

Jerzy Kupiński¹, Jacek Fabisiak²,
Jarosław Michalak³

Morskie przewozy kontenerowe w Polsce i na świecie - geneza i rozwój

Wstęp

Transport morski od wieków stanowił ważny element rozwoju i ekspansji gospodarczej państw na świecie. Prowadzenie wojen, wielkie odkrycia geograficzne, jak również rozwój handlu zagranicznego, potrzebowały coraz większej ilości nowoczesnych systemów transportowych. Obecne otwieranie się coraz większej liczby państw na handel zagraniczny oraz globalizacja rynku również wymaga sprawnego i efektywnego łańcucha dostaw. Transport morski ze względu na zasięg i możliwości przewozowe stał się obecnie największą gałęzią transportu. Przez morskie szlaki handlowe przechodzi około dwóch trzecich wszystkich towarów na świecie. Wynika to z możliwości przetransportowania dużych ilości ładunków do portów rozmieszczonych po całym globie, skąd mogą one dotrzeć innymi niż wodne drogami w głąb lądu. Jednym z elementów otwarcia się krajów na wymianę towarową w skali globalnej jest rozwój morskich przewozów kontenerowych. W związku z powyższym celem niniejszego artykułu będzie przypomnienie genezy oraz analiza światowego i polskiego rozwoju w tym kontekście.

Geneza morskich przewozów kontenerowych

W lata w 60. ubiegłego stulecia, kiedy to światowa koniunktura gospodarcza, a w ślad za nią i handel międzynarodowy, charakteryzowały się bardzo wysokimi wskaźnikami wzrostu, coraz bardziej widoczny był problem nie nadążania transportu za rosnącą potrzebą przyspieszenia wymiany towarowej. Wąskim gardłem przewozów międzynarodowych stały się punkty przeładunkowe, w których towary zmieniały środki transportowe.

Zwłaszcza porty morskie zaczęły odczuwać poważne trudności w zakresie szybkiego i sprawnego przeładunku. Dotyczyło to magazynów i placów do składowania oraz ilości czynności manipulacyjno-pomocniczych które należało wykonać przy obrocie stale rosnącej masy towarowej. Skutkiem tego był coraz dłuższy czas przestoju środków transportowych w punktach przeładunkowych oraz ciągle wydłużający się okres dostawy towarów do miejsc przeznaczenia. Powodowało to określone konsekwencje dla przewoźników w postaci strat finansowych zgodnie z zasadą – środek transportowy zarabia tylko wtedy, gdy jest w ruchu⁴.

Aby zmniejszyć ilość małych ładunków, wymagających kosztocłonnych i czasochłonnych operacji przeładunkowo-składowych, stworzono pomysł formowania z nich dużych jednostek towarowych, pozwalających na znaczne przyspieszenie i uproszczenie tych czynności.

O skali sukcesu technologii kontenerowej w przewozach morskich zdecydowały głównie czynniki wpływające na wzrost efektywności procesu transportowego do których należą:

- znaczące przyspieszenie operacji portowych (w odniesieniu do obsługi tzw. drobnicy konwencjonalnej),
- poprawa bezpieczeństwa ładunków (brak operacji przeładunku bezpośredniego),
- możliwość zapewnienia odpowiednich warunków przewozu oraz szerokie zastosowanie kontenerów (m.in. kontenery chłodnicze, kontenery cysterny, kontenery platformy),
- standaryzacja kontenerów (tzw. kontenery typologii ISO) – możliwość obsługi jednostki ładunkowej na całym świecie,
- rozwój infrastruktury oraz suprastruktury dla obsługi kontenerów (terminale kontenerowe, tabor kontenerowy),

¹ dr Jerzy Kupiński, Akademia Marynarki Wojennej, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich.

² dr inż. Jacek Fabisiak, Akademia Marynarki Wojennej, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich.

³ dr Jarosław Michalak, Akademia Marynarki Wojennej, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich.

⁴ J. Neider, Transport intermodalny w przewozach międzynarodowych. [w:] Transport i spedycja w handlu zagranicznym, red. Z. Krasucki, UG, Gdańsk 2000r. s. 157.

