



INSTYTUT BADAŃ NAD GOSPODARKĄ RYNKOWĄ

ul. Do Studzienki 63, 80-227 Gdańsk

tel. (48 58) 524 49 00

faks (48 58) 524 49 08

<http://www.ibngr.edu.pl>

ibngr@ibngr.edu.pl

Klaster LTD w woj. pomorskim

Potencjał i perspektywy rozwoju

dr Tomasz Brodzicki

Uniwersytet Gdański, Wydział Ekonomiczny

Gdańsk 2008

Raport przygotowany w ramach projektu „Stymulowanie innowacyjności gospodarki województwa pomorskiego przez wspieranie rozwoju klastrów – koncepcja polityki i działania pilotażowe” realizowanego przez Urząd Marszałkowski Woj. Pomorskiego i Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową. Projekt jest finansowany z Europejskiego Funduszu Społecznego Unii Europejskiej i z budżetu państwa w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego.



Zakres konsultacji przeprowadzonych w ramach prac nad raportem

Pogłębione wywiady

Marek Terczyński	– TERRAMAR oraz Polska Izba Spedycji i Logistyki
Tomasz Kloskowski	– Lotnisko im. Lecha Wałęsy w Gdańsku
Krzysztof Anzelewicz	– Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA
Krzysztof Gromadowski	– Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA
Przemysław Rot	– Centrum Obsługi Biznesu, Urząd Miasta w Gdańsku

Przeprowadzone rozmowy

Andrzej Ruciński	– Uniwersytet Gdański, Wydział Ekonomiczny
Wojciech Kąsiór	– Prologis Park Gdańsk
Tęsierawska Marta	– Prologis
Tomasz Mika	– Cushman&Wakefield Polska
Józef Stróżyk	– JAS-FBG
Magdalena Karszewska	– Kuehe -Nagel
Bożena Krawczyk	– Slough Estate International
Aneta Latoszek	– Schenker Polska
Małgorzata Ślusarczyk	– MLP Group
Bronisław Kaczor	– Biuro Inwestycji Kapitałowych
Krzysztof Mucha	– Biuro Inwestycji Kapitałowych
Marcin Wołek	– Uniwersytet Gdański, Radny Miasta Gdyni

Szereg rozmów przeprowadzono również z przedstawicielami Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego oraz urzędów Miasta Gdańska, Miasta Gdyni, gminy Pruszcz Gdański.

Spotkanie konsultacyjne branży LTD, 14 luty 2008, siedziba IBnGR w Gdańsku

Anzelewicz Krzysztof	– Zarząd Morskiego Portu w Gdańsku
Biłat Danuta	– DCT Gdańsk SA
Brodzicki Tomasz	– Uniwersytet Gdański
Cichoń Józef	– PKP CARGO SA
Drozd Wojciech	– Urząd Morski w Gdyni
Dzierżanowski Maciej	– IBnGR
Gromadowski Krzysztof	– Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA
Grybek Tomasz	– Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
Kołodziej Grzegorz	– DCT Gdańsk SA
Korczewski Zbigniew	– PKP CARGO SA
Kubiak Włodzimierz	– Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku
Kurowski Sławomir	– Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy
Mazur Ryszard	– Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA
Oładowska Hanna	– ZMP Gdańsk SA
Osipiów Andrzej	– Szybka Kolej Miejska
Popiołek Włodzimierz	– Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku
Rogoziński Andrzej	– Polcargo Gdańsk
Tłoczyński Dariusz	– Uniwersytet Gdański
Trębacz Krzysztof	– Siarkopol Gdańsk SA

W imieniu własnym oraz zleceniodawcy – Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową chciałbym serdecznie podziękować wszystkim rozmówcom za poświęcony czas oraz przekazane spostrzeżenia i sugestie.

Wprowadzenie

Koncepcja klastra

Koncepcja klastra jest stosunkowo młoda – sięga ona początku lat dziewięćdziesiątych, tj. inspirującej publikacji Michaela Portera o czynnikach kształtujących konkurencyjną przewagę narodów. W publikacji tej po raz pierwszy została wyraźnie zdefiniowana koncepcja klastra oraz leżące u jego podwalin rombu przewagi konkurencyjnej.

W literaturze teoretycznej i empirycznej funkcjonuje znacząca liczba definicji klastra oraz koncepcji mu pokrewnych. W uproszczonym podejściu przez klastr rozumieć możemy geograficzną (przestrzenną) koncentrację sektorów przemysłu, które dzięki wspólnej lokalizacji na danym obszarze osiągają wyższy poziom wydajności. Definicja ta wydaje się jednakże zbyt wąska. Dlatego też warto przytoczyć w tym miejscu definicję Portera, który zapoczątkował badania nad rolą klastrów w rozwoju gospodarczym regionów i państw. Według Portera (2001) klastr to:

„geograficzne skupisko wzajemnie powiązanych firm, wyspecjalizowanych dostawców, jednostek świadczących usługi, firm działających w pokrewnych sektorach i związanych z nimi instytucji (na przykład uniwersytetów, jednostek normalizacyjnych i stowarzyszeń branżowych) w poszczególnych dziedzinach, konkurujących między sobą, ale również współpracujących. Klastry osiągające masę krytyczną (niezbędna liczba firm i innych instytucji tworząca efekt aglomeracji) i odnoszące niezwykle sukcesy konkurencyjne w określonych dziedzinach działalności, są uderzającą cechą niemal każdej gospodarki narodowej, regionalnej, stanowej, a nawet wielkomięjskiej, głównie w krajach gospodarczo rozwiniętych.”

Kluczowe dla zrozumienia fenomenu klastra jest uwzględnienie roli i interakcji pomiędzy takimi czynnikami jak: koncentracja przestrzenna, systemowy charakter (rozbudowana sieć powiązań), jednoczesne konkurowanie i kooperowanie oraz wspólna trajektoria rozwoju. Oprócz powyższych z fenomenem klastra wiąże się również szereg innych charakterystyk o trudnym do uchwycenia wymiarze. Należałoby tu wymienić takie cechy jak: często wielowiekowe tradycje, zagnieżdżenie w regionie, atrakcyjny rynek wyspecjalizowanej siły roboczej, występowanie i efektywna dyfuzja wiedzy ukrytej, wysoki kapitał społeczny (zaufanie, efektywna współpraca w układzie potrójnej helisy – tj. między przedsiębiorcami, sektorem badawczo-rozwojowym oraz władzami samorządowymi).

Klastry są fenomenem globalnym tzn. nie ograniczają się wyłącznie do grupy krajów wysokorozwiniętych. Klastry powstają właściwie we wszystkich sektorach gospodarki. Występują zarówno w przemyśle i usługach, w sektorach wysokich technologii, jak i sektorach



tradycyjnych. Klastry występują również w branży LTD – za takowe można uznać śmiało skupiska podmiotów skoncentrowane w obrębie i wokół hub'ów portowych takich jak Amsterdam, Antwerpia czy Hamburg. Często rozwój klastrów jest adresowany przez politykę władz regionalnych czy nawet narodowych – dobrym przykładem branżowym jest

np. hamburska Logistik-Initiative Hamburg wspierana przez rząd tego niemieckiego landu¹.

Ważną kwestią jest odróżnienie klastrów od inicjatyw rozwoju klastrów czy innymi słowy inicjatyw klastrowych. Inicjatywa klastrowa – z reguły w postaci mniej lub bardziej zinstytucjonalizowanej – to grupa aktorów lokalnych (przedstawiciele firm i innych instytucji z powiązanych sektorów) dążąca w uporządkowany sposób do zainicjowania funkcjonowania danego klastra. O ile inicjatywy klastrowe otrzymują wsparcie publiczne, to celem takiego wsparcia jest przede wszystkim stymulowanie powiązań i interakcji oraz budowa kapitału społecznego, nie zaś fizyczne tworzenie klastra utożsamianego z daną zinstytucjonalizowaną inicjatywą. Na tym przykładzie można dość jasno odróżnić klaster LTD w Hamburgu od inicjatywy klastrowej Logistik-Initiative Hamburg.

Specyfika branży LTD

Branża LTD czyli logistyka-transport-dystrybucja określana też często jako TLS (transport-logistyka-spedycja) jest krwiobiegiem gospodarki wolnorynkowej bez której nie można wyobrazić sobie jej efektywnego funkcjonowania zarówno w wymiarze wewnętrznym jak i zewnętrznym (wymiana handlowa).

Branża LTD jest zarówno praco jak i kapitałochłonna, bazuje jednocześnie na najnowszych rozwiązaniach technologicznych w transporcie jak i metodach organizacyjnych. Branża jest jednocześnie uzależniona w dużym stopniu od czynnika publicznego zapewniającego rozwój szeroko rozumianej infrastruktury.

Rozwinięty sektor LTD może być jednym z istotnych czynników przyciągania nowych inwestycji do danego regionu jednocześnie napływ nowych inwestycji jest czynnikiem powodującym rozwój branży (występuje to tu więc pozytywne sprzężenie zwrotne).

Znaczenie sektora LTD rośnie z czasem. W dobie gospodarki globalnej charakteryzującej się globalnym wymiarem konkurencji w powiązaniu ze stosowanymi przez korporacje międzynarodowe praktykami rynkowymi takimi jak np. outsourcing działań logistycznych branża LTD śmiało można określić jako strategiczną.

O dynamicznym rozwoju branży w Polsce decydować będzie dobra koniunktura gospodarcza, wzrost potencjału eksportowego wraz z napływem kolejnych inwestycji zagranicznych, wdrożenia japońskiej koncepcji *just-in-time*, rosnące znaczenie outsourcingu usług logistycznych realizowanych przez wyspecjalizowane podmioty.

Zmiany będą również efektem trendów globalnych np. w konteneryzacji, wzroście znaczenia handlu zamorskiego związanego z realokacją dużej części potencjału produkcyjnego do państw Azji południowo-wschodniej i Indii.

Konkurencja w branży będzie utrzymywać się na dużym poziomie. Wraz z dojrzewaniem rynku będą zachodzić procesy konsolidacyjne poprzez fuzje i przejęcia konkurentów jak i firm powyżej i poniżej w łańcuchu logistycznym (podmioty o zintegrowane pionowo). Produkt logistyczny (Przybyłowski 2007) ewoluuje już z postaci dostarczania usług stricte transportowych czy magazynowych w kierunku bardziej kompleksowej usługi (3rd Party Logistic) obejmującej

¹ Władze landu realizując politykę rozwoju opartą o klastry poza branżą LTD wspierają również rozwój elektroniki, biotechnologii oraz przemysłu lotniczego.

transport, magazynowanie, obsługę celną czy pakowanie. Nowe trendy obejmują bardziej zaawansowane usługi związane z zarządzaniem i nadzorem nad procesami 3PL oraz optymalizację procesów logistycznych. Część podmiotów, które nie znajdują odpowiednich nisz rynkowych będzie też bankrutowała ze względu na brak zdolności do sprostania wymaganiom współczesnego rynku.

Wykształcą się, więc również krajowi operatorzy logistyczni wsparci przez wyspecjalizowane podmioty dostarczające usług niszowych. Na rynku operatorów logistycznych decydujące będą czynniki skali oraz zdolność do utrzymania niskich kosztów usług przy zestandaryzowanej jakości oferowanych usług.

Warto jednocześnie podkreślić, że w pewnych obszarach branży w Polsce procesy restrukturyzacyjne jeszcze się w pełni nie zakończyły a tym samym w nie wykształcił się w pełni mechanizm samoregulacji wolnorynkowej.

W ostatnich kilkunastu latach widzimy wzrost znaczenia transportu drogowego z jednoczesnym spadkiem znaczenia transportu kolejowego. Ostatnie lata natomiast to wzrost znaczenia transportu morskiego, dynamiczny rozwój transportu lotniczego w regionie w oparciu o operacje tanich przewoźników lotniczych oraz wzrost znaczenia logistyki w powiązaniu z gwałtownym rozwojem tzw. centrów logistycznych.

Uwarunkowania rozwojowe i trendy w branży LTD²

Czynnikiem kluczowym dla rozwoju branży LTD jest kształtowanie się koniunktury gospodarczej – tempo rozwoju branży oraz osiągnięte przez nie wyniki są uznawane za swoisty papierik lakmusowy ukazujący ogólne tendencje gospodarcze. Ważnym czynnikiem są również regulacje, przepisy prawne w tym także podatkowe. W sytuacji dynamicznego rozwoju branży wiele podmiotów stojąc w obliczu konieczności ekspansji działalności za istotny czynnik uznaje również dostęp do zewnętrznych źródeł finansowania z zarówno kredytu rynkowego jak i z funduszy publicznych w tym zwłaszcza funduszy unijnych. Duża część podmiotów szczególnie mniejszych zmuszona jest finansować swój rozwój wyłącznie w oparciu o wypracowane zyski. Duże znaczenie ankietowani kierownicy przypisali również kształtowaniu się cen surowców, dostępowi do nich oraz kształtowaniu się poziomu wynagrodzeń jak i całkowitych kosztów pracy.

² Wyniki na podstawie badania ankietowego IBnGR przeprowadzonego przez PBS DGA metodą CATI na zlecenie IBnGR w październiku 2007 roku wśród kadry zarządzającej podmiotów sektora. Rezultaty opracowano na podstawie wyników ankiet spośród 48 losowo wybranych podmiotów z branży LTD zlokalizowanych na terenie całej Polski.

Perspektywy rynkowe branży LTD

Jako bardzo prawdopodobne uznano zwiększony napływ kapitału zagranicznego do branży w perspektywie 5 najbliższych lat – przy czym za podstawową formę wejścia na rynek uznano inwestycje typu greenfield. Za prawdopodobne uznano zmiany w modelu prowadzenia biznesu, możliwość koncentracji kapitału na poszczególnych rynkach w wyniku fuzji i przejęć, wzrost presji konkurencyjnej oraz konieczność wejścia – ekspansji na rynki zagraniczne – przede wszystkim w postaci eksportu usług al. e również inwestycji bezpośrednich czy podzlecenia (offshoring). Za raczej mało prawdopodobne uznano pojawienie się przełomowych technologii w branży w rozpatrywanym okresie a za mało prawdopodobne przesunięcie działalności poza kraj. Jeżeli ten proces następowałby to skierowany byłby przede wszystkim do innych państw regionu Europy Środkowej i Wschodniej – członków Unii Europejskiej oraz leżących poza jej granicami w ramach Europy wschodniej i południowo-wschodniej.

Okresy przejściowe wynikające z akcesji Polski do UE

W wyniku negocjacji Polska wraz z dniem przystąpienia do UE zliberalizowała dostęp do tras lotniczych zgodnie z rozporządzeniem w sprawie dostępu przewoźników wspólnotowych do wewnątrz-wspólnotowych tras lotniczych oraz prawem do zakładania przedsiębiorstw lotniczych zgodnie z rozporządzeniem w sprawie licencjonowania przewoźników lotniczych.

W zakresie transportu drogowego Polska uzyskała okres przejściowy do 31 grudnia 2010 r. w odniesieniu do dyrektywy 96/53 ustanawiającej dla pewnych pojazdów drogowych, poruszających się wewnątrz Wspólnoty, maksymalnych dopuszczalnych wymiarów w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalnej dopuszczalnej wagi w ruchu międzynarodowym.

Od momentu akcesji Polska uzyskała pełen dostęp do rynku międzynarodowych samochodowych przewozów towarowych. Polscy przewoźnicy są jednakże wyłączeni z możliwości wykonywania drogowych przewozów kabotażowych w państwach członkowskich UE przez 3 lata (z możliwością przedłużenia go do maksimum 5 lat). Wyłączenie to, na zasadzie symetrii, dotyczy także możliwości wykonywania przewozów kabotażowych przez przewoźników państw członkowskich UE na terytorium Polski. Polska uzyskała jednocześnie zapewnienie o możliwości zawierania dwustronnych umów z państwami członkowskimi UE w sprawie stopniowej liberalizacji usług kabotażowych.

W zakresie transportu kolejowego Polska uzyskała okres przejściowy do 31 grudnia 2006 roku na dostęp dla licencjonowanych przedsiębiorstw kolejowych do sieci Transeuropejskich Kolejowych Sieci Towarowych TERFN na terytorium Polski. Zobowiązano się jednocześnie do udostępnienia rocznej ogólnej zdolności przepustowej licencjonowanym przedsiębiorstwom kolejowym w wysokości 20 proc. Polska przyznała jednocześnie międzynarodowym ugrupowaniom przedsiębiorstw kolejowych i przedsiębiorstwom wykonującym przewozy kombinowane nieograniczony dostęp do polskiej sieci kolejowej w celach wykonywania przewozów międzynarodowych i tranzytu.

Źródło: Opracowano na podstawie UKIE (2002) Raport na temat rezultatów negocjacji o członkostwo Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej, Warszawa.

Wpływ wydarzeń na rozwój sektora LTD w perspektywie 5 najbliższych lat

Jako czynnik o zdecydowanie silnym wpływie pozytywnym dla branży perspektywie 5 najbliższych lat uznano wyłącznie rozwój infrastruktury komunikacyjnej. Za czynniki, które powinny oddziaływać pozytywnie na rozwój branży LTD uznano: organizację EURO 2012, zmiany w otoczeniu regulacyjnym, zwiększenie dostępu do zewnętrznych źródeł finansowania w tym związanych z napływem unijnych funduszy strukturalnych zarówno na działania twarde (inwestycyjne) i miękkie (rozwój zasobów ludzkich) oraz potencjalne zastąpienie złotówki przez euro (wyeliminowanie ryzyka kursu walutowego, przejrzystość cen, niższa stopa inflacji, wyeliminowanie kosztów konwersji walut).

Jako neutralne dla branży uznano wygaśnięcie obowiązujących okresów przejściowych wynikających z zapisów Traktatu Akcesyjnego do Unii Europejskiej. Za czynniki negatywne uznano potencjalną dalszą migrację pracowników oraz powiązany z tym zjawiskiem wzrost kosztów pracy (wynagrodzeń).

Ogólne perspektywy rozwojowe

Przedsiębiorstwa sektora LTD oceniają swoje perspektywy rozwojowe w najbliższych 5 latach bardzo optymistycznie. W badaniu ankietowym IBnGR (Gdańsk 2007) mediana wyników ukształtowała się na poziomie +1, czyli poprawa w stosunku do okresu poprzedzającego dla wszystkich kategorii: poziomu przychodów w branży w tym z eksportu usług, poziomu zatrudnienia, poziomu produktywności (wydajności) pracy, poziomu inwestycji w tym nakładów na nowe technologie. Najbardziej optymistyczne opinie ukształtowały się w przypadku poziomu przychodów i poziomu inwestycji, co wskazuje na chęć dalszej ekspansji.

Rysunek 1 Perspektywy rynkowe – prawdopodobieństwo następujących zdarzeń w przeciągu najbliższych 5 lat* Branża LTD na tle innych

Wiązka	Zwiększony napływ kapitału zagranicznego do branży	Pojawienie się nowych przełomowych technologii w branży	Zmiana modelu biznesowego	Ryzyko przesunięcia produkcji poza kraj	Koncentracja kapitału (fuzje i przejęcia)	Ekspansja na rynki zagraniczne	Wzrost presji konkurencyjnej ze strony importu
Rolno-spożywcza	3 (3,04)	3 (2,82)	3 (2,56)	1 (1,98)	4 (3,16)	3 (3,34)	4 (3,32)
Drzewna	3 (2,78)	2 (2,46)	2 (2,32)	2 (2,44)	2 (2,26)	3 (3,36)	3 (3,20)
Chemiczna	3 (3,12)	3 (2,86)	3 (2,74)	2 (2,08)	3 (2,92)	3 (3,28)	4 (3,50)
ICT	3 (3,14)	3,5 (3,32)	3 (2,70)	2,5 (2,50)	3 (2,88)	3 (3,36)	3 (3,24)
Metalowa	3 (3,29)	2 (2,65)	3 (2,71)	2 (2,02)	3 (2,98)	3 (3,02)	3 (3,07)
Maszynowo-narzędziowa	3 (3,06)	3 (2,54)	3 (2,56)	3 (2,78)	2,5 (2,62)	3 (3,26)	4 (3,48)
Morska	2 (2,50)	3 (2,60)	3 (2,7)	1 (1,60)	3 (2,80)	4 (3,70)	3 (2,80)
Budowlana	3 (3,04)	2 (2,24)	2 (2,14)	1 (1,80)	3 (2,68)	2 (2,12)	3 (2,72)
LTD	4 (3,69)	2 (2,29)	3 (2,79)	1 (1,81)	3,5 (3,19)	3 (2,83)	3 (2,60)
Turystyczna	4 (3,62)	3 (2,68)	3 (2,80)	1 (1,54)	2 (2,42)	2,5 (2,48)	3 (2,46)
Włókienniczo-odzieżowa	2 (2,14)	2 (2,24)	3 (2,58)	3 (2,86)	1 (1,92)	3 (3,08)	4 (3,98)
Ogółem	3 (3,09)	3 (2,61)	3 (2,59)	2 (2,17)	3 (2,70)	3 (3,03)	3 (3,15)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania IBnGR. * gdzie 1 – mało prawdopodobne, 5 – wysoce prawdopodobne

