

Anna Brzozowska, Tomasz Lis¹
Politechnika Częstochowska



Najważniejsze porty transportu morskiego i śródlądowego w Niemczech i Polsce

Położenie regionu nad morzem czy też wzdłuż biegu dużej rzeki zawsze wpływało na rozwój regionu. Miasta położone nad morzem lub rzeką były miejscem wymiany towarów, kontaktów ludzi z różnych stron świata czy krajów, miejscem powstawania nowych poglądów. Jednym słowem, decydowały w istotny sposób o rozwoju kraju, dobrobycie jego mieszkańców. Pomimo, iż obecnie transport drogowy czy lotniczy przejął wiele funkcji transportu wodnego, to jednak nadal stanowi on istotny element całości transportu. Właściwie prowadzona polityka w tym zakresie wpływa zaś na rozwój gospodarczy kraju. W XXI wieku popyt na usługi przewozowe związany jest z przemieszczaniem towarów, magazynowaniem, zespołem czynności formalnoprawnych, doradztwem, logistyką magazynową, wyspecjalizowanymi usługami IT [2].

Transport morski i śródlądowy w Niemczech

Rozbudowa i renowacja wielu portów w Niemczech, zastosowanie nowoczesnych technik do transportu morskiego, wybudowanie nowych terminali istotnie usprawniło transport wodny. Przeładunek towarów stał się szybszy i efektywniejszy. Wprowadzono tak zwany „ruch roll-on-roll-off”, który znacznie usprawnił zarówno przeładunek towarów, jak i wjazd oraz wyjazd pojazdów z promów. Ponadto w nowoczesnych portach wodnych wybudowano hale chroniące towary przed wilgocią. Do dyspozycji są także miejsca umożliwiające obróbkę produktów ze stali oraz przeładunek wszelakiego rodzaju chemikaliów. Współczesny transport morski stanowi uzupełnienie, wręcz ekonomiczną alternatywę dla transportu kolejowego czy drogowego, generując popyt dla operatorów transportowych i logistycznych, którzy działają w sektorze przewozów lądowych i morskich, stanowiąc integralną część fazy cyrkulacji dóbr [4].

Do głównych portów Niemiec zaliczamy porty w Hamburgu² i Bremerhaven³. Należą one do tak zwanych portów wolnych, co oznacza, iż teren portu nie znajduje się pod jurysdykcją celną danego państwa. Mogą tu być przewożone, przechowywane i przetwarzane towary bez opłat celnych⁴. Duży wpływ na sprawne funkcjonowanie portów w Hamburgu czy

Bremen ma doskonałe połączenie dróg kolejowych i autostrad z drogami wodnymi. W konkurencji z innymi portami europejskimi, niemieckie porty plasują się na pierwszym miejscu, tworząc jednocześnie płynną sieć komunikacyjną z lądem.



Fragment terenów Portu Hamburg. Źródło: HHLA CTB | © HHM / M. Lindner

Natomiast największym portem śródlądowym na świecie jest otwarty w 1990 roku niemiecki port usytuowany na Renie w Duisburgu. Tu odbywa się handel i wymiana towarów przyprawiających przede wszystkim z Afryki. Obecnie port należy do najnowocześniejszych na świecie i jest multifunkcyjnym centrum handlowym.



Kontenerowce w Porcie Hamburg. Źródło: <http://cn.portofhamburg.com/pl/content/port-hamburg?page=1>

¹ Dr inż. A. Brzozowska – Politechnika Częstochowska, Wydział Zarządzania, Instytut Logistyki i Zarządzania Międzynarodowego, Zakład Transportu. Dr inż. Tomasz Lis – Politechnika Częstochowska, Wydział Zarządzania, Instytut Ekonometrii i Informatyki. Artykuł recenzowany (przyp. red.).

