

PORTY MORSKIE JAKO PRZEDMIOT BADAŃ W NAUKACH EKONOMICZNYCH

DATA PRZESŁANIA: 26.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 17.08.2016 | KODY JEL: R40, L91

Andrzej S. Grzelakowski

Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa, Akademia Morska w Gdyni
e-mail: a.grzelakowski@wpit.am.gdynia.pl

STRESZCZENIE

Przedmiotem rozważań autora jest analiza rozwoju myśli ekonomicznej i teorii budowanej w ramach tej dyscypliny i dyscyplin pokrewnych w Polsce, dotyczących sposobu postrzegania portów morskich jako integralnych składników systemu transportowego kraju oraz elementów jego przestrzeni ekonomicznej. Autor podejmuje próbę określenia kierunku ewolucji, jaka dokonała się w okresie ostatniego półwiecza w naukach ekonomicznych, a w szczególności w ekonomice transportu i portów morskich w obszarze dotyczącym badania istoty oraz charakteru, roli i funkcji tych organizmów gospodarczych. Celem podjętych badań jest nie tylko charakterystyka i ocena dorobku naukowego, jaki powstał w tej dziedzinie w Polsce, ale także próba ustalenia wzajemnych relacji między teorią i praktyką funkcjonowania i rozwoju portów morskich w tym okresie. W artykule posłużono się metodą analizy – głównie retrospektywnej i krytyki piśmiennictwa naukowego, dotyczącego bezpośrednio i pośrednio problematyki portowej badanej w aspekcie ekonomicznym, a w tym przede wszystkim w dyscyplinie ekonomia i zarządzanie. Uzyskane wyniki badań wskazują na: 1) istnienie ścisłych relacji między sferą badań dotyczących portów morskich w Polsce i ich rozwojem oraz 2) silną dominację ośrodków naukowych Gdańska i Szczecina, jako głównych aglomeracji portowych i ośrodków uniwersyteckich w podejmowaniu i realizacji tego typu badań. Należy podkreślić, że na nich ciąży także obecnie, w dobie rozwoju logistyki i globalnych łańcuchów dostaw, obowiązek prowadzenia badań sektora portowego i jego relacji z otoczeniem krajowym i międzynarodowym w ramach nowej formuły ekonomiki portowej.

SŁOWA KLUCZOWE

porty morskie, ekonomika portów, węzeł transportowy, węzeł logistyczny, logistyczny łańcuch dostaw.

WPROWADZENIE

Współczesne duże uniwersalne porty morskie to rozległe przestrzenie, złożone w swej strukturze podmiotowo-produkcyjnej, organizacyjno-technicznej i funkcjonalnej organizmy gospodarcze. Na ich terenie realizowana jest zazwyczaj różnorodna działalność gospodarcza, w tym przemysłowa i handlowa, która jest pochodną działalności transportowej, jako podstawowej formy realizacji produkcji wykonywanej na terenie tych obiektów infrastruktury technicznej transportu. Porty to integralne elementy systemu transportowego i logistycznego każdego kraju nadmorskiego. Odgrywają one istotną rolę w jego gospodarce, wpływając aktywnie nie tylko na efektywność i sprawność funkcjonowania sektora TSL, ale także na procesy wzrostu i rozwoju ekonomicznego. Wpływ ten jest jednak różny i zależny od wielkości portu, jego charakteru jako ośrodka produkcji oraz skali realizowanej tam działalności.

Obiekty te, jako składniki sieci infrastruktury transportu, silnie zintegrowane z innymi podsystemami infrastruktury technicznej przynależnymi do układu przemysłów sieciowych, zawsze były i są bowiem bardzo zróżnicowane pod względem funkcjonalnym, przestrzennym (lokalizacja, obszar), technicznym i produkcyjnym. Różne również były i nadal są formy organizacyjno-administracyjne i systemy zarządzania w jakich funkcjonują, jak też struktury ekonomiczne i społeczne, jakie występują na terenie ich działalności. Ze względu na różnorodność tego typu obiektów – aspekty lokalizacji, skali produkcji, charakteru działalności, funkcji, są klasyfikowane na podstawie różnych kryteriów i hierarchizowane według ich znaczenia, rangi i użyteczności dla gospodarki, a w tym sektora transportu i logistyki, handlu czy przemysłu (generacje portów) (Grzelakowski, Matczak, 2012).

