mogą to być porozumienia i różne formy współpracy z przewoźnikami, spedytorami, operatorami transportu multimodalnego lub innymi producentami usług portowych na płaszczyznach: eksploatacyjnej, organizacyjnej, ekonomicznej, handlowej, prawnej, inwestycyjnej.

²⁹ W przedsiębiorstwach portowych w strukturze całkowitych kosztów produkcji zdecydowanie dominują koszty stałe. Ich udział może wynosić nawet 90% (w polskich przedsiębiorstwach oferujących usługi portowe koszty stałe kształtują się przeciętnie na poziomie 80-90%). A. S. Grzelakowski, M. Matczak, *Ekonomika i zarządzanie przedsiębiorstwem portowym. Podstawowe zagadnienia*, Akademia Morska w Gdyni, Gdynia 2006, s. 64.

³⁰ A. S. Grzelakowski, *Systemowo-regulacyjne uwarunkowania funkcjonowania i rozwoju portów morskich, (w:) Funkcjonowanie i rozwój polskich portów morskich w świetle zapisów „Zielonej Księgi” polityki morskiej Unii Europejskiej*, pr. zbior. pod red. K. Chwesiuka, Wydawnictwo Kreos, Szczecin 2007, s. 98.

rozumianego cyklu przemieszczania przedmiotów przewozu³¹ od miejsc ich produkcji (wydobycia) do miejsc ich konsumpcji (przetworzenia)³².

Współczesne uniwersalne porty morskie, jako ośrodki podażowe na rynkach usług portowych, są przygotowane do oferowania następujących rodzajów usług:

- **dyspozycyjnych**, czyli usług o charakterze głównie planistyczno-organizacyjnym, świadczonych na ogół przez spedytorów, agentów i maklerów okrętowych, agentów celnych, agentów ubezpieczeniowych, bez konieczności wykorzystywania infrastruktury i suprastruktury portowej, ale przy wykorzystaniu czynnika osobowego³³ (zaliczane są do grupy tzw. usług czynnych)³⁴,
- **techniczno-wykonawczych**, nazywanych usługami czynnymi (gdyż do ich produkcji niezbędne jest zaangażowanie nie tylko czynnika osobowego, ale także składników infrastruktury i suprastruktury portowej, a także odpowiedniej organizacji i technologii produkcji); dzieli się je na ogół na trzy podstawowe kategorie (w zależności od przedmiotu obsługi):
 - usługi techniczno-nautyczne, tj.: pilotaż, holowanie, cumowanie i inne usługi na rzecz statków (np. remonty i konserwacje, dostawa wody i energii elektrycznej, bunkrowanie, odbiór odpadów i nieczystości, czyszczenie, usługi shiphandlerskie, ochrona przeciwpożarowa, ratownictwo) oraz pozostałych środków transportu (np. rozrząd i formowanie składów pociągów, czyszczenie i konserwacja, zaopatrzenie w paliwo),
 - usługi na rzecz ładunków, tj.: wyładunek, przeładunek³⁵, załadunek, sztautowanie, składowanie (w tym także z wykorzystaniem składów celnych), manipulacje ładunkowe (np. sortowanie, przepakowywanie, znakowanie, etykietowanie, ochronę, drobne naprawy), usługi dystrybucyjne, przewozy wewnątrzportowe, kontrolę ilościową i jakościową, wynajem urządzeń i sprzętu, fumigację i in.,
 - usługi na rzecz pasażerów, związane z ich za- i wyokrętowaniem w terminalach portowych,
- **różnego typu ułatwień i udogodnień**, nazywanych usługami biernymi, oferowanych przedmiotom obsługi przez port, jako obiekt infrastruktury transportowej; obejmują umożliwienie bezpiecznego wejścia, wyjścia i pobytu statku oraz ładunku w porcie, zabezpieczenie drogi i możliwości kontynuacji transportu w relacjach lądowo-morskich, ułatwienia w zakresie zmiany środka transportu oraz umożliwienie wykonania kompleksowej obsługi transportowo-handlowej ładunków³⁶.

