

Marek Grzybowski¹

Kreowanie marketingowej orientacji portów morskich poprzez rozwój funkcji logistycznych

Okolo 53,5 mln mieszkańców regionów położonych nad Bałtykiem stanowi istotne źródło popytu konsumpcyjnego i inwestycyjnego. Funkcjonujące w regionie przedsiębiorstwa i instytucje zapewniają pracę około 25,6 mln osób. Region wytwarza rocznie PKB o wartości około 1 400 mld euro². Szybko rosnący popyt krajów skandynawskich i nadbałtyckich został w 2008 r. spowolniony w wyniku światowego kryzysu finansowego. Nie zmienia to jednak faktu, że w regionie coraz więcej się konsumuje, i to w dużej mierze towarów z importu. Dodatkowe strumienie ładunków generowane są przez inwestycje podjęte w wyniku napływu środków finansowych z Unii Europejskiej.

Na początku tego wieku wyraźnie zaznaczył się trend szybkiego napływu ładunków w kontenerach oraz przewozów ro-ro. W portach położonych nad Bałtykiem powstają nowe terminale kontenerowe, uruchamiane i planowane są kolejne stanowiska do przeładunku ro-ro. Rośnie również liczba połączeń żeglugowych, na które wprowadzane są coraz większe i szybsze jednostki.

Wzrost konkurencji w wymiarze globalnym i regionalnym oraz zmiany w podaży ładunków wymagają modernizowania strategii marketingowej portów. Jednym z warunków umocnienia pozycji konkurencyjnej w sieciach logistycznych jest kreowanie organizacji portowych w kierunku rozwoju funkcji logistycznych.

Kryzys na globalnym rynku finansowym wywołał recesję gospodarczą. W wyniku tego nastąpił spadek popytu na dobra konsumpcyjne i przemysłowe, co sprawiło, że załamał się trend wzrostu ładunków w kontenerach oraz przewozów ro-ro na rynku żeglugowym i portowym. Okres prosperity wywołał na rynku transportu morskiego duży optymizm w planowaniu środków do transportu morskiego i infrastruktury niezbędnej do przeładunku dynamicznie rosnącej podaży towarów w kontenerach. Szybko wzrastała również częstotliwość połączeń na trasach międzykontynentalnych i połączeniach feederowych. Armatorzy zamawiali coraz w większe statki do transportu kontenerów oraz coraz nowocześniejsze jednostki ro-ro, a w portach zwiększano potencjał przeładunkowy w terminalach kontenerowych i ro-ro. Jednak budowa i modernizacja terminali nie wystarczała już do obsługi zwiększonej ilości towarów transportowanych w kontenerach i systemem ro-ro.

Wzrost konkurencji w wymiarze globalnym i regionalnym oraz zmiany w podaży ładunków wymagają modernizowania

strategii marketingowej portów. Jednym z kierunków wzrostu pozycji konkurencyjnej w lądowo – morskich sieciach transportowych jest rozwijanie portów poprzez poszerzanie funkcji logistycznych.

Perspektywy zmian w produkcji i handlu międzynarodowym

W marcu 2010 roku analitycy Międzynarodowego Funduszu Walutowego (IMF) zweryfikowali pesymistyczne prognozy z listopada 2009 roku i przewidują, że produkcja globalna w Stanach Zjednoczonych, po załamaniu w ub. r. o 1,6%, powinna w 2010 roku wzrosnąć o 2,4% (prawie pół roku wcześniej zakładano, że wyniesie niespełna 1,6%), produkcja światowa w 2010 roku wzrośnie o 3,9%, a w 2011 o 4,3%. W Strefie Euro, po spadku 3,9% w 2009 roku, zakłada się wzrost produkcji odpowiednio o 1% i 1,6%. Taki scenariusz analitycy IMF uzależniają jednak od aktywnej polityki makroekonomicznej rządów grupy G-20. Na poprawę na rynku globalnym istotny wpływ będą miały gospodarki krajów rozwijających się, w których produkcja w roku bieżącym ma wzrosnąć o 6%, a w przyszłym o 6,3%. Na spotkaniu w Seulu 27 lutego 2010 roku eksperci z grupy G-20 założyli, że w Chinach ten wzrost wyniesie nawet 10% i 9,7%³. Jest więc szansa na wyjście z recesji i wzrost aktywności w handlu międzynarodowym. Spadek przewozów drobnicy w transporcie morskim o około 20% wyraźnie odczuli armatorzy liniowi obsługujący oceaniczne połączenia kontenerowe oraz serwisy feederowe, którzy kończyli 2009 rok z wielomiliardowymi stratami. Już po 9 miesiącach 2009 roku szacowano, że 22 największych operatorów flot kontenerowych odnotuje straty w wysokości 11 mld USD. Drewry Shipping Consultants szacuje, że za 2009 rok operatorzy flot kontenerowców poniosą straty łączne 20 mld USD. Raporty finansowe czołowych armatorów już po pierwszym półroczu ub. r. nie dawały żadnych nadziei, że uda się utrzymać przychody podobne, jak w 2008 roku, kiedy udało się osiągnąć zyski w wysokości 5,3 mld USD. Największe straty ponieśli liderzy rynku kontenerowego. Mediterranean Shipping Co., CMA CGM, Orient Overseas International Ltd., Hamburg Sud, United Arab Shipping oraz Pacific International Line, mimo zmniejszenia flot o ponad 10% i oszczędności na połączeniach liniowych. Ponieśli oni straty w wysokości 2 mld USD. Obro-

