„Znaczenie portów pasa Le Havre - Hamburg w europejskim systemie transportowym”

Andrzej Montwiłł

Szczecin, 2010

Dr inż. Andrzej Montwiłł
Zakład Organizacji i Zarządzania
Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu
Akademia w Szczecinie

ZNACZENIE PORTÓW PASA LE HAVRE – HAMBURG W EUROPEJSKIM SYSTEMIE TRANSPORTOWYM

Wstęp

Porty morskie w Europie stanowią niezbędny i kluczowy element europejskiego systemu transportu. Wymiana handlowa państw europejskich w wymiarze kontynentalnym odbywa się w około 40% poprzez porty morskie a w wymiarze międzykontynentalnym w 90%. Transport morski stał się współcześnie najważniejszą gałęzią transportu w handlu światowym a i w wymiarze europejskim ma bardzo ważne znaczenie. Jest optymalna gałęzią do przewozów na duże i średnie odległości a w przypadku relacji europejskich skracającą znacznie drogę transportu ładunków łącząc trasami promowymi i liniowymi porty wielu państw, optymalizując czas i koszt przemieszczenia towaru od nadawcy do odbiorcy.

W Europie funkcjonuje kilka tysięcy portów i przystani morskich. To efekt ukształtowania geograficznego naszego kontynentu oraz historycznego rozwoju szlaków transportowych. To również efekt mobilności samych portów morskich różnego typu, klas i generacji. Współczesne porty morskie to często skomplikowane organizmy gospodarcze realizujące funkcjach przedmiotowe i przestrzenne silnie oddziaływujące na otoczenie. Blisko 10% dochodu narodowego Holandii generuje przestrzeń społeczno-gospodarcza portu w Rotterdamie, Hamburg, dzisiaj centrum przeładunku kontenerów na Europę Środkową i Wschodnią, dzięki portowi morskiemu jest jednym z najbogatszych miast Niemiec. Na drugim biegunie znajdują się setki małych portów handlowych, rybackich, turystycznych, które również są ważnymi ośrodkami gospodarczymi w wymiarze lokalnym. Łącznie porty morskie w Europie, i te wielkie i te małe, tworzą sieć ośrodków społeczno-gospodarczych i węzłów transportowych, bez których nie mógłby funkcjonować europejski system transportu.

Porty morskie pasa Le Havre – Hamburg

Największe europejskie porty morskie położone są nad Kanałem Angielskim i Morzem Północnym. Tworzą swoistą bramę do Europy grupując większość żeglugowych połączeń oceanicznych i feederowych[1] w zakresie przewozów kontenerowych. Są miejscami przeładunku, składowania i handlu ropą naftową i jej produktami, miejscami giełd towarowych, platformami logistycznymi z centrami logistycznymi i dystrybucyjnymi, parkami przemysłowo-technologicznymi. Łącznie przeładowały w 2009 roku blisko 1 mld ton ładunków, co stanowi 25% całości obrotów europejskich portów morskich.

W grupie portów, o których mowa powyżej nie uwzględniono portów angielskich, z których porty w Immingham, Hartlepool, Londynie i Southampton należą do grupy największych 30 portów europejskich. Jednak ich rola w europejskim systemie transportu ogranicza się generalnie do obsługi klientów z Wielkiej Brytanii. Dlatego też w literaturze przedmiotu analizując rolę portów pasa Le Havre – Hamburg w europejskim systemie transportu nie uwzględnia się wyżej wymienionych portów angielskich i podobną zasadę przyjęto w tym materiale.