Rysunek 2 Wpływ wydarzeń na rozwój sektora w perspektywie 5 lat (mediana wyniku, średnia)* Branża LTD na tle innych

	rozwój infrastruktury komunikacyjnej	organizacja EURO 2012	otoczenie regulacyjne	migracja pracowników	wzrost kosztów pracy	dostęp do zew. źródeł finansowania	napływ funduszy strukturalnych	zastąpienie złotówki przez euro	wygaśnięcie obowiązujących okresów przejściowych
Rolno-spożywcza	1 (1,10)	1 (0,82)	1 (0,44)	-1 (-1,14)	-2 (-1,08)	1 (0,90)	1 (1,10)	1 (0,48)	0 (0,16)
Drzewna	1 (0,90)	1 (1,00)	0 (0,36)	-1,5 (-1,12)	-1 (-1,12)	1 (0,86)	1 (1,24)	1 (0,36)	0 (-0,30)
Chemiczna	1 (0,90)	1 (0,82)	1 (0,48)	-1 (-0,62)	-1 (-0,84)	1 (0,94)	1 (1,04)	0 (0,42)	0 (-0,38)
ICT	1 (0,86)	0 (0,52)	0 (0,26)	-1 (-0,72)	-1 (-1,00)	1 (0,74)	1 (0,78)	0 (0,42)	0 (-0,06)
Metalowa	1 (1,29)	1 (1,32)	0 (0,54)	-1 (-0,68)	-1 (-0,73)	1 (0,93)	1 (0,95)	0 (0,51)	0 (0,02)
Maszynowo-narzędziowa	1 (0,98)	1 (0,90)	0 (0,48)	-1 (-1,10)	-1 (-1,06)	1 (0,68)	1 (0,82)	1 (0,70)	0 (0,00)
Morska	1 (1,20)	0 (0,00)	0 (-0,20)	-2 (-1,40)	-1 (-1,40)	0 (0,10)	0 (0,10)	1,5 (1,10)	0 (-0,10)
Budowlana	1 (1,06)	1 (1,18)	1 (0,72)	-1 (-1,18)	-1 (-1,12)	1 (0,70)	1 (1,06)	0 (0,08)	0 (-0,34)
LTD	2 (1,67)	1 (1,23)	1 (0,77)	-1 (-0,92)	-1 (-1,04)	1 (0,75)	1 (0,98)	1 (0,69)	0 (0,12)
Turystyczna	2 (1,66)	2 (1,46)	1 (0,56)	-1 (-0,90)	-1 (-1,08)	1 (0,68)	1 (0,68)	0 (0,18)	0 (0,06)
Włókienniczo-odzieżowa	1 (0,62)	0 (0,48)	1 (0,58)	-1 (-1,12)	-2 (-1,30)	1 (0,62)	1 (0,78)	0 (0,22)	0 (-0,26)
Ogółem	1 (1,10)	1 (0,95)	1 (0,50)	-1 (-0,96)	-1 (-1,06)	1 (0,76)	1 (0,93)	1 (0,42)	0 (-0,10)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania IBnGR* gdzie -2 – silny wpływ negatywny, 0 – brak wpływu (neutralny), +2 – silny wpływ pozytywny

Rysunek 3 Perspektywy rozwoju branży w perspektywie 5 lat (mediana wyniku, średnia) Branża LTD na tle innych

	poziom przychodów branży	poziom przychodów z eksportu	poziom zatrudnienia w branży	produktywność/ wydajność pracy	poziom inwestycji	poziom inwestycji na nowe technologie
Rolno-spożywcza	1 (0,64)	1 (0,74)	0 (0,02)	1 (0,88)	1 (1,02)	1 (1,00)
Drzewna	1 (0,68)	1 (0,64)	0 (0,08)	1 (0,88)	1 (1,04)	1 (1,00)
Chemiczna	1 (0,98)	1 (0,62)	0 (0,28)	1 (1,02)	1 (1,06)	1 (0,98)
ICT	1 (0,80)	1 (0,66)	0 (0,30)	1 (1,10)	1 (1,24)	1 (1,18)
Metalowa	1 (0,95)	1 (0,39)	1 (0,39)	1 (1,05)	2 (1,44)	1 (1,17)
Maszynowo-narzędziowa	1 (1,02)	1 (0,86)	0 (0,28)	1 (1,08)	1 (1,18)	1 (1,04)
Morska	1 (0,60)	1 (0,70)	-0,5 (-0,10)	1 (0,80)	2 (1,50)	1 (0,90)
Budowlana	1 (1,06)	0 (0,42)	1 (0,66)	1 (0,92)	1 (1,14)	1 (0,88)
LTD	1 (1,33)	1 (0,83)	1 (0,62)	1 (0,94)	1 (1,39)	1 (1,14)
Turystyczna	1 (1,22)	0 (0,44)	1 (0,64)	1 (0,84)	1 (1,36)	1 (0,90)
Włókienniczo-odzieżowa	0 (0,08)	1 (0,38)	-0,5 (-0,50)	1 (0,72)	1 (0,60)	1 (0,74)
Ogółem	1 (0,87)	1 (0,60)	0 (0,27)	1 (0,94)	1 (1,15)	1 (0,99)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania IBnGR., gdzie -2 – silny spadek, 0 – brak zmian, +2 – silny wzrost.

Rozwój sektora LTD na Pomorzu

Wielkość sektora LTD na Pomorzu jest wypadkową kilku czynników. Dwa mają charakter strukturalny. Endogeniczny potencjał związany z wielkością samej ok. 1 mln metropolii i tym samym potrzebą oraz swoistym bonusem – jakim jest nadmorskie położenie na południowym wybrzeżu Morza Bałtyckiego i w konsekwencji wynikające z uwarunkowań historycznych występowanie dwóch portów morskich.

Województwo pomorskie – zdominowane gospodarczo przez metropolię Trójmiasta należy postrzegać z właściwej perspektywy. Perspektywą właściwą na obecnym etapie rozwoju gospodarki światowej jest perspektywa globalna – w mniejszym stopniu perspektywa europejska (Unii Europejskiej). Z tej perspektywy woj. pomorskie należy traktować jako średniej wielkości region o ograniczonym potencjale gospodarczym i relatywnie niskiej atrakcyjności inwestycyjnej, o peryferyjnym z perspektywy głównych globalnych przepływów handlowych położeniu geograficznym z niedorozwiniętym systemem transportowym skutecznie redukującym dostępność komunikacyjną. Czynniki powyższe są naturalnymi barierami ograniczającymi potencjał rozwoju sektora na Pomorzu.

Wzmocnienie znaczenia województwa pomorskiego nastąpi dzięki prognozowanemu dalszemu dynamicznemu rozwojowi transportu morskiego, co będzie wynikiem realokacji globalnego potencjału produkcyjnego do Azji Południowo-Wschodniej a tym samym wzrostu znaczenia handlu zamorskiego.

W klastrze LTD na Pomorzu dużą rolę odgrywają podmioty zagraniczne i ich rola stopniowo będzie wzrastała. Sytuacja powyższa jest efektem globalizacji procesów logistycznych – klastery LTD na Pomorzu głównie poprzez oddziaływanie portów morskich jest integralną częścią globalnych łańcuchów logistycznych. Obecni są po pierwsze kluczowi armatorzy morscy oferujących również serwisy oceaniczne tacy jak np. izraelski ZIM, Hapag-Lloyd, Maersk, Mediterranean Shipping Company oraz mniejsze takie jak Transfennica, IMCL, Baltic Container Lines czy DELPHIS. Po drugie zauważalna jest obecność dużych międzynarodowych operatorów logistycznych, wyspecjalizowanych spedytorów oraz firm kurierskich oferujących często kompleksowe usługi zarządzania łańcuchami dostaw takich jak ASECO Poland, DHL, DSV, ICE Transport, Hellmann, Kuehne + Nagel, TNT, UPS, Raben, Schenker, Vos Logistics, DPD (b. Masterlink), Wincanton. Po trzecie na rynek trójmiejski weszli poprzez inwestycje bezpośrednie duzi gracze branży portowej tacy jak Hutchison Port Holdings operator Gdynia Container Terminal, International Container Terminal Services operator BTC czy inwestor głębokowodnego terminalu kontenerowego DCT Gdańsk SA. Po czwarte za operatorami logistycznymi oraz inwestycjami bezpośrednimi na rynek wchodzi, co prawda z opóźnieniem w stosunku do innych regionów Polski, duzi deweloperzy centrów logistycznych w regionie Europy tacy jak Prologis, SERGO (inwestycja w tym roku) oraz MLP Group (inwestycja deklarowana). W ostatnim okresie pojawiły się również inwestycje polskie skupione wokół Pruszcza Gdańskiego (na końcu autostrady A1) – centrum logistyczne w Pruszczu Gdańskim krakowskiego Biura Inwestycji Kapitałowych BIK, centrum ekspedycyjno-rozdzielcze Poczty Polskiej, centra logistyczne trójmiejskiej LPP SA oraz Rabat Pomorze.

Kluczowe znaczenie dla rozwoju klastra LTD w pomorskim w najbliższym okresie, ze względu na przełamanie kluczowej bariery rozwoju – niskiej dostępności komunikacyjnej spotęgowanej peryferyjnym położeniem, będzie miała realizacja dużych projektów infrastrukturalnych w

związku z napływem funduszy strukturalnych Unii Europejskiej. Niektóre z inwestycji zostaną przyspieszone ze względu na zbliżające się EURO 2012 (i EURO 2011). Do najważniejszych projektów infrastrukturalnych zaliczyć należy m.in.:

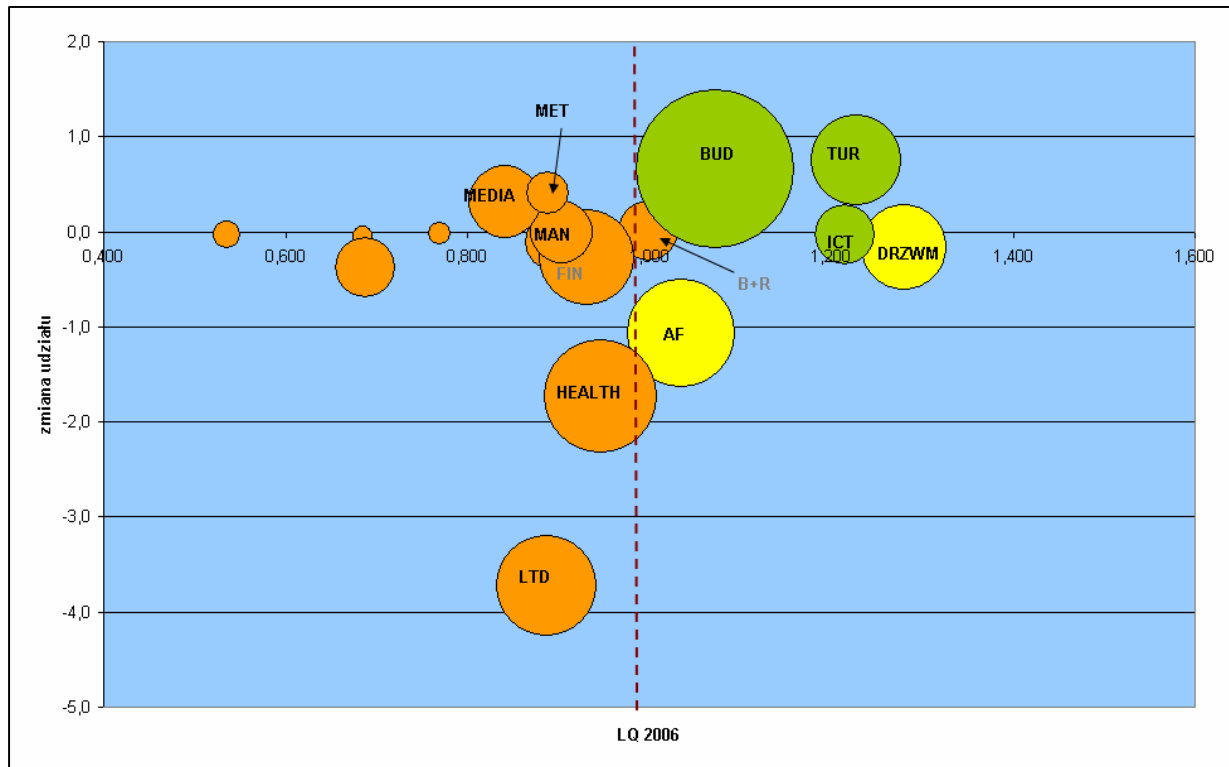
- 2 odcinki autostrady A1 – Pruszcz – Grudziądz (częściowo oddana do użytku) oraz Grudziądz –Toruń wraz z przedłużeniem do Strykowa (skrzyżowanie z autostradą A2)
- przebudowę trasy S7 do Warszawy
- Trasa Kwiatkowskiego – łącząca port w Gdyni z obwodnicą trójmiejską
- Obwodnica Południowa Miasta Gdańska
- Trasa Sucharskiego wraz z tunelem pod Martwą Wisłą – łącząca obwodnicę południową z portem Gdańskim (w jej bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane ma być Pomorskie Centrum Logistyczne)
- most w Kwidzynie
- podwyższenie jakości linii kolejowych na głównych trasach jak i przywrócenie ruchu kolejowego na wybranych trasach wewnątrz regionalnych w tym przebudowa linii i budowa mostu na odcinku Pruszcz Gdański – Port w Gdańsku
- rozbudowa lotniska w Gdańsku oraz potencjalne uruchomienie drugiego lotniska w Gdyni-Kosakowie,

Realizacja powyższych inwestycji skokowo poprawi dostępność komunikacyjną regionu, a tym samym ogólne perspektywy rozwojowe klastra LTD w woj. pomorskim w najbliższym okresie należy uznać raczej za korzystne.

Klaster logistyki, transportu i dystrybucji (LTD) w woj. pomorskim

Klaster LTD należy zaliczyć obok budowlanego, morskiego (stoczniowego), turystycznego, drzewnego, rolno-spożywczego do największych klastrów czy wiązek w gospodarce województwa pomorskiego (patrz poniższy wykres).

Rysunek 4 Klaster LTD na tle innych klastrów woj. pomorskiego



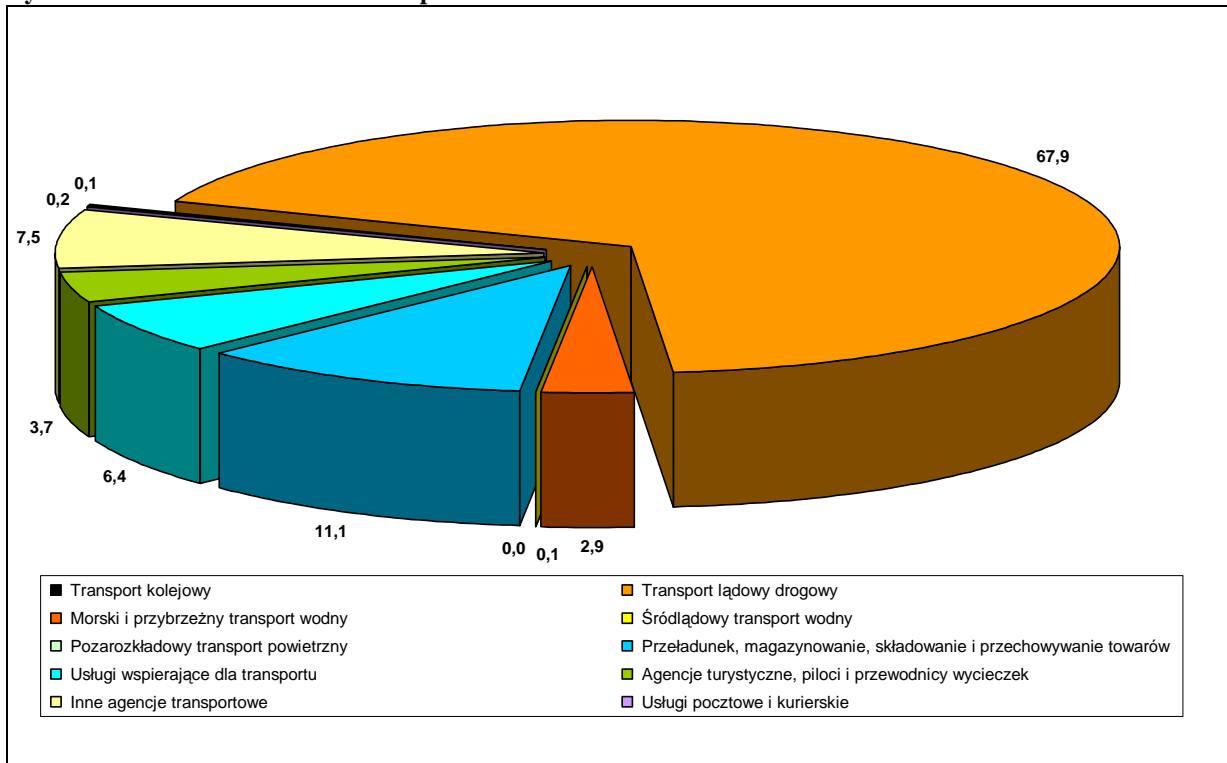
Zródło: Opracowanie własne – Brodzicki i in. (2007)

W roku 2006 klaster LTD odpowiadał za około 42 tys. miejsc pracy, co stanowiło w przybliżeniu 5 proc. ogólnej liczby pracujących województwa pomorskiego³. W okresie 1999-2006 liczba pracujących w klastrze spadła o około 28 tys. osób, co doprowadziło do spadku udziału klastra w ogólnej liczbie pracujących woj. pomorskiego o 3,7 proc.

W strukturze pracujących klastra LTD w pomorskim dominuje wyraźnie transport drogowy z blisko 70 proc. udziałem (patrz poniższy wykres). Duże znaczenie odgrywają również przeładunek, magazynowanie, składowanie i przechowywanie towarów powiązane przede wszystkim z portami morskimi w Gdańsku i Gdyni (11,1 proc.), inne agencje transportowe (7,5 proc.) oraz usługi wspierające dla transportu (6,4 proc.).

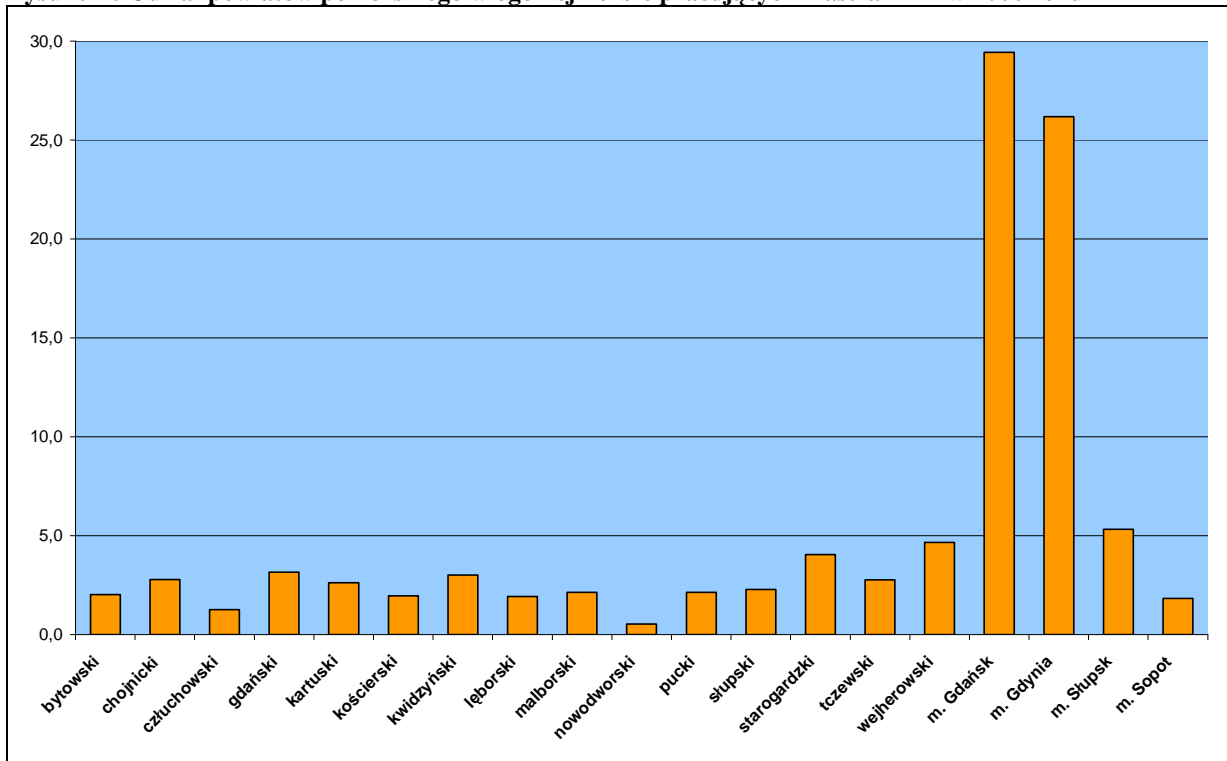
³ Na podstawie bazy danych z bazy REGON.

Rysunek 5 Struktura zatrudnienia w pomorskim klastrze LTD



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Rysunek 6 Udział powiatów pomorskiego w ogólnej liczbie pracujących klastra LTD w 2006 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS..

Blisko 60 proc. ogólnej liczby pracujących w pomorskim klastrze LTD w roku 2006 pracowało w dwóch głównych miastach metropolii trójmiejskiej – w Gdańsku i w Gdyni. Łącznie Trójmiasto wraz z okolicznymi powiatami odpowiadało za ponad 2/3 potencjału klastra w woj. pomorskim.

Pod względem udziału w ogólnej liczbie pracujących powiatów klastr LTD ma jednocześnie największe znaczenie dla Gdyni (9 proc.), Gdańska (5,4 proc.), powiatów gdańskiego (5,2 proc.) oraz starogardzkiego (5,0 proc.).

Z punktu widzenia perspektywy krajowej pomorski klastr LTD pod względem zatrudnienia ma największe znaczenie w zakresie morskiego i przybrzeżnego transportu wodnego oraz przeladunku, magazynowania, składowania i przechowywaniu towarów. Odpowiada w tych obszarach za około 1/5 całkowitego potencjału kraju.

Analiza prowadzona na podstawie bazy danych F01 GUS⁴ wskazuje na znacznie większy udział pomorskiego w całkowitej liczbie pracujących w transporcie wodnym – na poziomie powyżej 40 proc. i blisko 15 proc. udział w zakresie usług pomocniczych dla transportu.

Wartość produkcji sprzedanej klastra LTD w woj. pomorskim wzrosła realnie z poziomu 1 519 mln PLN w 1999 roku do 2 017 mln PLN w 2005 roku, co oznacza wzrost o blisko 33 proc. i średnioroczne tempo wzrostu na poziomie 4,7 proc. Dla porównania w analogicznym okresie produkcji sprzedana całej branży LTD w Polsce wzrosła o 36 proc.

Z punktu widzenia całkowitej produkcji sprzedanej udział pomorskiego w branży LTD rozpatrywanej ogółem kształtował się w 2005 roku na poziomie 4 proc. i nie uległ zmianie od 1999 roku. Udział pomorskiego był jednocześnie największy w zakresie transportu wodnego (1/4 potencjału) oraz usług pomocniczych dla transportu (powyżej 10 proc. przy dość znacznym spadku udziału w stosunku do roku 1999). W okresie 1999 do 2005 doszło do niewielkiego wzrostu udziału pomorskiego w całkowitej produkcji sprzedanej transportu lądowego.