¹ Dr hab. Marek Grzybowski, prof. nadzw. Akademii Morskiej w Gdyni, jest Kierownikiem Katedry Ekonomii i Zarządzania AM w Gdyni, a także redaktorem naczelnym INTERNET MANAGER (www. im. org. pl) i prezesem Security and Safety Research Institute (www. sasri. eu). Artykuł recenzowany (przypr. red.).

² Ketels C., *The Baltic Sea Region as a Place to Do Business*, Baltic Development Forum, Kopenhaga 2007, s. 7.

³ *Global Economic Prospects and Policy Challenges*, Group of Twenty, Międzynarodowy Fundusz Walutowy, Seul, February 27, 2010, s. 3-14; IMF Financial Activities – Update March 18, 2010. Międzynarodowy Fundusz Walutowy, March 18, 2010, s. 4-6.

ty 16 największych armatorów, którzy opublikowali wyniki, w tym Maersk Line, Hapag-Lloyd, China Shipping, „K” Line oraz NYK Line zgłosili zmniejszenie przychodów w okresie 3 kwartałów 2009 roku o 40%, z 94 mld USD w 2008 roku do 56 mld USD w 2009 roku (według obliczeń analityków Alphaliner). Wzrost produkcji stanowi więc szansę na poprawę koniunktury gospodarczej i rentowności połączeń żeglugowych oraz terminali przeładunkowych⁴.

Zmiany na rynku usług portowych

Recesja w gospodarce i handlu znalazła swoje odbicie na rynku usług portowych. Większość portów podając swoje wyniki w 2008 roku informowała o przeładunkach zagregowanych do całego roku. Faktycznie jednak druga połowa tegoż roku była wyraźnie gorsza od pierwszej, zarówno pod względem przeładunków, jak i wyników ekonomicznych, a przeładunki w 2009 roku ujawniły wszystkie aspekty recesji, w odniesieniu do przepływu strumieni dóbr między regionami. Skala zjawiska szczególnie wyraźnie dała o sobie znać w dużych portach.

Rotterdam, jeden z największych portów Europy, odnotował w 2008 roku rekordowe obroty. W terminalach tego portu przeładowano 420 mln ton ładunków, co oznacza 2,7% wzrost w stosunku do 2007 roku. W terminalach kontenerowych przeładowano ponad 107,5 mln ton (o 2,3% więcej niż poprzednim roku). Suwnice przemieściły prawie 11 mln TEU (standardowych kontenerów)⁵. W 2009 roku port odczuł drastycznie skutki globalnej recesji gospodarczej. W porcie przeładowano 385 mln ton ładunków – o 8,5% mniej, niż w 2008 roku. Import spadł o 13% (do 272 mln ton), podczas gdy udało się zwiększyć eksport o 5% (do 113 mln ton). Wolumen ładunków masowych obniżył się aż o 29%, a przeładunki drobnicy zmalały o 9%. Handel towarami spożywczymi zmniejszył się o 22%, obroty rudą żelaza i złomem zmalały aż 47%, a przeładunki węgla spadły o 12% w porównaniu do słabego już 2008 roku. Mniejsze były również przeładunki ropy naftowej (o 6%) i innych płynnych ładunków masowych (o 16%). Spadły obroty ładunków w serwisach ro-ro (o 11%) oraz kontenerowych (o 10%). W 2009 roku przeładowano w terminalach kontenerowych Rotterdamu 9,8 kontenerów TEU (tabela 1)⁶.