Porty morskie mają długą historię rozwoju i przeszły wiele etapów ewolucyjnych zmian od czasów przyspieszonej industrializacji Europy. Ich dynamiczny rozwój rozpoczął się jednak na przełomie lat 60. i 70. XX wieku (internacjonalizacja sfery handlu i przemysłu, offshoring, outsourcing, rozwój handlu morskiego, konteneryzacja) i dokonywał się z różną siłą w poszczególnych krajach świata. Skutkiem tego był wzrost znaczenia portów morskich nie tylko na płaszczyźnie regionalnej, gdzie traktowano je jako bieguny wzrostu gospodarczego, ale także w skali gospodarki narodowej. Postrzeganie tych wielofunkcyjnych, przestrzennie rozległych obiektów infrastruktury transportu w ramach polityki transportowej i gospodarczej, jako stymulatorów rozwoju gospodarczego, przekładało się w konsekwencji tego także na sferę naukową. Porty morskie w coraz większym stopniu już w latach 60. XX wieku stają się przedmiotem samodzielnych badań realizowanych na kierunkach ekonomicznych i technicznych szkół wyższych, a także obszarem prowadzonej tam działalności dydaktycznej (Kuźma, Szczepaniak, 1968; Gronowski, 1965).

Rozważania autora koncentrują się na zagadnieniach dotyczących analizy rozwoju myśli ekonomicznej i teorii powstającej w Polsce na podstawie prowadzonych w minionym półwieczu badań sektora portowego z jego rozlicznymi relacjami z otoczeniem krajowym i międzynarodowym. Autor podejmuje próbę określenia kierunku ewolucji, jaka dokonała się w tym okresie w naukach ekonomicznych, a w szczególności w ekonomice transportu, transportu morskiego i portów morskich w sposobie postrzegania portów morskich jako integralnych składników systemu transportowego kraju oraz elementów jego przestrzeni ekonomicznej. Dotyczy to w głównej mierze aspektów merytorycznych – badania istoty oraz charakteru i funkcji tych organizmów gospodarczych o wielopłaszczyznowym profilu działalności. Celem tych badań jest

nie tylko charakterystyka i ocena dorobku naukowego, jaki powstał w tej dziedzinie w Polsce, ale także próba ustalenia wzajemnych relacji jakie istniały w tym okresie między teorią i praktyką funkcjonowania i rozwoju portów morskich.

PORT MORSKI JAKO WĘZEL I OGNIWO TRANSPORTU – ASPEKT GAŁĘZIOWY I SYSTEMOWY

Badania problematyki portowej prowadzone w Polsce w ekonomice oraz organizacji i technice portów morskich a także ekonomice oraz organizacji i technice transportu morskiego, zaliczanymi do tzw. ekonomik branżowych, wydzielonych z powstającej w tym okresie ekonomiki transportu, napotykały na wiele trudności i barier natury tak merytorycznej, jak też komunikacyjno-mentalnej. Te pierwsze dotyczyły przede wszystkim sprecyzowania samego przedmiotu oraz zakresu badań. Drugie z kolei, wyrażały się niskim poziomem akceptacji przez środowiska naukowe, koncentrujące się na zagadnieniach mieszczących się w obszarze badań „ekonomik gałęziowych” dla pełnej odrębności ekonomiki portów morskich, zarówno jako przedmiotu samodzielnych badań, jak i obszaru aktywności dydaktycznej.

W ramach bowiem dominującego w latach 60. XX wieku podejścia typowo gałęziowego, a nie jak obecnie multimodalnego w badaniach zagadnień transportowych, rozpatrywano zarówno obiekty liniowe, jak i punktowe sieci infrastruktury właściwej danej gałęzi transportu w ich wzajemnej, nieodłącznej jedności techniczno-technologicznej i organizacyjnej oraz spójności. Nie było zatem w takim modelu „nauki o transporcie” miejsca na dyscyplinę transportową badającą prawidłowości w sferze funkcjonowania i rozwoju portów morskich, traktowanych jako punkty transportowe właściwe gałęzi transportu morskiego. Ekonomika transportu morskiego, pozbawiona aspektów dotyczących punktu transportowego, czyli „stacji” obsługi głównego w tym obszarze środka transportu, jakim jest statek, stawała się bowiem w takiej sytuacji niekompletna i przez to nieporównywalna z innymi ekonomikami gałęziowymi, gdzie takiego rozdzielenia nie dokonywano. W efekcie tego, przekształcała się faktycznie w „ekonomikę żeglugi”, koncentrującą się na aspektach handlowej eksploatacji statku na rynkach frachtowych, pozbawioną jednakże – w odróżnieniu od innych ekonomik, możliwości badania morskiej punktowej infrastruktury transportowej.