- implementacja efektywnych rozwiązań logistycznych – zarządzanie łańcuchem dostaw.⁵

Pojawienie się kontenera zrewolucjonizowało również struktury gospodarcze które w konsekwencji miały i mają wpływ na popularność i dalszy rozwój przewozów kontenerowych. Chodzi tu między innymi o:

- rozwój korporacji transnarodowych wykorzystujących outsourcing i offshoring biznesowy - przenoszenie działalności produkcyjnej do państw rozwijających się (niższe stawki płac, m.in. Korea, Singapur, Chiny, Indie),
- mobilność i bezpieczeństwo przepływów kapitałowych – rozwój międzynarodowych rynków finansowych,
- wzrost znaczenia bezpośrednich inwestycji zagranicznych - FDI,
- eliminacja ograniczeń w przepływie ludzi i ujednolicanie wzorców konsumpcji i stylu życia,
- wzrost szybkości i zanik barier przepływu i wymiany informacji,
- wzrost znaczenia międzynarodowych standardów jakości produkcji,
- koncentracja kapitału w skali światowej.⁶

Rozwój morskich przewozów kontenerowych na świecie

Inauguracja morskich przewozów kontenerowych nastąpiła w 1956 roku. Amerykański armator Sea Line należący do Malcolma McLeana przystosował zbiornikowiec „SS Ideal X” do przewozu towarów w kontenerach (Fot. 1.).



Fot. 1. Statek S/S Ideal X fot 1956 rok

Źródło: M. Szyszko, Historia morskich przewozów kontenerowych na świecie, Świat Morskich Publikacji, Szczecin 2010.

W tym czasie większość towarów była ładowana i rozładowywana małymi partiami. Załadowanie

tony towaru na statek kosztowało ok. 5,86 dolarów. McLeana korzystając z kontenerów, obniżył koszty załadunku 36-krotnie. Oficjalnie koszt przeładunku 1 tony towaru umieszczonego w kontenerze oszacowano na 16 centów. Zaoszczędzono również na czasie załadunku i rozładunku. Pierwszy transport ładunków w kontenerach odbył się na trasie pomiędzy amerykańskimi portami w Houston i Newark⁷. „SS Ideal X” przetransportował na pokładzie pięćdziesiąt osiem 35-stopowych kontenerów. Oprócz tego regularny ładunek w cysterbach.⁸

Koniec lat sześćdziesiątych ubiegłego stulecia to początek dynamicznego rozwoju konteneryzacji w międzynarodowym transporcie morskim. W 1966 r. powstało pięć linii żeglugowych świadczących przewozy kontenerowe na trasie, pomiędzy wschodnim wybrzeżem USA a Europą Zachodnią⁹ a 1967 roku funkcjonowało już 38 stałych linii w USA obsługujących ponad 100 portów. Zasięg ich powiększył się o Bliski i Daleki Wschód, Afrykę i Australię oraz Amerykę Łacińską. Rok ten w literaturze nazwano rokiem „Eksplzji”.



Fot 2. Załadunek kontenerów na statek S/S Ideal X

Źródło: http://korabley.net/news/the_container_revolution

W 1969 r. utworzono szlak żeglugowy łączący Europę z Australią, trzy lata później rozszerzono go o Japonię i Azję, a następnie w 1975 r. o Afrykę i rejon Morza Karaibskiego. Po roku 1975 do głównych linii dołączono uzupełniające szlaki łączące mniej uprzemysłowione rejony świata, tworząc w ten sposób w latach osiemdziesiątych siatkę połączeń na całym świecie.

Wraz z rozwojem linii transportowych trwała budowa i rozbudowa terminali kontenerowych które zdołałyby obsłużyć tak duże przeładunki towarów. W latach osiemdziesiątych ub. wieku ponad 200 portów morskich, w różnych rejonach świata,

⁵ Funkcjonowanie oraz perspektywy rozwoju rynku przewozów kontenerowych w Polsce do 2015, Gdynia, Grudzień 2010, s. 5.

⁶ Tamże, s. 6.

⁷ 50 lat kontenera, „Namiary na Morze i Handel” 2006, nr 9, s. 6.

⁸ http://en.wikipedia.org/wiki/Malcom_McLean

⁹ Z. Krasucki, J. Neider, *Konteneryzacja w transporcie międzynarodowym*, Warszawa 1986, s. 33.

mogło pochwalić się terminalami kontenerowymi, a 20 największych obsługiwało ponad 60% światowych obrotów kontenerami¹⁰. Tabela 1.

Tabela 1. 20 największych portów kontenerowych świata w 1980 r.