Tab. 1. Przeładunki kontenerów w wybranych portach Europy Północnej i Bałtyku w latach 2004 – 2009 (w TEU).

Lp.	PORT	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1.	ROTTERDAM	8 280 787	9 286 757	9 654 508	10 790 604	11 000 000	9 800 000
2.	HAMBURG	7 003 479	8 087 545	8 861 804	9 889 792	9 737 110	7 007 704
3.	ANTWERPIA	6 063 746	6 488 029	7 018 899	8 175 951	8 600 000	7 300 000
8.	ST. PETERSBURG	776 576	1 121 111	1 449 958	1 664 539	1 748 250	1 343 675
9.	GÖTEBORG	713 439	787 705	820 494	840 550	882 000	818 000
11.	HELSINKI	500 000	459 894	416 667	435 000	456 750	357 200
12.	GDYNIA	377 236	400 165	461 170	614 373	610 769	378 369
13.	PORTY POLSKIE	448 655	509 539	593 914	755 059	854 391	668 152

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych zarządów portów.

Port w Antwerpii również w 2008 roku zanotował wzrost obrotów, przeładowując w tym okresie ponad 190 mln ton (o 4% więcej niż w 2007 roku). W terminalach kontenerowych znalazło się 8,6 mln TEU (o 6% więcej, niż rok wcześniej)⁷. Wyniki takie osiągnięto mimo wyraźnego spadku dostaw ładunków w IV kwartale 2008 roku. Ten negatywny trend utrzymał się w 2009 roku. Globalne przeładunki spadały o rekordowy wolumen (31,5 mln ton) do poziomu 157,8 mln ton. Tak więc, na nabrzeżach i w terminalach Antwerpii było o 16,7% mniej towarów, niż w 2008 roku. Import towarów spadł o 22,3% do 81,6 mln ton, a eksport zmalał o 9,7% do 76,2 mln ton. Terminale kontenerowe Antwerpii przeładowały o 13,9% mniej ładunków (87,2 mln ton), bowiem suwnice przeładowały o około 15,6% mniej kontenerów; łącznie przeładowano 7,3 mln TEU (tabela 1). Drastycznie spadła ilość towarów w serwisach ro-ro (o 27,6%), osiągając poziom 3,2 mln ton. O 20% spadły przeładunki samochodów (łącznie było ich 238 041 w imporcie oraz 532 278 w eksporcie).

W Antwerpii o 38,3% spadły przeładunki drobnicy konwencjonalnej (10,5 mln ton), na co wpływ miał spadek przeładunków wyrobów stalowych (spadek o 44,7%), papieru i celulozy (48,1%). Przeładunki towarów masowych zmalały o 14,6% do 56,9 mln ton, przy czym ładunków suchych o 36,4% (do 17,4 mln ton). Przeładunki rudy żelaza były mniejsze aż o 64,7%, węgla o 37,9%, a nawozów sztucznych o 20,8%. Niewielki 0,5% wzrost odnotowano w przeładunkach ładunków masowych płynnych (39,5 mln ton)⁸. O prawie 46% spadł import samochodów (w I kwartale br. przeładowano ich prawie 161 000). W każdej grupie ładunkowej odczuł skutki kryzysu. O ponad 30% spadły przeładunki drobnicy konwencjonalnej (stali, drzewa, granitu itd.). O 31,4% zmniejszyła się ilość ładunków ro-ro (do niespełna 800 000 ton). W 2009 roku przeładowano około 4 mln ton ładunków masowych suchych (spadek o 41,2%), podczas gdy w I kwartale 2008 roku było to ponad 6,7 mln ton⁹.