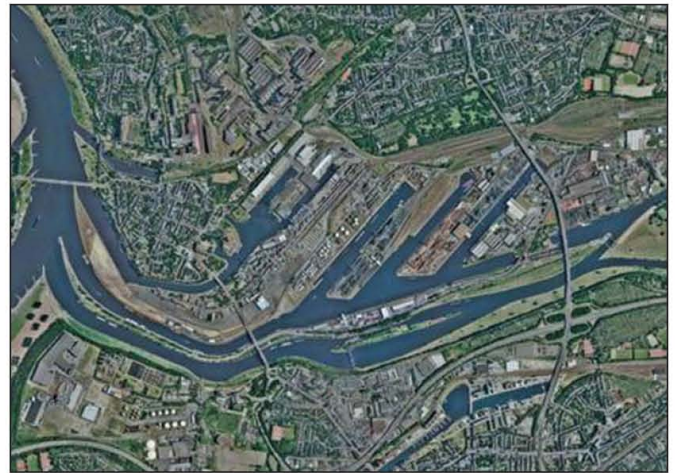
² Port Hamburg osiągnął w pierwszym półroczu 2013 r. poziom 68,1 mln przeładowanych ton. Dominujące są ładunki w kontenerach, których wolumen sięgnął 46,5 mln ton (4,5 mln TEU – kontenerów 20 stopowych). W całym roku 2013 oczekuje się w hamburskim porcie osiągnięcie 136 mln ton całkowitych przeładunków, a w przeładunku kontenerów ok. 9,1 mln TEU. Źródło: <http://cn.portofhamburg.com/pl/content/hamburski-port-ro-C5%9Bnie-ponadprzeci-C4%99nie-w-pierwszym-p-C3%B3C5%82roczu-2013-i-wzmocnia-swoj-C4%85-pozycj-C4%99>.

³ Największym portem należącym do portu Bremen jest port Bremerhaven.

⁴ Wprowadzenie statusu wolnego portu przysłużyło się do ożywienia gospodarczego w Hamburgu i nie tylko. Cła i obowiązki płatnicze obowiązują tylko wtedy, gdy towary opuszczają port.



Fragment nabrzeża Portu Duisburg przystosowanego do przeładunków produktów chemicznych i petrochemicznych. Źródło: http://www.duisport.de/?page_id=3920&album=1&gallery=27



Widok Portu Duisburg z lotu ptaka. Źródło: http://www.duisport.de/?page_id=3920&album=1&gallery=19

Z kolei jednym z obszarów niemieckich o doskonale rozwiniętym transporcie wodnym jest Brandenburgia⁵. Sieć dróg wodnych rozpościera się na Odrze, Sprewie, Łabie i Haweli. Rzeki te od czasów starożytnych połączone są ze sobą kanałami i były używane do transportu towarów. Stworzono tutaj doskonale miejsca do przeładunku. Głównym celem polityki transportowej Brandenburgii jest przeniesienie części ruchu z dróg na najbardziej opłacalny, energooszczędny, przyjazny dla środowiska i bezpieczny śródlądowy transport wodny.

Transport wodny a środowisko naturalne

W regionach, gdzie pręźnie rozwija się transport wodny, odnotowuje się znaczny wzrost gospodarczy, tworzy się nowe miejsca pracy, powstają nowe możliwości dla mieszkańców. Wszystkie te działania mają wpływ na środowisko naturalne. Utrzymujący się przez lata duży ruch na Morzu Bałtyckim i Morzu Północnym niesie wiele zagrożeń dla natury. Agencja Morska i Hydrograficzna zarejestrowała w ostatnich latach liczne wypadki z powodu „zdradliwych miejsc”⁶. Mielizny i płytkie miejsca w morzu są przyczyną wielu wypadków, przez co wycieka do morza duża ilość ropy i benzyny, tworząc zagrożenie dla środowiska⁷. Parlament Europejski w 2003 roku po katastrofie morskiej w Hiszpanii wydał zakaz korzystania z portów należących do krajów Unii Europejskiej dla tankowców przewożących ropę naftową i nie posiadających podwójnego kadłuba⁸.

Uwagę należy zwrócić również na ukierunkowanie się przedsiębiorstw na ochronę zasobów naturalnych, będące konsekwencją ich systemowego ujęcia i akcentowania powiązań ze środowiskiem naturalnym [6]. W tym kontekście ochrona wód morskich staje się ważnym celem również z punktu widzenia prowadzenia działalności gospodarczej.

Transport wodny w Polsce

W Polsce sieć dróg wodnych śródlądowych od kilku lat jest na tym samym poziomie. W 2011 roku drogi wodne miały łączną długość 3 659 km (w tym 2 413 km uregulowanych rzek żeglownych, 644 km skanalizowanych odcinków rzek, 344 km kanałów i 258 km jezior żeglownych), przy czym faktycznie eksploatowanych przez żeglugę było 3 347 km (91,5%) dróg żeglownych⁹. Najważniejsze cechy transportu wodnego śródlądowego [10] przedstawia rysunek 1.