Zarówno usługi dyspozycyjne, jak i techniczno-wykonawcze, a w wielu przypadkach także usługi bierne³⁷, są świadczone na ogół przez funkcjonujące na terenach portowych liczne przedsiębiorstwa operatorskie, działające w sferze eksploatacji. Większość tych usług można zaliczyć do usług logistycznych, ale w portach oferuje się też wiele rodzajów usług, które trudno zaliczyć do tej grupy³⁸. Wynika to z faktu funkcjonowania produkujących je

³¹ Pasażer jest traktowany odrębnie i w jego przypadku chodzi oczywiście o miejsce rozpoczęcia podróży i miejsce jej zakończenia.

³² A. S. Grzelakowski, M. Matczak, *Ekonomika i zarządzanie...*, s. 9.

³³ Podmioty wykonujące te usługi występują w roli gestorów głównych przedmiotów obsługi w porcie i w ich imieniu zgłaszają popyt na usługi techniczno-wykonawcze produkowane w porcie przez przedsiębiorstwa eksploatacyjne. A zatem wobec właścicieli ładunków (albo innych ich gestorów) oraz armatorów są podmiotami oferującymi podaż usług, natomiast wobec producentów usług techniczno-wykonawczych reprezentują sferę popytu.

³⁴ A. S. Grzelakowski, *Rynki usług...*, s. 27-28.

³⁵ Bezpośredni lub pośredni, tj. z wykorzystaniem powierzchni składowej.

³⁶ A. S. Grzelakowski, M. Matczak, *Ekonomika i zarządzanie...*, s. 10.

³⁷ Choć na ogół ta grupa usług stanowi domenę podmiotów zarządzających portami, w gestii których pozostaje zarządzanie infrastrukturą portową i dbanie o jej utrzymanie i rozwój.

³⁸ Są to na przykład usługi shiphandlerskie (o charakterze typowo handlowym), usługi naprawcze, porządkowe, ochrony i in.

podmiotów gospodarczych w punktach węzłowych transportu, z rodzaju i charakteru wykonywanej produkcji na rzecz ładunków i środków transportu, a także z cech i właściwości (techniczno-technologicznych oraz ekonomiczno-organizacyjnych) procesu produkcji portowej oraz parametrów użytkowych usług, jako produktów tego procesu³⁹. Omawiana problematyka wiąże się też z funkcjami gospodarczymi realizowanymi przez porty morskie poprzez wszechstronną obsługę ładunków i środków transportu, a w szczególności z funkcjami: transportową, handlową i logistyczną.

Przedsiębiorstwa portowe oferują pojedyncze usługi (dotyczące poszczególnych faz procesu przemieszczania ładunku przez port albo pobytu statku, innego środka transportu lub pasażera w porcie) lub pakiety usług na rzecz ładunków, pasażerów lub środków transportu. Usługi portowe są komplementarne wobec siebie, ponieważ proces przemieszczania ładunku przez port morski wymaga niekiedy wykonania wielu powiązanych ze sobą pojedynczych usług. Rola usług portowych wynika z ich niewielkiej substytucyjności w przypadku lokalizacji nadawcy i odbiorcy przewożonego ładunku na obszarach oddzielonych morzem.

Usługobiorcy wraz z produktem usługowym otrzymują zestaw korzyści i użyteczności. Najważniejsze w produkcji są te elementy, które są przez usługobiorcę postrzegane jako pożądane i przynoszące mu korzyści. Oczekiwania konsumentów w tym zakresie są bardzo indywidualne, ale ich ustalenie przez usługodawców staje się kluczowym czynnikiem ich sukcesu, choć jest zadaniem trudnym. Sposób postrzegania usługi przez usługobiorcę, jego zadowolenie i subiektywna ocena decydują o ocenie jakości tej usługi.

Jakość usługi portowej wiąże się z cechami użytkowymi nadanymi usługę przez producenta i jest kategorią subiektywną, postrzeganą indywidualnie przez nabywcę tej usługi⁴⁰. Podstawowy zbiór cech jakościowych usług portowych⁴¹ oraz ich mierników obejmuje⁴² szybkość wykonywania usługi, masowość, dostępność, niezawodność⁴³, bezpieczeństwo w znaczeniu bezawaryjności i braku uszkodzeń ładunków i środków transportu, proekologiczność⁴⁴ związaną z oddziaływaniem na środowisko naturalne, mierzoną poziomem kosztów zewnętrznych, jakie usługi portowe generują dla otoczenia. Wydaje się, że do cech jakościowych usług portowych należałoby też zaliczyć (wskazane przez A. Parasuramana, V. A. Zei-

³⁹ Szerzej na temat procesu produkcji usług portowych i ich klasyfikacji: *Organizacja i funkcjonowanie portów morskich*, pod red. K. Misztala, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010, s. 77-123 oraz *Ekonomia portów morskich...*, s. 43-46.

