



dr Robert Marek  
Akademia Morska w Gdyni

## Wpływ kryzysu finansowego na obroty ładunków skonteneryzowanych w terminalach zlokalizowanych w Polsce

### Wprowadzenie

Celem zasadniczym artykułu jest przedstawienie wpływu kryzysu finansowego na obroty ładunkami skonteneryzowanymi w terminalach zlokalizowanych w obrębie granic administracyjnych polskich portów morskich. Osiągnięcie postawionego celu wymaga na początku określenia poziomu obrotu ładunków skonteneryzowanych w obrębie Morza Bałtyckiego oraz jak na tle kryzysu finansowego wypadły terminale kontenerowe.

Polska ekonomia gospodarcza począwszy od 1990 roku przeszła olbrzymią transformację zarówno: polityczną, gospodarczą i społeczną. W rezultacie przemian produkt krajowy brutto i inwestycje rosły bardzo gwałtownie do 2007 roku. Nawet obecnie, w czasie międzynarodowego kryzysu finansowego, takie kraje jak: Polska, Grecja i Cypr osiągnęły dodatni PKB w Europie. Dla przykładu, Polska osiągnęła 0,8%<sup>1</sup>. Tabela 1 przedstawia PKB we każdym państwie zlokalizowanym w rejonie Morza Bałtyckiego (ang. *The Baltic Sea Region* – BSR).

Tabla1. Wzrost PKB w Regionie Morza Bałtyckiego

Kraj/Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dania	2,4	3,4	1,6	-1,1	-5,2	2,1
Niemcy	0,8	3,4	2,7	1	-4,7	3,6
Estonia	9,4	10,6	6,9	-5,1	-13,9	3,1
Łotwa	10,6	12,2	10	-4,2	-18	1
Litwa	7,8	7,8	9,8	2,9	-14,7	-0,3
Polska	3,6	6,2	6,8	5,1	1,7	3,8

<sup>1</sup> Central Statistical Office Report, 2009

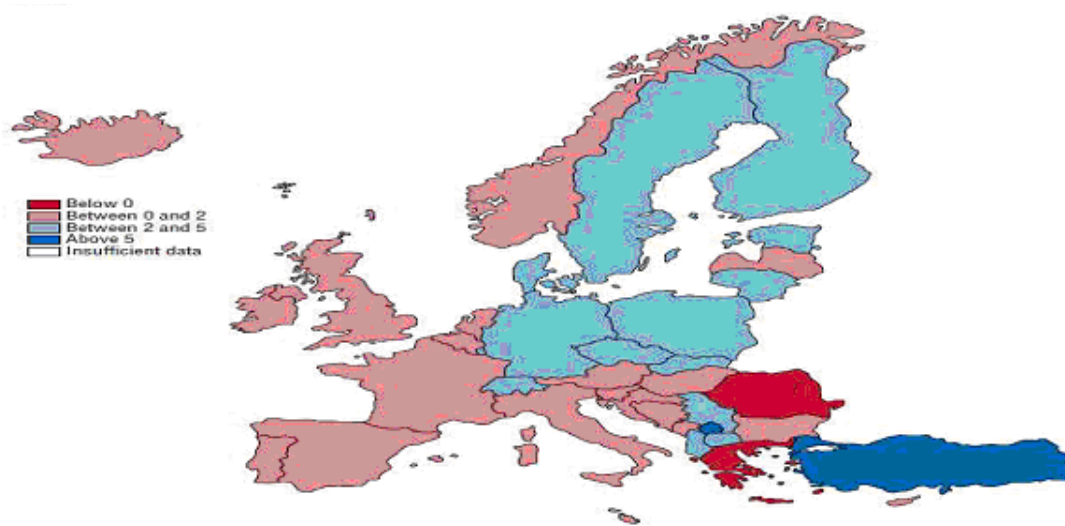


## Logistyka - nauka

Finlandia	2,9	4,4	5,3	0,9	-8,2	3,1
Szwecja	3,2	4,3	3,3	-0,6	-5,3	5,5
Rosja	6,7	6,4	6,7	8,1	-7,9	3,8

Źródło: Opracowanie własne na podstawie bazy danych Eurostat.