W tabeli 1 przedstawiono przeładunki największych portów morskich pasa Le Havre – Hamburg w latach 2008 i 2009 wskazując jednocześnie na dynamikę ich obrotów w przedstawionym okresie. Zaprezentowane dane pokazują supremację portu w Rotterdamie, którego przeładunki są ponad dwukrotnie wyższe niż drugiego na liście portu w Antwerpii. Niewątpliwie w najbliższych latach żaden port europejski nie zagrozi pozycji portu w Rotterdamie jeśli chodzi o wielkość obrotów ładunkowych, szczególnie w grupie ładunków masowych płynnych. Jego pozycja to efekt wielu czynników, z których można wymienić kilka kluczowych. Pierwszy wynika z faktu, że jest to również potężny ośrodek przemysłu petrochemicznego, w którym znajdują się rafinerie największych koncernów światowych a obroty ropy naftowej i pochodnych, gazu skroplonego i innych ładunków płynnych to prawie 200 mln ton rocznie. Kolejny czynnik to parametry infrastruktury zapewniającej dostęp do portu od strony morza. Port w Rotterdamie jest w stanie obsługiwać największe statki eksploatowane w żegludze światowej i statki każdego typu. Trzecim z kolei kluczowym czynnikiem jest dostępność transportowa portu od strony zaplecza gdzie niebagatelne znaczenie

[1] Żegluga morska bliskiego zasięgu realizująca dowóz i wywóz kontenerów w relacjach europejskich do oceanicznych portów morskich w Europie będących centrami obrotu kontenerów w handlu światowym

odgrywa droga wodna Renu. W 2008 roku żeglugą śródlądową wywieziono i przywieziono do portu w Rotterdamie 165 mln ton ładunków. Czwartym kluczowym elementem jest równorzędny rozwój wszystkich funkcji przedmiotowych portu morskiego, tj. transportowej, przemysłowej, handlowej i logistyczno-dystrybucyjnej co przedkłada się na przestrzenne oddziaływanie portu w ramach funkcji miastotwórczej, miejskiej, regionotwórczej i regionalnej.

Tabela 1

Obroty ładunkowe największych portów pasa Le Havre – Hamburg (bez portów Zjednoczonego Królestwa)

Port	Przeładunki (mln ton)		2009/2008 (%)
	2008	2009	
Rotterdam	**384,2**	**386,9**	**100,7**
Antwerpia	**171,2**	**157,8**	**92,2**
Hamburg	**118,9**	**110,4**	**92,8**
Amsterdam	**74,4**	**86,7**	**116,5**
Le Havre	**75,6**	**73,7**	**97,5**
Bremen-Bremenhaven	**49,0**	**63,0**	**128,6**
Dunkierka	**50,5**	**45,0**	**89,1**
Zeebrugge	**42,0**	**45,0**	**107,1**
Łącznie	**965,8**	**968,5**	**100,3**

Źródło: opracowanie własne na podstawie http://epp.eurostat.ec.europa.eu i http://www.portofantwerp.com

Supremacja portu w Rotterdamie w ogólnych obrotach ładunkowych nie oznacza oczywiście, że pozostałe porty pasa Le Havre – Hamburg nie są w stanie z nim konkurować we wzroście własnych obrotów i generowania wysokiej wartości dodanej[2] w ich przestrzeni społeczno-gospodarczej. O sile i znaczeniu całej analizowanej grupy portów niech świadczy to, że kolejne, wykazane w tabeli 1, porty

[2] VAL - value-added logistics lub added value – wartość dodana powstająca w przestrzeni społeczno-gospodarczej portów morskich określająca efektywność procesów ekonomicznych w nich zachodzących w efekcie realizowania szeregu usług spedycyjnych i logistycznych jak również produkcji przemysłowej

w Antwerpii i Hamburgu to drugi i trzeci[3] pod względem wielkości przeładunków europejskie porty morskie. Z kolei w tabeli 2 zaprezentowano strukturę przeładunków analizowanych portów morskich. Obroty podzielono na cztery grupy ładunkowe: masowe płynne, masowe suche, skonteneryzowane i drobnicowe nieskonteneryzowane. Wykazano również wielkość obrotów kontenerów w jednostkach kontenerowych (TEU[4]). Zaprezentowany podział jest zgodny z zasadami statystycznymi Eurostatu różniąc się tylko połączeniem w jedną grupę, jako drobnica nieskonteneryzowana, drobnicy konwencjonalnej, przeładowywanej w systemie ro-ro[5] i pojazdów.