Lp.	Port	Kraj	Przeładunki (TEU ¹)
1.	Nowy Jork	USA	1 947 000
2.	Rotterdam	Holandia	1 907 070
3.	Hongkong	Chiny	1 464 961
4.	Kobe	Japonia	1 456 048
5.	Kaohsiung	Tajwan	979 015
6.	Singapur	Singapur	917 000
7.	San Juan	Portoryko	851 919
8.	Long Beach	USA	824 900
9.	Hamburg	Niemcy	783 383
10.	Oakland	USA	782 175
11.	Seattle	USA	781 563
12.	Antwerpia	Belgia	724 247
13.	Jokohama	Japonia	722 025
14.	Brema	Niemcy	702 764
15.	Keelung	Tajwan	659 645
16.	Pusan	Korea Południowa	634 208
17.	Los Angeles	USA	632 784
18.	Tokio	Japonia	631 505
19.	Dżudda	Arabia Saudyjska	562 792
20.	Felixstowe	Wielka Brytania	393 410

Źródło: Z. Krasucki, J. Neider, *Konteneryzacja w transporcie międzynarodowym*, Warszawa 1986, s.37.

Jak zidentyfikowano w powyższej tabeli w latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku głównymi ośrodkami transportu kontenerowego były porty morskie usytuowane w Ameryce Północnej, Europie Zachodniej i Azji. W tym okresie obsługiwały one następujące szlaki:

- szlak północnego Atlantyku łączący porty Europy Zachodniej ze wschodnim wybrzeżem USA,
- szlak Europa – Japonia, Australia i Daleki Wschód,
- szlak łączący porty zachodniego wybrzeża USA z Japonią i innymi krajami Dalekiego Wschodu¹¹.

W ostatnich dwóch dekadach XX wieku obserwuje się dalszy rozwój i wzmocnienie trendu wzrostowego przeładunków kontenerowych, a głównym wyznacznikiem konkurencyjności i nowoczesności portów morskich na świecie staje się procentowy udział w przeładunkach drobnicy.

W tym czasie można zauważyć rosnącą dominację portów azjatyckich. Wśród dwudziestu największych znalazło się aż 10 z Azji, a 4 zajmują kolejne miejsca, licząc od szczytu (tabela 2.). USA, które zainicjowały w latach 60. ub. wieku konteneryzację przeładunków i dominowały w tym czasie na świecie, mają na koniec wieku jedynie 4 porty w pierwszej dwudziestce największych. Przewyższa je Europa z sześcioma wielkimi portami.

Jest to okres w którym wykształca się nowe spojrzenie na charakter przyszłych przewozów kontenerowych oraz docelowy model ich funkcjonowania. Dokonuje się podziału portów na megaporty (kluczowe centra przewozów oceanicznych) i porty drugorzędne, zwane też dowozowo-odwozowymi (działają regionalnie lub lokalnie)¹².

Tabela 2. 20 największych portów kontenerowych świata w 2000 r.

Lp.	Port	Kraj	Przeładunki (TEU ¹)
1.	Hongkong	Chiny	17 800 000
2.	Singapur	Singapur	17 040 000
3.	Pusan	Korea Południowa	7 540 000
4.	Kaohsiung	Tajwan	7 426 000
5.	Rotterdam	Holandia	6 300 000
6.	Szanghaj	Chiny	5 613 000
7.	Los Angeles	USA	4 879 000
8.	Long Beach	USA	4 600 000
9.	Hamburg	Niemcy	4 250 000
10.	Antwerpia	Belgia	4 100 000
11.	Shenzhen	Chiny	3 993 000
12.	Tanjung Priok	Indonezja	3 369 000
13.	Keelung	Tajwan	3 206 000
14.	Nowy Jork	USA	3 178 000
15.	Dubaj	ZEA	3 059 000
16.	Tokio	Japonia	2 960 000
17.	Felixstowe	Wielka Brytania	2 800 000
18.	Brema	Niemcy	2 712 000
19.	Gioia Tauro	Włochy	2 653 000
20.	Jokohama	Japonia	2 400 000

Źródło: Z. Krasucki, J. Neider, *Konteneryzacja w transporcie międzynarodowym*, Warszawa 1986, s. 86.

