

Porty Morza Północnego. W pułapce stagnacji

14.9.2026 - Sandra Baniak-Stachowiak | Ośrodek Studiów Wschodnich

Od ponad pół wieku Rotterdam, Antwerpia i Hamburg pozostają największymi portami morskimi w Europie, jednak na przestrzeni ostatnich lat tempo ich rozwoju znacznie zwolniło, a wolumen ich przeładunków pozostaje niemal na tym samym poziomie.

Chociaż wciąż są kluczowe dla europejskiej gospodarki, to porty śródziemnomorskie, adriatyckie i bałtyckie sukcesywnie urastają do rangi groźnej konkurencji. Dynamiczne tempo rozwoju tych ostatnich w połączeniu ze zmianami strukturalnymi w światowym handlu sprawiają, że stopniowo kończy się era koncentracji potoków towarowych w trzech największych portach na kontynencie. Pojawiające się w ostatnich latach liczne napięcia geopolityczne i zakłócenia w światowej logistyce oraz stagnacja europejskiej gospodarki wpłynęły negatywnie na wyniki Rotterdamu, Antwerpii i Hamburga. Z drugiej strony porty te mierzą się również z coraz większymi ograniczeniami strukturalnymi. Odpowiedzią na ryzyko spadku wolumenu przeładunków jest rozwój w kierunku hubów energetycznych i budowanie na tym przewagi konkurencyjnej.

Europejscy liderzy poza światową czołówką

Od lat porty Morza Północnego pozostają największymi w Europie zarówno pod względem przeładunków kontenerowych, które są podstawą współczesnego handlu międzynarodowego, jak i przeładunków ogółem (liczonych w tonach). Łącznie Rotterdam, Antwerpia-Brugia^[1] i Hamburg obsłużyły w 2025 r. ponad 36 mln TEU^[2] (odpowiednio: 14,2 mln TEU, 13,6 mln TEU i 8,3 mln TEU), co stanowi ponad połowę łącznego wyniku 10 największych portów na kontynencie. Choć Rotterdam pozostaje liderem w Europie, to okres jego największej świetności przypadał od lat 60. XX wieku do początku lat 2000., gdy był numerem jeden na świecie. Wyprzedziły go później Singapur i porty chińskie, co wynikało z dynamicznego rozwoju gospodarek państw azjatyckich, i obecnie znajduje się poza pierwszą dziesiątką największych portów świata.

We wcześniejszych dekadach porty Morza Północnego osiągnęły wysoki poziom przepustowości, stąd ich dalszy wzrost naturalnie stał się wolniejszy. W ostatnich latach Antwerpia i Brugia wzmocniły jednak swoją pozycję dzięki udanemu połączeniu w jeden zespół portowy, które sprawiło, że przestały ze sobą konkurować. W ciągu ostatnich dwóch lat miały nawet wyższe wyniki przeładunków kontenerów niż Rotterdam. Z kolei Hamburg od lat znajduje się w stagnacji ze względu na wcześniejszy brak inwestycji i rosnącą presję ze strony swoich głównych rywali, a także portów polskich. W ostatnim roku odnotował jednak wzrost przeładunków kontenerowych (+7,3% r/r), co wynikało z kongestii^[3] w innych portach (w tym w Rotterdamie) i dokonania zmian siatek serwisów żeglugowych przez armatorów.

Rotterdam jest jednak niekwestionowanym liderem europejskim w przeładunkach ogółem, liczonych w tonach. W 2025 r. obsłużył 428,4 mln ton ładunków^[4], natomiast zajmująca drugie miejsce Antwerpia-Brugia – 266 mln ton^[5]. Na kolejnych pozycjach znalazły się porty rosyjskie: Noworosyjsk (168 mln ton) i Ust-Ługa (130 mln ton). Hamburg był na piątym miejscu (114,8 mln ton), natomiast tuż za nim – Gdańsk (80,4 mln ton). Dominację Rotterdamu zapewniają mu przeładunki paliw płynnych (197 mln ton), w tym głównie ropy naftowej (100 mln ton). Z kolei Antwerpia to największy port w Europie specjalizujący się w ładunkach chemicznych i towarów łatwo psujących się (tj. owoce i warzywa), a Brugia to lider w przeładunkach samochodów. W tej ostatniej znajduje się jeden z największych na świecie terminali LNG, funkcjonujący od 1987 r. i mający kluczowe znaczenie dla gospodarki belgijskiej i państw regionu. Hamburg nie ma dominującej przewagi nad swoimi

konkurentami w żadnej z kategorii ładunków, a najważniejsze znaczenie ma dla niego obsługa kontenerów na rynkach krajowym i Europy Środkowej.