Tabela 2

Obroty ładunkowe największych portów morskich pasa Le Havre – Hamburg w roku 2009 z podziałem na grupy ładunkowe

Port	Przeładunki w grupach ładunkowych (mln ton)				Przeładunki kontenerów (tys. TEU)
	Płynne masowe	Suche masowe	Drobnica nieskontene-ryzowana	Skontenery-zowane	
Rotterdam	**198,1**	**66,6**	**21,9**	**100,3**	**9,8**
Antwerpia	**39,6**	**17,4**	**13,6**	**87,2**	**7,3**
Hamburg	**14,4**	**22,4**	**2,4**	**71,2**	**7,0**
Amsterdam	**38,1**	**41,6**	**5,3**	**1,7**	**0,2**
Le Havre	**45,6**	**3,9**	**2,1**	**22,1**	**2,2**
Bremen-Bremenhaven	**1,3**	**6,5**	**6,5**	**48,7**	**4,6**
Dunkierka	**12,4**	**17,5**	**13,4**	**1,7**	**0,2**
Zeebrugge	**8,1**	**1,6**	**10,4**	**24,9**	**2,3**
Łącznie	**357,6**	**177,5**	**75,6**	**357,8**	**33,6**

Źródło: opracowanie własne na podstawie http://epp.eurostat.ec.europa.eu i http://www.portofantwerp.com

[3] W niektórych statystykach jako trzeci pod względem przeładunków wykazywany jest port w Noworosyjsku gdzie sumuje się jego obroty z przeładunkami terminalu na Morzu Kaspijskim połączonym rurociągowo z Noworosyjskiem

[4] TEU – twenty equivalent unit – równoważnik 20' kontenera wielkiego klasy ISO

[5] Ro-ro – roll of – roll on – przeładunek poziomy ładunków w relacjach statek-nabrzeże znajdujących się na rolltrailerach i innych podobnych jednostkach tocznych stosowanych w transporcie morskim

W 2009 roku w ośmiu największych portach pasa Le Havre – Hamburg przeładowano łącznie 968,5 mln ton ładunków, w tym 357,6 mln ton masowych płynnych i 357,8 mln ton skonteneryzowanych. Te dwie grupy ładunkowe stanowiły gro obrotów analizowanych portów. Wśród masowych płynnym głównym była ropa naftowa i jej produkty a największe przeładunki w tym segmencie zanotował port w Rotterdam – 55,4% całości obrotów analizowanych portów w tej grupie ładunkowej. Generalnie port w Rotterdamie notuje największe obroty w każdej z grup ładunkowych jednak jego supremacja w innych nie jest już tak znaczna. W przypadku masowych suchych jego udział w łącznych obrotach analizowanych portów wynosi 37,5%, w grupie drobnica nieskonteneryzowana 29,0%, w grupie ładunków skonteneryzowanych 28%.

W tabeli 3 zaprezentowano strukturę obrotów ładunkowych ośmiu największych portów pasa La Havre – Hamburg.

Tabela 3

Struktura obrotów ładunkowych największych portów morskich pasa Le Havre – Hamburg w roku 2009

Port	Udział w obrotach ładunkowych (w %)				Obroty ogółem (mln ton)
	Płynne masowe	Suche masowe	Drobnica nieskontene-ryzowana	Skontenery-zowane	
Rotterdam	**51,2**	**17,2**	**5,6**	**26,0**	**386,9**
Antwerpia	**25,1**	**11,0**	**8,6**	**55,3**	**157,8**
Hamburg	**13,0**	**20,3**	**2,2**	**64,5**	**110,4**
Amsterdam	**43,9**	**48,0**	**6,1**	**2,0**	**86,7**
Le Havre	**61,9**	**5,3**	**2,8**	**30,0**	**73,7**
Bremen-Bremenhaven	**2,1**	**10,3**	**10,3**	**77,3**	**63,0**
Dunkierka	**27,5**	**38,9**	**29,8**	**3,8**	**45,0**
Zeebrugge	**18,0**	**3,6**	**23,1**	**55,3**	**45,0**
Łącznie	**36,9**	**18,3**	**7,9**	**36,9**	**968,5**