W ekonomii uznawano wówczas, że to ją zubaża merytorycznie o treści dotyczące portowych warunków obsługi statków, a więc stacyjnych – punktowych uwarunkowań realizacji działalności przewozowej w relacjach morskich. Te aspekty „zawłaszczyła” bowiem ekonomika portów morskich, jako jedyna istniejąca w tym okresie „ekonomika punktowa” transportu, pretendująca jednocześnie do uznania jej za jedną z ekonomik branżowych transportu. W rezultacie tego metodycznego wyłomu, jaki dokonał się nie tylko w Polsce, ale także w innych krajach europejskich, wyodrębniły się dwa rozwiązania.

Pierwsze z nich, stosowane w Wielkiej Brytanii, we Włoszech i na Płw. Iberyjskim, sprowadzało się do wyodrębnienia ekonomik branżowych transportu na podstawie kryterium *stricte* gałęziowego, integrującego liniowe i punktowe składniki infrastruktury właściwe danej gałęzi. Nie było w nim miejsca na ekonomikę portów, która mieściła się w obszarze ekonomiki transportu morskiego. Drugie rozwiązanie z kolei, stosowane w Polsce, byłej NRD i RFN, Holandii,

Belgii i we Francji, zakładało odrębność problematyki portowej w badaniach i w dydaktyce od zagadnień wchodzących w zakres problematyki transportu morskiego. Wyrażało się to w postaci sankcjonowania obok ekonomiki transportu morskiego (faktycznie ekonomiki żeglugi) także ekonomiki portów morskich (Gronowski, 1965; Kuźma, Szczepaniak, 1968).

Nawet ta jednak – formalna na poziomie akademickim – odrębność obu dyscyplin nie łagodziła sporów co do zasadności stosowania takiego podziału w ekonomice transportu. Rozdział ten część środowisk naukowych traktowała bowiem jako przejaw dezintegracji gałęziowej. W trakcie trwającej w tym okresie dyskusji naukowej, jaka toczyła się w Polsce w latach 1967–1970 na łamach czasopisma „Technika i Gospodarka Morska”, gdzie prezentowano różne opinie i poglądy, dominował jednak nurt, wskazujący na potrzebę zachowania istniejącego *status quo*. Zwolennicy takiego rozwiązania – opcji zorientowanej na utrzymanie rozłączności ekonomiki portów morskich od ekonomiki transportu morskiego i traktowania jej jako ekonomiki branżowej, silnie podkreślali, że:

1. Porty morskie to punkty transportowe szczególnego typu (węzłowe, bramowe), które jak żadne inne integrują wszystkie lądowe środki transportu z morskimi i nie mają w tym wymiarze odpowiednika wśród innych punktów infrastruktury transportu.
2. Porty morskie to obiekty rozległe przestrzennie, silnie zintegrowane z miastem i regionem nadbrzeżnym, które pełnią poza podstawową dla nich funkcją transportową także inne funkcje gospodarcze, a w tym przemysłową i handlową (Kuźma, Szczepaniak, 1968; Gronowski, 1969).

Do grona czołowych przedstawicieli takiej opcji w Polsce zaliczali się: prof. B. Kasprowicz, L. Kuźma i T. Szczepaniak reprezentujący ośrodek sopocki (WSM) oraz prof. F. Gronowski, reprezentujący ośrodek szczeciński (Politechnika Szczecińska). To właśnie ten ostatni na łamach „Techniki i Gospodarki Morskiej” opublikował interesujący artykuł pod znamienym tytułem *Port morski jako stacja stacji*, wskazując jednoznacznie, że port morski jest węzłowym punktem transportowym, pretendującym z racji swych multigałęziowych funkcji do miana ogniwa transportu (Gronowski, 1968). Publikacja ta spotkała się z żywym oddźwiękiem w środowisku naukowym i faktycznie zakończyła długo trwającą dyskusję. Dyskusja ta dowiodła bowiem, że niezależnie od silnie rozwiniętych funkcji poza transportowych tych obiektów, ich specyficzny wymiar transportowy – „wielostacyjność”, daje dostateczne podstawy merytoryczne i metodyczne, uzasadniające samodzielny byt ekonomiki portów morskich w grupie dyscyplin (wówczas) naukowych i dydaktycznych tworzonych na bazie ekonomiki transportu.