Największe załamanie gospodarcze miało miejsce w 2009 roku. W tym roku poziom kryzysu osiągnął apogeum we wszystkich krajach Regionu Morza Bałtyckiego. Wiele krajów przełamało swoje ekonomiczne problemy gospodarcze z wyjątkiem Litwy, która osiągnęła w 2010 roku niewielki spadek na poziomie -0,3% PKB. Przewidywania dla Regionu Morza Bałtyckiego są optymistyczne w zasadzie dla większości krajów, co prezentuje rysunek 1.



Rys. 1. Średni projektowany realny PKB w latach 2010 – 2011

Źródło: IMF staff estimates

Region Morza Bałtyckiego uważany był za jeden z najszybciej rozwijających się obszarów w Unii Europejskiej od kilku lat. Rozwój ten związany jest bezpośrednio ze wzrostem gospodarczym, rozwojem handlu międzynarodowego i wysokim poziomem inwestycji bezpośrednich i pośrednich, jak również rynku transportowego. Dlatego rozwój obrotu ładunkami skonteneryzowanymi w omawianym rejonie rozwijał się szybciej niż średnia globalna. W latach 2000 i 2007 średni wzrost obrotu kontenerowego w obrębie portów morskich osiągnął poziom 14%, podczas gdy średni globalny poziom wzrostu obrotu ładunkami skonteneryzowanymi szacowany był na poziomie 10%. Niestety, tak wysoki poziom wzrostu gospodarczego spowodował bardzo wysoki poziom długu publicznego i brak



stabilizacji w takich krajach jak: Litwa, Łotwa i Estonia. W rezultacie, globalny kryzys finansowy poważnie odbił się na handlu morskim, a PKB w tych krajach jak wcześniej wspomniano obniżył się dramatycznie w 2009. Sytuacja ekonomiczna tych krajów pogłębiła się bardzo mocno, ponieważ stanowią one tranzyt do Rosji – głównie Moskwy i jej okolic, a ruch kontenerowy uległ spadkowi w Rosji w 2009<sup>2</sup> roku o 25,2%.

## **1. Restrukturyzacja i prywatyzacja w portach morski - przegląd**

Restrukturyzacja polskiej gospodarki morskiej a w szczególności portów morskich stanowiła podstawę w osiągnięciu podstawowego celu.

Przed 1990 r. polski sektor portów morskich był scentralizowany i głównie zarządzany państwowo. Reguły i regulacje dyskryminowały prywatne inwestycje w portach morskich. W rezultacie bezsensowne regulacje, procedury biurokratyczne i przywileje sektora publicznego powodowały dychotomie gospodarki morskiej. W tym czasie cały transport morski stanowił własność i był zarządzany oraz zorganizowany przez poważnych krajowych monopolistów<sup>3</sup>. Zła jakość usług, wysoki poziom obsługi ładunku, chybione inwestycje, zdekapitalizowana infrastruktura i suprastruktura portów morskich stanowiły zasadniczą konsekwencję sytuacji polityczno-ekonomicznej państwa.

Nowe polityczne i ekonomiczne reformy zmieniły strukturę sektora portowego z układem deregulacji, prywatyzacji i ostatecznie dokonując procesu decentralizacji podejmowania decyzji. Głównym celem tych reform był wzrost efektywności, redukcja wielkości i roli sektora publicznego w obsłudze ładunków i transfer odpowiedzialności finansowej i inwestycyjnej z sektora publicznego na sektor prywatny<sup>4</sup>. Reforma umożliwiła portom morskim dostosowanie swojej pojemności przeładunkowej do wymagań stawianych przez rynek.

W wyniku długotrwałych reform, do końca niezrealizowanych stosownie do Ustawy o Portach Morskich, wydzielono trzy główne porty morskie: Gdynia, Gdańsk i Zespół Portów Morskich Szczecin – Świnoujście. Wszystkie porty morskie wciąż są publiczno –

<sup>2</sup> Klimek H., (2010) Structural transformations in Polish Seaports [in:] Development and functioning of enterprises in global and changing environment, Foundation for the Development of Gdansk University, Gdansk 2010.

<sup>3</sup> Breitzmann K., Von Seck F., 1994, Market transition and privatization in East Germany – the shipping case. Shipping, Ports and Transport in Transition (University in Rostock).

<sup>4</sup> Cottam H., Roe M., (2004), The impact of transitional changes on maritime transport in Central and Eastern Europe, [in] Maritime Policy & Management, Volume 31



municipalne i kontrolowane przez administrację rządową<sup>5</sup>. Pomimo tego są one: samofinansujące, samozarządzające i samoodpowiedzialne.