⁴⁰ A. S. Grzelakowski, M. Matczak, *Ekonomia i zarządzanie...*, s. 41.

⁴¹ Z jakością usługi wiąże się też jej cena (jako zewnętrzny wyraz tej wartości). Im wyższa jest jakość usługi (mierzona stopniem dopasowania cech oferowanych usługi do cech pożądanych), tym wyższa powinna być jej cena i odwrotnie. Cena nie wpływa jednak na zdolności usługi do zaspokajania potrzeb, a więc nie jest cechą użytkową usługi, czyli jedną z jej właściwości użytkowych. Szerzej na ten temat: A. S. Grzelakowski, *Rynki usług...*, s. 42-47.

⁴² A. S. Grzelakowski, M. Matczak, *Ekonomia i zarządzanie...*, s. 32 i s. 154.

⁴³ Pewien miernik niezawodności może stanowić relacja liczby nie w pełni zrealizowanych zamówień (w kategoriach rozmiarów i czasu) do łącznej ich liczby.

⁴⁴ Proekologiczność, jako cecha jakościowa usługi portowej, odgrywa coraz większą rolę w związku ze wzrostem znaczenia zagadnień rozwoju zrównoważonego i związanej z nim ekologicznej odpowiedzialności portów morskich. Wiąże się zatem ze wzrostem troski o stan środowiska naturalnego. Działalność portów morskich, jako złożonych ośrodków gospodarczych, niewątpliwie wpływa na stan tego środowiska. Największe zagrożenie dla niego stanowią usługi przeładunkowe i składowe, głównie na rzecz ładunków masowych i niebezpiecznych. Szkodliwość tę ogranicza się poprzez stosowanie przyjaznych środowisku technologii przeładunkowo-składowych, neutralizujących właściwości naturalne przemieszczanych ładunków. Dzięki temu porty morskie (lub poszczególni usługodawcy ze sfery eksploatacji) zyskują opinię podmiotów społecznie odpowiedzialnych, co przekłada się na ich wizerunek. Współczesne porty akcentują poszanowanie środowiska naturalnego w swojej polityce promocyjnej, co prowadzi do pozytywnego ich postrzegania przez otoczenie (w tym usługobiorców) i w rezultacie przekłada się na ich wyniki ekonomiczne. K. Misztal, *Spoleczna odpowiedzialność portów morskich*, (w:) *Spoleczna odpowiedzialność biznesu w małych i średnich przedsiębiorstwach*, pod red. M. Bąka i P. Kulawczuka, IBnDiPP, Warszawa 2008, s. 180.

thamla i L. Berry'ego jako wymiary jakości usług⁴⁵) profesjonalizm oraz kompletność, oznaczającą odpowiednie wkomponowanie danej usługi w pakiet usług niezbędnych do wykonania na rzecz danego usługobiorcy. Jakość usługi portowej można zdefiniować jako stopień spełnienia zbioru oczekiwań konsumentów w stosunku do każdej z cech użytkowych usługi⁴⁶. Można ją też określić, jako stopień zbieżności cech oferowanych przez producentów z tymi samymi cechami usługi oczekiwanymi przez jej konsumenta⁴⁷. A zatem jakość usługi portowej „mierzy się” w kategoriach stopnia zgodności poszczególnych cech oferowanych względem cech pożądaných. Im wyższy jest stopień zbieżności, tym wyższa jest jakość usługi. Jakość usługi portowej jest więc określana stopniem jej akceptacji przez konsumentów, czyli jej ocena następuje poprzez konfrontację cech użytkowych nadanych usłudze przez producenta z cechami tej usługi pożądanymi przez konsumenta⁴⁸.

Jakość usług portowych, jako przedmiotów wymiany, jest nierozłącznie związana z problematyką funkcjonowania rynku. Odzwierciedla ona zarówno warunki produkcji usług, czyli potencjał produkcyjny ośrodka podaźowego, jak i oczekiwania ośrodka popytowego. Należy podkreślić, że współcześnie jakości nie można traktować statycznie. Zmieniające się oczekiwania nabywców powodują, że także ocena jakości podlega nieustannym zmianom. Wiąże się to z koniecznością badania zmian oczekiwań nabywców usług i elastycznego reagowania na nie poprzez dostosowanie potencjału produkcyjnego, ponieważ jakość świadczonych usług staje się jednym z najważniejszych czynników uzyskiwania przewagi konkurencyjnej przez portowych usługodawców.