Rozwiązanie zaproponowane przez prof. F. Gronowskiego stworzyło silny asumpt do badań zagadnień dotyczących funkcjonowania i rozwoju portów morskich w ich bezpośredniej relacji z systemem transportowym kraju (Gronowski, 1969; Gronowski, 1965). W ekonomice portów morskich eksponowano wówczas funkcje portu jako ogniwa transportu, nie używając wprowadzonego dopiero wiele lat później, czyli w drugiej połowie lat 70. XX wieku pojęcia ogniwa łańcucha transportowego.

Porty morskie traktowano jako samodzielne, wyodrębnione z grupy innych, „monostacyjnych” punktów transportowych węzły sieci krajowej infrastruktury transportu, wyznaczającej ramy przestrzenne systemu transportowego. Tym samym porty morskie na płaszczyźnie naukowo-badawczej oraz dydaktycznej „zintegrowały się” z krajowym systemem transportowym, co realnie – niezależnie od poziomu dostępności transportowej tych węzłów – było fak-

tem. Co więcej, z racji swego usytuowania i funkcji, porty morskie integrowały krajowy system transportowy, w ramach tej koncepcji, z międzynarodowym systemem transportowym, powiązaniem w skali globalnej siecią połączeń żeglugowych (nawiązanie do przedpola portów).

Rozwiązanie takie było możliwe dzięki temu, że równoległe do trwających dyskusji dotyczących miejsca i roli portów morskich w gospodarce oraz statusu ekonomiki transportu jako dyscypliny naukowej i dydaktycznej, toczyły się ożywione dyskusje na temat systemu transportowego, jako podstawowej kategorii występującej w ekonomice transportu. I w tym zakresie podstawowe ramy merytoryczne określił prof. F. Gronowski, definiując już kilka lat wcześniej system transportowy jako:

całokształt powiązań istniejących pomiędzy wszystkimi gałęziami transportu pracującymi na pewnym obszarze z jednej strony oraz powiązań między transportem a innymi działami i gałęziami gospodarki z drugiej (Gronowski, 1965).

Dopiero trzy lata później prof. I. Tarski, reprezentujący ośrodek warszawski, koncentrując się na aspekcie wewnętrznej integracji transportu, wprowadził pojęcie jednolitego systemu transportowego. Kategorię tę zdefiniował następująco:

przez jednolity system transportowy rozumiemy powiązanie działalności wszystkich gałęzi transportu w jedną całość zarówno pod względem wewnętrznym (tj. działalności międzygałęziowej) jak i zewnętrznym (tj. w stosunku do całej gospodarki i jej działów korzystających z transportu) (Tarski, 1968, s. 23–24).

Badania te, prowadzone w ramach ekonomiki transportu i dotyczące kategorii systemu transportowego, nie mogły pomijać tak istotnych składników infrastruktury punktowej transportu, jakimi są porty morskie w ich rozlicznych relacjach z systemem krajowym i międzynarodowym. Wprowadzając ład pojęciowy w tej dziedzinie, budowano jednocześnie ład merytoryczny w układzie ekonomik branżowych, wśród których umiejscowiono ekonomikę portów morskich.

PORTY MORSKIE JAKO OGNIWA ŁAŃCUCHA TRANSPORTU ORAZ ŁAŃCUCHA DOSTAW

Porty morskie po 1970 roku wykazują dużą dynamikę rozwoju we wszystkich regionach świata, w tym także w Polsce (Kuźma, 2004; Neider, 2008). Było to rezultatem stopniowo postępującej deregulacji gospodarek i liberalizacji handlu, czego przejawem był wzrost wymiany towarowej w skali globalnej i w konsekwencji tego także rosnących przewozów drogą morską. Ten wzrost znaczenia portów morskich, jako węzłów transportowych i punktów przeładunku towarów polskiego handlu zagranicznego oraz ładunków tranzytowych – głównie ówczesnej Czechosłowacji i Węgier, czemu towarzyszyły ogromne jak na możliwości Polski w tym okresie inwestycje w infrastrukturę i suprastrukturę portową, wywarł również duży wpływ na sferę badań tych obiektów. Silne wzmocnienie ich funkcji transportowej wraz z równoległe wzrastającym znaczeniem funkcji dystrybucyjnej (m.in. magazynowanie, składowanie, operacje manipulacyjne, uszlachetnianie bierne i czynne) oraz malejącym funkcji przemysłowej, stworzyło w ekonomice portów morskich, a następnie ekonomice transportu, podstawy naukowe do traktowania tych węzłów transportowych jako ogniw łańcucha transportowego w relacjach lądowo-morskich (Grzelakowski, Matczak, 2012; Pluciński, 2013). W ramach tej koncepcji, porty mor-