Źródło: opracowanie własne na podstawie http://epp.eurostat.ec.europa.eu i http://www.portofantwerp.com

W 2009 roku ładunki masowe płynne i skonteneryzowane stanowiły 74% łącznych obrotów analizowanych portów z 37% udziałem każdej z nich w obrotach łącznych. Trzecią ładunki masowe suche z 18,3% udziałem w łącznych obrotach. Najmniejszy udział mają obroty drobnicy nieskonteneryzowanej - 7,9 % co jest naturalne w kontekście konteneryzowania w obrotach światowych coraz większej ilości drobnicy oraz ładunków masowych.

Analiza danych zawartych w tabelach 2 i 3 pozwala określić, które porty mają charakter uniwersalny a które nastawiają się na rozwój w wybranych segmentach decydując się na specjalizację zarówno w zakresie obrotów jak i strategii budowania pozycji konkurencyjnej na wyselekcjonowanych rynkach ładunkowych. Przyjmując, że niewielki udział drobnicy nieskonteneryzowanej w obrotach ogółem analizowanych portów jak i obrotach większości z nich jest zjawiskiem naturalnym do grupy portów mających uniwersalnych charakter możemy zaliczyć porty w Rotterdamie, Antwerpii, Hamburgu, Dunkierce i Zeebrugge. Do specjalistycznych porty w Amsterdamie, Le Havre i Bremen/Bremenhaven. Niezależnie jednak od zaliczenia portu do jednej z powyższych grup należy stwierdzić, że w każdy z nich, w ramach segmentacji strategicznej (niezbędny element zarządzania strategicznego), rozwija swój potencjał techniczno-eksploatacyjny, przemysłowy i usługowy przede wszystkim w wybranych obszarach budując swoją pozycję konkurencyjną na wybranych rynkach ładunkowych oraz przedpolu i zapleczu portu.

Port w Rotterdamie jest portem uniwersalnym z mocno rozwiniętymi funkcjami: transportową, przemysłową, handlową i logistyczno-dystrybucyjną. Jest kompleksem usługowo – przemysłowym z silnie rozwiniętym przemysłem petrochemicznym. Rozwój funkcji transportowej nakierowany jest na zwiększanie potencjału przeładunkowo-składowego dla ładunków masowych i skonteneryzowanych. W ciągu kilku najbliższych lat obszar portu powiększy się o 2 tysiące hektarów, na których między innymi zbudowane zostaną nowe głębokowodne terminale do obsługi ładunków masowych i skonteneryzowanych. Powiększeniu terytorialnemu towarzyszyć będzie dalszy rozwój funkcji logistyczno-dystrybucyjnej zarówno w obszarze portu jak i w jego najbliższym otoczeniu oraz ciągła rozbudowa powiązań technicznych, organizacyjnych i kapitałowych z przedpolem i zapleczem. Obszarowo zapleczem strategicznym dla portu są tereny przemysłowe Niemiec, Francji i Szwajcarii położone wzdłuż Renu i Menu. Jednak jego zaplecze, szczególnie

w grupie ładunków skonteneryzowanych rozciąga się praktycznie na całą Europę co jest efektem zbudowania przez użytkowników portu sieci połączeń morskich dowozowych (żegluga bliskiego zasięgu), śródlądowych (poprzez Kanał Europejski i Dunaj), kolejowych (pociągi kontenerowe do wielu państw europejskich) oraz drogowych (poprzez system niemieckich autostrad transporty docierają do całej Europy). Należy przewidywać, że dzisiejsze segmenty wiodące działalności portu będą rozwijane. Ładunki masowe płynne, suche i skonteneryzowane będą dalej podstawą rozwoju portu w Rotterdamie a ich obsługa wiązała się będzie z realizacją szeregu usług portowych, spedycyjnych i logistycznych tworzących łącznie wysoką wartość dodaną pozwalającą na dalszy dynamiczny rozwój portu i obszarów położonych w jego najbliższym otoczeniu.