4. Specyfika współczesnych rynków usług portowych

Współczesne rynki usług portowych podlegają ciągłym zmianom. Globalizacja gospodarki światowej, procesy integracyjne w światowym handlu i transporcie, ciągły rozwój na wielką skalę konteneryzacji i multimodalizmu, a także logistyki zmieniają warunki funkcjonowania transportu morskiego, w tym portów, na całym świecie, wzmacniając rolę i znaczenie portów oraz żeglugi morskiej wewnątrz rozwijającego się, globalnego systemu transportowego. Ważnym przejawem tych zmian jest wzrost konkurencji między lądowo-morskimi łańcuchami transportowymi, szczególnie przebiegającymi w takich relacjach, jak Europa-Azja, Europa-Ameryka Północna i Azja-Ameryka Północna. Wzrost konkurencji zmusza armatorów i operatorów portowych do podnoszenia jakości świadczonych usług oraz poprawy efektywności funkcjonowania, a także narzuca tej gałęzi transportu konieczność stosowania nowoczesnych standardów rozwiązań w sferach działalności gospodarczej, zarządzania i ochrony środowiska. Istnieje ścisły związek pomiędzy globalnym wzrostem gospodarczym a handlem realizowanym drogą morską. Powoduje on wzrost popytu na przewozy ładunków statkami, co skutkuje wzrostem zapotrzebowania na tonaż. Rozwijająca się w szybkim tempie światowa flota (zwłaszcza zmiany jakościowe tonażu, jego specjalizacja i wzrost potencjału przewozowego) wymusza zmiany jakościowe i w zakresie wielkości potencjału usługowego w portach morskich. Rozwój „przestrzenny” światowej wymiany handlowej sprawia, że ładunki pochodzące z dowolnego miejsca na kuli ziemskiej mogą przechodzić przez różne porty morskie. Wraz z postępowaniem globalizacji gospodarki potencjalnym rynkiem usług transportu morskiego staje się cały świat. Zmiany źródeł zaopatrzenia czy rynków zbytu powodują, że

⁴⁵ A. Parasuraman, V. A. Zeithaml, L. Berry, *A conceptual model of service quality and its implications for future research*, „Journal of Marketing” 1985, No 3.

⁴⁶ A. S. Grzelakowski, *Rynki usług...*, s. 47.

⁴⁷ A. S. Grzelakowski, M. Matczak, *Ekonomika i zarządzanie...*, s. 33.

⁴⁸ H. Klimek, *Usługi portowe jako przedmiot wymiany na rynku*, (w:) *Usługi w Polsce - nauka, dydaktyka i praktyka wobec wyzwań przyszłości*, tom II, red. nauk. A. Panasiuk, K. Rogoziński, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Ekonomiczne Problemy Usług” nr 20, Szczecin 2008, s. 309.

ładunki kierowane są na drogi transportowe prowadzące często przez bardzo odległe porty morskie. Zmiany w rozmieszczeniu rynków pracy, ośrodków produkcji i konsumpcji dóbr wpływają na dynamikę wzrostu gospodarczego obszarów stanowiących potencjalne zaplecza portów morskich. Zmienia się układ sił i relacji popytowo-podażowych na rynkach usług transportu morskiego. W różnym stopniu korzystają z tego porty morskie (znaczenie jednych rośnie, inne tracą swoje zaplecze ładunkowe⁴⁹).

Coraz większy wpływ na kształtowanie rynków usług transportu morskiego ma rozwój logistycznych łańcuchów dostaw. To od niego w dużym stopniu zależy popyt na usługi w sektorze transportu morskiego. A zatem dla przyszłości rynków żeglugowych i portowych najważniejsza i jednocześnie najbardziej niepewna jest sytuacja w gospodarce światowej, a w szczególności na rynkach towarowych⁵⁰.