Operatorzy nie łączą bezpośrednio poszczególnych portów ale wykorzystują system *hub end spoke*. W systemie wyróżnia się dwa zasadnicze typy przewozów – przewozy oceaniczne i oraz tak zwany serwis dowozowy. Pierwszy z nich ma charakter równoleżnikowy i łączy tym samym główne

¹⁰ Tamże, s. 33-36.

¹¹ Z. Krasucki, J. Neider, dz. cyt., s. 34-36.

¹² K. Misztal, *Transport morski...*, s. 85-87.

rynki (Azja – Europa – Ameryka Północna – Azja). Zwykle na tych trasach pływają duże kontenerowce o nośności od 4 000 do 10 000 TEU. Z uwagi na posiadane parametry (długość, zanurzenie i szerokość) statki te mogą być obsługiwane w nielicznych megaportach (portach bazowych) gdzie następuje ich załadunek lub rozładunek.

Tabela 2. 20 największych portów kontenerowych świata w 2009 r.

Lp.	Port	Kraj	Przeładunki (TEU)
1.	Singapur	Singapur	25 900 000
2.	Szanghaj	Chiny	25 000 000
3.	Hongkong	Chiny	20 900 000
4.	Shenzen	Chiny	18 300 000
5.	Pusan	Korea Południowa	11 900 000
6.	Los Angeles	USA	11 800 000
7.	Guangzhou	Chiny	11 200 000
8.	Dubaj	ZEA	11 200 000
9.	Ningbo	Chiny	10 500 000
10.	Qingdao	Chiny	10 300 000
11.	Rotterdam	Holandia	9 800 000
12.	Tianjin	Chiny	8 700 000
13.	Kaohsiung	Tajwan	8 600 000
14.	Kelang	Malezja	7 300 000
15.	Antwerpia	Belgia	7 300 000
16.	Hamburg	Niemcy	7 100 000
17.	Tanjung Pelepas	Malezja	6 000 000
18.	Xiamen	Chiny	4 700 000
19.	Laem Chabang	Tajlandia	4 600 000
20.	Dalian	Chiny	4 600 000

Źródło: *Kontenery*. Dodatek specjalny „Namiarów na Morze i Handel” 2010, nr 4.

Serwis dowozowy, składający z jednostek mniejszych o nośności od 500 do 1500 TEU, ma za zadanie dowieźć lub odebrać kontenery z portów bazowych i dostarczyć je do dużo większej liczby portów drugorzędnych, rozmieszczonych wzdłuż wybrzeży poszczególnych kontynentów. Tego typu przewozy mają głównie charakter południkowy.

Pierwsza dekada XXI w. to dalszy ciąg ekspansji i umacniania pozycji portów azjatyckich. Ze względu na wielkość przeładunków w TEU w roku 2009 która wyniosła 471 mln TEU, w pierwszej dwudziestce portów kontenerowych znalazły się zaledwie trzy europejskie i jeden amerykański (tabela 3). Swoją przewagę zaznaczyły porty azjatyckie, a głównie chińskie, których aż dziewięć z szesnastu azjatyckich uplasowało się na liście. Baza kontenerowa Europy – Rotterdam z 5. pozycji w 2000 r. przesunęła się na 11 w 2009 r.

Rozwój morskich przewozów kontenerowych w Polsce

Rozwój morskich ładunków kontenerowych w Polsce przypada na drugą połowę XX wieku. Inauguracją był transport mięsa wołowego z Gdyni do Londynu. Odbyło się to w 1965 r. Przetransportowano 12 jednostek 20-stopowych wypełnionych wołowiną. Przewóz kontenerów obsługiwały Polskie Linie Oceaniczne. Eksperyment okazał się trafiony i do końca lat sześćdziesiątych sukcesywnie tworzono nowe połączenia do innych krajów europejskich i USA.

Przewozy kontenerowe dynamicznie rozwijały się, w związku z tym były potrzebne dalsze inwestycje w celu zorganizowania w polskich portach dogodnych warunków do ich rozwoju. Nad planami adaptacji i przebudowy portów morskich pracował Międzynarodowy Zespół do spraw Wielkich Kontenerów. Plan został zatwierdzony przez Radę Ministrów¹³ i w roku 1971 został wdrożony. W 1972 r. przystąpiono do budowy tymczasowej bazy kontenerowej w Porcie Gdynia. Stale rosnące zapotrzebowanie na przeładunki skonteneryzowane skutkowało dalszymi decyzjami w kierunku kolejnej wielkiej inwestycji, a mianowicie budowy stałego terminalu kontenerowego. Inauguracją działalności Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego był przeładunek statku ro-ro „Baltic Eagle w 1979 roku.”¹⁴

W portach szczecińskim i gdańskim do roku 1975 nie prowadzono żadnych prac zmierzających do usprawnienia przeładunków towarów skonteneryzowanych. Po 1975 r. w zespole portowym Szczecin-Świnoujście zainicjowano prace przystosowawczo-modernizacyjne i już rok później uruchomiono tymczasową bazę kontenerową.