Między tymi portami morskimi jest silna konkurencja funkcjonująca na ich zapleczu. W celu przezwyciężenia wewnętrznych trudności porty polskie rozpoczęły realizowanie strategii rozwoju opartej na takich wartościach jak: lokalizacja, dostępność, potencjał i rozwój obszaru, zarządzanie i organizacja i tradycja, jednocześnie biorąc w rachunek ryzyko wynikające zasadniczo z rosnącej konkurencji od innych portów morskich i alternatywnych szlaków transportowo - lądowych<sup>6</sup>.

Te trzy główne porty głębokowodne zostały przekształcone zgodnie z koncepcją landlord, co w konsekwencji dało podstawę do utworzenia kilku terminali morskich. Większość z nich wyspecjalizowała się w przeładunku ładunków: zboża, drobnicy, ro-ro, masowych i skonteneryzowanych<sup>7</sup>. Ponadto, polski rząd zamierza zbudować terminal LPG.

Najstarszym polskim terminalem kontenerowym jest Bałtycki Terminal Kontenerowy zlokalizowany w Gdyni. BTK został sprywatyzowany, w rezultacie został zakupiony przez *International Container Terminal Service Inc.* (ICTSI). Międzynarodowy operator terminalowy ICTSI eksploatuje terminal na bazie koncesji. Dzierżawa została ustanowiona za gotówkę i wyniosła 42 miliony dolarów. Koncesja została udzielona w czerwcu 2003 roku.

Głównym celem ICTSI było zwiększenie pojemności kontenerowej z 400.000 TEU do 1.200.000 TEU w ciągu 10 – 15 lat. Planowane inwestycje w przybliżeniu miały osiągnąć około 22 miliony USD w latach 2005 – 2007 i osiągnięcie pojemności manipulacyjnej na poziomie 600.000 TEU. Cel ten został zrealizowany przez terminal w 100%. Ponadto ICTSI planowało inwestycje w kwocie 65 milionów USD w latach 2008 – 2015 osiągając ostateczną pojemność manipulacyjną terminalu na poziomie 1. 200.000 TEU. Cel ten będzie bardzo trudno zrealizować z powodu pojawienia się silnej konkurencji ze strony innych terminali kontenerowych zlokalizowanych w Polsce.

Obok BTK Gdynia został wybudowany nowy prywatny terminal kontenerowy - *Gdynia Container Terminal* (GCT). Terminal jest eksploatowany przez *Hutchinson Port Holding Group*. *Gdynia Container Terminal* został zbudowany od podstaw i graniczy z BCT. *Gdynia Container Terminal* miał wysoki poziom obrotu w 2008, i osiągnął wzrost 44%.<sup>8</sup> W ten

<sup>5</sup> Gromadowski K., (2001), Elements of the Gdynia port development strategy with special attention paid to port – city interaction, [in] *Maritime Transport in a Global Economy*, Edited by K. Misztal and J. Żurek

<sup>6</sup> Szwanowski S. (2001), Polish Seaports under the challenges of globalization, [in] *Maritime Transport in a Global Economy*, Edited by K. Misztal and J. Żurek

<sup>7</sup> Klimek H., (2003), *Strategie polskich portów morskich*, Gdańsk 2003

<sup>8</sup> Frankowski P.,(2009) A terminal for hard times, “Namiary na handel i morze”



sposób osiągnął drugą pozycję w obrocie wolumenem w morskich terminalach kontenerowych. Pomiędzy tymi terminalami kontenerowymi istnieje silna konkurencja<sup>9</sup>.

Ponadto, w Gdyni istnieje Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia, który operuje ładunki drobnicowe, ro-ro i jednostki kontenerowe. Ładunki skonteneryzowane nie stanowią podstawowej działalności terminalu, niemniej ich wielkość przeładunku z roku na rok wzrasta.

Port Gdańsk również posiada kilka terminali. Istnieją tam dwa terminale kontenerowe w granicach administracyjnych tego portu morskiego. Jednym z nich jest najnowocześniejszy i największy terminal kontenerowy w Polsce - *Deepwater Container Terminal* (DCT). Terminal ten został zbudowany przez *private capital* na zasadzie leasingu 30 +30 lat. Należy głównie do finansowej instytucji – *Macquarie Global Infrastructure Fund II* (GF II). Ponadto ta instytucja finansowa jest głównym udziałowcem i inwestorem kapitałowym w DCT Gdańsk

Blisko DCT Gdańsk jest zlokalizowany Gdański Terminal Kontenerowy, który w całości należy do Zarządu Morskiego Gdańsk S.A. Niestety terminal ten jest bardzo mały i słabo wyposażony w suprastrukturę terminalową.