W czym wciąż tkwi siła portów Morza Północnego?

Przewaga portów Morza Północnego na tle portów całej Europy opiera się na dogodnym położeniu geograficznym oraz dobrze rozwiniętej i zintegrowanej sieci logistycznej, dzięki czemu mogą one obsługiwać największe gospodarki UE. Dysponują też rozbudowaną infrastrukturą portową, złożoną z licznych terminali – kontenerowych, masowych suchych i płynnych, LNG czy samochodowych. Mają również bogatą siatkę serwisów oceanicznych, *feederowych* (dowozowo-odwozowych) i *short-sea* (połączenia bliskiego zasięgu). Rotterdam oferuje ponad 500 serwisów żeglugowych tygodniowo, do ponad 1000 portów na świecie. Jest to znacząca przewaga na tle konkurentów, ponieważ klienci decydujący się na korzystanie z tego portu mają większy wybór dogodnego połączenia i często zyskują na szybszym transporcie ładunków. Rotterdam jest zarazem największym europejskim portem *transshipmentowym*^[6]. Przeładunki tego typu stanowią w nim ponad 30% wszystkich w porcie^[7]. Stąd wielu armatorów traktuje Rotterdam jako główny hub w Europie. Antwerpia-Brugia łącznie obsługują ponad 300 serwisów tygodniowo, do 800 portów. Pierwszy z nich specjalizuje się w obsłudze statków oceanicznych, a drugi – w połączeniach bliskiego zasięgu, głównie do Wielkiej Brytanii. Dla porównania Hamburg obsługuje ponad 100 serwisów tygodniowo.

O przewadze portów w Rotterdamie i – w mniejszym zakresie – Antwerpii-Brugii decydują też dobre warunki hydrogeologiczne, pozwalające na przyjmowanie największych na świecie kontenerowców (o ładowności 24 tys. TEU). Antwerpia, choć jest oddalona ok. 80 km od morza, to prowadzący do niej tor wodny jest regularnie pogłębiany we współpracy z władzami Holandii, przez której wody częściowo przebiega. Z kolei znajdujący się w podobnej sytuacji Hamburg ma problemy z finansowaniem prac zarówno nad pogłębianiem toru wodnego do Morza Północnego na Łabie, jak i Kanału Kilońskiego, skracającego trasę do Morza Bałtyckiego, co uniemożliwia mu przyjmowanie największych jednostek.

Na przestrzeni ostatnich lat porty te stały się jednak hubami energetycznymi, na których terenie produkuje się paliwa konwencjonalne dla statków, a także paliwa alternatywne (amoniak, metanol czy wodór). Dysponują one również rozbudowaną infrastrukturą do bunkrowania^[8], dzięki czemu m.in. znajdują się w rotacjach serwisowych największych armatorów. Rotterdam jest największym portem do bunkrowania w Europie i drugim na świecie, tuż za Singapurem. Każdego roku dostarcza na statki ok. 9,5 mln ton paliwa bunkrowego. Z kolei Antwerpia-Brugia jest drugim w Europie i piątym takim portem na świecie. Bunkrowanych jest w nim rocznie 6 mln ton paliw konwencjonalnych^[9].

Rotterdam, Antwerpia-Brugia i Hamburg dysponują też najbardziej rozwiniętą w Europie infrastrukturą do zasilania lądowego statków, tzw. Onshore Power Supply (OPS). Jeszcze do niedawna było to rozwiązanie niszowe, jednak zgodnie z wymogami UE od 2030 r. terminale kontenerowe i pasażerskie będą musiały nimi dysponować. Ich budowa jest kosztowna, co sprawia, że porty z państw UE, które ich jeszcze nie mają, mogą być mniej konkurencyjne w porównaniu z portami Morza Północnego.

Istotną ich przewagą na tle innych portów europejskich są też rozbudowane know-how i działalność doradcza, jaką świadczą poprzez spółki zależne zarówno terminalom krajowym, jak i na całym świecie. Hamburg Port Consulting (HPC), utworzony w 1976 r., zrealizował ponad 1800 projektów w 130 państwach, w tym w Kenii, Libanie, Indiach czy USA. Z kolei spółka Port of Antwerp-Bruges International, która powstała w 2010 r., oprócz prowadzenia działalności doradczej inwestuje też za granicą. Jest udziałowcem w portach w omańskim Duqm, brazylijskim Açu i San Pedro Manutention na Wybrzeżu Kości Słoniowej, a od 2018 r. zarządza portem w Kotonou w imieniu rządu Beninu.