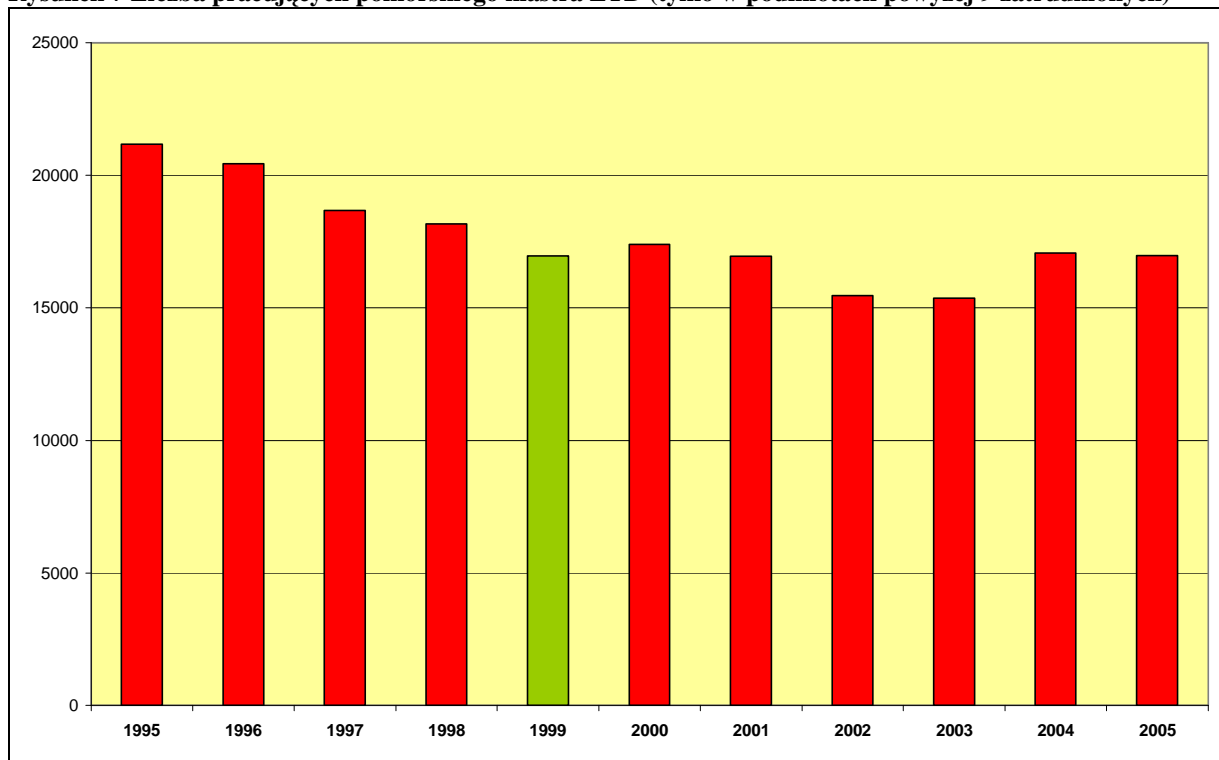
W okresie 1999-2006 realna produktywność pracy w klastrze LTD wzrosła z poziomu 89,6 do poziomu 118,8 tys. PLN na pracownika, co oznacza wzrost o 32,5 proc. W roku 2005 przeciętna produktywność pracy podmiotów pomorskiego klastra LTD w stosunku do całej Polski była wyższa o 1,5 proc.

Wartość eksportu usług pomorskiego klastra LTD wynosiła 710 mln PLN w roku 1999 oraz jedynie 315 mln PLN w roku 2005 (w cenach stałych z 1995 roku). Oznacza to spadek o blisko 55 proc. i tendencja ta wydaje się mieć charakter trwały. Wartość eksportu branży LTD w Polsce dla porównania spadła w analogicznym okresie w Polsce o 45 proc. Oznacza to jednocześnie spadek stopy eksportu z wysokiego poziomu 46,7 proc. w roku 1999 do jedynie 15,5 proc. w roku 2005. Oznacza to jednocześnie, że podmioty są nastawione przede wszystkim na obsługę rynku krajowego a w wymianie międzynarodowej obsługują przede wszystkim import do Polski.

Warto podkreślić, że w eksporcie usług udział pomorskiego w Polsce kształtował się na poziomie wyższym niż dla produkcji sprzedanej i wyniósł w 2005 roku 7 proc. (dla porównania w 1999 pomorskie miało udział 3 proc. wyższy).

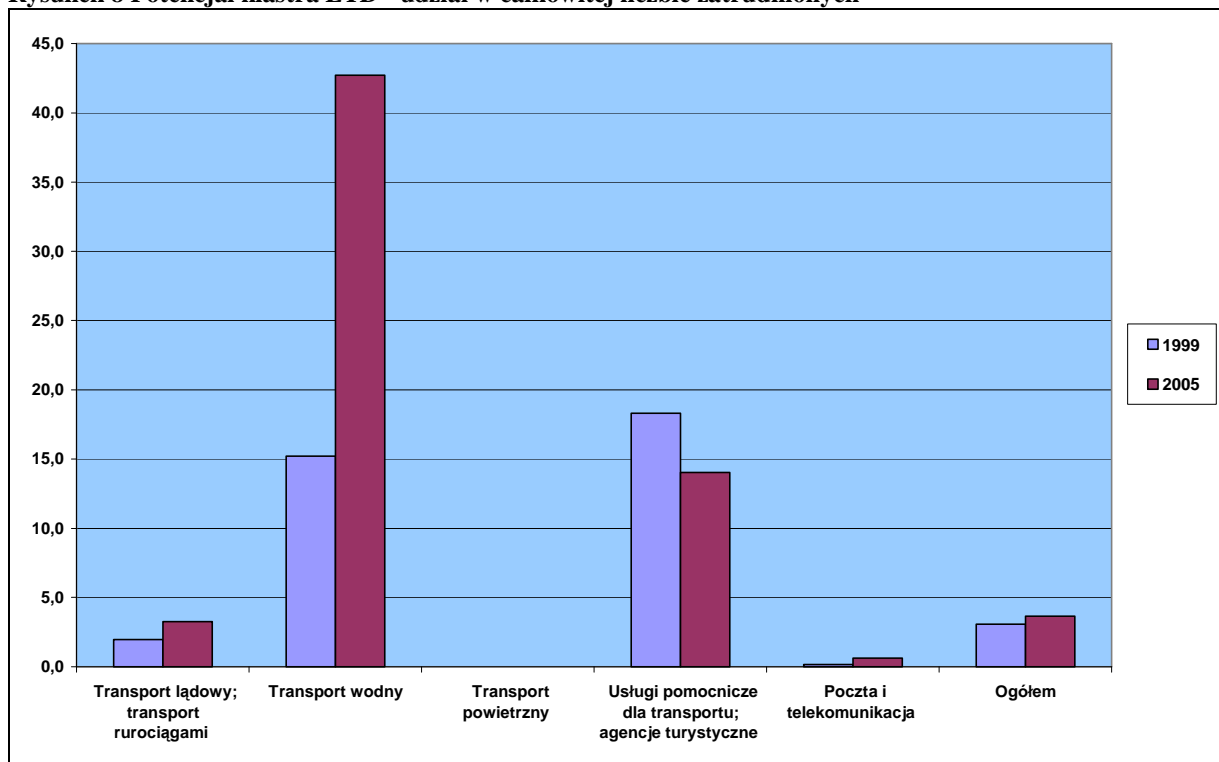
⁴ Baza obejmuje dane raportowane przez podmioty zatrudniające wyłącznie 10 i więcej pracowników przy zachowaniu obowiązujących norm związanych z tajemnicą statystyczną.

Rysunek 7 Liczba pracujących pomorskiego klastra LTD (tylko w podmiotach powyżej 9 zatrudnionych)



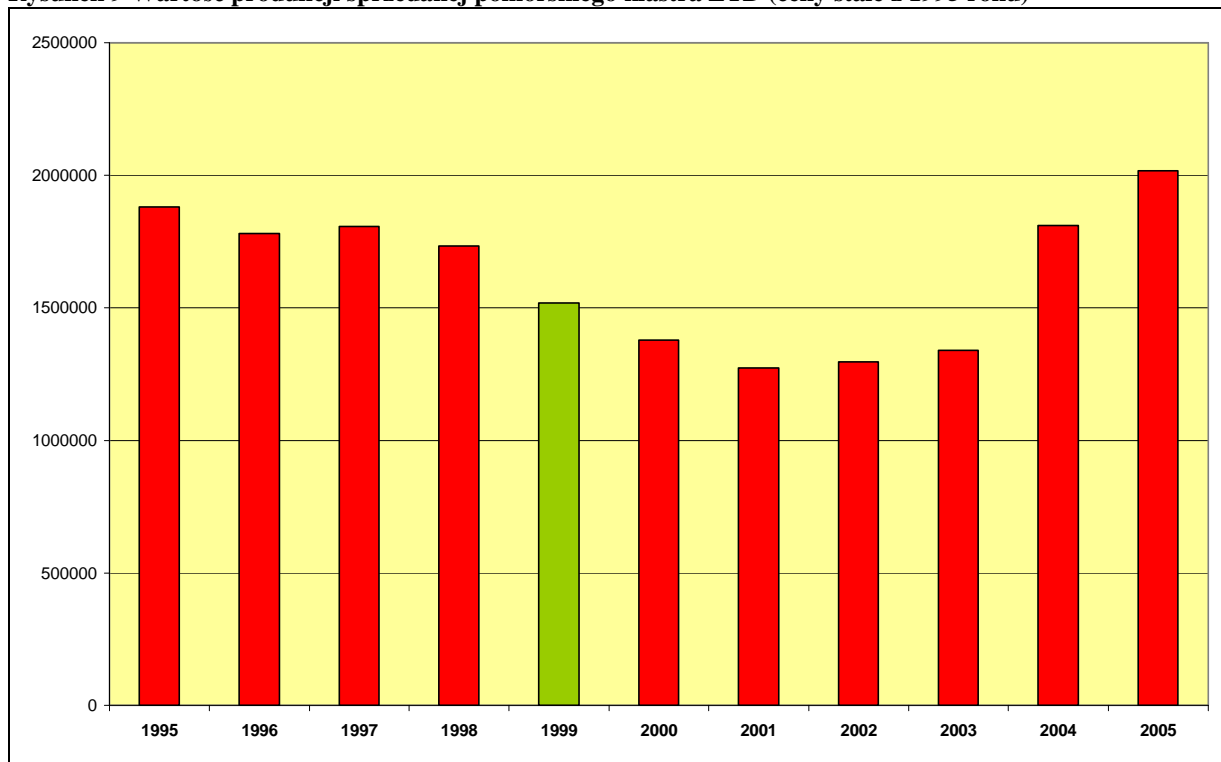
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Rysunek 8 Potencjał klastra LTD - udział w całkowitej liczbie zatrudnionych



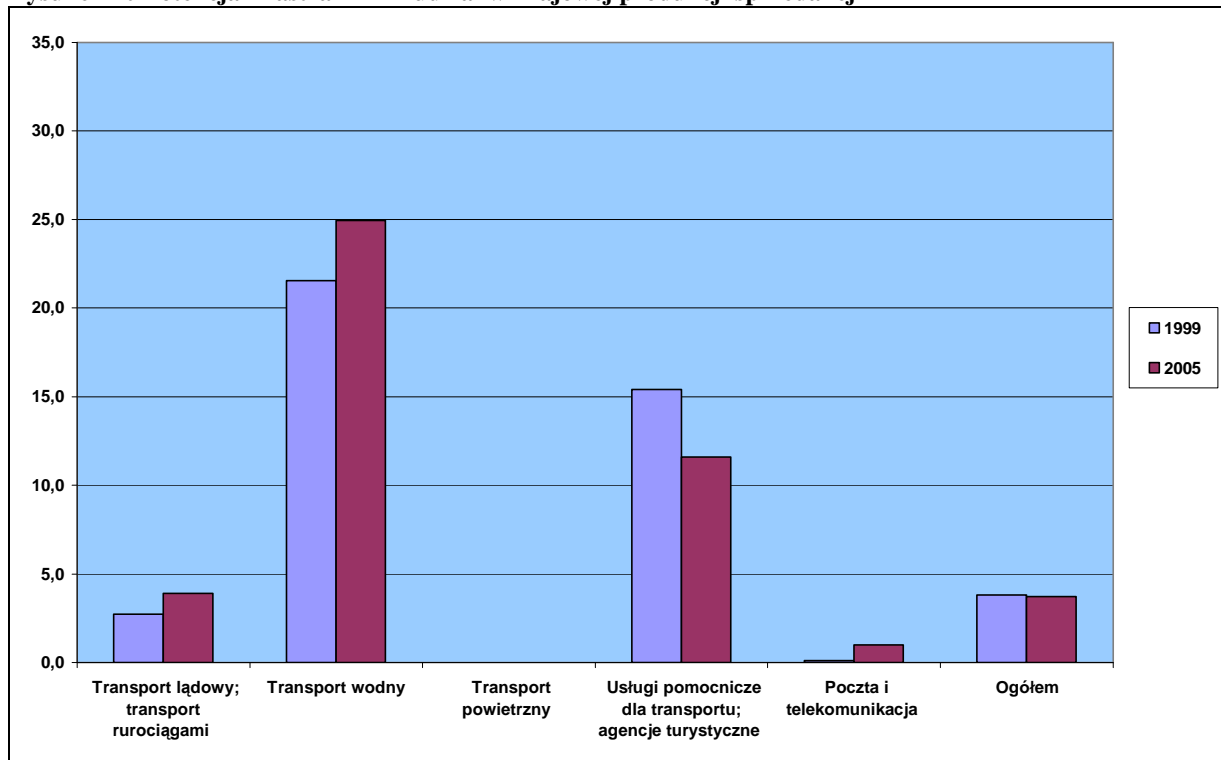
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Rysunek 9 Wartość produkcji sprzedanej pomorskiego klastra LTD (ceny stałe z 1995 roku)



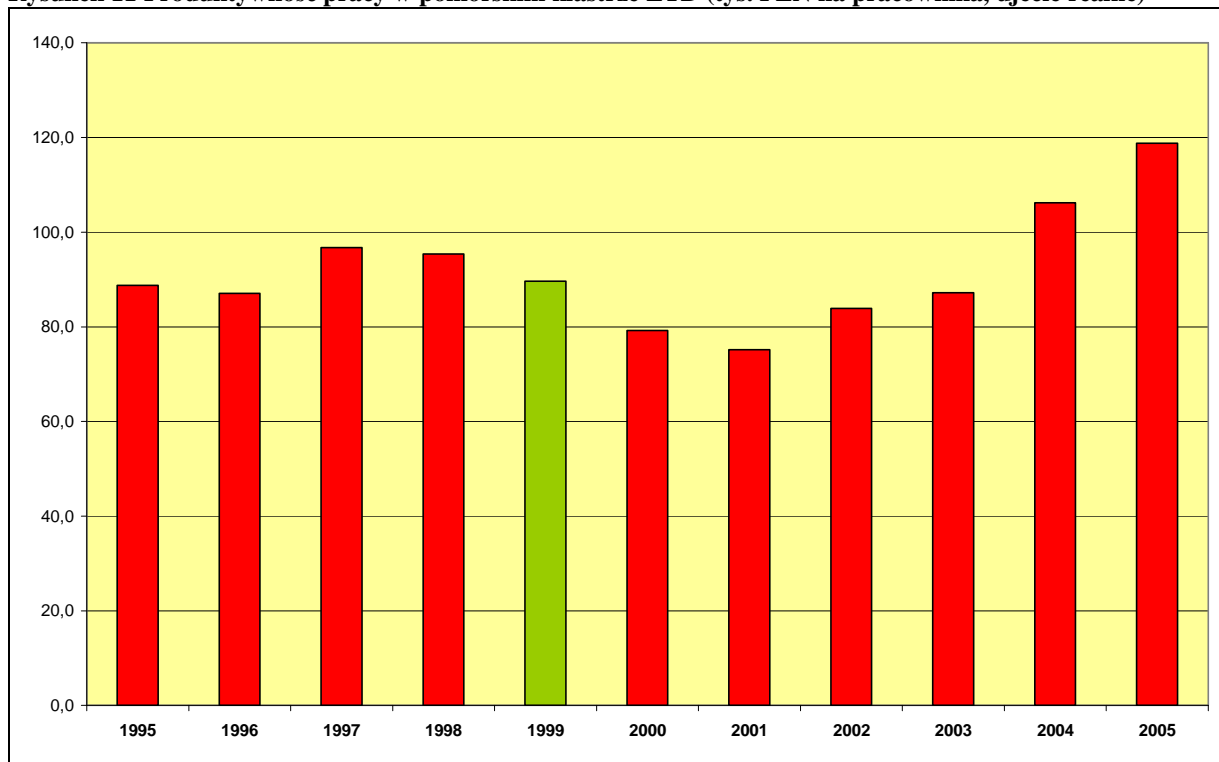
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS (dane z bazy F01).

Rysunek 10 Potencjał klastra LTD - udział w krajowej produkcji sprzedanej



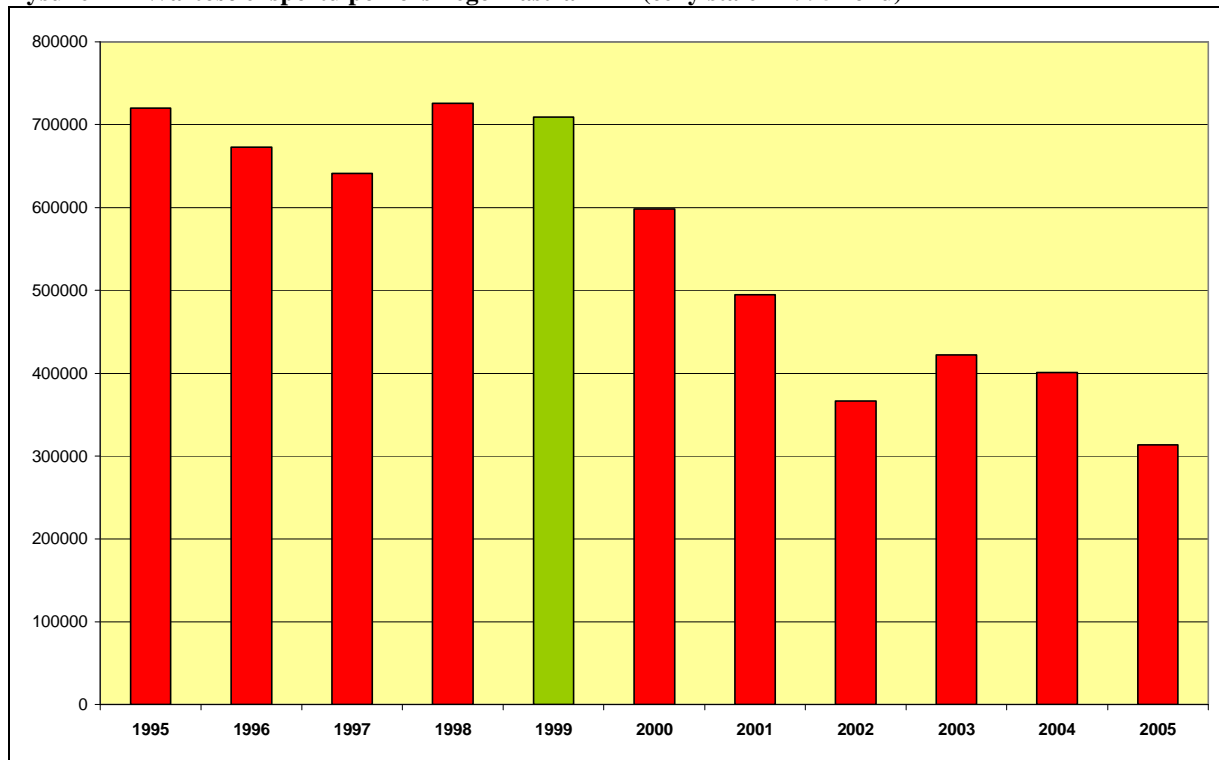
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS (dane z bazy F01).

Rysunek 11 Produktyność pracy w pomorskim klastrze LTD (tys. PLN na pracownika, ujęcie realne)



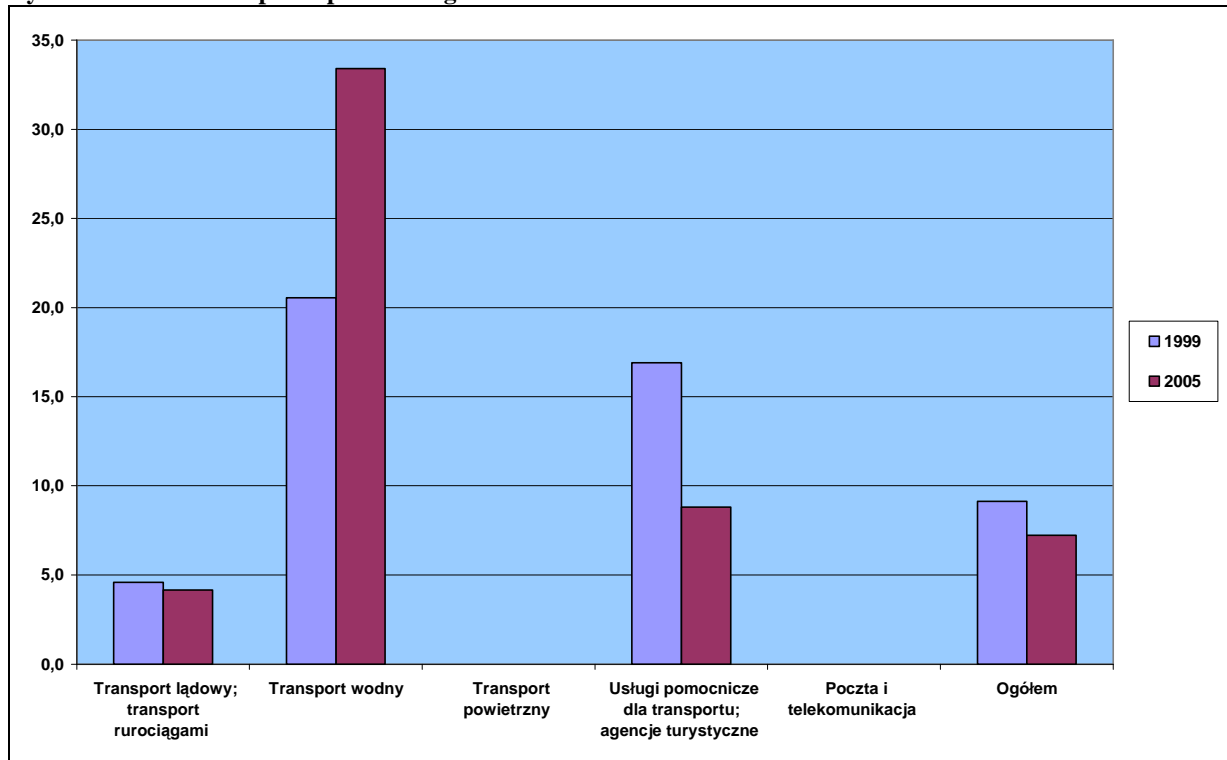
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS (dane z bazy F01).