Trzeci duży port morski zlokalizowany jest w Szczecinie - Świnoujściu. Ten zespół portów morskich jest również podzielony na kilka terminali. Jednym z nich był terminal kontenerowy - PCC Port Szczecin. Terminal ten należał do Zarządu Portów Szczecin - Świnoujście. Terminal ten również jest słabo wyposażony w urządzenia terminalowe i posiada słabo rozwiniętą infrastrukturę portu morskiego.

W porcie Świnoujście był zlokalizowany inny terminal kontenerowy - VGN Poland. Terminal ten został zamknięty w sierpniu 2008 roku. Do dnia zamknięcia obrotu na tym terminalu wyniosły niespełna 1,675 TEU.

Decentralizacja i przekształcenia własnościowe głównych portów morskich Polski spowodowały pojawienie się kilku terminali kontenerowych. Terminale te kształtują wysoki poziom konkurencji w szczególności w sektorze kontenerowym. Między terminalami kontenerowymi istnieje dwu poziomowy charakter konkurencji. Z jednej strony jest to konkurencja międzynarodowa mająca swój trzon w obszarze regionu morza bałtyckiego. Z drugiej strony mamy do czynienia z konkurencją między terminalami zlokalizowanymi w Polsce ze względu na to samo zaplecze portowe. Jednocześnie każdy z terminali

---

<sup>9</sup> Marek R., (2010) Development of a sea container terminals in Poland [in:] Development and functioning of enterprises in global and changing environment, Foundation for the Development of Gdansk University, Gdansk., p. 202 – 218.



kontenerowych nie tylko walczy o tego samego klienta, ale również dąży do wysokiego poziomu efektywności obrotu ładunkami skonteneryzowanymi.

## 2. Obecne warunki funkcjonowania na polskim rynku kontenerowym

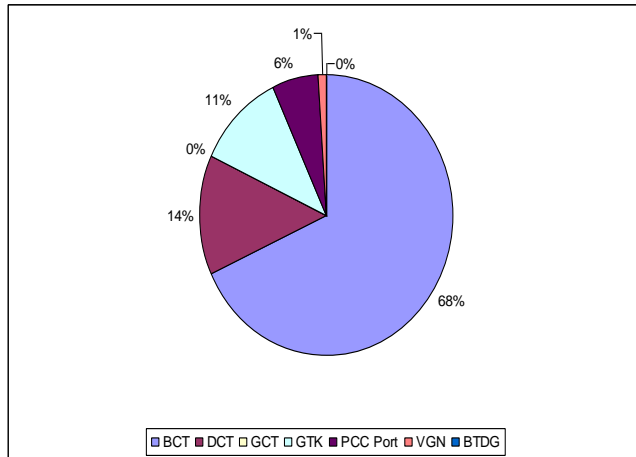
W Polsce zostało zbudowanych wiele terminali kontenerowych morskich, jak i lądowych. Tabela 3 obrazuje kalkulacje obrotu ładunkami skonteneryzowanymi w terminalach kontenerowych w Polsce w roku 2010. Obecnie na rynku dominują dwa terminale kontenerowe: *Baltic Container Terminal* w Gdyni i *Deepwater Container Terminal* w Gdańsku. Oba terminale mają olbrzymią pojemność manipulacyjną, która w dobie kryzysu finansowego nie jest dostatecznie wykorzystana. Dla przykładu *Baltic Container Terminal* wykorzystuje swoją pojemność w 37,5%, podczas gdy *Deepwater Container Terminal* w 75,3%.