Głównym czynnikiem determinującym efektywność transportu wodnego śródlądowego jest dostosowanie wymiarów statków i dróg wodnych. Istotne staje się tu zatwierdzenie w 1992 roku klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ i ECMT, które wyszczególniły drogi o znaczeniu regionalnym i międzynarodowym dla rozwoju tego rodzaju transportu. Udział dróg o znaczeniu międzynarodowym (klasy IV i V) w Polsce utrzymuje się na stałym poziomie od 2007 roku. W 2011 roku spełniało wymagania stawiane tym drogom 5,9% długości dróg wodnych (215 km), natomiast pozostała sieć dróg wodnych tworzą drogi o znaczeniu regionalnym (klasy I, II, III) – łącznie ich długość wyniosła 3 445 km (94,1%) [10].

W transporcie ładunków drogą wodną śródlądową w 2011 roku, średnia odległość przewozu 1 tony ładunku wyniosła 178,5 km (wobec 200,3 km przed rokiem). Duża średnia odległość wynika z dominującego udziału transportu ładunków na zachodnioeuropejskich szlakach wodnych. Zdaniem K. Wojewódzkiej-Król, „W 2011 roku w komunikacji międzynarodowej przewieziono 3 214 tys. ton ładunków (o 10,6% mniej niż w roku poprzednim), co stanowiło 63,1% wszystkich ładunków przetransportowanych przez polskich armatorów” [10].

R. Banasik pisze, iż: „do rozwoju żeglugi śródlądowej potrzeba wielu nakładów finansowych, przeznaczonych chociażby na

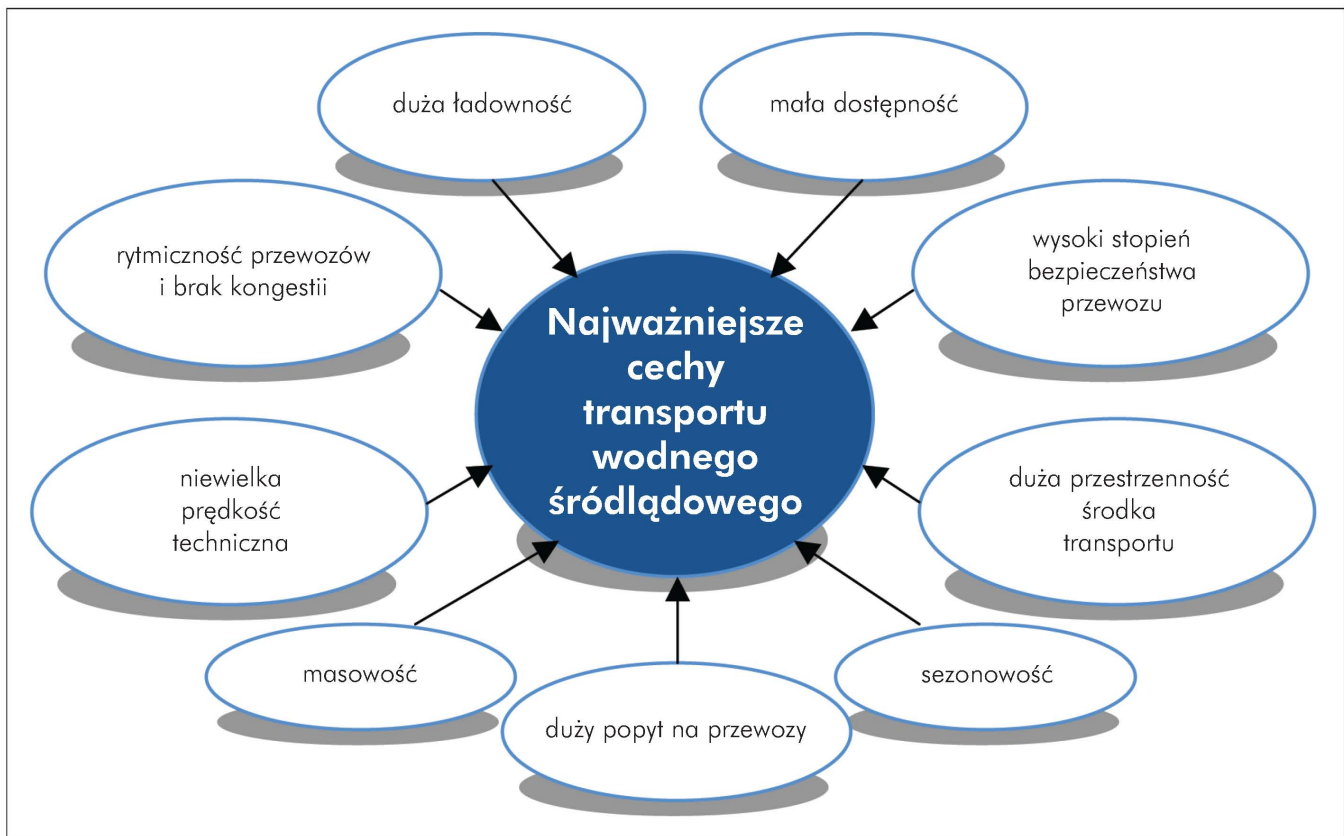
⁵ Brandenburgia dysponuje ok. 30 000 km rzek. Dla turystyki wodnej przeznaczono około 6 500 km.