Rysunek 12 Wartość eksportu pomorskiego klastra LTD (ceny stałe z 1995 roku)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS (dane z bazy F01).

Rysunek 13 Udział eksportu pomorskiego klastra LTD w stosunku do Polski



Zródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Pod względem produkcji sprzedanej (przychodów ze sprzedaży) usługi klastra LTD odpowiadają za około 6,2 produkcji sprzedanej pomorskiego – oznacza to niewielki wzrost w stosunku do roku 1999. Znaczący wzrost produkcji przy gwałtownym spadku liczby pracujących świadczy o skokowym wzroście wydajności w stosunku do okresu bazowego – co potwierdziła analiza danych odnoszących się do produktywności pracy.

Współczynnik LQ⁵ policzony na podstawie bazy danych REGON dla całej branży LTD nie wskazuje na istotny potencjał powiatów pomorskiego w stosunku do reszty kraju (patrz poniższa mapka). Jedynym powiatem województwa pomorskiego, dla którego współczynnik LQ przekracza jeden jest Gdynia. Jest on stosunkowo bliski jedności dla Gdańska, powiatów gdańskiego, kościerskiego, tczewskiego i kwidzyńskiego.

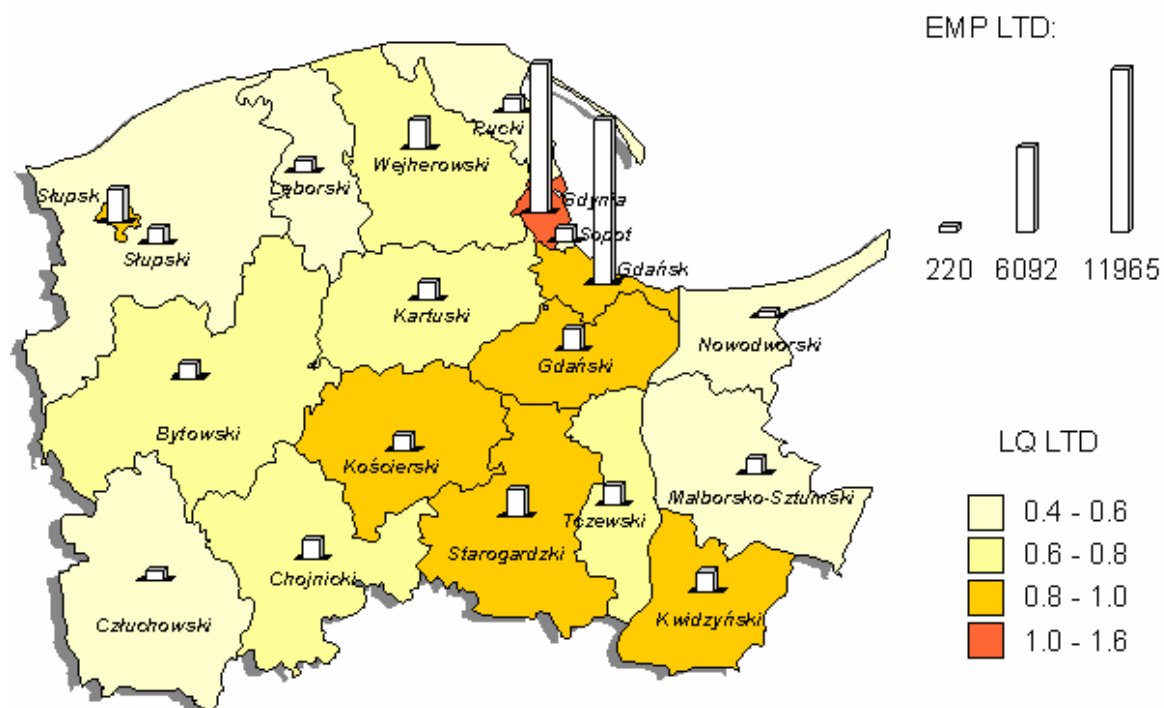
Pod względem ogólnej liczby pracujących w klastrze LTD dominują wyraźnie Gdańsk i Gdynia gdzie pracuje ponad 50 proc. zatrudnionych. Relatywnie duże znaczenie mają również Słupsk oraz powiaty wejherowski, starogardzki, gdański oraz kartuski. Warto podkreślić, że znaczenie Gdańska i Gdyni jest istotne w prawie każdym z podbranż klastra. Oceniając globalne znaczenie pomorskiego w Polsce należy zwrócić uwagę, że łączny udział w ogólnej liczbie pracujących jest szczególnie istotny w przypadku morskiego i przybrzeżnego transportu wodnego oraz przeładunku, magazynowanie, składowanie i przechowywanie towarów (ok. 20 proc. udziału)

⁵ Współczynnik LQ pokazuje o ile koncentracja danej branży w regionie (województwie, powiecie) jest wyższa od średniej krajowej – jest to stosunek udziału pracujących w branży w regionie do udziału pracujących w branży w Polsce.

oraz usług wspierających dla transportu oraz innych agencji transportowych (po ok. 10 proc. potencjału krajowego).

Podobna sytuacja występuje, gdy analizujemy liczbę podmiotów występujących w klastrze. Według danych z bazy REGON klastr tworzyło w 2006 roku prawie 15 100 podmiotów, z czego blisko 4 tys. w Gdańsku oraz ponad 17 proc. w Gdyni. Najliczniejsza grupa – stanowiąca prawie 87 proc. podmiotów klastra występuje zgodnie z oczekiwaniami w transporcie lądowym (dużą część stanowią w jego ramach taksówki). Wyraźną cechą branży w pomorskim na tym etapie rozwoju jest więc jej atomizacja – występowanie bardzo licznych lecz niewielkich podmiotów. W przyszłości rynek (w tym zwłaszcza wejście dużych operatorów logistycznych) wymusi najprawdopodobniej dość liczne fuzje i przejęcia oraz bankructwa ze względu na niemożliwość wykorzystania korzyści skali i zakresu.

Mapa 1 Układ przestrzenny klastra LTD w woj. pomorskim



Źródło: Opracowanie własne – Brodzicki i in. (2007).

Wartości LQ wyliczone na poziomie zdezagregowanym dla liczby pracujących w roku 2006 pokazują, że województwo jako całość ma najwyższe współczynniki koncentracji dla przeładunku, magazynowania, składowania i przechowywania towarów (3,74 czyli prawie 4 razy powyżej średniej krajowej), morskiego i przybrzeżnego transportu wodnego (3,61), usług wspierających dla transportu (1,86) oraz innych agencji transportowych. LQ kształtuje się powyżej średniej również dla agencji turystycznych oraz transportu lądowego drogowego.

Pod względem liczby istotnych koncentracji (LQ co najmniej o 25 proc. powyżej średniej krajowej) oddających przynajmniej pośrednio tzw. głębokość klastra dominują Gdańsk (6) i Gdynia (5) przed powiatami puckim (3) oraz gdańskim, lęborskim, słupskim i Sopotem (po 1).

W układzie sektorowym największa liczba istotnych koncentracji występuje w transporcie wodnym, przeładunku, magazynowaniu, składowaniu i przechowywaniu towarów oraz usługach wspierających dla transportu (po 5).

Najwyższe wartości LQ w woj. pomorskim mają Gdańsk i Gdynia w morskim i przybrzeżnym transporcie wodnym (odpowiednio 5,3 oraz 12,8), Gdańsk i Gdynia w przeładunku, magazynowaniu, składowaniu i przechowywaniu towarów (odpowiednio 5,5 oraz 11,2) oraz Gdynia w innych agencjach transportowych. Analiza kształtowania tych współczynników pokazuje, że przynajmniej z perspektywy zatrudnienia, port w Gdyni odgrywa dla miasta dużo większą rolę niż port w Gdańsku dla Gdańska.

Do podobnych wniosków prowadzi analiza dla LQ liczonego na podstawie liczby podmiotów.

Rysunek 14 Liczba pracowników podmiotów klastra LTD w woj. pomorskim w układzie powiatów w roku 2006

Powiat	601	602	611	612	622	631	632	633	634	641	Razem
	Transport kolejowy	Transport lądowy drogowy	Morski i przybrzeżny transport wodny	Śródlądowy transport wodny	Pozarozkładowy transport powietrzny	Przeładunek, magazynowanie, składowanie i przechowywanie towarów	Usługi wspierające dla transportu	Agencje turystyczne, piloci i przewodnicy wycieczek	Inne agencje transportowe	Usługi pocztowe i kurierskie	
bytowski	:	757	:	:	:	47	4	26	14	4	852
chojnicki	:	1111	:	:	:	29	10	20	9	0	1179
człuchowski	:	517	:	:	:	0	0	16	0	3	536
gdański	:	1149	:	:	:	77	34	9	66	:	1335
kartuski	:	988	:	:	:	29	22	36	31	0	1106
kościerski	:	753	:	:	:	4	29	21	22	:	829
kwidzyński	:	1022	:	:	:	174	0	18	54	4	1272
łęborski	:	542	42	:	:	14	16	197	0	:	811
malborski	0	844	0	0	0	7	16	16	15	5	903
nowodworski	:	186	:	:	:	0	34	0	:	0	220
pucki	:	611	13	7	:	4	146	121	0	0	902
słupski	:	840	15	0	:	10	11	78	9	0	963
starogardzki	:	1629	:	0	:	35	0	34	15	:	1713
tczewski	:	1032	:	:	:	16	72	27	20	2	1169
wejherowski	:	1701	4	0	:	86	78	39	62	0	1970
m. Gdańsk	85	7047	521	33	13	1979	1545	488	723	19	12453
m. Gdynia	18	5504	631	:	0	2124	644	209	1936	5	11071
m. Słupsk	:	2030	11	:	:	27	24	101	53	3	2249
m. Sopot	:	463	0	:	:	20	36	101	151	0	771
Razem	103	28726	1237	40	13	4682	2721	1557	3180	45	42304

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Rysunek 15 Udział powiatów w ogólnej liczbie pracujących klastra LTD w woj. pomorskim w roku 2006

Powiat	601	602	611	612	622	631	632	633	634	641	Razem
	Transport kolejowy	Transport lądowy drogowy	Morski i przybrzeżny transport wodny	Śródlądowy transport wodny	Pozarozkładowy transport powietrzny	Przeladunek, magazynowanie, składowanie i przechowywanie towarów	Usługi wspierające dla transportu	Agencje turystyczne, piloci i przewodnicy wycieczek	Inne agencje transportowe	Usługi pocztowe i kurierskie	
bytowski	0,0	2,6	0,0	0,0	0,0	1,0	0,1	1,7	0,4	8,9	2,0
chojnicki	0,0	3,9	0,0	0,0	0,0	0,6	0,4	1,3	0,3	0,0	2,8
człuchowski	0,0	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	6,7	1,3
gdański	0,0	4,0	0,0	0,0	0,0	1,6	1,2	0,6	2,1	0,0	3,2
kartuski	0,0	3,4	0,0	0,0	0,0	0,6	0,8	2,3	1,0	0,0	2,6
kościerski	0,0	2,6	0,0	0,0	0,0	0,1	1,1	1,3	0,7	0,0	2,0
kwidzyński	0,0	3,6	0,0	0,0	0,0	3,7	0,0	1,2	1,7	8,9	3,0
łęborski	0,0	1,9	3,4	0,0	0,0	0,3	0,6	12,7	0,0	0,0	1,9
malborski	0,0	2,9	0,0	0,0	0,0	0,1	0,6	1,0	0,5	11,1	2,1
nowodworski	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0	0,5
pucki	0,0	2,1	1,1	17,5	0,0	0,1	5,4	7,8	0,0	0,0	2,1
słupski	0,0	2,9	1,2	0,0	0,0	0,2	0,4	5,0	0,3	0,0	2,3
starogardzki	0,0	5,7	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	2,2	0,5	0,0	4,0
tczewski	0,0	3,6	0,0	0,0	0,0	0,3	2,6	1,7	0,6	4,4	2,8
wejherowski	0,0	5,9	0,3	0,0	0,0	1,8	2,9	2,5	1,9	0,0	4,7
m. Gdańsk	82,5	24,5	42,1	82,5	100,0	42,3	56,8	31,3	22,7	42,2	29,4
m. Gdynia	17,5	19,2	51,0	0,0	0,0	45,4	23,7	13,4	60,9	11,1	26,2
m. Słupsk	0,0	7,1	0,9	0,0	0,0	0,6	0,9	6,5	1,7	6,7	5,3
m. Sopot	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0	0,4	1,3	6,5	4,7	0,0	1,8
Razem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Rysunek 16 Udział powiatów pomorskiego oraz pomorskiego jako całości w całkowitej liczbie pracujących w branży LTD w Polsce w 2006 roku

Powiat	601	602	611	612	622	631	632	633	634	641
	Transport kolejowy	Transport lądowy drogowy	Morski i przybrzeżny transport wodny	Śródlądowy transport wodny	Pozarozkładowy transport powietrzny	Przeładunek, magazynowanie, składowanie i przechowywanie towarów	Usługi wspierające dla transportu	Agencje turystyczne, piloci i przewodnicy wycieczek	Inne agencje transportowe	Usługi pocztowe i kurierskie
bytowski	0,000	0,149	0,000	0,000	0,000	0,207	0,015	0,093	0,043	0,005
chojnicki	0,000	0,219	0,000	0,000	0,000	0,128	0,038	0,071	0,028	0,000
człuchowski	0,000	0,102	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,057	0,000	0,004
gdański	0,000	0,226	0,000	0,000	0,000	0,339	0,128	0,032	0,202	0,000
kartuski	0,000	0,194	0,000	0,000	0,000	0,128	0,083	0,128	0,095	0,000
kościerski	0,000	0,148	0,000	0,000	0,000	0,018	0,110	0,075	0,067	0,000
kwidziński	0,000	0,201	0,000	0,000	0,000	0,767	0,000	0,064	0,165	0,005
łęborski	0,000	0,107	0,677	0,000	0,000	0,062	0,060	0,701	0,000	0,000
malborski	0,000	0,166	0,000	0,000	0,000	0,031	0,060	0,057	0,046	0,006
nowodworski	0,000	0,037	0,000	0,000	0,000	0,000	0,128	0,000	0,000	0,000
pucki	0,000	0,120	0,209	0,452	0,000	0,018	0,552	0,431	0,000	0,000
słupski	0,000	0,165	0,242	0,000	0,000	0,044	0,042	0,278	0,028	0,000
starogardzki	0,000	0,321	0,000	0,000	0,000	0,154	0,000	0,121	0,046	0,000
tczewski	0,000	0,203	0,000	0,000	0,000	0,070	0,272	0,096	0,061	0,002
wejherowski	0,000	0,335	0,064	0,000	0,000	0,379	0,295	0,139	0,190	0,000
m. Gdańsk	0,059	1,387	8,395	2,133	2,016	8,720	5,838	1,737	2,214	0,023
m. Gdynia	0,012	1,083	10,168	0,000	0,000	9,358	2,433	0,744	5,928	0,006
m. Słupsk	0,000	0,399	0,177	0,000	0,000	0,119	0,091	0,360	0,162	0,004
m. Sopot	0,000	0,091	0,000	0,000	0,000	0,088	0,136	0,360	0,462	0,000
Razem	0,071	5,652	19,932	2,586	2,016	20,629	10,281	5,542	9,737	0,053

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Rysunek 17 Liczba podmiotów klastra LTD w woj. pomorskim w układzie powiatów w roku 2006

Powiat	601	602	611	612	622	631	632	633	634	641	Ogółem
	Transport kolejowy	Transport lądowy drogowy	Morski i przybrzeżny transport wodny	Śródlądowy transport wodny	Pozarozkładowy transport powietrzny	Przeładunek, magazynowanie, składowanie i przechowywanie towarów	Usługi wspierające dla transportu	Agencje turystyczne, piloci i przewodnicy wycieczek	Inne agencje transportowe	Usługi pocztowe i kurierskie	
bytowski	:	277	:	:	:	2	3	13	9	3	307
chojnicki	:	369	:	:	:	9	4	7	3	1	393
człuchowski	:	237	:	:	:	1	1	8	1	3	251
gdański	:	663	:	:	:	12	28	5	18	:	726
kartuski	:	504	:	:	:	6	8	15	9	1	543
kościerski	:	280	:	:	:	3	12	5	6	:	306
kwidzyński	:	470	:	:	:	22	1	11	11	2	517
łęborski	:	348	12	:	:	8	7	21	1	:	397
malborski	1	376	0	0	0	4	6	9	7	3	406
nowodworski	:	116	:	:	:	1	12	1	:	1	131
pucki	:	323	6	2	:	4	69	24	1	1	430
słupski	:	442	6	1	:	9	7	34	3	1	503
starogardzki	:	566	:	1	:	9	1	11	6	:	594
tczewski	:	474	:	:	:	7	18	17	6	2	524
wejherowski	:	877	2	1	:	11	36	18	30	1	976
m. Gdańsk	2	3375	11	3	3	74	153	214	138	10	3983
m. Gdynia	2	2113	29	:	1	50	81	108	267	5	2656
m. Słupsk	:	928	3	:	:	14	3	45	22	3	1018
m. Sopot	:	347	1	:	:	3	15	36	24	1	427
Razem	5	13085	70	8	4	249	465	602	562	38	15088

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Rysunek 18 Udział powiatów w ogólnej liczbie podmiotów klastra LTD w woj. pomorskim w roku 2006

Powiat	601	602	611	612	622	631	632	633	634	641	Ogółem
	Transport kolejowy	Transport lądowy drogowy	Morski i przybrzeżny transport wodny	Śródlądowy transport wodny	Pozarozkładowy transport powietrzny	Przeladunek, magazynowanie, składowanie i przechowywanie towarów	Usługi wspierające dla transportu	Agencje turystyczne, piloci i przewodnicy wycieczek	Inne agencje transportowe	Usługi pocztowe i kurierskie	
bytowski	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	0,8	0,6	2,2	1,6	7,9	2,0
chojnicki	0,0	2,8	0,0	0,0	0,0	3,6	0,9	1,2	0,5	2,6	2,6
człuchowski	0,0	1,8	0,0	0,0	0,0	0,4	0,2	1,3	0,2	7,9	1,7
gdański	0,0	5,1	0,0	0,0	0,0	4,8	6,0	0,8	3,2	0,0	4,8
kartuski	0,0	3,9	0,0	0,0	0,0	2,4	1,7	2,5	1,6	2,6	3,6
kościerski	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	1,2	2,6	0,8	1,1	0,0	2,0
kwidzyński	0,0	3,6	0,0	0,0	0,0	8,8	0,2	1,8	2,0	5,3	3,4
łęborski	0,0	2,7	17,1	0,0	0,0	3,2	1,5	3,5	0,2	0,0	2,6
malborski	20,0	2,9	0,0	0,0	0,0	1,6	1,3	1,5	1,2	7,9	2,7
nowodworski	0,0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,4	2,6	0,2	0,0	2,6	0,9
pucki	0,0	2,5	8,6	25,0	0,0	1,6	14,8	4,0	0,2	2,6	2,8
słupski	0,0	3,4	8,6	12,5	0,0	3,6	1,5	5,6	0,5	2,6	3,3
starogardzki	0,0	4,3	0,0	12,5	0,0	3,6	0,2	1,8	1,1	0,0	3,9
tczewski	0,0	3,6	0,0	0,0	0,0	2,8	3,9	2,8	1,1	5,3	3,5
wejherowski	0,0	6,7	2,9	12,5	0,0	4,4	7,7	3,0	5,3	2,6	6,5
m. Gdańsk	40,0	25,8	15,7	37,5	75,0	29,7	32,9	35,5	24,6	26,3	26,4
m. Gdynia	40,0	16,1	41,4	0,0	25,0	20,1	17,4	17,9	47,5	13,2	17,6
m. Słupsk	0,0	7,1	4,3	0,0	0,0	5,6	0,6	7,5	3,9	7,9	6,7
m. Sopot	0,0	2,7	1,4	0,0	0,0	1,2	3,2	6,0	4,3	2,6	2,8
Razem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Rysunek 19 Istotne koncentracje liczby pracujących dla grup PKD klastra LTD w układzie powiatów w roku 2006