Tabela 3 Wykorzystanie pojemności ładunkowej w Polskich terminalach morskich w 2010

Terminal	Średnie manipulacje [ w TEU]	Pojemność [ w TEU]	Wykorzystane [ w %]
Baltic Container Terminal - Gdynia	281142	750000	37,5
Baltic General Cargo Terminal Gdynia	4971	25000	19,9
Gdynia Container Terminal	199101	27500	72,4
Deepwater Container Terminal Gdansk	451730	600000	75,3
Gdansk Container Terminal	62309	100000	62,3
DB Port Szczecin	56398	120000	47,5
Ogółem	1055651	1870000	56,6

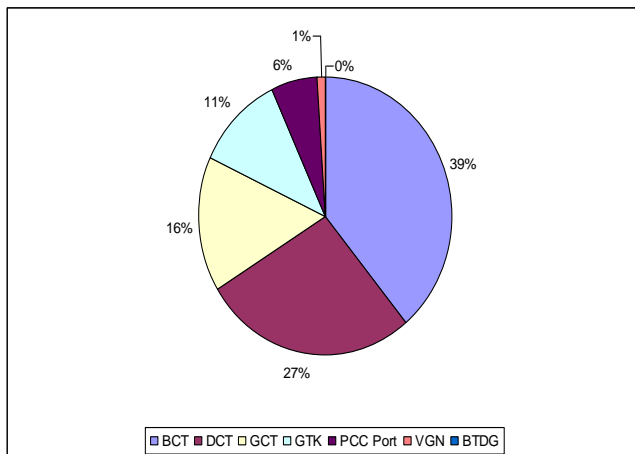
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z terminali kontenerowych.

Głównym problemem BCT było przeniesienie swojej głównej działalności kontenerowej przedsiębiorstwa, Maersk Shipping Co. do DCT w Gdańsku. Ta sytuacja na początku spowodowała poważne perturbacje organizacyjno – finansowe, ponieważ Maersk Shipping Co. był kluczowym klientem dla BCT. Jednocześnie zmiana lokalizacji tego mega przewoźnika przyczyniła się w dużym stopniu do poprawienia swojej pozycji rynkowej i strategicznej DCT. Udziały rynkowe poszczególnych operatorów terminalowych działających na polskim rynku prezentują rysunki 3 i 4.



Rysunek 3. Udział terminali kontenerowych w 2007

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z portów morskich.



Rysunek 4. Udział terminali kontenerowych w 2008

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z portów morskich.

Rysunki 3 i 4 pokazują, że sytuacja rynkowa na rynku kontenerowym ulega ciągłej zmianie. Truizmem jest stwierdzenie, że niektóre morskie terminale kontenerowe poprawiają swoją pozycję rynkową, a inne ją tracą. Dla przykładu BCT kilka lat temu posiadał monopolistyczną pozycję na rynku, aczkolwiek utracił ją na skutek przemian gospodarczych.

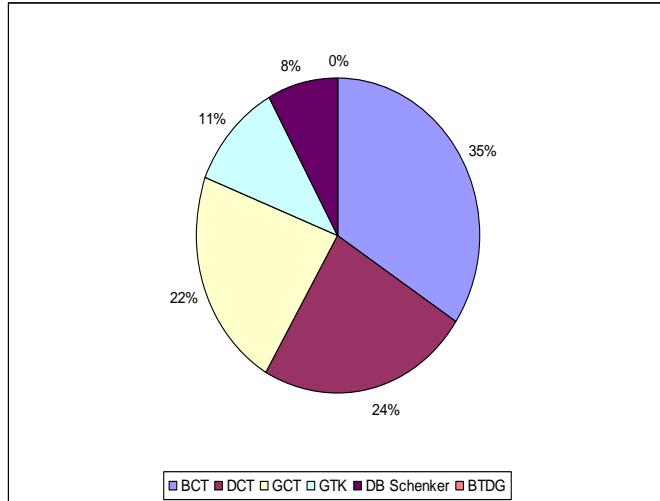
W rezultacie w 2007 roku, BCT posiadał 68% udziałów w rynku, natomiast w 2008 udział ten spadł drastycznie, bo do poziomu 39%.<sup>10</sup> Niemniej jednak, w tym czasie przedsiębiorstwo to nie odczuło znacząco utraty rynku, ze względu na szybki wzrost obrotów ładunków skonteneryzowanych. Pomimo tego BCT wciąż posiada mocną pozycję na

<sup>10</sup> Marek R., (2009) The container terminals in Poland – present conditions and possibilities of change, IMAM 2009, İstanbul, Turkey.