Podobne działania prowadzi Rotterdam, który doradza m.in. przy budowie portów, terminali i wdrażaniu rozwiązań cyfrowych i wspierających transformację energetyczną głównie w Afryce, Ameryce Południowej i Azji. Jest też udziałowcem w portach w Suharze w Omanie i Pecém w Brazylii.

O przewadze Rotterdamu, Antwerpii-Brugii i Hamburga świadczą również zaawansowane cyfrowe systemy zarządzania portami Port Community System (PCS), które wciąż nie są europejskim standardem. Usprawniają one przepływ informacji i operacje na terenie portów. Korzystają z nich zarządy portów, operatorzy terminali, armatorzy, firmy spedycyjne, przewoźnicy kolejowi i drogowi, służby celno-skarbowe i inspekcje graniczne, a także agencje celne.

Huby największych armatorów

Najwięksi światowi armatorzy uczynili z portów Morza Północnego swoje huby, dzięki czemu wciąż są one liderami w przeładunkach kontenerów. Przewoźnicy preferują bowiem zawinięcia tam, gdzie mają udziały, by maksymalizować w ten sposób zyski. Traktują inwestycje kapitałowe w terminale kontenerowe jako element wzmacniania swojej pozycji w sektorze żeglugowym. Nabywając zaś udziały w nich, nie tylko w Europie, lecz także na całym świecie, i przejmując firmy z sektora TSL, dążą do kontroli całego łańcucha logistycznego.

Antwerpia, Rotterdam i Hamburg przyjęły odmienne strategie rozwoju swoich terminali kontenerowych. Pierwszy z nich koncentruje się na jednym armatorze – największym na świecie, szwajcarsko-włoskim MSC i jest głównym hubem dla tego przewoźnika w Europie. Jego spółka zależna Terminal Investment Limited (TiL) zarządza wraz z singapurskim koncernem PSA^[10], który jest liderem wśród operatorów portowych (m.in. udziałowcem Baltic Hub w Gdańsku), największym terminalem kontenerowym na kontynencie – MSC PSA European Terminal (MPET). Innym ważnym terminalem w porcie jest Antwerp Gateway, którym zarządza spółka DP World ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich wraz z francuskim armatorem CMA CGM (trzeci na świecie) i chińskim Cosco (czwarty na świecie).

Rotterdam wyróżnia się zdywersyfikowaną strukturą operatorów terminali. W porcie są obecni niemal wszyscy najwięksi gracze na rynku. Swój główny hub w Europie ma tam duński Maersk (drugi na świecie). Poprzez swoją spółkę APM Terminals ma 100% udziałów w terminalu Maasvlakte II. W sierpniu br. niemiecki armator Hapag-Lloyd (piąty na świecie), współpracujący z Maerskiem w ramach Gemini Cooperation^[11], ogłosił zamiar przejęcia 25% udziałów w tym terminalu^[12]. Obecnie trwa rozbudowa, która ma ponad dwukrotnie zwiększyć jego przepustowość (do poziomu 5,4 mln TEU rocznie) i uczynić go jednym z najnowocześniejszych na świecie. Za taki uważany jest teraz Rotterdam World Gateway, którym zarządzają tacy armatorzy, jak: francuski CMA CGM (główny konkurent MSC i Maerska), koreański HMM, japoński ONE oraz DP World.

Z kolei w Hamburgu przez lata dominował niemiecki operator logistyczny Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), zarządzający trzema terminalami na jego terenie (CTA, CTB i CTT)^[13], w którym większościowy pakiet udziałów ma land Hamburga. Na początku lat 2000. 25,1% udziałów w CTA przejął Hapag-Lloyd, silnie związany z Hamburgiem. Ze względu na stagnację w przeładunkach port zaczął jednak poszukiwać innych linii, które napędzą jego rozwój. W 2023 r. 24,99% akcji w terminalu CTT (Tollerort) nabyło Cosco^[14]. Niemieckim portem zainteresował się też armator MSC, który w 2024 r. przejął 49,9% udziałów w HHLA, a 50,1% pozostało w rękach miasta^[15]. Przystępując do transakcji, armator musiał zagwarantować, że zapewni terminalom HHLA przeładunki na poziomie przynajmniej 1 mln TEU od 2031 r. Jednym z głównych powodów, dla których MSC zainwestowało w HHLA, było to, że spółką zależną niemieckiej firmy jest Metrans, największy operator intermodalny w Europie Środkowej. Armatorowi zależało na umocnieniu swojej pozycji w

tym sektorze (żaden z jego konkurentów nie ma w swoim portfolio takiego przewoźnika) oraz integracji całego łańcucha logistycznego w tej części kontynentu.