Powiat	601	602	611	612	622	631	632	633	634	641
	Transport kolejowy	Transport lądowy drogowy	Morski i przybrzeżny transport wodny	Śródlądowy transport wodny	Pozarozkładowy transport powietrzny	Przeladunek, magazynowanie, składowanie i przechowywanie towarów	Usługi wspierające dla transportu	Agencje turystyczne, piloci i przewodnicy wycieczek	Inne agencje transportowe	Usługi pocztowe i kurierskie
bytowski	0,00	1,05	0,00	0,00	0,00	1,46	0,11	0,65	0,30	0,03
chojnicki	0,00	1,12	0,00	0,00	0,00	0,66	0,19	0,37	0,14	0,00
człuchowski	0,00	0,91	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,51	0,00	0,03
gdański	0,00	1,31	0,00	0,00	0,00	1,97	0,75	0,19	1,17	0,00
kartuski	0,00	0,97	0,00	0,00	0,00	0,64	0,41	0,64	0,47	0,00
kościerski	0,00	1,31	0,00	0,00	0,00	0,16	0,97	0,66	0,60	0,00
kwidzyński	0,00	1,08	0,00	0,00	0,00	4,12	0,00	0,34	0,89	0,03
łęborski	0,00	0,66	4,22	0,00	0,00	0,38	0,38	4,37	0,00	0,00
malborski	0,00	0,91	0,00	0,00	0,00	0,17	0,33	0,31	0,25	0,03
nowodworski	0,00	0,62	0,00	0,00	0,00	0,00	2,16	0,00	0,00	0,00
pucki	0,00	0,66	1,15	2,48	0,00	0,10	3,03	2,36	0,00	0,00
słupski	0,00	0,92	1,35	0,00	0,00	0,25	0,23	1,55	0,15	0,00
starogardzki	0,00	1,40	0,00	0,00	0,00	0,67	0,00	0,53	0,20	0,00
tczewski	0,00	1,01	0,00	0,00	0,00	0,35	1,35	0,48	0,30	0,01
wejherowski	0,00	1,03	0,20	0,00	0,00	1,17	0,91	0,43	0,58	0,00
m. Gdańsk	0,04	0,88	5,30	1,35	1,27	5,51	3,69	1,10	1,40	0,01
m. Gdynia	0,01	1,30	12,18	0,00	0,00	11,21	2,91	0,89	7,10	0,01
m. Słupsk	0,00	1,29	0,57	0,00	0,00	0,38	0,29	1,16	0,52	0,01
m. Sopot	0,00	0,62	0,00	0,00	0,00	0,60	0,92	2,43	3,12	0,00
Razem	0,01	1,02	3,61	0,47	0,37	3,74	1,86	1,00	1,77	0,01

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Rysunek 20 Istotne koncentracje liczby podmiotów dla grup PKD klastra LTD w układzie powiatów w roku 2006

Powiat	601	602	611	612	622	631	632	633	634	641
	Transport kolejowy	Transport lądowy drogowy	Morski i przybrzeżny transport wodny	Śródlądowy transport wodny	Pozarozkładowy transport powietrzny	Przeładunek, magazynowanie, składowanie i przechowywanie towarów	Usługi wspierające dla transportu	Agencje turystyczne, piloci i przewodnicy wycieczek	Inne agencje transportowe	Usługi pocztowe i kurierskie
bytowski	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,56	0,54	1,12	1,63	1,68
chojnicki	0,00	1,04	0,00	0,00	0,00	1,98	0,56	0,47	0,42	0,44
człuchowski	0,00	1,04	0,00	0,00	0,00	0,34	0,22	0,84	0,22	2,06
gdański	0,00	1,01	0,00	0,00	0,00	1,43	2,14	0,18	1,38	0,00
kartuski	0,00	1,03	0,00	0,00	0,00	0,96	0,82	0,73	0,92	0,32
kościerski	0,00	1,01	0,00	0,00	0,00	0,85	2,18	0,43	1,09	0,00
kwidzyński	0,00	1,01	0,00	0,00	0,00	3,68	0,11	0,56	1,18	0,67
łęborski	0,00	0,97	42,02	0,00	0,00	1,74	0,98	1,40	0,14	0,00
malborski	5,68	1,02	0,00	0,00	0,00	0,85	0,82	0,59	0,96	1,27
nowodworski	0,00	0,98	0,00	0,00	0,00	0,66	5,08	0,20	0,00	1,32
pucki	0,00	0,83	19,40	1,56	0,00	0,80	8,90	1,47	0,13	0,40
słupski	0,00	0,97	16,58	0,67	0,00	1,55	0,77	1,78	0,33	0,34
starogardzki	0,00	1,05	0,00	0,56	0,00	1,31	0,09	0,49	0,56	0,00
tczewski	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,16	1,91	0,86	0,64	0,66
wejherowski	0,00	0,99	2,85	0,34	0,00	0,98	2,05	0,49	1,71	0,18
m. Gdańsk	1,16	0,94	3,84	0,25	2,98	1,61	2,13	1,42	1,93	0,43
m. Gdynia	1,74	0,88	15,18	0,00	1,49	1,63	1,69	1,07	5,59	0,32
m. Słupsk	0,00	1,01	4,10	0,00	0,00	1,19	0,16	1,17	1,20	0,51
m. Sopot	0,00	0,90	3,26	0,00	0,00	0,61	1,95	2,23	3,12	0,40
Razem	0,76	0,96	6,45	0,18	1,05	1,43	1,71	1,05	2,07	0,43

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Potencjał klastra wspiera szereg uczelni wyższych będących źródłem wykwalifikowanych zasobów ludzkich, nowych rozwiązań technologicznych. Do kluczowych uczelni powiązanych z klastrem LTD zaliczyć należy przede wszystkim: Politechnikę Gdańską, Uniwersytet Gdański, Akademię Morską, Akademię Marynarki Wojennej oferujące studia dzienne i zaoczne, podstawowe i uzupełniające oraz szereg studiów podyplomowych związanych bezpośrednio bądź pośrednio z branżą LTD. Na wielu uczelniach funkcjonują specjalistyczne katedry bądź zakłady dostosowane specyfiką do branży LTD np. Instytut Transportu i Handlu Morskiego oraz Katedry

Krajowa Izba Gospodarki Morskiej

Krajowa Izba Gospodarki Morskiej jest ogólnokrajową, dobrowolną, samorządową organizacją podmiotów gospodarczych prowadzących działalność w ramach szeroko rozumianej gospodarki morskiej. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej jest członkiem Krajowej Izby Gospodarczej w Warszawie. Aktualnie KIGM liczy 174 członków zwykłych oraz 13 członków stowarzyszonych.

Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych

Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych jest organizacją zrzeszającą przewoźników transportu drogowego o zasięgu ogólnopolskim. Stowarzyszenie oferuje szereg specjalistycznych usług takich jak rozprawianie zezwoleń, załatwianie formalności licencyjnych i zaświadczeń, porady prawne, obsługę rachunkową, specjalistyczne szkolenia oraz szereg praktycznych bonifikat dla członków. Na dzień 1 stycznia b.r. członkami PSPD było 860 podmiotów.

Polska Izba Spedycji i Logistyki

PISiL jest dobrowolną organizacją samorządu gospodarczego (izbą gospodarczą) zrzeszającą przedsiębiorców prowadzących działalność polegającą na świadczeniu międzynarodowych i krajowych usług związanych z obsługą obrotu towarowego. PISiL jest członkiem International Federation of Freight Forwarders Associations, European Organisation for Forwarding and Logistics "CLECAT", KIG, Rady Interesantów Portu w Gdańsku oraz członkiem stowarzyszonym KIGM. Izba świadczy szereg specjalistycznych usług na rzecz członków oraz jest kluczowym reprezentantem branży na forum krajowym i międzynarodowym. Na dzień 1 marca 2008 baza PISiL liczyła 129 członków w tym polskie przedstawicielstwa wiodących globalnie operatorów logistycznych.

Transportu i Logistyki na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego czy Katedra Logistyki Morskiej na Akademii Morskiej.

Część rozmówców kwestionowało jednak zakres praktycznych umiejętności absolwentów powyższych uczelni przydatnych w praktycznej działalności gospodarczej.

W województwie pomorskim istnieje szereg instytucji bezpośrednio bądź pośrednio wspierających bądź mogących wesprzeć rozwój klastra LTD.

Do najważniejszych organizacji zaliczyć należy: Krajową Izbę Gospodarki Morskiej, Polską Izbę Spedycji i Logistyki (PISiL), Radę Interesantów Portu Gdańsk (zrzeszającą 62 podmioty) oraz Radę Interesantów Portu Gdynia jak również Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych (PSPD). Organizacjami o mniejszym znaczeniu są również Polski Związek Spedytorów Międzynarodowych (PZSM) oraz Okręgowe Stowarzyszenie Drogowych Przewoźników Międzynarodowych i Spedytorów Wybrzeże z siedzibą w Gdyni (OSDPMiS Wybrzeże).

PISiL i PSPD mają charakter stricte branżowy reprezentując interesy

spedytorów oraz przewoźników drogowych. KIGM, PSPD i PISiL są podmiotami o centralach zlokalizowanych w Gdyni, lecz narodowej a nie regionalnej skali działania. Szczególnie aktywnymi stowarzyszeniami jest PISiL oraz PSPD, natomiast KIGM uznawany jest za znaczną część rozmówców za organizację znajdującą się w regresie.

KIGM podejmował w przeszłości nieudane próby inicjacji „klastra morskiego”. Zadanie przekroczyło jak na razie jego potencjał. Wielu rozmówców wskazywało na konieczność powstania nowej regionalnej prężnej instytucji reprezentującej interes całego szeroko rozumianego klastra.

Transport morski

W stosunku do innych klastrów LTD w Polsce specyfiką pomorskiego jest oczywiście jego zdominowanie przez transport morski w związku z zasadniczym atutem, czyli znaczącymi portami przeładunkowymi w Gdańsku i Gdyni. W świecie funkcjonuje około 600 portów kontenerowych obsługujących łącznie około 400 mln TEU. Z czego największe porty (powyżej 1 mln TEU) obsługują ponad dwie trzecie ruchu kontenerów. Spodziewane tempo wzrostu globalnych przeładunków kontenerowych szacuje się na około 8 do 9 proc. rocznie, przy wzroście zdolności przeładunkowych na poziomie około 4 proc. rocznie – oznacza to wzrost globalnego stopnia wykorzystania terminali do poziomu około 90 proc. pod koniec dekady i problem kongestii w wiodących hub'ach globalnych.

Z tej perspektywy porty Gdańska i Gdyni należy uznać za porty dowozowe o znaczeniu regionalnym z możliwością wejścia do grupy portów dużych przy utrzymaniu dynamiki wzrostu na poziomie 10 -15 proc. rocznie.

Trendy rynkowe

- Globalizacja produkcji – globalne sieci poddostawców
- Restrukturyzacja sieci logistycznych w układzie globalnym – przemieszczanie punktów dystrybucyjnych
- Gwałtowny wzrost wolumenu frachtu morskiego
- Konteneryzacja
- Wyłonienie się systemu *hub and spoke* – globalne porty bazowe + sieć portów regionalnych obsługiwanych tzw. *feederami* przy wzroście ich tonażu do 8000 TEU
- Wzrost znaczenia transportu intermodalnego
- Wzrost konkurencji pomiędzy portami a operatorami terminali
- Wyłonienie się i wzrost znaczenia globalnych operatorów terminali kontenerowych np. Hutchinson, PSA, APM Terminals
- *One-stop-shop* – intermodalność transportowa portów
- Wertykalna integracja – część armatorów stało się również operatorami terminali kontenerowych (np. Maersk)
- Wzrost znaczenia portów w obsłudze globalnej spedycji
- Rosnąca produktywność i wydajność portów
- Znaczący wzrost kosztów rozbudowy portów – kapitałochłonność
- Wzrost znaczenia otoczenia – pojawienie się w obszarze ciężenia portów znaczących terenów inwestycyjnych – centra logistyczno –produkcyjne

Źródło: www.unescap.org

W okresie 2003 – 2007 w trzech największych polskich portach morskich w Gdańsku, Gdyni oraz w zespole portów Szczecin - Świnoujście nastąpił wzrost wielkości przeładunku o 22 proc z poziomu 45,3 mln ton do 55,5 mln ton.

Dynamika wzrostu różniła się znacząco pomiędzy zasadniczymi grupami towarowymi. Najwyższy wzrost przeładunków odnotowano w zakresie zboża, innych produktów masowych, drobnicy oraz paliwa. Znaczący spadek obrotu nastąpił natomiast w zakresie węgla i koksu, rudy oraz drewna. W ujęciu absolutnym w największe znaczenie w obrocie omawianych portów odgrywały w roku 2007 drobnica, paliwo oraz inne produkty masowe odpowiadające łącznie za blisko 80 proc. przeładunku.

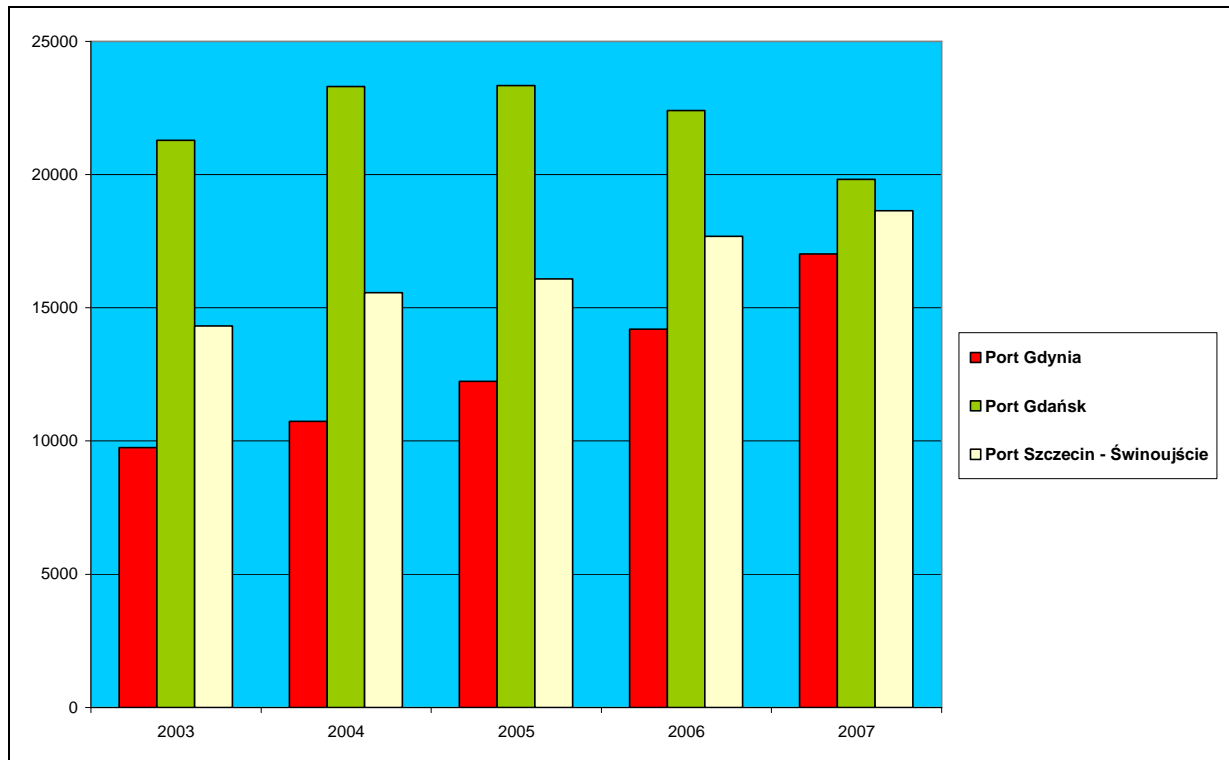
Dla dynamiki rozwoju portów morskich w Gdańsku i w Gdyni, jak i całego klastra LTD na

Pomorzu, duże znaczenie będzie miała dynamika polskiego importu i eksportu, jej struktura oraz kierunki wymiany – eksportu jak i importu. Porty morskie Gdańska i Gdyni będą obsługiwały głównie kierunki zamorskie – azjatycki (Chiny, Indie), północno-amerykański oraz afrykański.

Wymiana handlowa w obrębie Europy obsługiwana jest głównie przez transport drogowy i w mniejszym stopniu kolejowy. Znaczenie transportu lotniczego w obsłudze wymiany handlowej Polski jest ogólnie rzecz biorąc rezydualne (poza pewnymi grupami produktowymi).

Analogicznie do portów państw zachodnich Porty Gdańska i Gdyni muszą przejść na kolejny etap rozwoju – porty tzw. III generacji stając się zintegrowanymi centrami logistycznymi

Rysunek 21 Przeładunki w polskich portach morskich (w tys. ton)

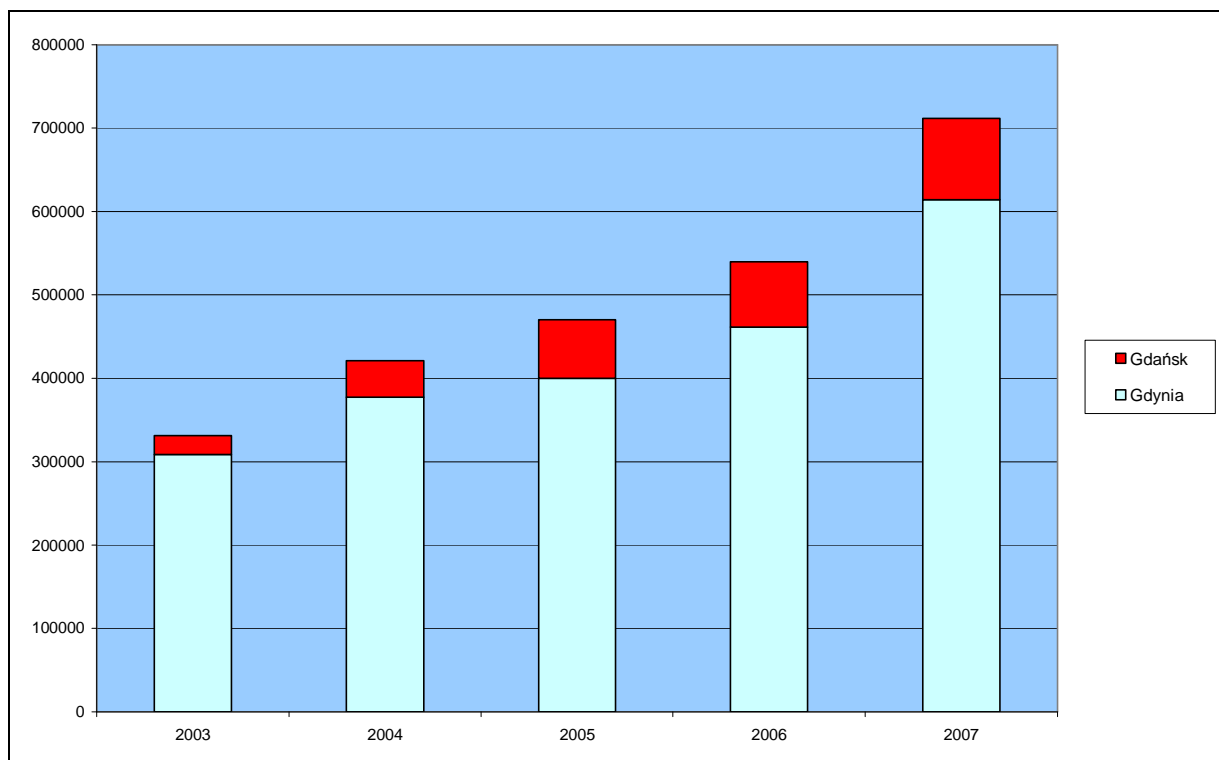


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zarządów portów.

Przeładunek kontenerów w Porcie Gdyńskim podwoił się z poziomu 308 tys. TEU w 2003 roku do poziomu 615 tys. TEU na koniec 2007 roku. Dla porównania w Porcie Gdańskim przeładunek kontenerów wzrósł z poziomu 22,5 tys. TEU w 2003 roku do 97 tys. na koniec 2007 roku.

Port Szczecin-Świnoujście obsłużył w 2007 roku 56 tys. TEU. Oznacza to, że Port Gdynia miał w 2007 roku 80 procentowy udział w przeładunku kontenerów w portach polskich, Port Gdańsk – 12,6 proc. udział a Zespół Portów – 7,3 proc. udział. W związku z podjętymi inwestycjami w najbliższym okresie należy spodziewać się redukcji dominującej pozycji terminali gdyńskich w strukturze przeładunków kontenerowych. Warto ad vocem podkreślić, że największym portem obsługującym ruch kontenerów do i z Polski jest port w Hamburgu.

Rysunek 22 Przeładunek kontenerów w portach Trójmiasta w okresie 2003 – 2007 (TEU)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zarządów portów.

Port Gdańsk

Port Gdański składa się z dwóch zasadniczych części Portu Północnego oraz Portu Wewnętrznego.

Dużą rolę dla Portu Gdańskiego odgrywają Wolny Obszar Celny, Baza Promowa PŻB oraz Terminal Promowy Westerplatte obsługujące połączenia pasażerski głównie promowe, specjalistyczne nabrzeża (Obrońców Westerplatte, Oliwskie Wiślane, Szczecińskie, Bytomskie, Przemysłowe, Chemików, Rudowe), Basen Górniczy, bazy - Przeładunku Siarki oraz Paliw Płynnych, Terminal Przeładunku Gazu Płynnego (LPG) oraz dwa terminale kontenerowe – Gdański Terminal Kontenerowy SA jak i nowowybudowany terminal DCT Gdańsk. Terminal DCT ma charakter głębokowodnego terminalu kontenerowego pozwalającego na wchodzenie jednostek o maksymalnym dopuszczalnym dla Bałtyku zanurzeniu tzw. Baltimax. Dotychczas zrealizowano pierwszy etap inwestycji pozwalający na przeładunek roczny ok. 500 tys. TEU oraz nabrzeża ro-ro o dodatkowej zdolności przeładunkowej 160 000 jednostek. Realizacja dalszych 3 etapów ekspansji pozwoli na przeładunek do 2 mln TEU rocznie. Zabezpieczy to na wiele lat potencjalny wzrost ilości kontenerów w portach Trójmiasta nawet w optymistycznych scenariuszach. Warto podkreślić, że DCT Gdańsk SA jest spółką z większościowym udziałem Global Infrastructure Fund (GIF) funduszu zarządzanego przez australijską Macquaire Bank Group.

Dużą rolę w poszczególnych częściach portu pełnią wyspecjalizowani operatorzy - Port Gdański Eksploatacja powiązany kapitałowo z ZMPG SA jak również operatorzy prywatni (21).

Port Gdańsk oferuje regularne połączenia żeglugowe tzw. serwisy do 16 krajów obsługiwane przez szereg przewoźników polskich i zagranicznych.