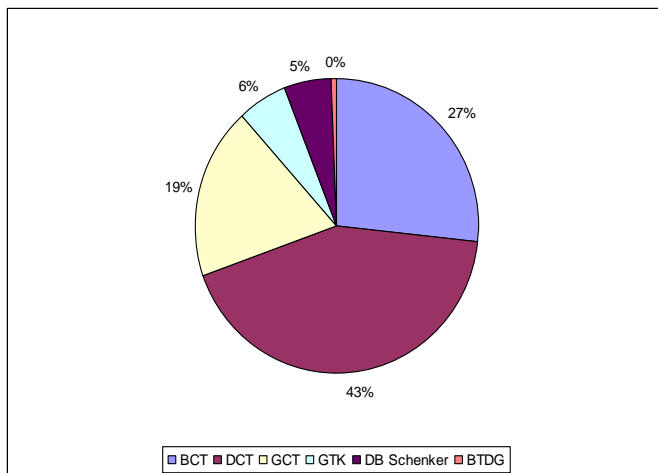




krajowym rynku. Owa silna pozycja rynkowa BCT jest powiązana z dobrą reputacją postrzeganą przez klientów – spedytatorów morskich.



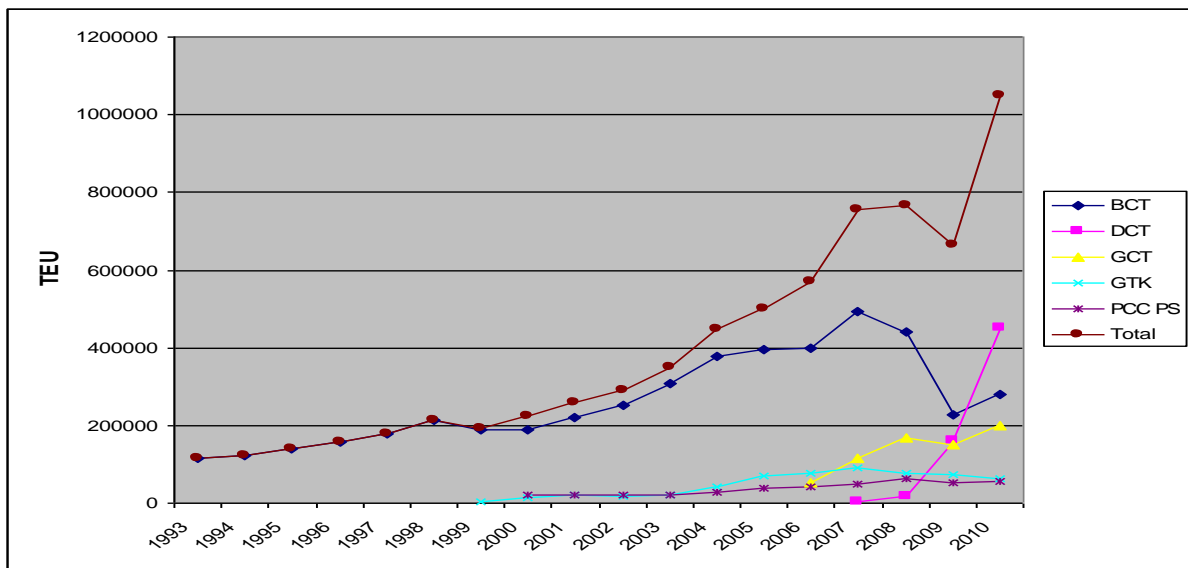
Rysunek 5. Udział morskich terminali kontenerowych w 2009.  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z portów morskich.



Rysunek 6. Udział morskich terminali w marcu 2010  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z portów morskich.

Z kolei, w czasie globalnego kryzysu finansowego DCT i GCT poprawiły swoją pozycję rynkową dość szybko, patrz rysunki 5 i 6. Dla przykładu, DCT osiągnęło 24% udziału w rynku w 2009 r., ale w 2010 jego udział wzrósł do 43%. Silny rozwój DCT na polskim rynku kontenerowym został osiągnięty poprzez spadek udziałów innych graczy rynkowych. Największym przegranym na tym rynku w omawianym czasie był BCT, chociaż bardzo dobrze wyposażony w urządzenia przeładunkowo – składowe niezbędne do operacji terminalowych. Zmiany szczegółowo przedstawia rysunek 7.





Rysunek 7. Zmiany na rynku obrotu ładunkami skonteneryzowanymi w Polsce w latach 1990 – 2010.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z portów morskich.