Na współczesnych rynkach usług portowych silna jest pozycja spedytorów i operatorów logistycznych, którzy wybierając optymalne łańcuchy transportowe dla powierzonych im ładunków, przyczyniają się do wzrostu znaczenia niektórych portów i przewoźników morskich oraz do obniżenia znaczenia innych. Jednakże w ostatnich latach zmienia się też rola wielkich armatorów żeglugi kontenerowej (zwłaszcza tych eksploatujących megakontenerowce). Wysokie ryzyko inwestycyjne i handlowe, związane z wprowadzaniem do eksploatacji coraz większych statków kontenerowych, starają się oni ograniczać poprzez rozszerzanie zakresu swojej działalności na inne ogniwa lądowo-morskich łańcuchów transportowych. Oznacza to przejmowanie kontroli nad funkcjonowaniem portowych terminali (tworzenie w portach terminali dedykowanych obsłudze statków danego armatora), a także organizowanie przewozów ładunków w relacjach terminal portowy-zaplecze⁵¹. Mamy zatem do czynienia z rozwojem integracji pionowej w lądowo-morskich łańcuchach transportowych, w której integratorami stają się armatorzy żeglugi kontenerowej, a celem ich działań jest głównie zdyskontowanie korzyści związanych z wielkością eksploatowanego tonażu⁵².

Znaczący wpływ na sytuację na rynkach usług portowych, zwłaszcza na pozycję załadowców i operatorów portowych, mają też działania wielkich armatorów związane z ich integracją poziomą. W światowych przewozach kontenerowych wyraźny jest obecnie trend do konsolidacji linii żeglugowych w alianse⁵³, ułatwiającej kumulację dużej masy ładunku i do-

⁴⁹ Szacuje się, że ogólna liczba portów morskich na świecie wynosi ok. 14500 (wśród nich jest tylko ok. 1500 portów dużych, o silnie rozwiniętych funkcjach gospodarczych, głównie transportowych i logistycznych, posiadających istotne znaczenie dla transportu i handlu międzynarodowego). Przeladują one rocznie ok. 20 mld ton ładunków oraz obsługują ok. 2 mld pasażerów. A. S. Grzelakowski, M. Matczak, *Współczesne porty...*, s. 7.

⁵⁰ A. Grzelakowski, *Czynniki i uwarunkowania rozwoju transportu morskiego w relacjach bałtyckich*, (w) *Bałtycki rynek żeglugowy*, pod red. H. Salmonowicza, Wydawnictwo Kreos, Szczecin 2008, s. 59-73.

⁵¹ Na przykład Maersk Line uruchomił własne połączenie kolejowe z Gdańska (DCT) do Słowacji przez Sławaków.

⁵² D. Bernacki, *Korzyści skali, zakresu i masowości w transporcie morskim*, (w:) *Porty morskie i żegluga w systemach transportowych*, red. nauk. J. Dąbrowski, T. Nowosielski, ITiHM, Gdańsk 2014, s. 131.

⁵³ Na początku 2015 roku ma rozpocząć się współpraca w ramach aliansu 2M, powołanego na podstawie 10-letniego porozumienia pomiędzy armatorami Maersk Line i Mediterranean Shipping Company (MSC). Zakłada się, że 2M będzie dysponować 185 statkami o łącznej pojemności ponad 2 mln TEU. Zdaniem China Shippers' Association, alians umożliwi dwóm wielkim armatorom kontrolę 28% światowego transportu na największych trasach handlowych między Azją i Europą (www.gospodarkamorska.pl, dostęp 13.10.2014 r.). Informacja o powołaniu 2M pojawiła się niedługo po tym, jak zarzucono prace nad stworzeniem aliansu P3, który miał połączyć trzech największych na świecie armatorów kontenerowych: Maersk Line, MSC i CMA CGM, których flota posiadałaby łączną pojemność ok. 6 mln TEU (na utworzenie P3 nie wyraziło zgody chińskie Ministerstwo Handlu, choć wcześniej zgodę taką wydały instytucje antymonopolowe w USA i UE), co mogłoby prowadzić do ich nadmiernej dominacji i praktyk niekorzystnych dla załadowców. Współpracę planują nawiązać także Hapag-Lloyd i CSAV, które łącznie będą dysponowały flotą ponad 200 statków o pojemności ok. 1 mln TEU. W skład aliansu O3 mają natomiast wejść CMA CGM, UASC oraz CS i będzie to czwarta grupa na świecie pod względem wielkości floty w aliansie. *Konsolidacje w przewozach kontenerowych będą się nasilać,*