W ostatnim czasie widoczny jest dalszy wzrost zainteresowania armatorów akwizycjami terminali w Hamburgu, w którym żaden z nich nie ma większościowego pakietu udziałów. W listopadzie 2025 r. CMA CGM zadeklarował chęć zainwestowania w terminal Eurogate^[16]. Ostatecznie do transakcji nie doszło, a w czerwcu br. Hapag-Lloyd ogłosił, że zamierza nabyć 20% udziałów w nim^[17]. Ostatnie wzrosty przeładunków kontenerowych w Hamburgu dotyczyły bowiem głównie Eurogate, do którego przeniosła się część armatorów po zakupie udziałów w HHLA przez MSC. Zainteresowanie nim jest większe również z powodu planów budowy nowego terminalu „Eurogate Western Expansion 2030-2035”.

Na celowniku Pekinu

Tym, co łączy Rotterdam, Antwerpię-Brugię i Hamburg, jest coraz bardziej widoczna w ostatnich latach obecność kapitałowa spółek z Chin – armatora Cosco, przedsiębiorstwa China Merchants Group (chiński konglomerat państwowy działający m.in. w sektorze transportowo-logistycznym i portowym) i operatora portowego Hutchison Ports z Hongkongu. Wszystkie te spółki ulokowały swój kapitał w Rotterdamie i Antwerpii. Z kolei Cosco zainwestowało w Hamburgu i od 2017 r. jest też obecne w jedynym terminalu kontenerowym w Brugii (CSP Zeebrugge)^[18].

Rosnąca na przestrzeni lat chińska obecność w tych portach stwarza zagrożenie dalszego pogłębiania się strategicznej zależności Unii Europejskiej od ChRL^[19]. Dotyczy to m.in. ryzyka szpiegostwa gospodarczego, konkutowania z innymi terminalami o obsługę przeładunków, zwłaszcza rosnącego importu z Azji czy umacniania się pozycji firm z ChRL w sektorze TSL kosztem firm europejskich. Zagrożenia dotyczą też stricte bezpieczeństwa. Porty stanowią bowiem infrastrukturę krytyczną i odgrywają istotną rolę w obszarze mobilności wojskowej. Chiny pozostają strategicznym partnerem Rosji, co rodzi pytania o bezpieczeństwo infrastruktury i ochronę przetwarzanych w nich danych.

Szansą na ograniczenie obecności chińskiego kapitału w portach europejskich mogła być transakcja sprzedaży udziałów holdingu CK Hutchison w ich 43 terminalach na całym świecie, w tym 14 znajdujących się na kontynencie, amerykańsko-szwajcarsko-włoskiemu konsorcjum BlackRock-TiL, która została ogłoszona w marcu 2025 r. Jak dotąd nie doszła do skutku. Wynikała ona z presji ze strony prezydenta Donalda Trumpa na ograniczenie wpływów ChRL w portach, w szczególności w Kanale Panamskim^[20]. Na transakcję nie zgodziły się Chiny, proponując, aby udziałowcem większościowym było Cosco. Nabycie terminali przez BlackRock-TiL spowodowałoby nie tylko pozbawienie ChRL kontroli nad strategicznymi terminalami w różnych częściach świata, lecz także wzmocnienie armatora MSC, który – poprzez TiL – stałby się największym operatorem portowym.

Rywale na zapleczu spornym

Dla Rotterdamu i Antwerpii-Brugii najważniejszymi rynkami – oprócz państw Beneluksu – są Francja i Niemcy. Dla pierwszego portu najistotniejszy jest położony nieopodal land Nadrenia Północna-Westfalia. Dla belgijskich portów kluczową rolę odgrywa też Wielka Brytania. W ostatnich latach jednym z największych wyzwań dla nich był brexit, stąd rozwijają plany dywersyfikacji obsługiwanych rynków.