Hamburg również odczuł dotkliwie skutki światowej recesji (tabela 1). Podaż ładunków zmniejszyła się o około 30 mln ton, co oznaczało spadek obrotów o 21,4% w stosunku do 2008 roku. W wyniku tego, w porcie obroty spadły do około 110 mln ton. Recesja dała się we znaki zarówno importerom, jak eksporterom. Przeładunki towarów importowanych zmalały o 24,2% (osiągając wielkość 62,2 mln ton), a w eksporcie o 17,4% (48,2 mln ton). W dużym stopniu zmalał handel drobnicą (o 24,8%), osiągając wielkość 73,6 mln ton. W kontenerach przeładowano 71,2 mln ton towarów, a ich wielkość spadła w 2009 roku aż o 25,1% (7,01 mln TEU, spadek o 28%). W mniejszym stopniu recesję odczuły terminale masowe odnotowując spadek o 13,4% i przeładowując 36,8 mln ton. Na takie wyniki zdecydowany wpływ miał spadek obrotów kontenerowych o 1,3 mln TEU z Dalekim Wschodem, co oznaczało mniej o 24,3% kontenerów, niż w 2008 roku. Jeszcze znaczniejszy spadek odnotowano w obrotach kontenerowych z portami krajów Morza Bałtyckiego. Połączenia feederowe w relacjach Hamburga z portami Morza Bałtyckiego przewio-

⁴ M. Grzybowski: *Kontenerowce z deficytem w kilwaterze*, [w:] *Transport kontenerowy i intermodalny*, „Polska Gazeta Transportowa”. 2010, 3 marca 2010, nr 9, s. 3.

⁵ *European Ports: First Results of the Year*, <http://www.deliverjournal.com>, 2009-01-30.

⁶ *Throughput in Port of Rotterdam shows signs of recovery*, Port Rotterdam Press Release, 12-30-2009.

⁷ *European Ports: First Results of the Year*, <http://www.deliverjournal.com>, 2009-01-30.

⁸ *Port of Antwerp handles 157,806,429 tonnes of freight in 2009*, Port of Antwerp Authority Press Release, Antwerp, 21 January 2010.

⁹ *Port figures for first quarter of 2009 down on last year*, Antwerp Port Authority, The Port Authority Press Release, Antwerp, 2009-04-19.

zły mniej o 1,4 mln TEU, co oznaczało spadek podaży kontenerów o 43,8%¹⁰.

Rosja dysponuje obecnie 62 portami morskimi, z których 34 określa się jako porty międzynarodowe. Od kilkunastu lat w portach rosyjskich realizowane są intensywne programy inwestycyjne. Dzięki temu odnotowano nie tylko wzrost przeładunków z ponad 421 mln ton w 2006 roku do 455 mln ton w 2008 roku, lecz również w sposób istotny zwiększono udział tych portów w transporcie przeładunków drogą morską. Udział portów obcych w przeładunkach towarów transportowanych morzem z i do Rosji zmniejszył się z około 50% w 1992 roku do niewiele ponad 20% w 2006 roku¹¹.

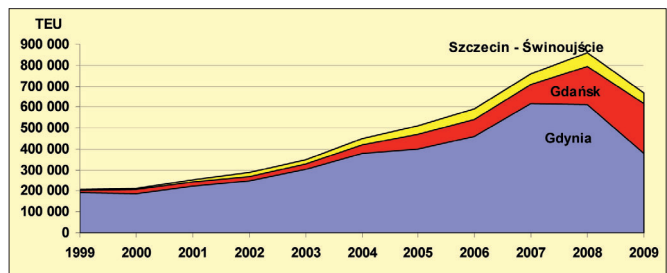
Podczas, gdy w światowej żegludze i portach szalała recesja, w 2009 roku w portach rosyjskich odnotowano wzrost przeładunków o 9,2%. W terminalach masowych i drobnicowych przeładowano 496,4 mln ton ładunków, z czego około 385 mln ton towarów stanowił eksport, głównie ropa naftowa. Również na początku tego roku w portach rosyjskich nastąpił wzrost przeładunków. W styczniu i lutym tego roku wzrosły one o 7,9% w stosunku do tego samego okresu ub. r. osiągając poziom 77,4 mln ton, z czego prawie 61 mln ton w eksporcie¹².

Wpływ recesji na przeładunki w polskich portach

W 2009 roku na nabrzeżach portu gdyńskiego przeładowano niespełna 13,3 mln ton ładunków (w 2008 – 15,5 mln ton, w 2007 – ponad 17 mln ton), ponad 378,4 tys. TEU (610,5 tys. w 2008 roku oraz około 614,4 tys. kontenerów w 2007 – rysunek 1), ponad 66,3 tys. jednostek frachtowych (86,8 tys. w 2008 roku oraz prawie 94 tys. w 2007 roku), a także 350,8 tys. pasażerów (375 tys. w 2008 roku oraz 430 tys. w 2007 roku). „To skutki zmniejszonej aktywności gospodarki światowej w porównaniu do 2007 i 2008 roku” – tłumaczył wyniki ubiegłego roku Janusz Jarosiński, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA na spotkaniu podsumowującym 2009 rok.