skie na równi z transportem morskim oraz lądowymi gałęziami transportu, uczestniczącymi w realizacji procesów przewozowych w relacjach lądowo-morskich (w ramach łańcucha transportowego), zyskały status ogniwa i to o szczególnym znaczeniu dla sprawnego funkcjonowania tego łańcucha oraz jego spójności i pełnej integracji (ogniwo krytyczne) (Pluciński, 2013).

Kolejnym etapem rozwoju portów morskich, który wywarł duży wpływ na kierunek ich transformacji i powstanie portów kolejnej generacji, był rozwój logistyki, a faktycznie logistycznych modeli zarządzania procesami przepływu dóbr materialnych, obejmujących procesy realizowane w ramach łańcuchów dostaw, a następnie koncepcji budowy łańcuchów i sieci dostaw. Koncepcje te stworzyły nowy – logistyczny wymiar przestrzeni transportowej, w której dotychczas funkcjonowały porty morskie, wpisując je w ramy przestrzeni logistycznej, która swym zakresem w pełni objęła tę pierwszą. W rezultacie tego ład transportowy, który obiekty te, jako ogniwa łańcuchów transportowych współtworzyły, stał się tylko jednym z elementów ładu logistycznego, budowanego w przestrzeni gospodarczej.

Ta jakościowo nowa zmiana, jaka się dokonała przekształciła i nadal przekształca i to niekiedy w sposób zasadniczy model funkcjonowania portów morskich – ich rolę i funkcje w przestrzeni transportowej i logistycznej. Wywarła ona ogromny wpływ na sferę postrzegania tych obiektów ekonomii i zarządzania a w konsekwencji również ekonomiki portów morskich (Grzelakowski, Matczak, 2012; Pluciński, 2013).

Dominacja orientacji przepływowej, jako skutek rozwoju logistyki oraz wdrażania coraz bardziej innowacyjnych modeli zarządzania łańcuchem dostaw (SCM) zredukowała w znacznym stopniu zainteresowanie problematyką *stricte* transportową we wszystkich jej obszarach. W tym ujęciu ma ona bowiem znaczenie drugorzędne względem szerszej traktowanego, logistycznego wymiaru podejmowanych działań we wszystkich sferach aktywności gospodarczej (m.in. zaopatrzenia, produkcji, handlu, dystrybucji). Ten wtórny w tym ujęciu charakter działalności transportowej, jako towarzyszącej działalności logistycznej, prowadził stopniowo do przejścia wielu zagadnień transportowych ze sfery ekonomiki transportu, a w szczególności ekonomiki portów morskich, do logistyki, w tym głównie logistyki morskiej. W konsekwencji już kilkanaście lat temu ekonomika portów morskich, jako samodzielna do tej pory dyscyplina dydaktyczna przestała faktycznie istnieć na kierunkach ekonomicznych uniwersytetów i akademii morskich w Szczecinie i Gdańsku. W rezultacie tego sektor portowy, jako znaczący do tej pory obszar badań naukowych, a w tym również aktywności konferencyjnej, stracił na znaczeniu (Grzelakowski, Matczak, 2006).

Porty morskie traktowane jako segment sektora TSL stały się przedmiotem badań i nauczania na poziomie akademickim prowadzonych w wymiarze horyzontalnym. Ujęcie tego typu dominuje zarówno w odniesieniu do sfery rozwoju infrastruktury portowej, traktowanej jako integralny składnik infrastruktury transportu – w tym sieci TEN-T i jednocześnie infrastruktury logistycznej makrosystemu logistycznego oraz sektora przemysłów sieciowych, jak i sfery zarządzania i eksploatacji tego składnika (Grzelakowski, Matczak, 2015). W tym horyzontalnym i holistycznym zarazem podejściu do problematyki rozwoju i funkcjonowania portów morskich, traktowanych zazwyczaj przez pryzmat ich sprawności logistycznej oraz efektywności jako ogniw transportowych logistycznych łańcuchów dostaw, tkwi jednak obecnie również szansa na podniesienie ich rangi w badaniach naukowych.