Z kolei Hamburg obsługuje w przeważającej większości rynek krajowy (ok. 4,2 mln TEU w 2024 r.)^[21]. Szacowany poziom przeładunków realizowanych przez Rotterdam na rynek niemiecki wynosi

1,7 mln TEU, a przez Antwerpię – 1,3 mln TEU. Rynki Europy Środkowej nie ma dla nich dużego znaczenia, choć są realizowane regularne połączenia intermodalne między tymi portami a terminalami w Austrii, Czechach, Polsce czy Słowacji. Z kolei dla Hamburga rynki te mają jednak znaczenie kluczowe. Wciąż jest on największym portem dla Czech (ok. 379 tys. TEU przeładowanych w 2024 r.).

W nowej strategii zespół portowy Antwerpia-Brugia koncentruje się na zwiększeniu obsługi rynków niemieckiego, francuskiego i austriackiego. Duże nadzieje pokłada też w uruchomieniu nowych połączeń intermodalnych w kierunku południowo-zachodniej Polski i Czech. Dotyczy to głównie przejęcia ładunków w eksporcie do Wielkiej Brytanii, które teraz są wożone ciężarówkami. Działania te ułatwić może wpływ, jaki MSC – poprzez HHLA – wywiera na Metrans. Od października 2025 r. Metrans może realizować kolejowe przewozy towarowe na terytorium Belgii, co umożliwi Antwerpii szerzej zakrojoną obsługę rynków Europy Środkowej.

Aby zwiększyć obecność swoich portów na tzw. zapleczu spornym (rynki, o które konkurują inne porty), Rotterdam, Antwerpia-Brugia i Hamburg powołały przedstawicieli zajmujących się pozyskaniem klientów oraz rozwijaniem relacji handlowych z lokalnymi operatorami logistycznymi i gestorami ładunków. Pierwszy port ma swoje biura w Niemczech, Austrii i Szwajcarii oraz Chinach. Porty belgijskie są obecne m.in. na rynkach amerykańskim, francuskim, niemieckim, polskim, czeskim i słowackim, a także w Indiach, ChRL i Japonii. Z kolei Hamburg ma przedstawicielstwa m.in. w Chinach, ZEA, a spośród państw Europy Środkowej – w Polsce, Czechach, na Węgrzech i w Austrii.

Intermodal kluczem do sukcesu

Na sukces portów Morza Północnego składa się też sprawny transport towarów, który jest możliwy dzięki rozbudowanym, regularnym połączeniom intermodalnym^[22]. Rotterdam oferuje ponad 400 międzynarodowych serwisów kolejowych z/do portu tygodniowo i zapewnia konkurencyjny „*transit time*” – przewiezienie ładunków w ciągu trzech godzin do granicy z Niemcami, a do wielu innych miejsc w Europie – w ciągu doby. Możliwe jest to też dzięki rozbudowanej siatce terminali intermodalnych w Holandii, Belgii i w Niemczech (w okolicach Duisburga i Kolonii). Rotterdam korzysta także z dedykowanej linii kolejowej Betuweroute, istniejącej od 2007 r., przeznaczonej wyłącznie do przewozów towarowych i łączącej port z granicą z Niemcami.

Atutem jest też położenie geograficzne tych portów, dzięki któremu możliwe jest dostarczenie towarów dla tego samego klienta na różne europejskie rynki, z czego korzystają globalne koncerny. Za swoje najtrudniejsze „wąskie gardło” Rotterdam i Antwerpia-Brugia uznają jednak niewydolną infrastrukturę kolejową po stronie niemieckiej. W interesie RFN nie leży jej modernizowanie, gdyż faworyzowany jest obecnie Hamburg. Hamuje to plany Rotterdamu i Antwerpii związane z ekspansją na rynki Europy Środkowo-Wschodniej. Może się to zmienić po zakończeniu modernizacji 40 korytarzy kolejowych, która ma nastąpić do 2036 r.^[23] Inwestycje te mają dotyczyć wyłącznie odcinków na osi północ-południe (w tym z Bremerhaven i Hamburga w kierunku Hanoweru i dalej Frankfurtu nad Menem) oraz północny zachód-południowy wschód (od Zagłębia Ruhry i Nadrenii w stronę Hesji i Bawarii), co może usprawnić przewozy kolejowe z Rotterdamu i Antwerpii na południe Niemiec.