Port w Amsterdamie jest portem uniwersalnym realizującym usługi w ramach funkcji: transportowej, przemysłowej, handlowej i logistyczno-dystrybucyjnej. Jest kompleksem usługowym z mocno rozwiniętym przemysłem petrochemicznym. Zgodnie z realizowaną przez władze portu koncepcją rozwoju funkcja przemysłowa portu będzie utrzymana ale nie rozwijana. Główne kierunki zwiększenia aktywności i powiększania wartości dodanej powstającej w jego przestrzeni społeczno-gospodarczej związane są z rozwojem funkcji transportowej i logistyczno-dystrybucyjnej, a w kontekście grup ładunkowych, z dalszym rozwojem potencjału dla obsługi ładunków skonteneryzowanych. Już dzisiaj obroty te to ponad 55% ogólnych przeładunków. Port w Antwerpii jest również miejscem działania wielu specjalistycznych terminali dystrybucyjno-składowych, centów dystrybucyjnych i logistycznych. Obsługa ładunków skonteneryzowanych, w ramach której realizowane są usługi portowe, spedycyjne i logistyczne w terminalach kontenerowych i centrach dystrybucyjnych pozwala użytkownikom portu na budowanie ciągów transportowych i łańcuchów dostaw gdzie Antwerpia jest miejscem ich tworzenia i zarządzania nimi. Dzięki takim działaniom port w Antwerpii uzyskał przewagę konkurencyjną w wielu asortymentach towarowych, stając się centrum ich obrotu na Europę. Należy przewidywać, że dalszy rozwój portu będzie kontynuacją obecnej strategii nakierowanej na przekształcenie portu z uniwersalnego na specjalistyczny w zakresie obrotów ładunków skonteneryzowanych i pierwszoplanową rolą funkcji transportowej i logistyczno-dystrybucyjnej generujących wysoką wartość dodaną pozwalającą na dalszy rozwój portu i utrzymanie przewagi konkurencyjnej w wybranych segmentach ładunkowych.

Trzecim w Europie co do wielkości obrotów jest port w Hamburgu. Jest portem uniwersalnym zmieniającym jednak od kilku lat swój charakter w kierunku portu specjalistycznego. Podstawowym dokumentem wyznaczającym kierunki rozwoju portu jest Plan Rozwoju Portu („Port Development Plan") opracowany w 2005 roku przez Ministerstwo Gospodarki i Pracy Miasta Hamburg. W dokumencie analizowano europejskie i światowe rynki produkcyjne w kontekście generowania przez nie obrotów ładunkowych, jak również istniejące połączenia infrastrukturalne i transportowe portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem połączeń z Europą Południową i Środkowo-Wschodnią. Dokonano oceny pozycji konkurencyjnej portu, szczególnie w kontekście konkurencji z portami w Rotterdamie i Antwerpii, przeprowadzono prognozę przyszłych obrotów ładunkowych. W efekcie przyjęto, jako podstawowy segment rozwoju, wzrost obrotów drobnicy skonteneryzowanej i dynamiczny rozwój funkcji transportowej i logistyczno-dystrybucyjnej nakierowanych na jej obsługę. W Planie Rozwoju Portu wyznaczono zadania nie tylko dla sfery zarządzania portem, ale również dla sfery eksploatacyjno-handlowej. Dokument wyraźnie wskazuje, jakie ładunki, jacy operatorzy są pożądanymi partnerami w procesie rozwoju portu i miasta – landu Hamburg. Realizacja przyjętej strategii w coraz większym stopniu ukierunkowuje port na obsługę ładunków skonteneryzowanych, które w 2009 roku stanowiły 64,5% całości obrotów. Towarzyszy temu ciągły wzrost potencjału w zakresie przeładunków kontenerów, obsługi spedycyjnej i logistycznej ładunków skonteneryzowanych i rozwój lądowo-morskich łańcuchów transportowych. Powstało szereg kapitałowych i organizacyjnych powiązań pomiędzy portem a jego przedpolem i zapleczem a w konsekwencji, znaczne pod względem obrotów, stabilne lądowo-morskie łańcuchy transportowe. O strategicznym znaczeniu takich związków świadczy choćby fakt, że w 2007 roku przez port w Hamburgu przemieszczono około 600 tys. TEU kontenerów z i do Polski, z tego około 300 tys. TEU lądem, a 300 tys. TEU liniami dowozowymi przez polskie porty.