starczenie jej bliżej miejsc docelowych. To powoduje umocnienie i wzrost znaczenia portowych hub'ów kontenerowych posiadających potencjał usługowy do obsługi największych statków kontenerowych, sieć połączeń feederowych z mniejszymi portami w regionie oraz sieć sprawnych połączeń drogowych i kolejowych z zapleczem. Alianse armatorów umożliwiają optymalizację wykorzystania ich floty i obniżenie jednostkowych kosztów przewozu ładunków⁵⁴, dzięki nim załadowcy zyskują dodatkową możliwość bezpośredniego oceanicznego połączenia żeglugowego, co daje im szansę budowania własnych przewag konkurencyjnych. Działania te przyczyniają się też do podejmowania działań inwestycyjnych przez terminale portowe nieposiadające możliwości obsługi wielkich statków w kierunku rozszerzenia możliwości obsługi większych statków dowozowo-odwozowych.

Efektywność i sprawność funkcjonowania portowych ośrodków podaźowych ma podstawowe znaczenie dla ich konkurencyjności w globalizującym się świecie. Współczesny port morski to nadal węzeł transportowy w globalnym systemie transportowym, ale przede wszystkim ogniwo w globalnym łańcuchu logistycznym. W związku z tym, dążąc do uzyskania jak najlepszej pozycji konkurencyjnej, rozszerza swoją działalność o funkcję logistyczną i funkcję centrum informacji. Wielkie porty coraz częściej stają się ogniwami decydującymi o efektywności funkcjonowania całych łańcuchów dostaw. Zasadniczą płaszczyzną konkurencji staje się zatem rywalizacja pomiędzy całymi łańcuchami dostaw, zaś poziom integracji portowych ośrodków podaźowych i przewoźników morskich z innymi ogniwami tych łańcuchów determinuje ich zdolność do zaspokajania oczekiwań konsumentów.

Stałą tendencją na rynkach usług portowych jest wielopłaszczyznowa integracja usługodawców portowych (związana z koncentracją kapitału). Integracja pozioma dotyczy łączenia lub przejmowania przedsiębiorstw usługowych lub ekspansji operatorów portowych w nowych lokalizacjach (np. dzierżawy terminali). Efektem tego procesu jest powstawanie wielkich międzynarodowych przedsiębiorstw, posiadających specjalistyczne terminale w wielu różnych portach na całym świecie (np. Hutchison Port Holding, Port Singapore Authority International, China Merchants Holdings International, Sea Invest). Operatorzy portowi podejmują też działania w kierunku integracji pionowej, tj. z armatorami, przewoźnikami lądowymi i operatorami logistycznymi⁵⁵.

Należy też wspomnieć, że pomimo ogromnej skali działalności inwestycyjnej portowych usługodawców, prowadzącej do zapewnienia wzrostu ich zdolności produkcyjnych, w wielu portach morskich występuje kongestia. Zjawisko to (oznaczające zatłoczenie portu, a zatem stan nierównowagi na rynku usług portowych) dotyczy zarówno wielkich terminali kontenerowych w Europie, jak i w Azji. Problem zatłoczenia dotyczy nawet największych portów kontenerowych świata, tj. Hongkongu, Szanghaju, Qingdao. Zdaniem ekspertów, przyczyną kongestii jest skomplikowany charakter umów przydziału slotów (czasu odpraw) statkom zabierającym ładunki dla kilku różnych przewoźników (odbiorców pośrednich), tj. operatorów feederów, przewoźników żeglugi śródlądowej, kolejowych i drogowych. Dodatkową przyczyną jest też stały i szybki wzrost obrotów towarami przewożonymi w kontenerach⁵⁶.

W ostatnich latach coraz większego znaczenia nabiera konieczność ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i kształtowania struktury gałęziowej

www.gospodarkamorska.pl (dostęp 24.09.2014 r.); *Fuzje armatorów to wzmocnienie ich pozycji na rynku*, www.gospodarkamorska.pl (dostęp 25.09.2014 r.).

⁵⁴ Przykładowo, dzięki temu, że megakontenerowce płyną bezpośrednio z Dalekiego Wschodu do Gdańska ładunki są dostarczane bliżej miejsc przeznaczenia, eliminuje się dodatkową operację ich przeładunku na feedery w portach Morza Północnego i skraca się ich kosztowny transport drogą lądową (praktyka pokazuje, że bezpośredni transport kontenera jest tańszy, nawet z uwzględnieniem kosztu większego zużycia paliwa przez statek płynący do Gdańska).