Szansa wyraża się w możliwości odejścia od dotychczas stosowanej i wąsko pojmowanej niekiedy formuły „portocentryzmu”, czyli koncentracji wyłącznie na porcie i przejścia do współcześnie akceptowanej na gruncie akademickim formuły „multimodalizmu” osadzonego w krajowej i międzynarodowej przestrzeni logistycznej, która wyznacza portom morskim właściwe dla nich funkcje i zadania transportowo-logistyczne w ramach łańcucha dostaw (Grzelakowski, Matczak, 2015; Pluciński, 2013).

Ważnym obecnie obszarem badawczym pozostają także zagadnienia ze sfery mikroekonomicznej dotyczące funkcjonowania przedsiębiorstw portowych, traktowanych jako mikrosystemy logistyczne (Grzelakowski, Matczak, 2006). Analiza procesów transportowych i logistycznych realizowanych na terenach portowych przez działające tam przedsiębiorstwa sektora TSL, ich modelowanie i optymalizacja przyczynia się bowiem do usprawnienia działalności nie tylko tych podmiotów, ale również samego portu, jako ogniwa logistycznych, lądowo-morskich łańcuchów dostaw.

PODSUMOWANIE

Współczesne duże uniwersalne porty morskie, do których zalicza się także największe polskie porty, to integralne elementy składowe globalnych łańcuchów i sieci dostaw. Sprawne wykonawstwo wszystkich procesów transportowych i funkcji logistycznych w układzie międzynarodowych lądowo-morskich łańcuchów i sieci dostaw, a w tym również wchodzących w ich zakres czynności, operacji i zadań logistycznych, dotyczy zatem również portów morskich jako ogniw tych łańcuchów. Wymaga to wdrażania efektywnego zarządzania logistycznego (SCM). Zarządzanie tego typu postrzega się jako zbiór powiązanych ze sobą w logiczny sposób działań i czynności polegających na planowaniu, wdrażaniu, realizacji i kontroli procesów przepływu strumieni rzeczy (głównie ładunków), usług, informacji i instrumentów finansowych. Działania te należy kształtować w taki sposób, by procesy te przebiegały możliwie najbardziej efektywnie w kategoriach czasu i kosztów. Dążyć należy do ich minimalizacji, koncentrując się przy tym przede wszystkim na jak najlepszym zaspokajaniu potrzeb klienta i generowaniu dla niego wysokiej wartości dodanej (*customer's satisfaction*).

W zakres zarządzania logistycznego międzynarodowym łańcuchem dostaw wchodzi również skuteczne sterowanie procesami i strumieniami przepływów dóbr w portach morskich. Wymóg ten dotyczy tak poszczególnych operatorów portowych, jak też zarządców portowych centrów logistycznych, a także samego zarządu portu. Wszystkie te podmioty portowe – niezależnie od charakteru ich działalności i organizacyjno-prawnej formy jej prowadzenia – prywatne, publiczne, mieszane – powinny bowiem funkcjonować w sposób typowy dla mikrosystemów transportowo-logistycznych. Oznacza to, że z jednej strony muszą sprawnie i efektywnie zarządzać procesami logistycznymi w ramach wewnętrznego łańcucha dostaw, który wykreowały na potrzeby własne, a z drugiej – powinny wykazywać jako organizacje gospodarcze dużą zdolność integracji w układzie łańcucha transportowego i łańcucha dostaw, którym zarządza operator logistyczny.

Nie wszystkie jednak porty morskie, często nawet te największe, są w stanie skutecznie i sprawnie włączyć się do układu międzynarodowych łańcuchów dostaw. Do roli ogniwa mię-

dzynarodowych, a szczególnie globalnych łańcuchów dostaw pretendować mogą bowiem tylko te ośrodki portowe, które zaliczane są do portów tzw. IV kategorii, a więc portów o silnie już rozwiniętych funkcjach logistycznych, które same funkcjonują jako sprawne systemy logistyczne (logistyczne klastry morskie) i wykreowały tzw. wewnętrzne łańcuchy dostaw, czyli partnerskie układy biznesowe w skali wewnątrzportowej. Tylko one bowiem zdolne są tworzyć przewagi konkurencyjne oraz generować wartość dodaną dla operatora logistycznego łańcucha dostaw i tym samym finalnego odbiorcy towarów, które kompleksowo obsługują.

