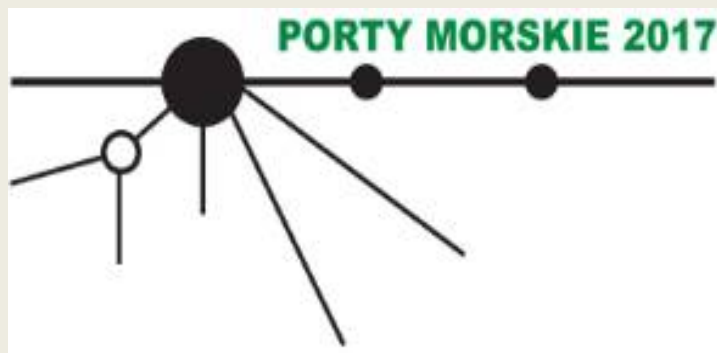


Stan i perspektywy wzrostu znaczenia portów morskich w lądowo-morskich łańcuchach logistycznych

Szczecin, Stara Rzeźnia 11 maj 2017



Sesja I

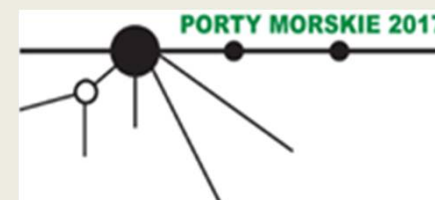
Port morski stymulatorem rozwoju lądowo-morskich łańcuchów logistycznych

Szczecin, Stara Rzeźnia 11 maj 2017



???

•AM



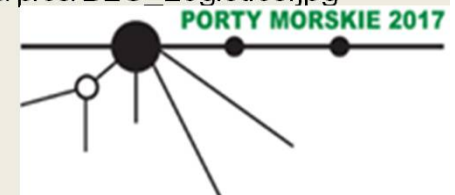
Podstawą budowania przewagi konkurencyjnej portów morskich jest przyjęcie strategicznego założenia, że port morski musi być kluczowym elementem łańcuchów dostaw realizując w swojej przestrzeni funkcje transportową, produkcyjną, handlową i logistyczno-dystrybucyjną.

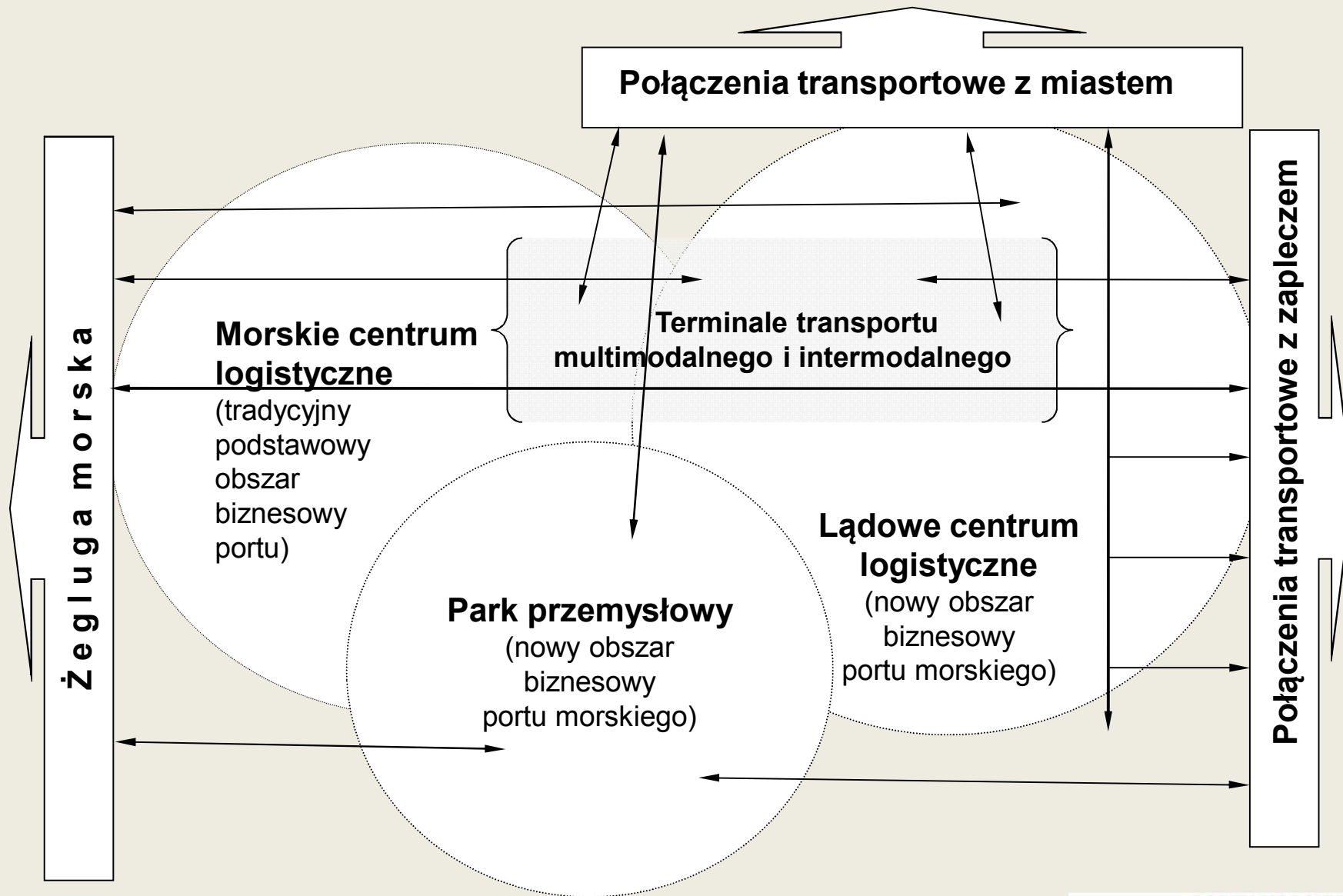
Szczególnie dotyczy to portów regionalnych, które powinny funkcjonować jak port III generacji rozwijając wszystkie funkcje przedmiotowe i przestrzenne grupując swoją aktywność w obszarach określanych jako:

- Morskie centrum logistyczne,
- Lądowe centrum logistyczne,
- Park przemysłowy.



http://www.binnenschiffahrt-online.de/uploads/pics/BLG_Logistics.jpg



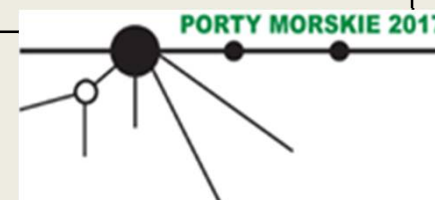


Port jako wielofunkcyjna przestrzeń społeczno-gospodarcza



Cechy portów morskich III generacji

Czynniki dominujące	Kapitał, technologia i wiedza
Dominujące ładunki	Masowe suche i płynne, skonteneryzowane i toczne
Główne funkcje przedmiotowe	Transportowa i logistyczno-dystrybucyjna
Podstawowa rola portu	Centrum / Platforma logistyczna Centrum informacji
Strategia	Rynkowa
Podstawowe zasady strategii	Koncentracja zasobów na określonych segmentach rynku sektora TSL Port uczestniczy w tworzeniu łańcuchów transportowych Port współtworzy łańcuchy dostaw
Zakres usług	Usługi przeładunkowo-składowe na rzecz ładunków Dystrybucja ładunków Usługi logistyczne na rzecz ładunków Zarządzanie przepływem informacji Organizacja i zarządzanie łańcuchami dostaw
Wartość dodana (VAL)	Wysoka
Zasady działania środowiska portowego	Jedność działania w ramach stworzonych struktur organizacyjnych Integracja organizacyjna lub kapitałowa portu z jego użytkownikami Ścisłe związki z miastem portowym i regionem

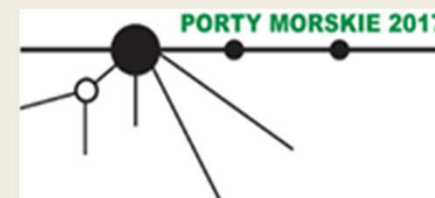


Studium przypadku

Port morski w Subic Bay położony jest nad Zatoką Subic Bay na wyspie Luzon (największej z wysp Filipin) w prowincji Zambales, około 100 km na północny zachód od Zatoki Manilskiej. Port stanowi element obszaru gospodarczego o statusie strefy wolnocłowej (Subic Bay Special Economic and Freeport Zone).

Cały obszar strefy zarządzany jest przez Subic Bay Metropolitan Authority.

Status strefy jak i SBMA określają przepisy państwowe.