Europejskim liderem w przewozach kolejowych pozostaje jednak Hamburg. Dziennie uruchamianych jest tam ponad 200 pociągów towarowych. Choć oficjalnie nawet ponad 90% ładunków między tym portem a Czechami, Austrią i Węgrami transportowanych jest koleją, najpewniej są to dane sprzed modernizacji, która doprowadziła do licznych opóźnień w ruchu pociągów. Niemniej Hamburg ma wciąż silną pozycję w tym obszarze dzięki Metransowi, który zapewnia regularne połączenia

intermodalne z portu w głąb kraju oraz do swoich terminali w Europie Środkowej. Największą liczbę połączeń – ponad 40 par (w obie strony) pociągów tygodniowo – oferuje on między Hamburgiem a Pragą, dzięki czemu port wciąż zajmuje pierwsze miejsce na tamtym rynku. Udział przewozów kolejowych w Rotterdamie i Antwerpii-Brugii pozostaje stosunkowo niski. Oprócz problemów z infrastrukturą niemiecką powodem jest też bardzo dobrze rozwinięta żegluga śródlądowa. W ostatnim czasie obniżył się jednak poziom Renu po stronie RFN, co w dłuższej perspektywie może negatywnie wpływać na przewozy z holenderskiego portu. Stosunkowo dużo ładunków przewożonych jest także ciężarówkami z/do oddalonych nieopodal terminali intermodalnych.

Perspektywy

Porty Morza Północnego mierzą się z wieloma trudnościami strukturalnymi i wyzwaniem. Od lat ich przeładunki pozostają na podobnym poziomie i nie rosną już tak dynamicznie jak w innych europejskich portach z pierwszej dziesiątki. Wynika to m.in. ze zmian w światowym handlu, napięć geopolitycznych i kryzysów (pandemia COVID-19 czy kryzys na Morzu Czerwonym), które nadszarpnęły ich pozycję i doprowadziły do czasowego spadku ich przeładunków. To pokazało dobitnie, jak bardzo są one uzależnione od swoich głównych partnerów – USA i Chin, aktualnych relacji UE z tymi państwami, a także stanu europejskiej gospodarki. Od lat mają także problemy z niedostatkiem siły roboczej i licznymi strajkami, które paraliżują pracę terminali. Jednocześnie inne europejskie porty w ciągu ostatnich lat aktywnie rozbudowywały swoją infrastrukturę i stają się coraz większą konkurencją dla portów Morza Północnego. Te ostatnie mają obecnie ograniczone możliwości poszerzania swojego zaplecza również ze względu na zapóźnienie w inwestycjach w infrastrukturę kolejową, szczególnie na terenie Niemiec. Jednocześnie uzależniły się od armatorów, którzy inwestując w ich terminale, z jednej strony zapewniają im stałe wolumeny ładunków, z drugiej mogą też rozgrywać te porty między sobą, maksymalizując swoje zyski. W efekcie Rotterdam, Antwerpia-Brugia i Hamburg rywalizują głównie o te same rynki bez większych możliwości rozwoju ekspansji na inne, co może umacniać tendencję do wzrostu *transshipmentów*.

Tym, co wciąż wyróżnia je na tle innych europejskich portów, są wysoce zdigitalizowane systemy portowe, które znacząco przyspieszają obsługę ładunków, oraz konkurencyjne względem innych krajów systemy celno-skarbowe i kontroli granicznych, które sprawiają, że w stosunkowo krótkim czasie towary są odprawiane i mogą trafić do odbiorcy docelowego. Jest jednak druga strona tego medalu – postrzegane są bowiem one jako mniej restrykcyjne w sprawdzaniu ładunków trafiających na rynek UE z państw trzecich, co powoduje, że część importerów wybiera je, chcąc uniknąć dłuższych kontroli, a nawet ryzyka niedopuszczenia towarów na rynek wspólnotowy. Uważane są też za główne bramy w Europie dla południowoamerykańskich karteli narkotykowych^[24]. W perspektywie kolejnych lat, o ile nie nastąpią zmiany w strukturze właścicielskiej tamtejszych terminali kontenerowych, rosnąć może też zagrożenie dla bezpieczeństwa terminali i łańcuchów dostaw ze strony chińskich operatorów obecnych w tych portach.