W ciągu następnych 20 lat dynamiczny wzrost światowych przewozów kontenerowych wymusił kolejne inwestycje w polskich portach morskich. Pierwszy terminal w gdańskim porcie został zbudowany w 1998 r. Obroty od początku istnienia nie przekroczyły 100 tys. TEU rocznie, a terminal pełnił funkcję lokalną¹⁵. W 2005 r. rozpoczęła się inwestycja w porcie gdyńskim polegająca na przekształceniu spółki stoczniowej w nowoczesny terminal kontenerowy. Gdynia Container Terminal zlokalizowany przy nabrzeżu Bułgarskim obsługiwał głównie połączenia feederowe¹⁶ z zachodnią Europą¹⁷. W 2007 r. ukończono pierwszy etap budowy terminalu DTC w gdańskim Porcie

¹³ Uchwała Rady Ministrów nr 163 z 6 sierpnia 1971 r. w sprawie programu wdrażania Kontenerowego Systemu Transportowego (KST).

¹⁴ Z. Krasucki, J. Neider, dz. cyt., s. 44-57.

¹⁵ www.portgdansk.pl/o-porcie/nabrzeze-szczecinskie.

¹⁶ Połączenia feederowe – obsługiwane przez statki feederowe (przebiegające o pojemności od 300 do 500 TEU, które zbierają małe ilości kontenerów z lokalnych portów i dostarczają je do megaportu.

¹⁷ www.gct.pl/plk/index.php?id=72.

Północnym. Jego zdolność przeładunkową oceniono na 500 tys. TEU¹⁸. Port w Szczecinie, chcąc zwiększyć swoją konkurencyjność na Bałtyku, również postanowił wybudować nowoczesny terminal kontenerowy. Z pomocą Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego ukończono w 2007 r. inwestycję przy nabrzeżu Fińskim. Roczną zdolność przeładunkową oszacowano na 80 tys. TEU¹⁹.

Obecnie w portach Polski działa sześć terminali kontenerowych. Są to:

- Deepwater Container Terminal Gdańsk (DCT),
- Baltic Container Terminal (BCT),
- Gdański Terminal Kontenerowy (GTK),
- Gdynia Container Terminal (GCT),
- Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia (BTDG),
- DB Port Szczecin.

Gdański terminal DCT Gdańsk SA, jak wcześniej wspomniano, został wybudowany od podstaw w latach 2006 – 2008. Obecnie posiada on możliwość obsługi 1 mln TEU rocznie, a co najważniejsze nabrzeże o głębokości 15,5 metra statków klasy (nieosiągalne w innych polskich portach) czyni go zdolnym do przyjmowania największych statków kontenerowych klasy *Post-Panamax* o pojemności 15 500 TEU (Fot. 3.). Tym samym jest to nie tylko najmłodszy, ale również największy terminal kontenerowy w Polsce i również jedyny na Bałtyku mogący obsługiwać tak potężne statki jak np. *Emma Maersk*²⁰ (Fot. 3.).



Fot. 3. Jeden z największych kontenerowców świata „Emma Maersk” przy nabrzeżu DCT Gdańsk SA
Źródło:
<http://www.radio.koszalin.pl/wiadomosc.php?id=22154>

Z uwagi na korzystną lokalizację posiada duży potencjał rozwojowy, który w kolejnych dwóch fazach rozbudowy może być zwiększony czterokrotnie do 4 mln. TEU rocznie. Większościowym akcjonariuszem DCT Gdańsk SA jest australijski fundusz *Macquarie Global Infrastructure Fund II*.