Port w Amsterdamie[6] specjalizuje się w obsłudze ładunków masowych płynnych i suchych. Ich udział w obrotach ogółem w 2009 roku wyniósł 91,9%

[6] „Port of Amsterdam" to zespół portów położonych nad kanałem łączącym miasto Amsterdam z Morzem Północnym. Zespół składa się z czerech obszarów portowych położonych w IJmuiden, Beverwijk, Zaanstad i Amsterdamie. Dla celów opisowych jak i statystycznych, w tym statystyk UE, zespół portów opisywany jest jako port w Amsterdamie i podobną metodologię analizy autor przyjął w niniejszym artykule.

osiągając poziom 79,7 mln ton, plasując tym samym port na drugim miejsku po Rotterdamie pod względem wielkości obsługi ładunków masowych. Do podstawowych ładunków należą ropa naftowa i węgiel, których obroty w ostatnich piętnastu latach rosły najszybciej. Ropy naftowej z 7,1 mln ton w roku 1995 do 35,1 mln ton w 2009 a węgla z 4,7 mln ton do 14,6 mln ton. Poziom obrotów innych ładunków masowych jest względnie stały i utrzymuje się od lat na poziomie kilkunastu milionów ton rocznie. Systematyczny wzrost obrotów ładunków masowych w porcie w Amsterdamie to efekt realizowanej strategii nakierowanej na rozwijanie, w ramach segmentacji strategicznej, obrotów ładunków, na które stale rośnie zapotrzebowanie na zapleczu portu. Utworzenie stałych lądowo-morskich łańcuchów transportowych pozwoliło użytkownikom portu w Amsterdamie na zbudowanie mocnej pozycji konkurencyjnej w segmencie obsługi tych ładunków. Dalszy rozwój portu w zakresie obrotów i usług nakierowany będzie na rozwijanie przeładunków ładunków masowych suchych wraz ze świadczeniem szerokiego wachlarza usług logistycznych na ich rzecz. W ramach budowania kompleksowej oferty port rozwiać będzie również usługi portowe, spedycyjne i logistyczne na rzecz ładunków skonteneryzowanych co wynika z faktu, że port tej klasy, w ramach budowania pozycji konkurencyjnej, musi oferować szerokie spektrum usług również w tym segmencie rynku.

Piątym co do wielkości portem pasa Le Havre – Hamburg jest port w Le Havre specjalizujący się w przeładunkach ładunków masowych płynnych (61,9% całości obrotów w 2009 roku) i skonteneryzowanych (30% całości obrotów). Jest to największym co do wielkości obrotów kontenerowych portem we Francji. Podobnie jak pozostałe porty oferuje pełen pakiet usług portowych, spedycyjnych i logistycznych na rzecz ładunków, jednostek ładunkowych i środków transportu. Zaplecze portu to przede wszystkim Francja i zachodnia cześć Niemiec. Użytkownicy portu zbudowali szereg lądowo-morskich łańcuchów transportowych umacniając pozycję konkurencyjną portu na wybranych rynkach towarowych. Strategiczne działania portu nakierowane są na utrzymanie obecnej pozycji na francuskim rynku usług portowych, poszerzanie oferty usługowej w zakresie obsługi ładunków masowych płynnych i skonteneryzowanych oraz rozbudowę na nowych terenach potencjału technicznego pod kątem dalszego rozwijania funkcji transportowej i logistyczno-dystrybucyjnej.