⁶ 31.05.2003 roku polski kontenerowiec „Gdynia” zderzył się ze statkiem chińskim „FU Shan Hai”. Statek chiński zatonął. Kolizja miała miejsce na spokojnym morzu, była dobra widoczność. Chiński frachtowiec przewoził na pokładzie 66 000 nawozu i 1 700 ton oleju maszynowego.

⁷ Maksymalne zanurzenie dla statków to 17 m w normalnych warunkach pogodowych.

⁸ Do tej pory tankowce jednokadłubowe mogą nadal przewozić ropę naftową i olej napędowy. Bezwzględny zakaz wejdzie w życie w 2015 roku, co oznacza, że przewoźnicy muszą do tego czasu dostosować swoją flotę do wymogów UE.

⁹ www.stat.gov.pl (dostęp: 5.08.2013).



Rys. 1. Cechy transportu wodnego śródlądowego. Źródło: opracowanie na podstawie: K. Wojewódzka-Król, *Polski rynek usług transportu wodnego śródlądowego*, [w:] D. Rucińska (red.) *Polski rynek usług transportowych*. PWE, Warszawa 2012, s. 241-242.

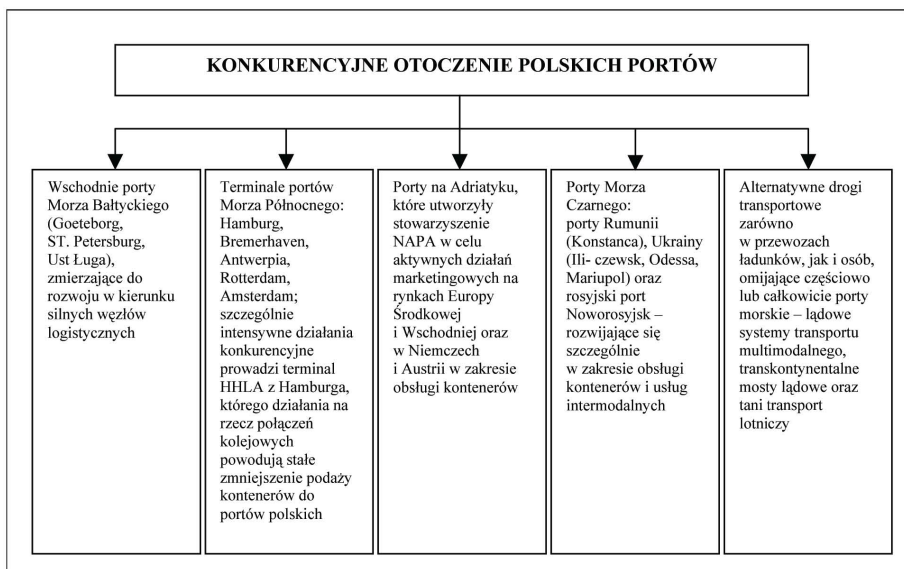
regulację biegu rzek (czyli budowaniu tam i wałów, które zabezpieczają przed skutkami powodzi i ułatwiają skuteczne wprowadzenie ujęć wody), czy pogłębianie koryta rzecznej” [1].

Według specjalistów, Polska posiada dobre warunki do rozwoju żeglugi śródlądowej ze względu na warunki środowiska naturalnego: system rzeczny jest tworzony przez duże rzeki i kanały łączące te rzeki, a oblodzenie rzek nie trwa długo. Wiele dużych i rozwiniętych gospodarczo polskich miast zlokalizowanych jest nad rzekami. Jedynym – jednakże znaczącym – minusem są zbyt niskie stany wód.