Terminale w Gdańsku przeładowały w 2009 roku około 18,9 mln ton (17,8 mln ton w 2008 roku oraz 19,8 mln t. w 2007 roku). Po znacznym spadku w 2008 roku (z 1,9 mln w 2007 roku do zaledwie 1 mln ton) zwiększyły się znacznie przeładunki węgla do ponad 2,7 mln ton w 2009 roku. Utrzymał się trend spadkowy przeładunku paliw płynnych (2009 – 9,5 mln ton, 2008 – ponad 10,3 mln ton, 2007 – około 11,6 mln ton). Dzięki dużej aktywności marketingowej terminalu kontenerowego DCT, usytuowanego w pobliżu Portu Północnego, w 2009 roku przeładunki drobnicy osiągnęły prawie 3,5 mln ton (w 2008 roku przekroczyły 3 mln ton, a w 2007 roku – 2,3 mln ton). Przeniesienie serwisu Maersk z Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego w Gdyni do DCT w Gdańsku spowodowało skokowy przyrost ilości pojemników w Gdańsku. W 2009 roku przeładowano ich ponad 240 000 TEU (w 2008 – 185 000 TEU), co daje przyzwoity wynik, biorąc pod uwagę, że w wielu portach bałtyckich i oceanicznych odnotowano spadki przeładunku kontenerów¹³.

Gdy w 2008 roku Zespół Portów Szczecin-Świnoujście rejestrował o ponad 0,5 mln większe obroty ładunków niż



Rys. 1. Przeładunki kontenerów w portach polskich w latach 1980 – 2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z zarządów portów i terminali kontenerowych.

w 2007 roku, to w 2009 roku przeładunki w tych portach spadły o ponad 14%, nie osiągając pułapu 16,5 mln ton. Podczas, gdy rok wcześniej przeładowano 19,2 mln ton towarów (w tym węgla i koks w 2009 roku – 4,2 mln ton, w 2008 roku – 5,5 mln ton, w 2007 roku – 4,3 mln ton). Przeładunki drobnicy zmniejszyły się o prawie 10%, malejąc z 7,8 mln ton w 2008 roku do niespełna 7,1 mln ton. O prawie 15% spadła podaż kontenerów. Gdy w 2007 roku było ich 56,3 tys. TEU, a w 2008 roku prawie 63 tys. TEU, w 2009 roku przeładowano ich 52,7 tys. TEU (rysunek 1)¹⁴.

Rozwój funkcji logistycznych w portach

W otoczeniu konkurencyjnym polskich portów trwają intensywne inwestycje infrastrukturalne. Rozbudowywane jest zaplecze logistyczne wielu portów oraz infrastruktura poprawiająca dostęp do portów, zarówno od strony lądu, jak i morza. St. Petersburg, Kaliningrad, Kopenhaga, Malmö, Turku, Trelleborg, Århus, Lubeka rozbudowują swoje terminale ro-ro i kontenerowe. Obok nich budowane są centra logistyczne. Od podstaw budują swoje terminale kontenerowe i centra logistyczne porty w Rosji oraz krajach bałtyckich. Porty bałtyckie starają się poprawić swoją ofertę budując nie tylko terminale o coraz większych możliwościach przeładunkowych, lecz również intensywnie inwestując w infrastrukturę drogową i transport intermodalny oraz centra logistyczne. W zachodniej części Bałtyku intensywnie inwestują Aalborg i Göteborg, znacznie zmodernizował swoją infrastrukturę portową Trelleborg, gdzie również zbudowano nowoczesne centrum logistyczne. W portach wschodniego Bałtyku budowane są od podstaw i rozbudowywane terminale przeładunkowe (kontenerowe i ro-ro) oraz centra logistyczne w St. Petersburgu, Ust-Łudze, Bałtysku i Kaliningradzie, w Helsinkach i Hanko.