Jednym z wyzwań – wspólnym również dla innych portów europejskich – jest transformacja energetyczna. Wykorzystywanie w żegludze paliw odnawialnych może stanowić okazję rynkową, ale też zagrożenie przeinwestowania i zmarnotrawienia środków finansowych. Mimo że Rotterdam i Antwerpia przodują pod tym względem, nieudane projekty mogą odbić się negatywnie na ich dalszym funkcjonowaniu.

Innym europejskim portom zajmie jeszcze dużo czasu dorównanie Rotterdamowi, Antwerpii-Brugii i Hamburgowi – zarówno ze względu na inwestycje armatorów na ich terenie, rozbudowane siatki serwisów żeglugowych, łańcuchów logistycznych, jak i infrastrukturę dostępową (mimo zapóźnień inwestycyjnych). Z drugiej jednak strony nie widać perspektyw na dynamiczne wzrosty portów Morza Północnego.

- [1] W 2022 r. doszło do połączenia obu portów.
- [2] Jednostka miary pojemności, odpowiadająca kontenerowi 20-stopowemu.
- [3] Zatłoczenie w portach wpływające na opóźnienia w obsłudze ładunków.
- [4] [Throughput in the port of Rotterdam shows a slight decline](#), Port of Rotterdam, 26.02.2026, portrotterdam.com.
- [5] [Port of Antwerp-Bruges ends 2025 with resilience](#), Port of Antwerp-Bruges, 27.01.2026, portofantwerpbruges.com.
- [6] Transshipment – przeładunki ze statków na statki, bez wywożenia towarów z portów drogą lądową.
- [7] [Between growth and pressure: Rotterdam's 2025 container year under review](#), Port of Rotterdam, 10.03.2026, portofrotterdam.com.
- [8] Proces tankowania statków.
- [9] [Antwerp-Bruges' LNG bunker sales hit record highs in 2025](#), Engine Online, 13.02.2026, engine.online.
- [10] PSA zarządza także samodzielnie dwoma innymi terminalami kontenerowymi na terenie portu – PSA Antwerp Europa Terminal i PSA Antwerp Noordzee Terminal.
- [11] Gemini Cooperation to rodzaj współpracy partnerskiej Maerska i Hapag-Lloyda; jej start miał miejsce 1 lutego 2025 r.
- [12] [APM Terminals and Hapag-Lloyd partner to drive future growth at Maasvlakte](#), Hapag-Lloyd, 19.08.2026, hapag-lloyd.com.
- [13] HHLA zarządza też terminalami w portach w Tallinnie, Trieście i Odessie.
- [14] [Inwestycja COSCO w terminal w Hamburgu sfinalizowana](#), Gospodarka Morska, 20.06.2023, gospodarkamorska.pl.
- [15] [MSC Acquires Minority Stake in HHLA](#), MSC, 27.11.2024, msc.com.
- [16] [CMA CGM to acquire a 20% stake in Eurogate Hamburg terminal](#), CMA CGM, 12.11.2025, cmacgm-group.com.
- [17] [Hanseatic Global Terminals plans to acquire 20% stake in Eurogate Container Terminal Hamburg](#), Hapag-Lloyd, 29.06.2026, hapag-lloyd.com.
- [18] [COSCO Shipping Ports extends contract with Port of Zeebrugge](#), Container News, 27.01.2022, container-news.com.
- [19] K. Popławski, [Zatrzymana fala: Amerykanie ograniczają wpływy Chin w portach Europy](#), „Komentarze OSW”, nr 651, 17.03.2025, osw.waw.pl.
- [20] Zob. S. Baniak-Stachowiak, [Wielkie przetasowanie w portach: Chińczycy sprzedają USA swoje terminale](#), OSW, 11.03.2025, osw.waw.pl.
- [21] Dane Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) za 2024 r.
- [22] Przewóz towarów z wykorzystaniem różnych środków transportu (np. pociągu, statku, samochodu ciężarowego) i jednej, tej samej jednostki ładunkowej (np. kontenera, naczepy lub nadwozia wymiennego). Kluczową rolę w tej dziedzinie odgrywa transport kolejowy.
- [23] R. Connor , T. Jones, [Germany updates: Railroad operator seeks modernization delay](#), Deutsche Welle, 7.10.2025, dw.com.
- [24] Zob. [Criminal Networks in EU Ports: Risks and challenges for Law Enforcement - Focus on the misappropriation of container reference codes in the ports of Antwerp, Hamburg and Rotterdam](#), Europol, 25.11.2025, europol.europa.eu.

<https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2026-09-14/porty-morza-polnocnego-w-pulapce-stagnacji>