R. Banasik stwierdza, że z „ekonomicznego punktu widzenia większe znaczenie odgrywają pozostałe gałęzie transportu” [5]. Sieć dróg rzecznych w Polsce jest gęsta i stanowi 3 640 km – to głównie dorzecza największych polskich rzek Wisły i Odry, połączonych razem poprzez Kanał Bydgoski oraz Noteć i dolną Wartę, natomiast żegluga śródlądowa stanowi tylko 1% udziału w całkowitych przewozach ładunków; w krajach zachodnich to rząd wielkości kilku procent.

Do najważniejszych dróg śródlądowych w Polsce zaliczamy Odrę i Wisłę, które są wykorzystywane jako wodne drogi transportowe, zwłaszcza na odcinkach w rejonie okręgów przemysłowych czy dużych aglomeracji miejskich, takich jak: Opole, Warszawa, Kraków, Wrocław, Kostrzyn nad Odrą, Gliwice, Płock. Znaczne wykorzystanie uregulowanych szlaków wodnych na Wiśle stanowią odcinki Kraków – Oświęcim oraz Warszawa – Gdańsk, a na Odrze to odcinki od górnego do dolnego biegu rzeki [1].

W Polsce drogami śródlądowymi transportuje się przeważnie surowce mineralne (węgiel kamienny i rudy metali), materiały budowlane (piasek i żwir). Niewielki procent transportu wodnego



Rys. 2. Polskie porty a konkurencyjne otoczenie. Źródło: opracowanie na podstawie A. S. Grzelakowski, *Czynniki i uwarunkowania rozwoju transportu morskiego w relacjach bałtyckich*, [w:] H. Salonowicz (red.), *Bałtycki rynek żeglugowy*, Kreos, Szczecin 2008, s. 60-72.

stanowi przewóz turystów. „Z kolei ruch turystyczny – pasażerski morski odbywa się przy linii brzegowej, głównie na Zatoce Gdańskiej, gdzie funkcjonują regularne połączenia pasażerskie z Helem, Zalewem Wiślanym, Krynicą Morską oraz Kaliningradem. Na Zalewie Szczecińskim linie promowe kursują między portami niemieckimi praktycznie przez cały rok„[1].

Do ważnych polskich portów morsko-śródlądowych zaliczamy: Szczecin, Świnoujście, Gdańsk i Elbląg. Najstarszym portem jest port w Gdańsku, który został wybudowany przed wojną. Tu odbywa się przeładunek między innymi siarki transportowanej z górnej Wisły, fosforytów i zbóż. Zaletą portu jest jego lokalizacja u ujścia Wisły, dzięki czemu nie występuje tu zlodzenie. W Gdańsku znajduje się również Port Północny – najmłodszy (powstał w 1974 roku) i najnowocześniejszy port polski. Niedaleko Gdańska jest port morski w Gdyni, wyspecjalizowany w przeładunku drobnicy skontenerowanej oraz zboża. Z kolei port szczeciński specjalizuje się w przeładunku towarów masowych (fosforytów, drobnicy, węgla kamiennego i brunatnego, rud metali). Lokalizacja portu nie daje możliwości na przyjmowanie statków o dużym tonażu¹⁰. Port w Świnoujściu jest portem szczególnym, zwanym przedportem, ponieważ tutaj następuje przeładunek statków mających towary o dużej masie, które nie mogą zostać przetransportowane bezpośrednio do portu w Szczecinie. Polskie porty funkcjonują obecnie w bardzo silnym otoczeniu konkurencyjnym [3] (rysunek 2); istnieje także problem właściwej regulacji rzek i odpowiedniego ich utrzymania.

Transport wodny, żegluga morska w Polsce wymaga wielu modernizacji i nakładów finansowych państwa. Pomimo, iż woda jest jedną z najtańszych dróg przewozowych, to przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego żegluga morską wynoszą zaledwie 6,5% jego wartości ogólnej [8]. Wymaga to też odpowiedniego zaplecza technicznego na nabrzeżach oraz jednostek pływających, którymi można by bezpiecznie i szybko dostarczać towary.