W Porcie Gdańskim relatywnie duże znaczenie odgrywał w przeszłości przeładunek fosforów oraz siarki. Działalność ta jednak z roku na rok ulega ograniczeniu. W ostatnim okresie Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych (PERN) stwierdziło, że na terenie zajmowanym obecnie przez Siarkopol zamierza wybudować w przyszłości magazyny paliw na rzecz Grupy Lotos. Inwestycją w tym miejscu zainteresowana jest sama Grupa Lotos. Warto zauważyć jednocześnie, że Grupa Lotos w ramach ogłoszonego programu inwestycyjnego rozważa wybudowanie własnego – niezależnego terminala naftowego⁶. Rozważa się jednocześnie realizację inwestycji Centrum Logistyki Paliw Płynnych.

Łączna powierzchnia magazynowa Portu Gdańskiego to 106 300 m² a powierzchnia składowa to 548 000 m². Zdolność przeładunkowa Portu Gdańskiego to około 55 mln ton rocznie, z czego 12 mln ton przypada na Port Wewnętrzny – pozostałe na Port Północny. Wielkość przeładunków w roku 2007 oznacza wykorzystanie potencjału przeładunkowego portu na poziomie poniżej 40 proc. możliwości.

Port Gdański będzie w najbliższym okresie starał się o ponowny wzrost przeładunku ropy (obok przeładunku węgla decyduje to o wyniku finansowym podmiotu), rozbudowywał terminal kontenerowy w związku z przewidywanym wzrostem tego typu przeładunków w portach bałtyckich (związane jest z tym wyjście w morze w długiej perspektywie) oraz inwestował z Miastem Gdańsk w budowę centrum logistycznego – Pomorskiego Centrum Logistycznego.

Port Gdynia

Obecnie zdolności przeładunkowe Portu Gdynia sięgają 25 mln ton. Na terenie Portu Gdynia funkcjonuje szereg wyspecjalizowanych terminali oraz baz co ukazuje uniwersalny charakter portu.

Po pierwsze są to otwarty w 1979 roku BCT Bałtycki Terminal Kontenerowy oraz Gdynia Container Terminal S.A. (GCT). GTC jest członkiem Grupy Hutchison Port Holdings będącej wiodącym na świecie inwestorem, deweloperem i operatorem portowym. HPH posiada wg informacji ZPMG udziały w terminalach w 21 krajach Azji, Bliskiego Wschodu, Afryki, Europy i obu Ameryk będąc operatorem na 251 nabrzeżach w 43 portach. Kontenerowe połączenia oceaniczne z Hamburga, Bremerhaven, Rotterdamu, Antwerpii i Felixstowe obsługiwane są z Gdyni poprzez połączenia feederowe. W 2003 roku Bałtycki Terminal Kontenerowy został natomiast nabyty przez filipińską firmę International Container Terminal Services. Zdolności przeładunkowe terminalu w wyniku podjętych przez inwestora działań zostały zwiększone z 400 do 750 tys. TEU rocznie – docelowo terminal ma osiągnąć przepustowość nawet 1.2 mln TEU. Ruch kontenerów z portu obsługiwany jest przede wszystkim przez transport samochodowy w ok. 85 procentach – pozostały przez kolej.

⁶ Sytuacja ta mogłaby bardzo niekorzystnie odbić się na kondycji Zarządu Portu Morskiego Gdańsk SA, którego wyniki finansowy w dużym stopniu uzależniony jest od przeładunku ropy.

Po drugie są to Bałtycki Terminal Drobnicowy, Bałtycki Terminal Zbożowy oraz Morski Terminal Masowy. Po trzecie jest to Bałtycka Baza Masowa (BBM). BBM to spółka powołana w 1997 przez Port Gdynia oraz Zakłady Azotowe 'PUŁAWY' S.A. w celu obsługi eksportu polskich produktów chemicznych, a w szczególności nawozów sztucznych. Po czwarte jest to Baza Promowa w Porcie Zachodnim obsługująca rosnący z roku na rok ruch pasażerski. Gdynia w ostatnim okresie, co warto podkreślić, stała się miejscem cumowania największych statków wycieczkowych wpływających na Bałtyk.

Do największych inwestycji portu w najbliższym okresie zaliczyć należy budowę magazynów, budowę centrum logistycznego (szerzej o centrum w paragrafie o centrach logistycznych), prace nad pogłębieniem kanału portowego oraz budowa nowego terminalu do przyjmowania promów pasażerskich i towarowych jak również terminalu ro-ro.

Na terenie Portu Gdynińskiego funkcjonuje ponad 40 agentów, 21 armatorów, 57 spedytorów, co pokazuje potencjał rozwoju klastra nawet na terenie samego portu.

Gdynia i Gdańsk mają szansę być jednymi z głównych portów dowozowych kontenerów do Hamburga i Bremenshaven. Teoretycznie mogą też przejąć część kontenerów tych portów ze względu na problem kongestii w głównych hub'ach portowych Europy ograniczeniem są tu oczywiście uwarunkowania Morza Bałtyckiego.

Wraz ze wzrostem ilości przeładowywanych kontenerów niezbędny będzie wzrost powierzchni magazynowej w portach i w ich pobliżu. Uznaje się, że porty są w stanie utrzymać maksymalnie do 10proc. ładunku kontenerów. Reszta zostaje z portów wywieziona głównie przy pomocy transportu drogowego (tylko ok. 10 proc. obsługiwanych jest przez kolej- za maksimum możliwości eksperci uznają około 20 proc. udział kolei). Szacuje się, że na jedno obsługiwane TEU przypada od 0,38 do 0,40 m² powierzchni magazynowej. Co oznacza, że przy obecnym poziomie przeładunku kontenerów potrzebne jest ok. 230 tys. m² powierzchni magazynowych. Przy prognozowanym wzroście przeładunków do poziomu ok. 1 mln TEU w Gdańsku oraz 1,3 mln TEU w Gdyni do roku 2015 niezbędnym okazałoby się posiadanie ok. 736 tys. m² powierzchni magazynowej – 320 tys. w Gdańsku oraz 416 tys. m² w Gdyni.

Rysunek 23 Struktura przeładunków w portach morskich w okresie 2003 - 2007

Wielkość przeładunku w tys. ton																		
	Port Gdynia						Port Gdańsk						Zespół Portów Szczecin - Świnoujście					
	2003	2004	2005	2006	2007	2003=100	2003	2004	2005	2006	2007	2003=100	2003	2004	2005	2006	2007	2003=100
Węgiel i koks	1442	1045	1024	1022	670	46	5926	5920	6921	4131	1892	32	5902	6037	6405	5081	4326	73
Ruda	0	1	0	0	0		99	47	36	24	31	31	1903	2480	1631	1349	1106	58
Inne masowe	1431	1602	1832	2138	3241	226	2581	2573	2659	2922	3203	124	1394	1237	1353	2663	2891	207
Zboże	872	1004	1330	1510	1456	167	397	403	339	439	770	194	722	887	1349	1812	1487	206
Drewno	81	75	65	42	36	44							34	34	41	41	61	182
Drobnica	5729	6882	7605	8820	10349	181	2298	2570	1940	1967	2338	102	4350	4895	5303	6012	7764	178
Paliwa	193	135	374	667	1273	657	9991	11801	11446	12924	11591	116	8	0	0	726	1018	13214
Razem	9748	10744	12230	14199	17025	175	21292	23314	23341	22407	19825	93	14311	15571	16080	17684	18652	130
Struktura przeładunków																		
	2003	2004	2005	2006	2007	Zm.	2003	2004	2005	2006	2007	Zm.	2003	2004	2005	2006	2007	Zm.
Węgiel i koks	14,8	9,7	8,4	7,2	3,9	-10,9	27,8	25,4	29,7	18,4	9,5	-18,3	41,2	38,8	39,8	28,7	23,2	-18,0
Ruda	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,2	0,2	0,1	0,2	-0,3	13,3	15,9	10,1	7,6	5,9	-7,4
Inne masowe	14,7	14,9	15,0	15,1	19,0	4,4	12,1	11,0	11,4	13,0	16,2	4,0	9,7	7,9	8,4	15,1	15,5	5,8
Zboże	8,9	9,3	10,9	10,6	8,6	-0,4	1,9	1,7	1,5	2,0	3,9	2,0	5,0	5,7	8,4	10,2	8,0	2,9
Drewno	0,8	0,7	0,5	0,3	0,2	-0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,1
Drobnica	58,8	64,1	62,2	62,1	60,8	2,0	10,8	11,0	8,3	8,8	11,8	1,0	30,4	31,4	33,0	34,0	41,6	11,2
Paliwa	2,0	1,3	3,1	4,7	7,5	5,5	46,9	50,6	49,0	57,7	58,5	11,5	0,1	0,0	0,0	4,1	5,5	5,4
Razem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	0,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zarządów portów morskich.

Transport lotniczy

W zakresie spedycji i transportu lotniczego strategiczną węzłową rolę w województwie pomorskim odgrywa uruchomiony w latach 70-tych Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. im. Lecha Wałęsy.

Na jego terenie funkcjonują tradycyjne linie lotnicze LOT, SAS, Lufthansa czy Finnair, linie niskokosztowe takie jak WizzAir, EasyJet, Ryanair czy Centralwings oraz mniejsze podmioty Aerobaltic Sp. z o.o. czy Przedsiębiorstwo Exin Sp. z o.o.. Na lotnisku działa również szereg firm logistycznych oferujących spedycję lotniczą, takie jak: ACE Forwarding, INTERLINK, RUSAK Business Services czy M&M Air Cargo service czy wiodący globalnie spedycjonrzy lotniczy (operatorzy logistyczni) DHL Logistics oraz TNT. Na terenie lotniska im. Lecha Wałęsy funkcjonuje baza operacyjna WizzAir, a od wiosny 2007 miała funkcjonować baza operacyjna Centralwings – niskokosztowego operatora powiązanego z LOTem – plany te zostały jednak zawieszono. Co więcej wraz z nowym rozkładem z lotniska wycofa się EasyJet – co może wskazywać na wejście rynku tanich przewozów w nowy okres rozwoju – stabilnego wzrostu.

Ruch pasażerski w porcie lotniczym wzrósł z poziomu 78 tys. w 1991 roku do 270 tys. w 2000 roku, do 365 tys. w 2003 roku i do 672 tys. w 2005. W 2006 roku po raz pierwszy przekroczył 1 mln pasażerów rocznie a w 2007 przekroczył 1700 tys. pasażerów. Port lotniczy im. Lecha Wałęsy zajmuje pod względem ilości pasażerów czwartą pozycję w Polsce po lotniskach w Warszawie, Krakowie i Katowicach.

Wzrost obsługiwanych pasażerów został wygenerowany głównie przez wejście na lotnisko wiodących linii nisko kosztowych tzw. LCC (ang. *low-cost carriers*), spadku cen przelotów oraz gwałtownemu wzrostowi oferowanych destynacji. Wzrost ten był głównie generowany przez masową migrację zarobkową po akcesji Polski do Unii Europejskiej (główne kierunki lotów LCC to Wielka Brytania oraz Irlandia) w pewnym stopniu również dzięki wzrostowi dobrobytu w Polsce.

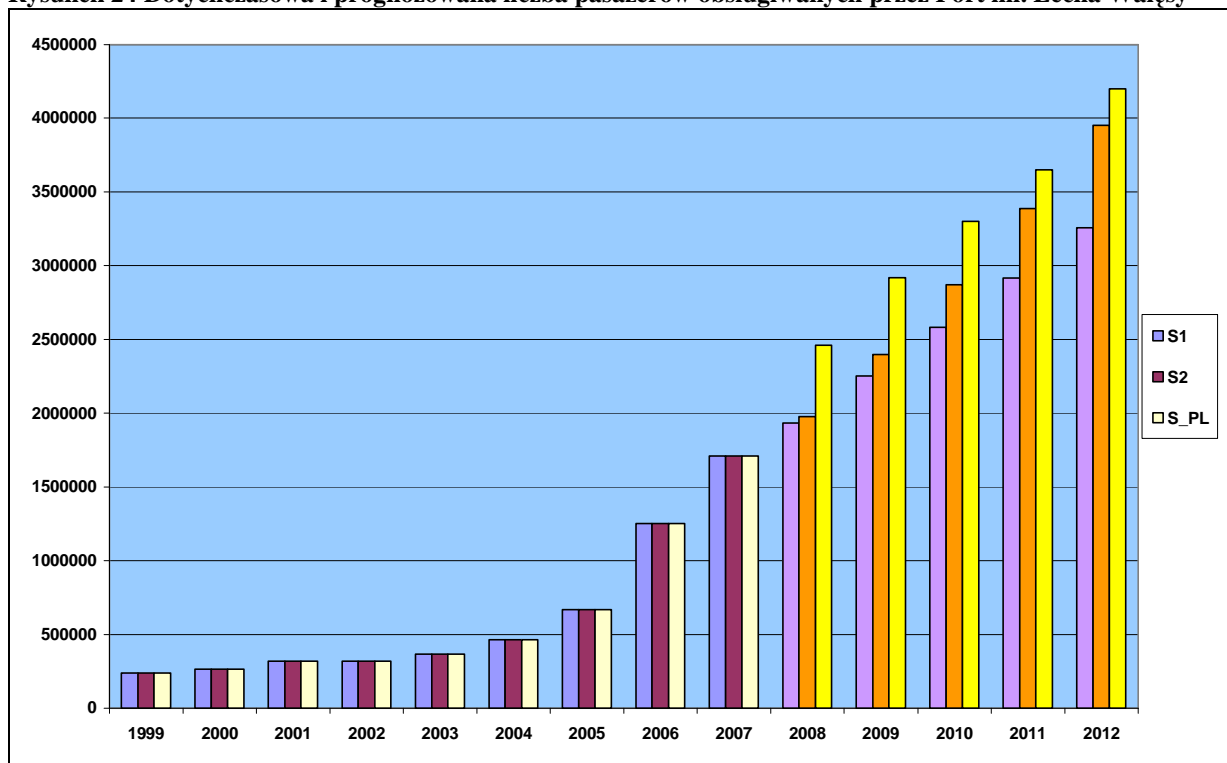
Spodziewany jest dalszy dynamiczny wzrost liczby pasażerów obsługiwanych przez Port Lotniczy Gdańsk Rębiechowo. Według prognoz zarządzających lotniskiem liczba pasażerów osiągnie 3300 tys. osób w 2010, blisko 5000 w 2015 oraz 7500 w roku 2020 (patrz rys. 24). Dla porównania zespół PriceWaterhouseCoopers oraz York Aviation (2008) w ramach raportu na zlecenie zarządu lotniska opracował trzy scenariusze: bazowy – 5,6 mln w 2015 i 10,0 mln w 2025, optymistyczny – 6,4 mln w 2015 i 11,9 w 2025 oraz pesymistyczny 3,9 mln w 2015 oraz 6,3 mln do 2025. Niezależnie od scenariusza wzrost ruchu będzie nadal bardzo wysoki. Wzrost będzie opierał się przede wszystkim o operacje LCC, przy czym najwyższą dynamiką charakteryzować mają się loty nierejsowe w tym czartery jak i ruch General Aviation.

Wraz z dynamicznym rozwojem lotnisko w Gdańsku zmuszone jest do podjęcia znaczących inwestycji rozwojowych. W okresie 2005 – 2007 wybudowano: systemy PAPI na kierunku 11 i 29 pasa startowego, przebudowano terminal pasażerski dostosowując go do wymogów Schengen, hangar dla samolotów, powiększono płyty postojowe oraz zbudowano budynek biurowy dla kontrahentów w tym operatorów logistycznych i agencji celnych. W okresie 2008 – 2011 planuje się wybudowanie nowego terminalu pasażerskiego (Terminal 2) wraz z płytami postojowymi, stanowiska do odladzania samolotów, drogi kołowania na kierunku 29, dróg patrolowo-technicznych, systemu odprowadzania wód opadowych. W trzecim etapie planu inwestycyjnego

przewiduje się m.in. remont i przedłużenie drogi startowej, 2 etap drogi kołowania (przyspieszenie realizacji) oraz potencjalnie budowę nowego terminala cargo.

Wszystkie te inwestycje znacząco zwiększą przepustowość lotniska do poziomu ok. 10 mln PAX rocznie, co oznacza zaspokojenie w pełni potrzeb Trójmiasta do roku około 2025. Przepustowość samego pasa startowego ma wzrosnąć do około 30 operacji na godzinę⁷.

Rysunek 24 Dotychczasowa i prognozowana liczba pasażerów obsługiwanych przez Port im. Lecha Wałęsy*



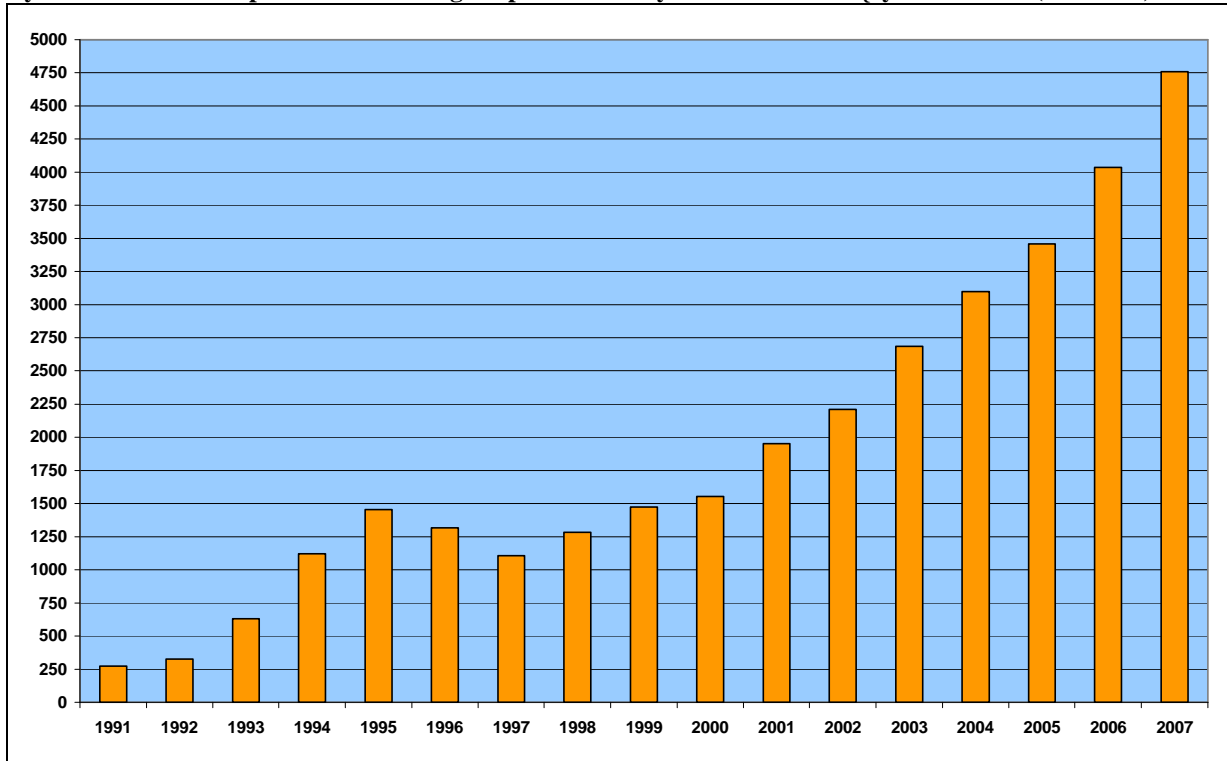
Zródło: Opracowanie własne. *prognozy własne autora raportu – S1 i S2, S_PL – prognoza zarządu Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy

Pomimo wysokiej dynamiki wzrostowej przewozu ładunków drogą lotniczą – średnio 18 proc. rocznie od 1991 roku i około 15 proc. rocznie w okresie ostatnich 10 lat znaczenie tego środka transportu należy uznać za rezydualne z punktu widzenia klastra LTD na Pomorzu. W ramach ruchu CARGO oferowanych jest obecnie ok. 180 połączeń tygodniowo oferowanych zarówno przez linie tradycyjne LOT, Lufthansa, SAS czy Finnair, tanich przewoźników – Norwegian oraz Centralwings, jak i wyspecjalizowanych operatorów – Poczta Polska do Warszawy, TNT do Malme i Kowna, DHL do Lipska, UPS do Warszawy.

Jeżeli chodzi o ruch cargo to jego poziom bazowy jest niewielki – 4750 ton w roku 2007. W roku 2006 port odprawił ok. 4000 t ładunków, co stanowiło zaledwie 11 proc. przeładunków CARGO w Polsce (wyraźna jest tu dominacja stołecznego portu lotniczego). Dla porównania przeładunek w porównywalnych do Gdańska portach lotniczych w Katowicach oraz Wrocławiu wynosił w 2007 roku odpowiednio 7795 i 1431 ton przy dużo większym potencjale gospodarek regionalnych. Należy jednocześnie zauważyć, że dynamika wzrostu w porcie gdańskim była

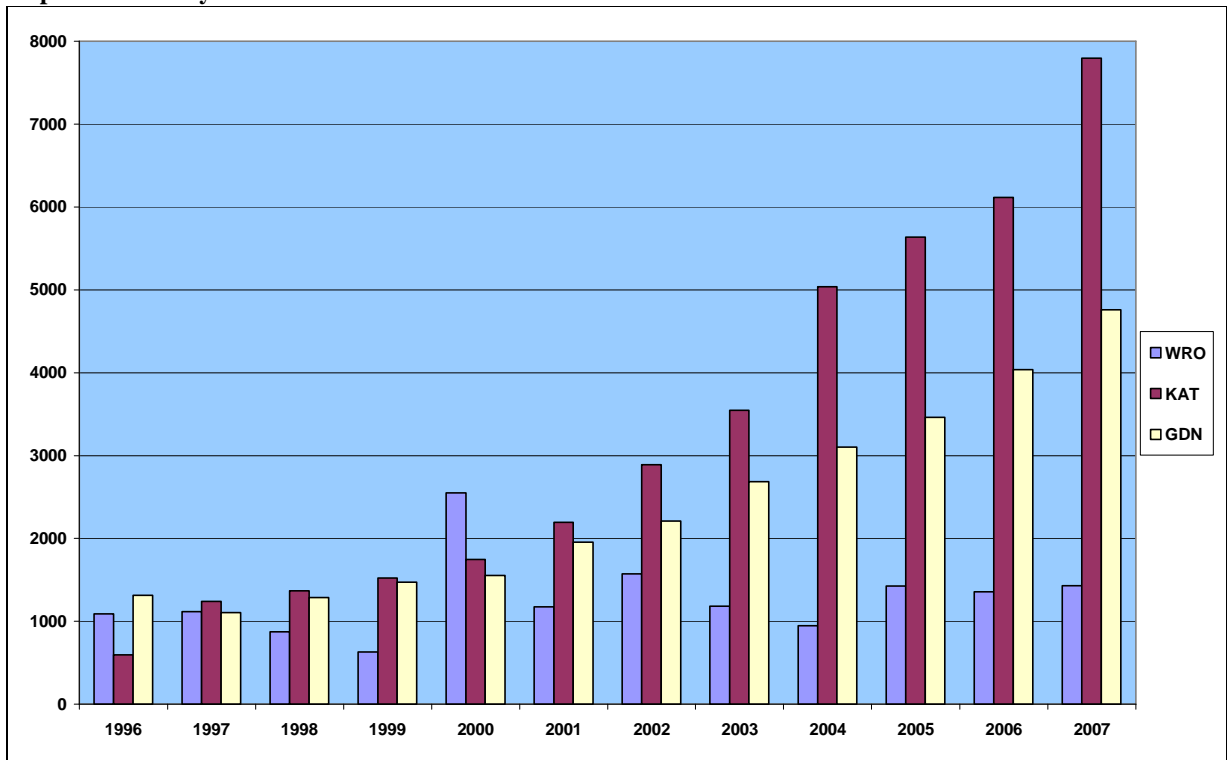
⁷Według ocen technicznych przygotowanych dla Portu możliwe byłoby osiągnięcie pułapu nawet 49 operacji na godzinę – start/ładowanie co ok. 75 sekund.