W portach polskich zarządy starają się nadążyć za trendami światowymi i zmianami w infrastrukturze portowej i logistycznej w Regionie Bałtyckim. Doskonalona jest infrastruktura drogową, modernizowane są nabrzeża i drogi wodne, wymienia się wyposażenie terminali przeładunkowych, unowocześnia się dotychczas funkcjonujące i planuje się nowe terminale. Każdy z zarządów portów zaplanował już na swoim terenie centrum logistyczne.

¹⁰ After a difficult year 2009, the Port of Hamburg expects moderate growth for 2010. Annual Port of Hamburg press conference. Hamburg 05.02.2010.

¹¹ M. Grzybowski: *Porty Rosyjskie obok kryzysu*. Dodatek TRANSRUSSIA, „Polska Gazeta Transportowa”. 2009, 4 marca 2009, nr 9, s. III.

¹² Throughput of Russian seaports up 9.1%, at 40.2 million tons, www.en.portnews.ru, 12.02.2010.

¹³ Dane terminali portowych oraz M. Grzybowski: *Gdańsk, Port otwarty*, „Nadmorski Przegląd Gospodarczy” nr 1 (91), 2009, s. 14.

¹⁴ Dane Zarządu Morskich Portów Szczecin-Świnoujście.

Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne w Szczecinie zostało wybudowane porcie szczecińskim na terenie o powierzchni 20 ha. Inwestycja została sfinansowana z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport 2004-2006 i została ukończona w 2007 roku. Centrum logistyczne w Szczecinie pozwala na budowę zarówno magazynów niskiego jak i wysokiego składowania oraz chłodni. Na terenie centrum usytuowano parking dla 40 samochodów ciężarowych. Przewiduje się możliwość funkcjonowania punktów obsługi taboru.

Gdyńskie Centrum Dystrybucyjno Logistyczne zaplanowano w sąsiedztwie Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego, Gdynia Container Terminal oraz Terminalu Promowego obsługującego (między innymi za pomocą dwupoziomowej rampy) połączenie promowe Stena Line z Gdyni do Karlskrony. Usytuowane po zachodniej stronie Estakady Kwiatkowskiego centrum sąsiaduje z Baltic Auto Center (centrum dystrybucji samochodów o zdolności obsługi około 30 000 pojazdów rocznie) oraz licznymi mniejszymi firmami dystrybucyjnymi¹⁵. Natomiast na północny zachód od centrum, na terenie o powierzchni 7 ha, zbudowane zostało Trefl Logistic Center (TCL) – inwestycja firmy Trefl SA. 1 kwietnia 2008 roku został uruchomiony depot, na którym obecnie składa się około 200 kontenerów. Obecnie trwają przygotowania do budowy magazynów o powierzchni 2,5 tys. m²¹⁶. Na działalność logistyczną i dystrybucyjną w ramach



Rys. 2. Planowane centra logistyczne i parki magazynowe w rejonie Trójmiasta. Źródło: opracowanie na podstawie mapki Cushman & Wakefield (2008-12-01).

centrum logistycznego zarząd gdyńskiego portu zarezerwował 30 ha. Z chwilą zakończenia budowy autostrady A1 i połączenia Trasy Kwiatkowskiego z obwodnicą Trójmiasta, gdyńskie centrum logistyczne ma szansę stać się jednym z ważniejszych ogniw krajowego systemu logistycznego. Jego pozycję może wzmocnić uruchomienie w Gdyni lotniska cywilnego z terminalem cargo i miejscami do obsługi „general aviation” (rysunek 2)¹⁷.

Centrum Logistyczno – Dystrybucyjne w Gdańsku usytuowane zostanie na powierzchni 130 ha. Formalna decyzja o lokalizacji centrum logistycznego w porcie gdańskim zapadła w styczniu 2005 roku. W Urzędzie Miasta Gdańska podpisane zostało trójstronne porozumienie o współpracy dotyczące projektu i budowy centrum logistyczno – dystrybucyjnego w Porcie Północnym. Obok prezesa portu i prezydenta miasta list intencyjny podpisał prezes Deepwater Container Terminal (DCT) Gdańsk SA. Powierzchnia centrum będzie kilkakrotnie większa od projektowanego ter-

minalu kontenerowego, dla którego zarezerwowano 32 ha. Gdańskie centrum logistyczne ma stanowić zaplecze terminalu kontenerowego i ro-ro¹⁸. Z badań przeprowadzonych przez Instytut Morski w Gdańsku wynika, że centra logistyczne w portach powinny być rozwijane nie jako samodzielne organizacje, ale jako części krajowych i regionalnych klastrów logistycznych, powiązanych z sieciami logistycznymi Regionu Bałtyckiego i Europy Środkowo – Wschodniej. Efektem powinno być zwiększenie podaży towarów w terminalach kontenerowych i na promach¹⁹.