Powyższy układ prawny oznacza, że SBMA, w jednym ze swoich czterech obszarów działania, pełni również rolę zarządu portu w Subic Bay angażując się nie tylko pośrednio w jego rozwój ale również w bezpośrednio.

Stanowi i pobiera opłaty portowe, ustanawia taryfy portowe na usługi portowe i najmy majątku portowego, wynajmuje długoterminowo tereny portowe, w efekcie kilka terminali jest zarządzanych i eksploatowanych przez prywatne firmy działające w pełni komercyjnie, jak również bezpośrednio zarządza niektórymi obszarami portowymi (terminalami) określając stawki za przeładunek, składowanie i najmy krótkoterminowe majątku portowego.



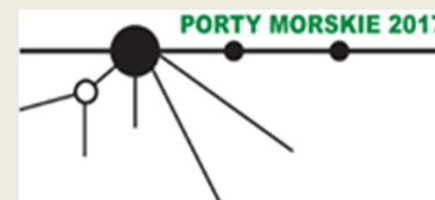
Przestrzennie port po II wojnie światowej ukształtowała armia amerykańska. Poszczególne terminale portowe stanowią osobne przestrzennie układy funkcjonalne spinane z jednej strony zatoką a z drugiej drogami przebiegającymi wzdłuż zatoki.

Po likwidacji amerykańskiej bazy wojskowej SBMA doprowadziło do rozbudowy infrastruktury portu o nowe nabrzeża i tereny uzbrojone w infrastrukturę techniczną.

Towarzyszyły temu inwestycje prywatnych firm.

W ten sposób powstały terminale: paliwowe (dwa), zbożowy, nawozowy i kontenerowy, ładunków masowych suchych (ciekawe rozwiązanie polegające na tym, że terminalem jest statek klasy Valemax zakotwiczony na zatoce pozwalający na przeładunek ładunków masowych, głównie rudy żelaza z wielkich masowców na mniejsze statki).

Obok terminali przeładunkowo-składowych obsługujących ładunki funkcjonuje terminal pasażerki, stocznie i marina.



Sukcesywny wzrost obrotów ładunkowych rok do roku (7,6 mln ton w 2015) jak i gwałtowny wzrost przychodów z działalności portowej na przestrzeni ostatnich 5 lat (300% w latach 2011-2015) wskazuje, że port w Subic Bay będzie się w najbliższych latach dalej dynamicznie rozwijał.

Jest to efekt:

- inwestycji dokonanych w ostatnich latach przez SBMA jak i obecnych użytkowników terminali portowych,
- funkcjonującej strefy wolnocłowej,
- specjalnych rozwiązań podatkowych funkcjonujących w strefie ekonomicznej,
- rozwijających się parków przemysłowych i centrów dystrybucji,
- kongestii w konkurencyjnym porcie w Manili

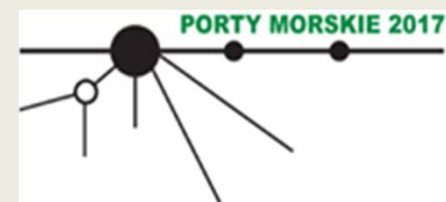
przy kompleksowym zarządzaniu całością procesów rozwojowych i inwestycyjnych w omawianej strefie przez jeden podmiot zarządzający Subic Bay Metropolitan Authority, który, co bardzo istotne, nie ogranicza się do roli landlorda tak typowej dla wielu podmiotów zarządzających portami w Europie.



Podsumowanie

Współczesne porty morskie powinny być, przy zachowaniu i rozwijaniu typowej funkcji transportowej związanej z obsługą pasażerów, ładunków i środków transportu, miejscem rozwoju wszelkiej działalności gospodarczej dającej wysoką wartość dodaną z jednej strony a z drugiej efekt synergii poprzez korelowanie swojego rozwoju z kierunkami rozwoju obszarów metropolitalnych.

Kolejnym istotnym elementem rozwoju współczesnych portów morskich jest odejście od formuły działania podmiotu zarządzającego jako landlorda, czyli podmiotu biernego w stosunku do rynku usług portowych a ograniczającego się do zarządzania infrastrukturą portową. Takie podejście ogranicza możliwości rozwoju portu morskiego eliminując z gry rynkowej gospodarza portu w sytuacji kiedy bezwzględnym weryfikatorem pozycji konkurencyjnej portu morskiego jest rynek usług portowych, na którym de facto zarząd portu nie istnieje nie mając możliwości podejmowania działań konkurencyjnych.



Dziękuję za uwagę