Rysunek 25 Wielkość przeladunków cargo w porcie lotniczym im. Lecha Wałęsy w Gdańsku (w tonach)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Portu Lotniczego.

Rysunek 26 Wielkość przeladunków cargo w porcie lotniczym im. Lecha Wałęsy w Gdańsku w porównaniu do portów lotniczych w Katowicach oraz Wrocławiu w okresie 1996-2007



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych portów lotniczych.

prawie 5 krotnie wyższa w okresie 1996-2007 niż w porcie wrocławskim i połowę niższa niż w porcie katowickim.

Spodziewany wzrost masy transportowanych ładunków to około 10 do 15 proc. rocznie, co oznacza podwojenie się liczby ładunków w okresie 5 (2013) do 7 lat (2015). Według prognoz zespołu PriceWaterhouseCoopers oraz York Aviation (2008) w roku 2025 przeładunek CARGO na lotnisku może osiągnąć poziom od 22 do 56 tys. ton – w scenariuszu bazowym 23,8 tys. ton. Oznacza to prognozowane średnioroczne tempo wzrostu w okresie 2008-2025 na poziomie 8,5 proc. w scenariuszu pesymistycznym, 9,0 proc. w scenariuszu bazowym oraz 13,7 proc. w scenariuszu optymistycznym.

W układzie przestrzennym Polski port lotniczy im. Lecha Wałęsy ma szansę stać się (de facto utrzymać pozycję) głównym portem przeładunku CARGO w Polsce północnej, pozycja Warszawy-Okęcie w Polsce centralnej oraz Katowic-Pyrzowic w Polsce południowej wydaje się na ten moment być niezagrażona.

Lotnisko im. Lecha Wałęsy czeka, więc w najbliższym okresie dynamiczny rozwój wraz ze znacznymi zmianami jakości obsługi. Pod koniec okresu prognoz lotnisko może osiągnąć swoją planowaną maksymalną przepustowość, co oznacza konieczność przeniesienia części operacji na inne lotnisko. W pierwszej kolejności z lotniska przesunięty powinien zostać ruch GA – możliwe jest również przeniesienie części operacji cargo. Ze względu na istniejące zobowiązania przez następne 30 lat na lotnisku utrzymane zostaną operacje lotnictwa ratowniczego – Lotniczego Pogotowia Ratunkowego.

Strategia rozwoju transportu w woj. pomorskim zakłada realizację koncepcji trójmiejskiego węzła lotniczego obejmującego obok portu lotniczego im. Lecha Wałęsy również użytkowane obecnie przez Wojsko Polskie lotniska w Gdyni-Kosakowie oraz w Pruszczu Gdańskim. Najbliższe realizacji jest lotnisko w Gdyni-Kosakowie (KOS), co oznaczałoby funkcjonowanie w metropolii Trójmiejskiej duopolu – dwóch lotnisk. O uruchomieniu portu KOS powinna decydować racjonalność ekonomiczna inwestycji z punktu widzenia regionu czy operatora lotniska w sytuacji oddania portu w ręce prywatne. Obecna sytuacja wokół lotniska KOS jest bardzo skomplikowana i stała się polem dość niebezpiecznego (kolejnego) konfliktu z udziałem władz samorządowych różnego szczebla w regionie – Urzędu Marszałkowskiego oraz urzędów miasta w Gdyni oraz Gdańsku – udziałowców portu lotniczego im. Lecha Wałęsy (!).

Warto jednocześnie podkreślić, że sam konflikt nie istnieje raczej wokół idei drugiego lotniska dla metropolii trójmiejskiej, ale raczej wokół daty uruchomienia drugiego portu, charakteru jego działania (ruch GA, ruch GA i niskokosztowy) a tym samym potencjalnej konkurencji między dwoma lotniskami, modelu zarządzania lotniskiem oraz nakładów niezbędnych na jego rozwój (w tym realizację idei kolei metropolitalnej docelowo łączącej dwa lotniska).

Zespół PriceWaterhouseCoopers oraz York Aviation (2008) doradza nie angażowanie się Portu Lotniczego Gdańsk na obecnym etapie w rozwój lotniska Gdynia Kosakowo głównie ze względu na pesymistyczne prognozy finansowe oraz możliwość przeszkodzenia w pełnym wykorzystaniu potencjału rozwoju lotniska w Gdańsku. Według raportu przeniesienie samego ruchu GA na KOS jest całkowicie nieuzasadnione, przeniesienie części ruchu niskokosztowego może przynieść zysk netto z działalności operacyjnej w roku 2021 bądź 2025 w zależności od scenariusza.

Uruchomienie lotniska w Pruszczu Gdańskim będzie możliwe dopiero po wycofaniu z jego terenu 49 PŚB oraz przekazanie terenów lotniska przez Agencję Mienia Wojskowego władzom

samorządowym oczywiście przy chęci zachowania przez nie funkcji lotniczych na tym terenie. Lotniska cywilne chciałyby utworzyć również inne miasta województwa m.in. Słupsk oraz Malbork – ich realizacja jest jednak mniej prawdopodobna w najbliższym okresie czasu.

W szerszym ujęciu władze samorządowe powinny wdrożyć spójną wizję rozwoju sieci lotnisk komunikacyjnych na terenie województwa pomorskiego.

Rozwój centrów logistycznych oraz logistyczno – produkcyjnych

W raporcie na temat możliwości rozwoju rynku nieruchomości logistycznych w Europie analitycy Grupy Goodman International (2007) stwierdzają, że polski rynek do roku 2012 ma bardzo dobre perspektywy rozwoju – jedne z najlepszych w centralnej i wschodniej Europie.

Poziom inwestycji w rozwój centrów logistycznych w Unii Europejskiej oscyluje obecnie na poziomie około 20 mld euro, z czego rosnąca część lokalizowana jest w regionie CEE. Po poszerzeniu składu Unii Europejskiej o kraje centralnej i wschodniej Europy (2004 – 8 państw, 2007 – Rumunia i Bułgaria) najemcy i deweloperzy nieruchomości logistycznych w znacznym stopniu rozszerzają działalność w swoim regionie, czego pośrednim efektem jest boom obserwowanym w ostatnim okresie na rynku polskim. Warto jednocześnie podkreślić, że Inwestycje w rozwój rynku logistycznego są ściśle powiązane z procesami realokacji dużej części działalności produkcyjnych jak i horyzontalnych inwestycji w sektorach usługowych do regionu Europy Środkowej⁸.

W rozwoju rynku logistycznego w Polsce w ciągu ostatnich kilku lat wyraźne są dwa etapy – warszawski i współczesny (po akcesji do UE). W pierwszym okresie rynek logistyczny rozwijał się przede wszystkim na obszarze szeroko definiowanej metropolii stołecznej. Obecnie rynek logistyczny rozwija się dynamicznie przede wszystkim poza Warszawą na terenie pozostałych województw metropolitalnych: łódzkiego, śląskiego, dolnośląskiego, wielkopolskiego, małopolskiego i w ostatnim okresie pomorskiego. Rozwój centrów logistycznych jest współcześnie najbardziej dynamiczny wzdłuż projektowanych i stopniowo realizowanych autostrad w rejonach Łodzi, Piotrkowa Trybunalskiego, Poznania, Wrocławia, aglomeracji śląskiej, Krakowa oraz w mniejszym stopniu Trójmiasta (autostrady A2, A4 oraz A1). Szczególną atrakcyjnością cieszą się obecnie tereny w okolicach podłódzkiego Strykowa – miejsca przecięcia dwóch kluczowych autostrad A1 i A2.

Rozwój rynku logistycznego w Polsce postępuje według typowego scenariusza wchodzenia dużych podmiotów na rynek gospodarki w okresie transformacji.

Gwałtowny rozwój rynku powierzchni magazynowo-logistycznych w Polsce jest ściśle skorelowany z dynamiką rozwoju gospodarki polskiej jak również szerzej definiowanego regionu. Od momentu przystąpienia do UE, rynek wynajmu powierzchni magazynowych przeżywa dynamiczny wzrost. Wg danych firmy CB Richard Ellis w 2005 r. całkowita powierzchnia nowoczesnej przestrzeni magazynowej wyniosła w Polsce 1,85 mln m². W 2005 r. powierzchnia magazynowo-logistyczna zwiększyła się blisko o połowę, z czego ponad 300 tys.m² przypadało na lokalizacje poza stolicą. Na koniec 2005 r. największymi zasobami

⁸ Skumulowany napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych do Polski od początku procesu transformacji osiągnął na koniec 2007 roku około 110 mld euro.

powierzchniowymi (poza rejonem warszawskim) dysponowały Poznań i Katowice. Rok 2006 i 2007 to okres wspomnianego już wcześniej boomu na rynku z dominacją inwestycji o charakterze spekulacyjnym (obciążonych większym ryzykiem).

Według danych Cushman & Wakefield w drugim kwartale 2007 r. powierzchnie magazynowe w Polsce wzrosły do 3,15 mln m² a w budowie znajdowało się około 1 mln m². Z tej globalnej powierzchni 54 proc. powierzchni przypadało na Warszawę, po ok. 14 proc. na Poznań i Górny Śląsk, 10 proc. na Polskę Centralną, 6 proc. na Dolny Śląsk, 1,5 proc. na Gdańsk i 0,5 proc. na Kraków. Poniższa tabela zawiera informację o największych inwestycjach w centra logistyczne w Polsce. Ogólnie rzecz biorąc na rynku centrów logistycznych pod względem wielkości inwestycji w Polsce dominują wyraźnie trzy podmioty: Prologis, Panattoni oraz SERGO Slough Estate International, których uznaje się obecnie za liderów rynkowych.

O miejscu inwestycji w centrum logistycznie decydują przede wszystkim walory lokalizacji. Na rynku mamy boom, co oznacza z jednej strony wejście ligi światowej – dużych specjalistycznych deweloperów o globalnym zasięgu działania oraz dominacja inwestycji spekulacyjnych nad inwestycjami typu *built-to-suit* (pod zamówienie).

Na terenie woj. pomorskiego jak dotąd pojawiły się w ostatnim okresie dwie większe inwestycje w centra logistyczne obok tych realizowanych na zamówienie konkretnych podmiotów takich jak centrum logistyczne LPP SA, sortownia Poczty Polskiej czy centrum Rabat Pomorze ulokowane w Pruszczu Gdańskim. Te inwestycje to centrum logistyczne zrealizowane przez krakowskie Biuro Inwestycji Kapitałowych (BIK) oraz Prologis Park Gdańsk zrealizowany przez Prologis w Gdańsku. W 2007 r. powstało tym samym jedynie 82.000 mkw. powierzchni magazynowych – niewiele w porównaniu do innych polskich metropolii.

Według jesiennego raportu firmy Cushman & Wakefield (2007) w Gdańsku w budowie znajduje się kolejne 38,8 tys. m², a wskaźnik pustostanów wynosi jedynie 10 proc. W Trójmieście w 2007 r. zawarto umowy najmu na 51.000 m². Popyt generują głównie firmy z branży spożywczej, operatorzy logistyczni oraz sieci sklepów. Ocena chłonności pomorskiego rynku są zróżnicowane. Wielu ekspertów branżowych ocenia obecne ssanie z rynku na niewystarczające dla ulokowania tu swojej inwestycji. Z drugiej strony wejście na rynek pomorski Prologis'u pomimo spekulacyjnego charakteru inwestycji, związanego z wysokim ryzykiem, oznacza, że oceniono popyt na wystarczający dla zagospodarowania centrum. Przedstawiciele Prologis'u nie wykluczają realizacji w bliskiej przyszłości kolejnego parku logistycznego (najprawdopodobniej usytuowane będzie ono w pobliżu pierwszej inwestycji).

Największymi wynajmującymi w ProLogis Park Gdańsk są Emperia Holding (14 tys. m²) i Marcopol (4,3 tys. m²). Z kolei w Centrum Logistycznym Pruszcz Gdański Crown Packaging (3,5 tys. m²). Do głównych klientów należą przedsiębiorstwa branży spożywczej (50proc.) oraz operatorzy logistyczni (24proc.).

Z trójki wiodących w Polsce deweloperów logistycznych jedynie Prologis zainwestował jak na razie w centrum logistyczne na Pomorzu. Prologis uzyskał tym samym swoisty bonus w postaci tzw. *first-mover advantage* w regionie pomorskim. W tym roku, zgodnie z zapowiedziami, na rynku pomorskim pojawi się również SERGO Slough Estate International, który ocenia obecną chłonność rynku za wystarczającą dla uruchomienia inwestycji a perspektywy rozwojowe uznaje za bardzo dobre. Inwestycję rozważa również MLP Group. Rynek może również zdynamizować realizacja portowych centrów logistycznych – dużo większy potencjał ma tu Gdańsk ponieważ Urząd Miasta będzie mógł sprzedać część terenów bądź przekazać w wieczyste użytkowanie co

jest nie możliwe na terenie samego portu a wydaje się być czynnikiem niezbędnym dla deweloperów.

Rozwój klastra LTD będzie raczej polegać w kierunku realizacji zestandaryzowanych magazynów wielko powierzchniowych, położonych w pobliżu znaczących węzłów komunikacyjnych (autostrada, porty, lotniska) uwzględniających specyficzne wymagania transportu intermodalnego oraz rozwoju usług towarzyszących często poprzez outsourcing części działalności.

Warto w tym miejscu podkreślić, że analitycy Grupy Goodman International (2007) prognozują, że wraz z postępującym niedostatkiem terenów pod lokalizację dużych centrów logistycznych, deweloperzy skupią się na budowaniu centrów w regionach peryferyjnych geograficznie, lecz o minimalnym do zaakceptowania poziomie dostępności komunikacyjnej.

Ogólnie rzecz biorąc pomorski rynek należy uznać za niedorozwinięty w stosunku do innych regionów kraju – jest to wynikiem:

- ograniczonego potencjału metropolii – niskiego ssania z rynku,
- peryferyjnego położenia,
- słabej dostępności komunikacyjnej,
- braku większych inwestycji zagranicznych sektora produkcyjnego,
- braku uzbrojonych terenów pod realizację inwestycje o odpowiedniej formule prawnej
- polityki władz lokalnych.

Sytuacja poprawia się jednak ze względu na dobrą koniunkturę oraz realizację szeregu dużych inwestycji infrastrukturalnych. Popyt na powierzchnię magazynową na Pomorzu będzie więc wynikiem rozwoju infrastruktury transportowej, rozwoju portów w Gdańsku i Gdyni w tym budowy głębokowodnego terminalu kontenerowego oraz dużego rynku konsumenckiego.

Podmioty, które weszły na rynek pomorski są ze swoich decyzji zadowolone. Powierzchnie udostępnione zostały wynajęte, przy czym średnia wielkość wynajętej powierzchni była niższa niż w innych regionach kraju, brak centrów oznacza brak silnej konkurencji a tym samym relatywnie wysokie ceny czynszu. Perspektywy rozwoju centrów logistycznych na Pomorzu oceniają jako dobre.

W najbliższych 10 latach wzrost powierzchni magazynowej na Pomorzu będzie następował w drodze:

- przebudowy i ewentualnej rozbudowy już istniejących magazynów również na terenach portu
- budowy nowych magazynów małej i średniej wielkości
- budowy magazynów w systemie build-to-suit – powierzchnie dostosowane pod specyficzne potrzeby klienta ostatecznego
- budowy dużych, wielko powierzchniowych ustandaryzowanych centrów logistycznych i logistyczno-produkcyjnych, przy czym rozróżnić należy w tym miejscu centra logistyczne uruchamiane na terenie portów bądź w ich bezpośrednim sąsiedztwie oraz centra logistyczne położone w dalszej odległości od portów morskich (15-20 kilometrów od brzegu).

Do kluczowych projektów centrów logistycznych uruchamianych na terenie portów bądź w ich bezpośrednim sąsiedztwie zaliczyć należy koncepcje Pomorskiego Centrum Logistycznego (PCL) w Gdańsku oraz Centrum Logistycznego w Porcie Zachodnim w Gdyni⁹.

Pomorskie Centrum Logistyczne (PCL) realizowane jak dotąd wspólna koncepcja Urzędu Miasta Gdańska oraz Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA ma powstać jako zaplecze magazynowo-logistyczne dla uruchomionego w zeszłym roku głębokowodnego terminalu kontenerowego w Porcie Północnym należącego do DCT SA.

Inwestycja PCL przewidywana na okres, co najmniej 10 lat zakłada zagospodarowanie obszaru ok. 200 ha należącego przede wszystkim do władz samorządowych Gdańska przez zbudowanie szeregu magazynów o łącznej powierzchni ok. 700 tys. m². Rozważane są koncepcje objęcia przynajmniej części terenu PCL statusem wolnego obszaru celnego tzw. WOCu względnie we współpracy z Pomorską Specjalną Strefą Ekonomiczną utworzenie na jego terenie podstrefy PSSE.

Ze względu na wczesny etap zaawansowania projektu realizacji pierwszych inwestycji według rozmówców nie należy spodziewać się przed 2010 rokiem.

Centrum logistyczne w Porcie Zachodnim ma być zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie terminali kontenerowych (BCT i GCT) przy Trasie Kwiatkowskiego i bocznicy kolejowej. Powierzchnia terenów przeznaczonych do zagospodarowania ma wynieść ok. 30ha, z czego wyłącznie część przeznaczona zostanie na zabudowę magazynów wielko powierzchniowych (maksymalnie do 20.000m²). Wartość projektu szacowana jest wstępnie przez Zarząd Morskiego Portu w Gdyni na około 18 mln euro. ZMPG SA stara się w pierwszej kolejności o uzyskanie dofinansowania z UE na uzbrojenie terenu inwestycji – budowę drogi, linii kolejowej, sieci infrastruktury energetycznej, wodno-kanalizacyjnej i teletechnicznej. Z dużym prawdopodobieństwem investorem centrum będzie sam ZMPG SA ze względu na specyficzne regulacje prawne w odniesieniu zarządzania terenami portu i niechęć potencjalnych specjalistycznych deweloperów do inwestycji na dzierżawionym terenie. Z podobnych względów pod dużym znakiem zapytania jest możliwość objęcia Centrum Logistycznego w Porcie Zachodnim podstrefą Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

O rozwoju centrów logistycznych na terenie Pomorza myśli również operator kolejowy PKP Cargo – mówi się między innymi o koncepcji centrum logistycznego zlokalizowanego w okolicach Tczewa (Zajązkowo Tczewskie).

Ogólnie rzecz biorąc centra logistyczne na Pomorzu powstawać będą w pobliżu największych węzłów infrastrukturalnych – porty morskie w Gdańsku i w Gdyni, portu lotniczego w Gdańsku (i w przyszłości na terenie bądź w pobliżu lotniska w Gdyni Kosakowie), wzdłuż obwodnicy trójmiejskiej oraz nowych dróg dojazdowych do portów np. Obwodnicy południowej oraz Trasy Sucharskiego (PCL), przy węzłach autostrady A1 (Rusocin – Pruszcz Gdański), Stanisławie i Swarżyn (okolice Tczewa) oraz w ich pobliżu, przy większych koncentracjach podmiotów produkcyjnych np. w okolicach terenów inwestycyjnych PSSE w Tczewie czy Kwidzynie.

Warunki minimalne pojawienia się inwestycji w centrum logistyczne to dostęp bezpośredni bądź nieutrudniony do głównych szlaków drogowych, uregulowane kwestie własności gruntów o

⁹ Analogicznie do portów Trójmiasta również w zespole Portów Szczecin-Świnoujście ma powstać na terenie ok. 20 ha Zachodniopomorskie Centrum Logistycznego (ZCL).

odpowiedniej powierzchni i ukształtowaniu, uzbrojenie terenu, atutem może być bocznicą kolejową oraz oczywiście pojawienie się bądź wysokie prawdopodobieństwo pojawienia się ssania z rynku np. przez producenta, dystrybutora czy operatora logistycznego.