W rozwiązywaniu tych problemów, sektor portowy powinni wspierać przedstawiciele współczesnej ekonomiki portów morskich – postrzeganej jako interdyscyplinarna dziedzina wiedzy i jednocześnie przedmiot nauczania na kierunkach ekonomicznych, która inteligentnie łączy tradycyjne ekonomiczne aspekty wiedzy o portach morskich z aspektami logistycznymi i spedycyjnymi, wspartymi elementami ze sfery zarządzania łańcuchem dostaw (SCM). Tylko takie podejście do problematyki portowej, obejmującej swym zakresem zarówno aspekty mikro, jak i mezo- oraz makro i megaekonomiczne (globalne), stwarza szansę dalszego, pogłębięnego rozwoju wiedzy na poziomie akademickim w tej dziedzinie oraz kształcenia kadr dla potrzeb tego sektora gospodarki. Daje to również możliwość udzielenia realnego wsparcia temu sektorowi (m.in. consulting, coaching) w rozwiązywaniu jego bieżących – operacyjnych oraz średnio i długookresowych – strategicznych problemów rozwojowych.

LITERATURA

- Gronowski, F. (1968). Port morski jako stacja stacji. *Technika i Gospodarka Morska*, 9.
- Gronowski, F. (1969). Problematyka powiązań komunikacyjnych portu morskiego z zapleczem. *Przegląd Zachodniopomorski*, 6–7.
- Gronowski, F. (1965). *System transportowy. Elementy teorii*. Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej. Szczecin: Wydawnictwo PS.
- Grzelakowski, A.S., Matczak, M. (2006). *Ekonomika i zarządzanie przedsiębiorstwem portowym*. Gdynia: Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni.
- Grzelakowski, A.S., Matczak, M. (red). (2015) *Infrastruktura transportu. Współczesne wyzwania rozwojowe*. Gdańsk: Wydawnictwa Instytutu Maszyn Przepływowych PAN.
- Grzelakowski, A.S., Matczak, M. (2012). *Współczesne porty morskie. Funkcjonowanie i rozwój*. Gdynia: Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni.
- Kuźma, L. (red.). (2004). *Ekonomika portów morskich i polityka portowa*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Kuźma, L., Szczepaniak, T. (1968). *Ekonomika portów morskich*. Sopot: Wydawnictwo WSM w Sopocie.
- Neider, J. (2008). *Polskie porty morskie*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Neider, J. (2013). *Rozwój polskich portów morskich*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Pluciński, M. (2013). *Polskie porty morskie w zmieniającym się otoczeniu zewnętrznym*. Warszawa: CeDeWu.
- Tarski, I. (1968). *Koordinacja transportu*. Warszawa: PWE.

SEAPORTS AS A SUBJECT OF RESEARCH IN ECONOMIC SCIENCES

ABSTRACT

The subject author has focused on relates to the questions of the development of economic thought and economic theory in this discipline and related disciplines in Poland, concerning the scientific perception and view of the seaports as integral components of the domestic transport system and country's economic environment. The author attempts to determine the main directions of evolution that took place over the last half century within the economic sciences, and in particular in the framework of the transport economics and seaport economics in the area concerning the examination of the key substance and the nature as well as the role and functions of these organisms. The aim of the study presented in the paper is not only to characterize and evaluate the gained scientific achievements which was made in this area in Poland but also to determine the relationship that existed in this period between the theory and practice. In the paper it has been used the method of retrospective analysis and critical analysis of scientific literature and other sources concerning directly the issues of port economic and indirectly port economic and management. Obtained results suggest: 1) the existence of the close relationship between the sphere of research related to the Polish seaports and their development stage (generation) and 2) the strong dominance of scientific centers of Gdansk and Szczecin as major agglomerations and university centers in carrying out this type of research. It should be pointed out that in the era of the development of logistics and global supply chains, the both strongly seaport oriented centers need to take full responsibility for the further evolving of the research of the port sector and its relationship with the regional, national and international environment under the new formula of the seaport economics.

KEYWORD

seaports, seaport economics, transport node, logistics node, supply chain.

Translated by Andrzej S. Grzelakowski