Drugi, Gdański Terminal Kontenerowy jest terminalem położonym w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku przy Nabrzeżu Szczecińskim. Potencjał przeładunkowy terminalu nie zmiennie szacuje się na 100 tys. TEU rocznie. W Gdyńskim porcie działa najstarszy i przez lata największy terminal przeładunkowy w Polsce – BCT. Jego możliwości przeładunkowe szacowane są na 750 tys. TEU rocznie. Obecnie, wskutek procesu prywatyzacji, właścicielem terminalu jest globalny operator portowy ICTSI z Filipin. W sąsiedztwie BCT powstał w 2005 roku drugi gdyński terminal - GCT, którego właścicielem jest drugi co do wielkości światowy operator terminali kontenerowych - firma Hutchison Port Holding. Możliwości przeładunkowe terminalu to około 275 tys. TEU rocznie.

Kontenery obsługiwane są także przez BTDG - Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia, jednakże ilości tam przeładowywane mają marginalne znaczenie szacowane są na ok. 25 tyś. TEU rocznie. Również w portach Szczecina i Świnoujścia nastąpiły ważne zmiany dotyczące obsługi kontenerów. Było to zamknięcie terminalu VGN Świnoujście oraz przejście przez DB Schenker przedsiębiorstwa Drobnica Port Szczecin, które obecnie pozostało jedynym obsługującym kontenery w porcie. Potencjał przeładunkowy terminalu szacuje się na 120 tyś. TEU rocznie.

Zdolności przeładunkowe wszystkich polskich terminali kontenerowych to około 2 270 tyś. TEU rocznie. Wykorzystanie jednak tych możliwości w 2010 roku szacuje na poziomie 46,2 % co stanowi ok. 1 049 013 TEU. Wynik ten daleko odbiega od wyników 20 największych terminali na świecie zobrazowanych w tabeli 3. Możliwości i wykorzystanie potencjału poszczególnych polskich terminali kontenerowych obrazuje tabela 4. natomiast udział terminali kontenerowych w polskim rynku obrazuje tabela 5.

Największy potencjał przeładunkowy posiada DCT. W 2010 roku osiągnął największy udział w polskim rynku przeładunku kontenerów - 42,42 %, co w przeliczeniu stanowi 445 000 TEU, wykorzystując jednocześnie tylko 44,5% swojego potencjału przeładunkowego. Na drugiej pozycji uplasował się lider przed 3 lat BCT wynikiem 281 142 TEU z 26,8 %, udziałem w rynku wykorzystując swoje moce przeładunkowe na poziomie 69,22%. I na trzecim miejscu GCT z przeładunkiem 199 068 TEU, co stanowi 18,97 % udziału w rynku, wykorzystując moce przeładunkowe w 72,3%. Te trzy terminale konte-

¹⁸ www.portgdansk.pl/o-porcie/terminal-kontenerowy-dct-gdansk.

¹⁹ www.port.szczecin.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=149&Itemid=102.

²⁰ Jednostka flagowa duńskiego operatora Maersk Line może zabrać na pokład ponad 14,5 tysiąca kontenerów 20 stopowych. Statek zacumował w 01.06.2011r w gdańskim porcie. "Emma Maersk", podobnie jak inne statki Maersk Line, obsługuje linię łączącą Azję z Europą Północną. Statek ma dokładnie 397,7 m długości oraz 56,4 m szerokości.

nerowe stanowią 88,19 % polskiego rynku przeładunków kontenerów. W porównaniu do największych na świecie są to terminale o stosunkowo małych zdolnościach przeładunkowych. Jednak biorąc pod uwagę rynek bałtycki, DCT najbliższym czasie może stać się jednym z liderów w ilości przeładowanych TEU rocznie.

ładunkowych w portach morskich, w tym również w Polsce uzależniony jest od ogólnoświatowych zmian gospodarczych. Wzrost gospodarczy w danym regionie skutkuje wzrostem ilości przewożonych towarów w kontenerach.

Tabela 4. Wykorzystanie zdolności przeładunkowych w polskich portach w 2010 r. (w TEU)

Lp.	Terminal	Przeładunki TEU	Zdolności przeładunkowe TEU	Udział w rynku ze względu na możliwości przeładunkowe	Wykorzystanie potencjału
1.	DCT	445 000	1 000 000	44,1 %	44,5%
2.	BCT	281 142	750 000	33,0%	37,5%
3.	GCT	199 068	275 000	12,1 %	72,3%
4.	GTK	62 300	100 000	4,4 %	62,3%
5.	DB Port Szczecin	56 503	120 000	5,3%	47 %
6.	BTDG	5 000	25 000	1,1 %	20,0 %
7.	Razem	1 049 013	2 270 000	100 %	Śred. 46,2 %