⁵⁵ Relacje takie mogą mieć charakter bezpośredni (przewoźnik jest właścicielem lub współwłaścicielem terminalu) lub pośredni (terminal jest dedykowany dla danego przewoźnika).

⁵⁶ *Korki w portach azjatyckich*, www.gospodarkamorska.pl (dostęp 12.09.2014 r.).

transportu w sposób korzystny dla środowiska. Jest to istotny trend, gdyż przyjaznemu dla środowiska transportowi morskemu, w tym także portom morskim, może przynieść wzrost zadań i dalszy rozwój, ale jednocześnie stanowi czynnik wymuszający kosztowne inwestycje w przyjazne środowisku technologie transportu, przeładunku, a także instalacje służące do zaopatrzenia statków w energię i przyjazne środowisku paliwa. Dużą aktywność w tej dziedzinie wykazuje Unia Europejska, proponując rozwiązania w postaci programów rozwoju żeglugi morskiej bliskiego zasięgu (SSS), autostrad morskich i multimodalizmu, a także zabiegając o zastosowanie paliw okrętowych o ograniczonej zawartości siarki. W kierunkach rozwoju polityki transportowej wyraźny priorytet uzyskują działania mające na celu zrównoważony rozwój poszczególnych gałęzi transportu.

Zakończenie

Podsumowując dotychczasowe rozważanie, należy stwierdzić, że na początku XXI wieku transport morski funkcjonuje w warunkach postępującej globalizacji, szczególnie na płaszczyźnie rynków i strategii, technologii oraz badań i wiedzy. Przejawem tego jest wzrost globalnej konkurencji i koncentracja kapitału na rynkach transportowych, w tym także portowych, postęp techniczny i technologiczny oraz dalsza liberalizacja gospodarcza. Wszystkie te zjawiska silnie oddziałują na rozwój żeglugi morskiej oraz portów morskich, prowadząc z jednej strony do różnicowania roli i znaczenia portowych ośrodków podaźowych w gospodarce świata, regionów i krajów, z drugiej zaś do dalszej dywersyfikacji ich działalności gospodarczej, a także integracji poziomej i pionowej w ramach łańcuchów transportowych i łańcuchów dostaw. Oddziałują też na funkcjonowanie i rozwój rynków usług portowych, silnie powiązanych z rynkami towarowymi i innymi rynkami transportowymi.

Literatura

1. Bernacki D., *Korzyści skali, zakresu i masowości w transporcie morskim*, (w:) Porty morskie i żegluga w systemach transportowych, red. nauk. J. Dąbrowski, T. Nowosielski, ITiHM, Gdańsk 2014
2. Brdulak H., *Analiza polskiego rynku TSL w 2006 roku*, „Rzeczpospolita” 2007, nr 137, dodatek „LTS Logistyka Transport Spedycja” 2007, nr 2
3. Brdulak H., *Stan i kierunki rozwoju usług TSL w Polsce*, (w:) Modelowanie procesów i systemów logistycznych, część V, pod red. M. Chaberka, A. Jezińskiego, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego Ekonomia Transportu Lądowego” nr 32, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2006
4. *Ekonomia portów morskich i polityka portowa*, pod red. L. Kuźmy, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003
5. *Fuzje armatorów to wzmacnianie ich pozycji na rynku*, www.gospodarkamorska.pl
6. Grzelakowski A., *Czynniki i uwarunkowania rozwoju transportu morskiego w relacjach bałtyckich*, (w) *Bałtycki rynek żeglugowy*, pod red. H. Salmonowicza, Wydawnictwo Krosos, Szczecin 2008
7. Grzelakowski A. S., *Konkurencja międzyportowa*, „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska” 1997, nr 2
8. Grzelakowski A. S., *Rynki usług portowych (funkcjonowanie, wartościowanie, regulacja)*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1983
9. Grzelakowski A. S., *Systemowo-regulacyjne uwarunkowania funkcjonowania i rozwoju portów morskich*, (w:) *Funkcjonowanie i rozwój polskich portów morskich w świetle zapi-*