Rozwój zespołu portów Bremen/Bremenhaven ukierunkowany jest od wielu lat na zwiększanie potencjału do obsługi ładunków skonteneryzowanych. Konsekwentna realizacja przyjętej strategii zaowocowała rozbudową portu w Bremenhaven leżącym bezpośrednio nad Morzem Północnym. Nowe terminale kontenerowe są dzisiaj głównym miejscem obrotu ładunkowego zespołu portów, który wyspecjalizował się w obsłudze ładunków skonteneryzowanych. Ich udział w obrotach ogółem w 2009 roku wyniósł aż 77,3%. Wzrostowi potencjału technicznego i organizacyjnego towarzyszyło budowanie intermodalnych lądowo-morskich łańcuchów transportowych i poszerzanie zaplecza, które rozciąga się obecnie na tereny Niemiec, Austrii, Włoch i państw Europy Środkowo-Wschodniej. Regularne połączenia z zapleczem zapewnia system pociągów kontenerowych, terminali intermodalnych oraz dowozowa żegluga morska bliskiego zasięgu do portów bałtyckich. Segmentem strategicznym portów Bremen/Bremenhaven są wszelkie działania związane z obsługą ładunków skonteneryzowanych, w ramach której realizowane są usługi portowe, spedycyjne i logistyczne. Port jest centrum zarządzania stworzonymi łańcuchami transportowymi i łańcuchami dostaw zapewniając sobie tym samym mocną pozycję konkurencyjną w segmencie obsługi kontenerów i ładunków skonteneryzowanych. Obowiązująca strategii strategia rozwoju zakłada kontynuację dotychczasowych działań.

Port w Dunkierce jest portem uniwersalnym obsługującym ładunki masowe suche i płynne oraz drobnicę nieskonteneryzowaną, będąc trzecim co do wielkości portem pasa Le Havre – Hamburg w obrotach tej grupy ładunkowej. Znaczna ilość obsługiwanej drobnicy to efekt położenia portu i rozwiniętej żeglugi promowej do portów brytyjskich, przede wszystkim do portu w Dover. Należy oczekiwać dalszego wielokierunkowego rozwoju portu. Zwiększanie potencjału dotyczyć będzie aspektów technicznych i organizacyjnych związanych z obsługą ładunków masowych, drobnicy nieskonteneryzowanej, to jest segmentów, w których pozycja konkurencyjna portu jest stabilna. Najtrudniej będzie rozwijać obsługę ładunków skonteneryzowanych. Znacznie mocniejszą pozycję konkurencyjną mają blisko położone porty w Le Havre, Zeebrugge, Antwerpii i Rotterdamie. Nie mniej jednak port będąc jednym z największych w Europie, oferuje pełen wachlarz usług portowych, spedycyjnych i logistycznych z mocno rozwiniętymi funkcjami: transportową, przemysłową i logistyczno-dystrybucyjną.

Ostatnim z analizowanych portów pasa Le Havre – Hamburg jest port w Zeebrugge, który zmienia swój charakter z portu uniwersalnego na port

specjalistyczny. O ile w ostatnich dziesięciu latach obroty ładunków masowych płynnych i suchych oraz drobnicy nieskonteneryzowanej utrzymywały się na podobnym poziomie o tyle obroty drobnicy skonteneryzowanej wzrosły z 10,6 mln ton w roku 2001 do 24,9 mln ton w 2009 r. i co istotne, port nie zanotował ich spadku w kryzysowym roku 2009. Zaprezentowane dane wskazują jednoznacznie, że strategicznym segmentem w rozwoju portu w Zeebrugge jest wzrost obrotów ładunków skonteneryzowanych. Działania z tym związane obejmują aspekty techniczne (wzrost potencjału portowego i koneksji transportowych z zapleczem z wykorzystaniem technik transportu intermodalnego), organizacyjne (tworzenie różnorodnych powiązań z użytkownikami portu na zapleczu i przedpolu) oraz usługowe związane z rozwojem funkcji logistyczno-dystrybucyjnej pozwalającej na budowanie i zarządzanie lądowo-morskimi łańcuchami transportowymi.