Analiza SWOT klastra LTD w woj. pomorskim

Silne strony

- dwa średniej wielkości porty morskie obsługujące przede wszystkim handel zamorski
- relatywnie duży potencjał sektora w stosunku do wielkości gospodarki regionu
- endogeniczny potencjał regiony skupiony przede wszystkim w obrębie Trójmiasta
- wysokie współczynniki koncentracji zatrudnienia, produkcji sprzedanej i eksportu w wielu branżach LTD
- korzystne postrzeganie współpracy w ramach branży
- ogromne tradycje sektora w regionie
- silne natężenie konkurencji w branży
- optymistyczne nastawienie co do perspektyw rozwoju branży w nadchodzących latach – perspektywy rozwoju gospodarki krajowej, regionalnej jak i partnerów handlowych w tym zwłaszcza w zakresie obsługi handlu zamorskiego
- możliwa dalsza znacząca specjalizacja ze względu na głębokość rynku – miejsce dla dużych graczy bazujących na efektach skali w świadczonych usługach, średnich i małych podmiotów – specjalizacja w niszach
- dynamiczny rozwój Gdyni i jej portu od okresu międzywojennego
- funkcjonowanie szeregu instytucji i stowarzyszeń o relatywnie dużym potencjale (izby i stowarzyszenie branżowe o charakterze ogólnopolskim), które mogłyby inicjować działania inicjatyw klastra LTD
- relatywnie wysoki udział uczestnictwa w organizacjach branżowych
- dostępność terenów pod potencjalne duże inwestycje
- obecność globalnych potentatów logistycznych – klaster integralnym elementem łańcuchów międzynarodowych

Słabe strony

- peryferyjne położenie geograficzne
- niska dostępność komunikacyjna ze względu na niedorozwój infrastruktury komunikacyjnej głównie drogowej ale też kolejowej
- ograniczony potencjał konkurencyjny gospodarki lokalnej w stosunku do innych obszarów metropolitalnych Polski takich jak Warszawa, Poznań, Łódź, Dolny i Górny Śląsk
- ograniczony napływ inwestycji zagranicznych w tym z sektorów przemysłowych
- deficyt rynku w kilku obszarach w tym zwłaszcza w zakresie rynku portów morskich czy komunikacji miejskiej – niedokończone procesy restrukturyzacyjne, niedokończony proces prywatyzacji,
- silna pozycja związków zawodowych często blokujących niezbędne

- upolitycznienie kluczowych podmiotów
- niewykorzystanie potencjału lokalizacji np. w aspekcie ekspansji na rynki państw sąsiadujących
- klasyczne miękkie bariery współpracy – brak zaufania, zaangażowania, myślenia strategicznego
- brak myślenia metropolitalnego
- nieświadomość funkcjonowania w ramach klastra
- atomizacja branży

Szanse

- kontynuacja dobrej koniunktury rynkowej – dynamiczny rozwój gospodarki w tym Pomorza, wysoka dynamika wymiany handlowej w tym w zakresie wymiany zamorskiej (Ameryka Pn, Azja Południowo-Wschodnia, Afryka)
- pozyskanie dużych inwestorów zagranicznych i krajowych także w zakresie działalności przemysłowej
- dokończenie procesów restrukturyzacyjnych, odpolitycznienie kwestii, wykształcenie się w pełni rozwiniętych rynków
- wykształcenie zintegrowanej i rozpoznawalnej marki regionu jako klastra LTD i jej umiejętne wykreowanie na zewnątrz (międzynarodowo) jak i do wewnątrz
- wykorzystanie i zwielokrotnienie potencjału regionu – działania skierowane na synergię z innymi klastrami
- przełamanie miękkich barier współpracy aktorów klastra a tym samym znacząca intensyfikacja współpracy w regionie
- pojawienie się silnej oddolnej bądź silnych oddolnych inicjatyw klastrowych
- umiejętna modyfikacja systemu edukacji województwa – dostosowanie podaży absolwentów do perspektywicznego zapotrzebowania
- korzystne regulacje publiczne – uproszczenie systemu regulacyjnego, korzystne regulacja w zakresie podatku VAT
- pojawienie się myślenia metropolitalnego z realnymi konsekwencjami
- efektywne wykorzystanie napływu środków strukturalnych UE – skokowa poprawa dostępności komunikacyjnej

Zagrożenia

- spowolnienie tempa rozwoju gospodarczego kraju i regionu (szok negatywny) względnie „klęska sukcesu gospodarczego”
- zwiększenie skali migracji – dalsza deformacja regionalnego rynku pracy a w konsekwencji brak dostępu do kwalifikowanych pracowników

- utrata konkurencyjności cenowej ze względu na dynamiczny wzrost płac realnych oraz wysoką dynamikę wzrostu cen nakładów wytwórczych
- utrata atrakcyjności inwestycyjnej
- niekorzystne dla sektora regulacje publiczne w tym szczebla europejskiego i krajowego
- pasywność aktorów branżowych – biznesu i władz publicznych
- uzależnienie podejmowanych działań od decyzji politycznych (upolitycznienie)
- zdominowanie powstających bądź potencjalnych inicjatyw przez czynnik publiczny w tym pozostające w rękach publicznych porty
- brak przejrzystej wizji rozwoju klastra – pochopność podejmowanych decyzji
- paraliż komunikacyjny

Źródło: opracowanie własne.

Zasadnicze problemy klastra LTD na Pomorzu

Na podstawie dotychczasowych analiz wyróżnić można kilka zasadniczych obszarów problemowych, które powinny zostać zaadresowane w ramach strategii rozwoju klastra LTD w woj. pomorskim i w konsekwencji przełożyć się na podejmowane działania.

Po pierwsze jest to niska dostępność regionu wynikająca z peryferyjnego położenia oraz z niedorozwoju infrastruktury transportowej w tym zwłaszcza drogowej. Co prawda w najbliższym okresie sytuacja może ulec diametralnej poprawie w związku z realizacją dużych projektów infrastrukturalnych ale dojście do stanu akceptowalnego z punktu widzenia podmiotów klastra może okazać się długotrwałym procesem. Czynnikiem kluczowym może okazać się tu stosunek dynamiki poprawy jakości infrastruktury transportowej w stosunku do wzrostu ruchu (problem kongestii) jak i próba redukcji znaczenia transportu drogowego w obsłudze portów na rzecz transportu kolejowego.

Po drugie jest to relatywnie ograniczony potencjał gospodarki regionu. Rozwój sektora logistyki na Pomorzu poza obsługą handlu morskiego będzie zależał od potencjału Trójmiasta w tym potencjału gospodarczego. W interesie samej branży wzmożone powinny być działania przyciągające do regionu strategicznych inwestorów zagranicznych w tym z branż przemysłowych.

Po trzecie są to niekorzystne regulacje szczebla narodowego, które ograniczają wielkość przeładunków w strategicznych dla Pomorza portach morskich.

Po czwarte jest to występowanie istotnych twardych i miękkich barier we współpracy między aktorami klastra – przedsiębiorstwami jako takimi jak również w układzie tzw. potrójnej helisy czyli pomiędzy przedsiębiorstwami, instytucjami naukowo-badawczymi i władzami samorządowymi. Są to w dużym stopniu bariery wynikające z ograniczonych zasobów kapitału społecznego w tym np. bariery mentalnościowe, takie jak: brak wzajemnego zaufania, silny indywidualizm przesłaniający realne możliwości współpracy, niechęć do wprowadzania zasadniczych zmian. Problemem w tym kontekście może być niechęć znaczącej części środowiska biznesowego do uczestnictwa w stowarzyszeniach branżowych.

Po piąte jest to sytuacja na rynku pracy, czyli nasilające się problemy z pozyskaniem kwalifikowanych pracowników czy specjalistów z doświadczeniem, wygasający strumień absolwentów techników i szkół zawodowych, gwałtowny wzrost oczekiwań płacowych przekładający się na wzrost wynagrodzeń realnych a tym samym utratę konkurencyjności cenowej. Część rozmówców wskazywało również na problem niskiej jakości kształcenia w pomorskich szkołach i na uczelniach.

Po szóste jest to regionalne specyfika – tradycyjne konkurowanie ośrodków miejskich Gdańska i Gdyni, co przekłada się na sytuację w branży – brak myślenia kategoriami jednej metropolii, jednego punktu na mapie walczącego o pozyskanie wysokiej pozycji na globalnej arenie działań. Problemem jest tu również upolitycznienie części z podmiotów.

Po siódme, na co wskazywała część rozmówców, jest niedorozwój mechanizmów rynkowych ze względu na niezakończone procesy restrukturyzacyjne w tym zaległości w prywatyzacji portów.

Możliwe inicjatywy klastrowe w ramach klastra LTD

Na terenie woj. pomorskiego można wyobrazić sobie funkcjonowanie przynajmniej jednej bądź kilku inicjatywy klastrowych w ramach klastra LTD.

Inicjatywa powinna skupić się na terenie aglomeracji trójmiejskiej ze względu na geograficzną koncentrację sektora oraz istniejący potencjał. Nie wyklucza to możliwości powstawania mniejszych inicjatyw w mniejszych koncentracjach oddalonych od aglomeracji.

Poważnym problemem może okazać się uruchomienie inicjatywy klastrowej wspólnej dla całego województwa i poszczególnych sektorów ze względu na wielopłaszczyznowe konflikty interesów. Szczególnie trudnym tematem będzie pogodzenie interesów portów a tym samym władz samorządowych Gdańska i Gdyni (szczególnie, że konflikt obecnie rozciągnął się również na kwestię rozwoju alternatywnych portów lotniczych).

Rozmówcy stwierdzili, że klaster LTD byłby raczej wstanie wygenerować jedną lub kilka inicjatyw w ramach konkursów na dofinansowanie uruchamianych przez Urząd Marszałkowski. Inicjatywy takie mogą być stworzone wokół już istniejących organizacji, przy czym w tym obszarze było dużo wątpliwości – część rozmówców opowiadało się za stworzeniem nowej organizacji.

Nowe stowarzyszenie powinno zdaniem rozmówców mieć charakter otwarty, reprezentować interesy wszystkich uczestników klastra – nie być zdominowane przez partykularne interesy grup branżowych takich jak spedytorzy, porty przewoźnicy oraz balansować interesy podmiotów różnej wielkości – od globalnych operatorów logistycznych, publiczne zarządy portów morskich po średniej czy małej wielkości polskie podmioty gospodarcze.

Finansowanie inicjatywy zdaniem rozmówców mogłoby być oparte na składkach członkowskich oraz wsparciu ze środków publicznych.

Działania inicjatywy powinny skupić się na promocji idei klastra pośród potencjalnych uczestników, animacji współpracy w ramach klastra, stworzenia efektywnych mechanizmów komunikacji i wymiany informacji pomiędzy jego aktorami oraz wypracowaniu w drodze konsensusu strategii rozwoju klastra wraz z wizją rozwoju, misją oraz przyjęciem kluczowych działań. W dalszej kolejności obok działań zarządzająco – animujących inicjatywa powinna skupić się na działaniach zaplanowanych w ramach przyjętych obszarów współpracy.

Poważnym wyzwaniem dla inicjatywy (inicjatyw) będzie kwestia aktywnego uczestnictwa w ich pracach lokalnych przedstawicieli globalnych podmiotów branżowych: inwestorów strategicznych, operatorów portowych czy logistycznych. Problemem może okazać się np. sposób podejmowania decyzji w tego typu organizacjach – zapadający często w centralach regionalnych czy samej centrali. Według części rozmówców zrozumienie i poparcie „kluczowych graczy” może zadecydować o powodzeniu potencjalnych inicjatyw.

Zagrożeniem dla inicjatywy może okazać się chęć jej zawłaszczenia przez partykularne interesy jednej z zasadniczych grup interesu w klastrze.

Potencjalne obszary działań w ramach inicjatyw klastrowych

Na podstawie przeprowadzonych analiz opracować można dość szeroki wachlarz potencjalnych działań do realizacji w ramach inicjatyw klastrowych. Rozmówcy wskazali na kilka priorytetowych obszarów potencjalnej współpracy. Były to:

- promocja skierowana na zewnątrz, do regionu i do podmiotów klastra (do wewnątrz)
- lobbing skierowany do władz w zakresie rozwoju infrastruktury, regulacji poszczególnych rynków i przepisów horyzontalnych (VAT, podatek dochodowy) jak i w wymiarze zewnętrznym – w zakresie problematyki granicy wschodniej, ukierunkowania systemu edukacji itd.
- rozwój szeroko rozumianych zasobów ludzkich poprzez szkolenia i kursy specjalistyczne etc., współpracę ze szkołami zawodowymi, liceami profilowanymi oraz przede wszystkim uczelniami wyższymi
- regulacje wewnętrzne stosowanych praktyk rynkowych w tym zwłaszcza w obszarze uczciwej konkurencji
- rozwiązywanie stosunkowo licznych problemów o charakterze stricte pragmatycznym wymagających ścisłej współpracy środowiska biznesowego jaki i biznesu z samorządem lokalnym

W każdym przypadku obszary współpracy powinny być ustalone drogą jak najszerszego konsensusu, odpowiadać na rzeczywiste potrzeby konkretnych aktorów i w praktyce realizować zasadę *low-hanging fruits* (tzn. w pierwszej kolejności powinny być realizowane działania charakteryzujące się dużym prawdopodobieństwem osiągnięcia sukcesu w relatywnie krótkim okresie przy relatywnie niewielkim zaangażowaniu finansowym a tym samym ryzyku finansowym). Większość działań poza obszarami strategicznymi powinna być jednak skierowana na rozwiązywanie wspólnych pragmatycznych problemów – kluczem jest jednak ich umiejętne zidentyfikowanie i znalezienie rozwiązań.

Ciekawym obszarem mogłaby być również współpraca z zagranicznymi klastrami LTD np. hamburskim. Miałyby to służyć *benchmarkingowi* – wyszukiwaniu najlepszych praktyk i przenoszeniu oraz adaptacji pewnych rozwiązań na gruncie lokalnym. Umożliwiłoby to również eliminację potencjalnych błędów we wdrażanych w rzeczywistości działaniach.

Literatura

Brodzicki T. i in. (2007) Analiza struktury gospodarki woj. pomorskiego pod kątem identyfikacji klastrów, IBnGR, Gdańsk 2007.

Porter (2001) Porter o konkurencji, PWN, Warszawa.

Przybyłowski M. (2008) Transport – spedycja – logistyka. Perspektywy i stan obecny w woj. pomorskim, Gdańsk, IBnGR 2008.

PriceWaterhouseCoopers (2008) Ocena zasadności i koncepcji przejęcia roli zarządzającego w porcie lotniczym Gdynia Kosakowo, Warszawa 2008.

Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego (2007) Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2020, UMWP, Gdańsk 2007.

UKIE (2002) Raport na temat rezultatów negocjacji o członkostwo Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej, Warszawa 2002.

ZAŁĄCZNIKI

Rysunek 27 Lista największych podmiotów sektora LTD w woj. pomorskim

Nazwa	Lokalizacja	Liczba pracowników
Bałtycki Terminal Zbożowy Sp. z o.o.	Gdynia	125
BCT Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o.	Gdynia	430
BTDG - Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia Sp. z o.o.	Gdynia	600
C. HARTWIG GDYNIA S.A. - Biuro Główne	Gdynia	315
Dworzec Polskich Kolei Państwowych S.A.	Kościerzyna	300
ERONTRANS S.J.	Pruszcz Gdański	160
Kolejowe Zakłady Usługowe Sp. z o.o.	Gdańsk	670
LOTOS Kolej Sp. z o.o. - Grupa LOTOS	Gdańsk	290
Morska Agencja Gdynia Sp. z o.o.	Gdynia	126
Morska Straż Pożarniczo-Ratownicza Sp. z o.o.	Gdańsk	120
MTMG - Morski Terminal Masowy Gdynia Sp. z o.o.	Gdynia	440
P. Przeladunkowo-Składowe PORT PÓŁNOCNY Sp. z o.o.	Gdańsk	400
PHZ BALTONA S.A. - Centrala	Gdynia	180
PKS Bytów	Bytów	280
PKS Connex Tczew Sp. z o.o.	Tczew	130
PKT Gdynia Sp. z o.o.	Gdynia	400
Poczta Polska Centrum Logistyki Oddział Regionalny w Gdańsku	Gdańsk	330
Polski Rejestr Statków S.A. - Centrala	Gdańsk	276
Pomorska Komunikacja Samochodowa Wejherowo Sp. z o.o.	Wejherowo	300
PORT GDAŃSKI EKSPLOATACJA Sp. z o.o.	Gdańsk	900
PPKS Chojnice	Chojnice	290
PPUH PAL-POL Sp. z o.o.	Prabuty	120
Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej w Gdyni Sp. z o.o.	Gdynia	200
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o.	Gdynia	340
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej GDAŃSK	Gdańsk	400
Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej	Starogard Gdański	346
Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej Słupsk	Słupsk	350
Rohlig Poland Sp. z o.o. - Oddział Gdynia	Gdynia	170
SIARKOPOL Gdańsk S.A.	Gdańsk	200
SKM	Gdynia	750
Unitrans Sp. z o.o.	Gdynia	300
Urząd Morski w Słupsku	Słupsk	350
Veolia Transport Gdynia Sp. z o.o.	Gdynia	200
WUŻ Sp. z o.o.	Gdynia	240
WUŻ Sp. z o.o.	Gdańsk	300
Zakład Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. - Zajezdnia tramwajowa	Gdańsk	160
Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku	Gdańsk	150
Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	Gdańsk	1534
Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Gdynia	1807

Źródło: Opracowanie własne na podstawie bazy danych Teleadreson (2007).

Rysunek 28 Centra logistyczne w Polsce*

Inwestor - deweloper	Centrum	Lokalizacja	Pow. magazynów	Plany
AIG Lincoln	Diamond Business Park	Gliwice	0	45 000
	Diamond Business Park	Łódź	60 000	0
	Diamond Business Park	Stryków k. Łodzi	40 000	0
	Diamond Business Park	Janki k. Warszawy	31 500	0
	Diamond Business Park	Piaseczno	56 900	0
	Diamond Business Park	Warszawa	64 000	0
	Diamond Business Park	Ursus	0	43 000
Altmaster	Altmaster Piaseczno I	Piaseczno	33 000	0
	Altmaster Piaseczno II	Piaseczno	0	10 000
	Altmaster Tarczyn	Tarczyn	20 000	40 000
Apollo-Rida Poland	Żerań Park I	Warszawa	52 000	0
	Żerań Park II	Warszawa	50 000	0
CDS	Centrum Logistyczne Inwestycyjne Poznań	Swarzędz	25 600	300 000
Cushman & Wakefield	Cross Point Distribution Centre	Żory	9 000	131 000
	Silesian Logistic Center	Sosnowiec	22 500	65 000
	Centrum Logistyczne Tiner	Pietrzykowice k. Wrocławia	5 000	75 000
	Logistic City – Piotrków Distribution Center	Piotrków Trybunalski	21 000	0
	Poland Central	Wola Bykowska k. Piotrkowa Trybunalskiego	0	42 300
Europa Distribution Center	Europa Park Mszczonów	Mszczonów	32 602	60 000
Ghelamco Poland	Bokserska Distribution Centre	Warszawa	18 000	0
	Krakowska Distribution Park	Warszawa	9 000	0
	Łopuszańska Business Park	Warszawa	8 500	16 500
	Manhattan Business Distribution Centre	Warszawa	17 000	0
	Zabia Wola Business Park	Żabia Wola k. Warszawy	20 000	0
Librecht & Wood	Kórnik Industrial Park	Kórnik	0	350 000
	Poznań Distribution Centre	Poznań	11 000	30 000
	Nadarzyn Business Park	Nadarzyn	0	356 000
Menard - Doswell	Alliance Logistics Center Silesia	Czeladź	14 500	72 000
	Alliance Logistics Center Błonie	Błonie	123 901	157 187
Metropol Group	Metropol Industrial Park Piaseczno	Piaseczno	21 000	0
	Metropol Park Błonie	Błonie	55 589	34 105
	Metropol Park Jagiellońska	Warszawa	55 000	15 000
MLP Group	MLP Tychy	Tychy	30 000	55 000
	MLP Poznań	Koninko k. Poznania	0	200 000
	MLP Pruszków I	Pruszków	140 000	16 000
	MLP Pruszków II	Pruszków	0	300 000
Panattoni Poland	Panattoni Park Bielsko-Biała	Bielsko-Biała	26 000	100 000

Inwestor - deweloper	Centrum	Lokalizacja	Pow. magazynów	Plany
	Panattoni Park Łódź	Łódź	0	52 000
	Panattoni Park Poznań	Poznań	93 000	107 000
	Panattoni Park Bydgoszcz	Bydgoszcz	0	40 000
Parkridge CE Developments	Parkridge Distribution Center Śląsk	Dąbrowa Górnicza	100 800	41 200
	Parkridge Distribution Center Wrocław	Kąty Wrocławskie	27 500	86 000
	Parkridge Distribution Center Piotrków Trybunalski	Piotrków Trybunalski	0	100 000
	Parkridge Distribution Center Poznań	Września	0	138 000
	Parkridge Distribution Center Warsaw	Nadarzyn	45 000	20 000
	Parkridge Distribution Center Warsaw West	Sochaczew	26 000	170 000
Problem	Pruszkowskie Centrum Dystrybucyjne	Pruszków	44 800	0
Prologis	Prologis Park Będzin	Będzin	34 084	21 790
	Prologis Park Chorzów	Chorzów	0	145 779
	Prologis Park Sosnowiec	Sosnowiec	16 982	0
	Prologis Park Wrocław	Wrocław	54 537	110 431
	Prologis Park Piotrków	Piotrków Trybunalski	73 167	0
	Prologis Park Poznań	Poznań	43 036	0
	Prologis Park Błonie	Błonie	133 295	175 000
	Prologis Park Janki	Janki k. Warszawy	0	67 514
	Prologis Park Poznań II	Poznań	84 040	0
	Prologis Park Teresin	Teresin	160 169	0
	Prologis Park Warsaw	Warszawa	38 215	0
	Prologis Park Warsaw II	Warszawa	0	36 000
	Prologis Park Warsaw III	Warszawa	0	35 000
	Prologis Park Gdańsk	Gdańsk	19 000	88 600
Slough Estates Polska	Tulipan Park Gliwice	Gliwice	0	60 000
	Tulipan Park Stryków	Stryków k. Łodzi	43 000	275 000
	Tulipan Park Poznań	Poznań	20 000	120 000
TKG Development Polska	Ożarów Business Center	Ożarów Mazowiecki	36 000	0
	Stolica Business Center	Łązy k. Warszawy	26 000	0
	Warsaw Distribution Center	Warszawa	36 000	0
Razem			2 227 217	4 402 406

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji ze stron. Zestawienie nie obejmuje inwestycji Biura Inwestycji Kapitałowych w Pruszczu Gdańskim.