- sów „Zielonej Księgi” polityki morskiej Unii Europejskiej, pr. zbior. pod red. K. Chwesiuka, Wydawnictwo Kreos, Szczecin 2007
10. Grzelakowski A. S., *Wpływ koniunktury gospodarczej na rynki usług portowych (aspekty metodologiczne)*, (w:) *Koniunktura w gospodarce światowej a rynki żeglugowe i portowe*, pr. zbior. pod red. H. Salmonowicza, Wydawnictwo Kreos, Szczecin 2009
 11. Grzelakowski A. S., Matczak M., *Ekonomika i zarządzanie przedsiębiorstwem portowym. Podstawowe zagadnienia*, Akademia Morska w Gdyni, Gdynia 2006
 12. Grzelakowski A. S., Matczak M., *Współczesne porty morskie. Funkcjonowanie i rozwój*, Akademia Morska w Gdyni, Gdynia 2012
 13. Klimek H., *Funkcjonowanie rynków usług portowych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010
 14. Klimek H., *Usługi portowe jako przedmiot wymiany na rynku*, (w:) *Usługi w Polsce - nauka, dydaktyka i praktyka wobec wyzwań przyszłości*, tom II, red. nauk. A. Panasiuk, K. Rogoziński, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Ekonomiczne Problemy Usług” nr 20, Szczecin 2008
 15. Klimek H., Dąbrowski J., *Funkcja logistyczna portów morskich*, „Logistyka” 2012, nr 4
 16. *Kompendium wiedzy o logistyce*, pod red. E. Gołembskiej, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006
 17. *Konsolidacje w przewozach kontenerowych będą się nasilać*, www.gospodarkamorska.pl
 18. *Korki w portach azjatyckich*, www.gospodarkamorska.pl
 19. Misztal K., *Spoleczna odpowiedzialność portów morskich*, (w:) *Spoleczna odpowiedzialność biznesu w małych i średnich przedsiębiorstwach*, pod red. M. Bąka i P. Kulawczuka, IBnDiPP, Warszawa 2008
 20. *Organizacja i funkcjonowanie portów morskich*, red. K. Misztal, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010
 21. Parasuraman A., Zeithaml V. A., Berry L., *A conceptual model of service quality and its implications for future research*, „Journal of Marketing” 1985, No 3
 22. *Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie-przemiany-rozwój*, red. nauk. D. Rucińska, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2012
 23. *Review of Maritime Transport 2013. Report by the UNCTAD Secretariat*, New York and Geneva 2013
 24. Rucińska D., *Marketingowe kształtowanie rynku usług transportowych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2001
 25. Rutkowski K., *Wpływ zmian preferencji klientów na rynek usług logistycznych. Przykład zintegrowanych pakietów usług logistycznych*, (w:) *Wspólna Europa. Szanse i zagrożenia dla transportu*, pr. zbior. pod red. W. Januszkiewicza, Warszawa 1995
 26. Szwankowski S., *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000

TRENDS IN CONTEMPORARY PORT SERVICES MARKETS

Summary

This article describes the issues associated with functioning of contemporary seaport services markets. The growth of international supply chains, technical progress and the integration processes in shipping, growth of containerization, increasing competition in the seaport services markets and environmental protection regulations make it necessary

for port service providers to adapt to the changing expectations and requirements of their customers, both shippers and, especially maritime, carriers. Thus, the activities they undertake are associated with making investments to ensure an adequate capacity to handle cargo, passengers and means of transport, required quality of service, but also with appropriate organization of port supply centres and lead to an improvement of their competitiveness. Both the factors associated with the external and internal environment of seaports affect the changes in the relationship between the supply and demand on port services markets. Contemporary port services markets are characterized by certain phenomena which can be a sign of their adaptation and development. The aim of this article is to present the essence of the port services market and its relationship with the environment, which subject to rapid and significant changes, creates new conditions for the operation of port supply centres and the entire port services market.

Keywords: seaport, port services, port operators, competition in the port services market, competitiveness of seaports

prof. UG, dr hab. Hanna Klimek
Uniwersytet Gdański
Wydział Ekonomiczny
Instytut Transportu i Handlu Morskiego
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot
e-mail: seatrade@univ.gda.pl

dr Janusz Dąbrowski
Uniwersytet Gdański
Wydział Ekonomiczny
Instytut Transportu i Handlu Morskiego
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot
e-mail: drjanuszdabrowski@gmail.com