Rysunek 7 pokazuje, że na początku BCT był dobrze skorelowany z trendem rynkowym, ponieważ go wyznaczał jako monopolista. Jak można zauważyć BCT stracił głównie udziały w rynku począwszy od 2007 roku na rzecz GCT i DCT. Utrata udziału w rynku spowodowała, że BCT podejmuje różne działania na rzecz poprawienia swojej pozycji rynkowej. Dla przykładu, terminal ten może podjąć takie działania, jak: silniejszą penetrację rynku, dywersyfikację usług logistycznych tworzącą większą wartość dodaną dla klientów – spedytatorów, poprawienie logistycznej obsługi klientów, udzielanie rabatów lojalnościowych, itp. Jednak, które działania zostaną podjęte w najbliższym czasie i czy przyniosą zamierzony skutek będzie można zaobserwować w przyszłości.

## Podsumowanie

Silne przemiany gospodarcze w obszarze konteneryzacji, jej rozwój oraz wzrost PKB w Polsce, spowodowały, że kryzys finansowy, tak mocno nie był odczuwalny w obszarze konteneryzacji, jak w innych terminalach morskich zlokalizowanych w obrębie Morza Bałtyckiego. Niewątpliwie były spadki obrotu ładunkami skonteneryzowanymi ale podyktowane to było nie tylko kryzysem finansowym, ale grą rynkową ukierunkowaną na



zdobycie dominującej przewagi na konkurencyjnym rynku obrotu ładunkami skonteneryzowanymi. Obecnie, kiedy obroty kontenerowe mają tendencję wzrostową, presja konkurencyjna zmniejszyła swoją siłę. Jednak są obawy, że może znowu się wzmóc na skutek drugiej fali globalnego kryzysu finansowego.

### **Streszczenie**

Przedmiotem artykułu jest przedstawienie sytuacji terminali kontenerowych zlokalizowanych w Polsce w dobie globalnego kryzysu finansowego. Jednak, aby temu zadaniu podołać, na wstępie przedstawiono ogólny zarys przekształceń, jakie miały miejsce w obrębie portów morskich. Dzięki tym przekształceniom pojawiły się terminale kontenerowe, które dały bodziec do rozwoju jakości świadczonych przez siebie usług. Następnie w artykule przedstawiono strukturę udziału w rynku poszczególnych terminali kontenerowych w ujęciu dynamicznym, tzn. dokonano ich analizy w ujęciu kilku lat oraz podjęto próbę oceny wpływu globalnego kryzysu finansowego na sytuację rynkową poszczególnych podmiotów.

## **The impact of the financial crisis on containers turnover in Poland**

### **Summery**

The subject of the article is presentation of container terminals located in Poland while a global financial crises. However at the beginning of the paper has been introduced a broad outline of Polish sea ports transformation. The transformation has made possibilities to create container terminals in Poland and also developed a quality of providing services.

Moreover, in the paper has been presented a structure of market shares of container terminals located in Poland, in dynamic approach. The analysis has been spread over a period of several years and appreciated an impact of global financial crises on market position of container terminals located in Poland.

**Literatura**

1. Breitzmann K., Von Seck F., 1994, Market transition and privatization in East Germany – the shipping case. Shipping, Ports and Transport in Transition (University in Rostock).
2. Central Statistical Office Report, 2009
3. Cottam H., Roe M., (2004), The impact of transitional changes on maritime transport in Central and Eastern Europe, [in] Maritime Policy & Management, Volume 31
4. Frankowski P., (2009) A terminal for hard times, “Namiary na handel i morze”
5. Gromadowski K., (2001), Elements of the Gdynia port development strategy with special attention paid to port – city interaction, [in] Maritime Transport in a Global Economy, Edited by K. Misztal and J. Żurek
6. Klimek H., (2003), Strategie polskich portów morskich, (Gdańsk 2003), (Polish version)
7. Klimek H., (2010) Structural transformations in Polish Seaports [in:] Development and functioning of enterprises in global and changing environment, Foundation for the Development of Gdansk University, Gdansk.
8. Marek R., (2010) Development of a sea container terminals in Poland [in:] Development and functioning of enterprises in global and changing environment, Foundation for the Development of Gdansk University, Gdansk.
9. Marek R., (2009) The container terminals in Poland – present conditions and possibilities of change, IMAM 2009, İstanbul, Turkey.
10. Szwankowski S. (2001), Polish Seaports under the challenges of globalization, [in] Maritime Transport in a Global Economy, Edited by K. Misztal and J. Żurek