Podstawową przyczynę konkurencji należy poszukiwać w stale rozwijającej się rywalizacji między całymi łańcuchami dostaw, poprzez świadczenie zintegrowanych usług logistycznych [9]. Zintegrowane usługi logistyczne dają podstawę do uzyskania przewagi konkurencyjnej, a także podstawowego elementu jakim w łańcuchu dostaw stanowi wartość dodana [7].

Wnioski

Do danych zaprezentowanych w artykule, można sformułować następujące wnioski:

- do głównych portów Niemiec zaliczamy porty w Hamburgu i Bremen
- największym portem śródlądowym jest niemiecki port usytuowany na Renie w Duisburgu
- sieć niemieckich dróg wodnych rozpościera się na Odrze, Sprewie, Łabie i Haweli
- według specjalistów, Polska posiada dobre warunki do rozwoju żeglugi śródlądowej, jednakże minusem są zbyt niskie stany większości wód
- sieć dróg wodnych w Polsce jest gęsta (około 3 640 km), a tworzą ją dorzeczca największych polskich rzek Wisły i Odry
- polska żegluga śródlądowa stanowi tylko 1% udziału w całości

przewozach ładunków; dla porównania – w krajach zachodnich to rząd wielkości kilku procent

- w Polsce drogami śródlądowymi transportuje się przeważnie surowce mineralne (węgiel kamienny i rudy metali) i materiały budowlane (piasek i żwir)
- śródlądowy i morski transport wodny jest opłacalny, energooszczędny, w dużym stopniu przyjazny dla środowiska i bezpieczny.

Streszczenie

W artykule przedstawiono podstawowe informacje dotyczące największych portów w Niemczech oraz w Polsce. Porty odgrywają istotną rolę w rozwoju regionów, przyczyniając się do wzrostu gospodarczego oraz dają nowe miejsca pracy. Na podkreślenie zasługuje to, że Niemcy w niezwykle równoważny sposób wykorzystują potencjał rzek, znajdujących się na ich terenie. Polska ma jeszcze w tym zakresie wiele do zrobienia, zwłaszcza jeśli chodzi o transport wodny śródlądowy.

The most important ports for transport by sea and inland transport in Germany and Poland

Summary

Some primary pieces of the information are presented that concern the largest ports in Germany and Poland. The ports play a significant role in the development of the regions contributing to an economic growth and providing new jobs. It is worth highlighting that Germany has been making use of the potential of the rivers within its boundaries in an extraordinarily sustainable way. In that scope Poland has still much to do, particularly in terms of the inland transport.

LITERATURA

1. Banasik R., *Żegluga śródlądowa i morska w Polsce*, <http://geografia.na6.pl/zezluga-srodladowa-i-morska-w-polsce> (dostęp: 06.08.2012).
2. Golemska (red.): *Kompendium wiedzy o logistyce*, WN PWN, Poznań 2006, s. 254.
3. Grzelakowski A. S., *Czynniki i uwarunkowania rozwoju transportu morskiego w relacjach bałtyckich*, [w:] H. Salonowicz (red.), *Bałtycki rynek żeglugowy*, Kreos, Szczecin 2008, s. 60-72.
4. Grzelakowski A. S., *Rozwój transportu morskiego w regionach Morza Bałtyckiego*, Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni nr 67, Gdynia 2010, ss. 76-77.
5. Hildebrandt A., *Międzynarodowy handel morski*, „Pomorski Przegląd Gospodarczy. Gospodarka Morska” nr 2, 2009.
6. Mesjasz-Lech A., *Efektywność ekonomiczna i sprawność ekologiczna logistyki zwrotnej*, Wydawnictwo Politechniki Częstochowskiej, Częstochowa 2012, s. 13.
7. Nowakowska-Grunt J., *Logistyczne aspekty zapewnienia dostępności produktów na rynku*, [w:] A. Zachorowska (red.), *Finansowe i logistyczne aspekty funkcjonowania przedsiębiorstw*, cz. 1, Wyd. PCz Częstochowa, 2004, s. 173.
8. Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2011. GUS, Warszawa 2011.
9. Szwankowski S., *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*. Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2000, s. 6.
10. Wojewódzka-Król K.: *Polski rynek usług transportu wodnego śródlądowego*, [w:] D. Rucińska (red.), *Polski rynek usług transportowych*. PWE, Warszawa 2012, s. 241-242.
11. www.stat.gov.pl (dostęp: 5.08.2013).

¹⁰ Port w Szczecinie ma za małą głębokość toru wodnego, co uniemożliwia przyjmowanie statków o dużym tonażu.