Streszczenie

W artykule omówiono wpływ zmian na rynku żeglugowym i usług portowych pod wpływem kryzysu finansowego. Jako sposób na przeciwdziałanie recesji wskazano kreowanie marketingowej orientacji portów poprzez rozwój funkcji logistycznych, co zaprezentowano na przykładach z portów polskich.

THE CREATION OF THE SEA PORT MARKETING ORIENTATION BY LOGISTIC FUNCTION DEVELOPMENT

In the article author presents the impact of finance crisis on the shipping and port services market. Creation of logistics functions in the sea port is a base to improve the condition of port in global market. In Poland Westpomeranian Logistic Center was built in Port of Szczecin on the area of 20 ha. Logistic-Distribution Center is planned near Baltic Container Terminal, Gdynia Container Terminal and Ferry Terminal. Pomeranian Logistic Center in Gdańsk will be situated near Deepwater Container Terminal on the area of 130 ha.

LITERATURA:

1. *Global Economic Prospects and Policy Challenges*, Group of Twenty, Międzynarodowy Fundusz Walutowy, Seul, February 27, 2010.
2. *European Ports: First Results of the Year*, <http://www.deliverjournal.com>, 2009-01-30.
3. Grzybowski M.: *Porty Rosyjskie obok kryzysu*. Dodatek TRANSRUSSIA, „Polska Gazeta Transportowa”. 2009, 4 marca 2009, nr 9, s. III.
4. Grzybowski M. (kierownik projektu): *Znaczenie lądowo-morskich centrów logistycznych w rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu w relacjach z portami polskimi*, 1190/ZEiP/2008, Wydawnictwo Instytutu Morskiego w Gdańsku 2008, s. 57-67.
5. Ketels C.: *The Baltic Sea Region as a Place to Do Business*. Baltic Development Forum, Kopenhaga 2007.
6. *The Turnover of Goods in Russian Ports Increases by 5,2 % over January and February*, <http://www.rzd-partner.com>, 2009-03-17.
7. *Port figures for first quarter of 2009 down on last year*, Antwerp Port Authority, The Port Authority Press Release, Antwerp, 2009-04-19.
8. *Sharp fall in throughput for Port of Rotterdam*, www.portofrotterdam.com/en, 2009-04-09.
9. Stefaniak L.: *Logistyka na zapleczu*, dodatek LOGISTYKA 2008, „Namiary na Morze i Handel”, październik 2008, s. 10.
10. *World Economic Outlook Update. Global Economic Slump Challenges Policies*. Międzynarodowy Fundusz Walutowy, 2009-01-28, s. 7.

¹⁵ M. Grzybowski: *Port morski – budowanie marki firmy na rynku globalnym B2B (na przykładzie portu w Gdyni)* [w:] MARKETING PRZYSZŁOŚCI. TRENDY, STRATEGIE, INSTRUMENTY. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 511. Ekonomiczne Problemy Usług nr 26. Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2008. ISSN 1640-6818 [ISSN 1896-382X], s. 63-70.

¹⁶ L. Stefaniak: *Logistyka na zapleczu*, dodatek LOGISTYKA 2008, „Namiary na Morze i Handel”, październik 2008, s. 10.

¹⁷ M. Grzybowski: *Węzeł lotniskowy dla Kaszub*, PORTY, CARGO, USŁUGI LOTNICZE, „Polska Gazeta Transportowa”. 2008, 2 lipca 2008, nr 27, s. V.

¹⁸ M. Grzybowski: *Klastry logistyczne jako efekt aktywności regionów zorientowanych marketingowo* [w:] Bałtycki rynek żeglugowy [ISBN: 978-83-60585-09-2], Akademia Morska, Szczecin 2008, s. 11-22.

¹⁹ M. Grzybowski (kierownik projektu): *Znaczenie lądowo-morskich centrów logistycznych w rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu w relacjach z portami polskimi*, 1190/ZEiP/2008, Wydawnictwo Instytutu Morskiego w Gdańsku 2008, s. 57-67.