Źródło: opracowanie własne na podstawie :M. Madczak, B. Ołdakowski, Polskie porty morskie w 2010 roku. Podsumowanie i perspektywa na przyszłość. Raport Actia Consulting, 2011

Tabela 5. Udział morskich terminali kontenerowych w polskim rynku przeładunków kontenerów w 2010 roku

Lp.	Terminal	Przeładunki w TEU	Udział w polskim rynku ze względu na ilość przeładowanego towaru	% skumulowany
1.	DCT	445 000	42,42 %	42,42 %
2.	BCT	281 142	26,8 %	69,22%
3.	GCT	199 068	18,97 %	88,19 %
4.	GTK	62 300	5,94%	94,13 %
5.	DB Port Szczecin	56 503	5,39 %	99,52 %
6.	BTDG	5 000	0,48 %	100 %
7.	Razem	1 049 013	100 %	

Zakończenie

Rozwój transportu kontenerowego na świecie znacznie wyprzedził jego rozwój w Polsce. Podczas gdy na świecie w latach 80. bazy kontenerowe konkurowały w ilościach przeładowanych TEU liczonych w setkach tysięcy (niektóre porty osiągały wyniki milionowe), w Polsce dopiero rozpoczynał działalność pierwszy terminal kontenerowy. Obecnie funkcjonujący model morskich przewozów kontenerowych ma bezpośredni wpływ na rozwój i charakter terminali kontenerowych. Dlatego polskim terminalom kontenerowym raczej nie grozi rozwój w kierunku megaportów. Niemniej jednak Baltic Container Terminal i Gdynia Container Terminal są na drodze do uzyskania dobrej pozycji wśród portów drugorzędowych, a w przypadku Deepwater Container Terminal Gdańsk, aby stać się największą bazą przeładunkową na Bałtyku.

Podsumowując, stwierdzić należy że przewozy kontenerowe mają zdecydowanie charakter globalny, a więc poziom przewozów czy obrotów prze-

Streszczenie

W artykule przedstawiono genezę morskich przewozów kontenerowych. Zidentyfikowano czynniki które zadecydowały o skali sukcesu technologii kontenerowej w przewozach morskich. Scharakteryzowano rozwój morskich przewozów kontenerowych w kontekście światowego i polskiego rynku, skupiając się głównie na potencjale przeładunkowym oraz ilościach przewożonego towaru.

Abstract

The article presents the genesis of maritime container traffic. It identifies factors that determined the scale of the success of container technology in the transport at sea. The paper characterizes the development of maritime container transport in the context of the world and Polish market, focusing mainly on the potential for transshipment and the quantities of transported goods.

Literatura

1. 50 lat kontenera „Namiary na Morze i Handel” 2006, nr 9.
2. Funkcjonowanie oraz perspektywy rozwoju rynku przewozów kontenerowych w Polsce do 2015 r, Gdynia, Grudzień 2010 r.
3. http://en.wikipedia.org/wiki/Malcom_McLean.
4. <http://www.gct.pl/plk/index.php?id=72>.
5. http://www.port.szczecin.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=149&Itemid=102
6. <http://www.portgdansk.pl/o-porcie/nabrzeze-szczecinskie>.
7. <http://www.portgdansk.pl/o-porcie/terminal-kontenerowy-dct-gdansk>.
8. <http://www.radio.koszalin.pl/wiadomosc.php?id=22154>.
9. Kontenery. Dodatek specjalny „Namiarów na Morze i Handel” 2010, nr 4.
10. Krasucki Z., Neider J., Konteneryzacja w transporcie międzynarodowym, Warszawa 1986 r.
11. Krasucki Z., Neider J., Konteneryzacja w transporcie międzynarodowym, Warszawa 1986 r.
12. Misztal K., Transport morski w gospodarce globalnej, Gdańsk 2002 r.
13. Neider J., Transport intermodalny w przewozach międzynarodowych. [w:] Transport i spedycja w handlu zagranicznym, UG, Gdańsk 2000r.
14. Szyszko M., Historia morskich przewozów kontenerowych na świecie, Świat Morskich Publikacji, Szczecin 2010.
15. Uchwała Rady Ministrów nr 163 z 6 sierpnia 1971 r. w sprawie programu wdrażania Kontenerowego Systemu Transportowego (KST).