Wnioski

1. Porty pasa Le Havre – Hamburg są niezbędnym elementem europejskiego systemu transportu stanowiąc swoistą bramę transportową kontynentu. Oferują szeroki wachlarz usług portowych, spedycyjnych i logistycznych, połączenia morskie do wszystkich istotnych dla światowego handlu portów morskich na wszystkich kontynentach oraz połączenia transportowe morskie i lądowe do większości państw europejskich. W praktyce zaplecze tych portów obejmuje całą Europę.
2. W każdym z portów pasa Le Havre – Hamburg realizowane są funkcje przedmiotowe takie jak transportowa, handlowa i logistyczno-dystrybucyjna a porty w Rotterdamie, Antwerpii i Hamburgu określane są jako platformy logistyczne, w ramach których funkcjonuje szereg centrów dystrybucyjnych i logistycznych.
3. Porty pasa Le Havre – Hamburg zbudowały szereg lądowo-morskich łańcuchów transportowych wykorzystując w ich tworzeniu innowacyjne rozwiązania w zakresie organizacji i zarządzania, technik transportu ładunków i jednostek ładunkowych. Szeroko wykorzystano rozwiązania w zakresie multimodalności i intermodalności w transporcie ładunków i łańcuchach dostaw wykorzystując techniki transportu intermodalnego i kombinowanego.
4. Porty w Rotterdamie, Antwerpii, Hamburgu i Bremenhaven, rozbudowując lądowo-morskie łańcuchy transportowe, lądową siatkę połączeń ładunków

skonteneryzowanych rozbudowały o dowozowe połączenia morskie w ramach żeglugi morskiej bliskiego zasięgu tworząc znaczą liczbę połączeń do mniejszych portów Europy Północnej.

5. Porty pasa Le Havre – Hamburg są obszarami intensywnego gospodarowania a w ich przestrzeniach społeczno-gospodarczych generowana jest wysoka wartość dodana. Rynkowe nastawienie zarządzających i użytkowników portów, wysokie zaangażowania kapitałowe, stosowanie innowacyjności w zakresie rozwiązań technicznych oraz właściwe wykorzystanie wiedzy (know-how) pozwoliło na wypracowanie rozwiązań dających tym portom przewagę konkurencyjną na europejskim rynku transportowym. Przyczyniła się do tego również wzajemna walka konkurencyjna, która doprowadziła do wypracowania przez każdy z prezentowanych portów w wybranych segmentach rynków towarowych i usługowych pozycji konkurencyjnej pozwalającej na ciągły rozwój.
6. W porty pasa Le Havre – Hamburg realizowane są długofalowe strategie rozwoju a właściwe zarządzanie strategiczne na poziomie sfery administracyjno-zarządczej jak i eksploatacyjno-usługowej pozwoliło wybrać, w ramach segmentacji strategicznej, właściwe obszary ich ekspansji. Istotą funkcjonowania tych portów jest jedność działania w ramach stworzonych struktur organizacyjnych i integracja organizacyjna lub kapitałowa portu z jego użytkownikami działającymi na zapleczu i przedpolu portu.

Bibliografia

1. Port Development Plan, Ministry of Economic and Labour Affairs Free and Hanseatic City of Hamburg, Hamburg, 2005
2. Port of Amsterdam annual report 2009
3. http://epp.eurostat.ec.europa.eu
4. http://www.portofrotterdam.com
5. http://www.portofantwerp.com
6. www.hamburg-port-authority.de
7. http://www.portofamsterdam.com
8. http://www.bremenports.de/
9. http://www.zeebruggeport.be/