

## Porty morskie – o co toczy się dziś gra? Cz. 1



dr  
**ERNEST CZERMAŃSKI**

Uniwersytet Gdański

Porty morskie w Gdyni oraz – w szczególności – w Gdańsku są dziś istotnymi ogniwami nie tylko regionalnej oraz krajowej gospodarki, ale też międzynarodowego handlu morskiego. W czym się specjalizują? Jaki jest ich potencjał? Jakiego typu bariery mogą podciąć im skrzydła? Jakie są dziś najważniejsze ogólnoswiatowe trendy mogące mieć wpływ na ich funkcjonowanie?

*Rozmowę prowadzi Marcin Wandałowski – redaktor prowadzący „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”.*

**Jakie funkcje pełnią dziś porty morskie? Wydaje się, że o ile kiedyś koncentrowały się one *stricto* wokół działalności transportowo-handlowej, o tyle obecnie to spektrum jest znacznie szersze...**

Dawne podręczniki definiowały porty morskie jako obiekty gospodarcze odpowiednio dostosowane techniczno-technologicznie oraz organizacyjno-ekonomicznie do obsługi ładunków w relacji między środkami transportu morskiego a środkami transportu lądowego. Innymi słowy – porty określano jako węzły komunikacyjne, których podstawową funkcją był przeładunek. Nazwano je portami pierwszej generacji. Obecnie nastąpiła już nowa era – era portów czwartej generacji, które – poza klasyczną rolą transportową i przeładunkową – pełnią też m.in. funkcje przemysłowe, miastotwórcze, logistyczne czy, jak bym to nazwał, ogólnogospodarcze.

**Na czym polega owa ogólnogospodarcza funkcja portów?**

Nie można jej jednoznacznie zdefiniować, ponieważ jeśli spojrzymy na to, jakie procesy zachodzą na terenach administracyjnych obszarów portowych oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie, dojdziemy do wniosku, że działają tam nie tylko terminale i bazy przeładunkowe, ale też stocznie, innego typu zakłady przemysłowe, mniejsze firmy będące częścią lokalnego ekosystemu morskiego, centra logistyczne świadczące usługi wartości dodanej itd.

## **Na czym polegają usługi wartości dodanej w portach morskich?**

W uproszczeniu: przychodzący do portu ładunek – surowiec bądź półprodukt – zanim trafi do sklepów, musi zostać odpowiednio przetworzony. Na przykład mydło w płynie importowane do Polski z Chin jest transportowane w większych pojemnikach zbiorczych i zanim stanie się przedmiotem handlu detalicznego, musi zostać odpowiednio rozformowane, zważone, popaczkowane, etykietowane, atestowane, a następnie podzielone na poszczególne przesyłki paletowe i rozesłane po całym kraju. Usługi wartości dodanej są dziś świadczone we wszystkich polskich portach morskich, choć najlepiej są rozwinięte w Gdańsku. Wszystko za sprawą prężnego rozwoju terminalu DCT: Deepwater Container Terminal Gdańsk, a w konsekwencji – powstania centrum logistycznego w jego najbliższym zapleczu.

## **Czy usługi wartości dodanej mogą obejmować też przemysł ciężki?**

Mogą, choć w Polsce nie jest to aż tak wyraźnie widoczne. Natomiast jako przykład można podać Rotterdam, który określa się mianem największej rafinerii na świecie, a to z powodu lokalizacji w tym porcie kilku dużych terminali przeładunkowych ropy naftowej oraz jednocześnie ulokowania w ich sąsiedztwie rafinerii, które przeładowują i przetwarzają rocznie ponad 200 mln ton ropy, jej produktów oraz gazu LNG. Dzięki temu odcinek między terminalem rozładunku ropy a miejscem jej przetwarzania jest bardzo krótki, co wpływa na efektywność ekonomiczną całego procesu.

## **W Gdańsku rafineria również znajduje się bardzo blisko portu...**

Nie jest zbiegiem okoliczności, że gdańska rafineria funkcjonuje przy porcie morskim. Od samego początku jej istnienia bazowała ona na paliwach sprowadzanych ze Związku Radzieckiego przez rurociąg Przyjaźń. Zbudowano go po to, by Port Gdańsk mógł obsługiwać radziecką ropę i jej produkty uzyskane z rafinacji w kierunku eksportowym. Na początku XXI wieku Rosjanie zdecydowali jednak, by gdański tranzyt zastąpić własnym przez porty m.in. w Sankt Petersburgu czy Ust-Łudze. Gdański port obsługiwał więc coraz mniej surowca, aż ostatecznie funkcja tranzytowa została zamknięta. Szczęśliwie w ciągu kilku miesięcy udało się znaleźć nowego inwestora chcącego wykorzystać terminal paliwowy i corocznie obsługuje ponad 10-11 mln ton tego produktu.

## **Jakie są najważniejsze wyzwania z perspektywy zarządcy portu morskiego?**

Od 1994 r., kiedy weszła w życie nowa ustawa o portach i przystaniach morskich, rozdzielona została funkcja zarządcza i operacyjna portów. Powstały więc oddzielne podmioty zarządzające portami z ramienia Skarbu Państwa oraz gmin posiadających w nich mniejszościowe udziały. Są to organy nastawione wyłącznie na zarządzanie obiektem portowym – mają one na celu władanie terenem i przygotowywanie go tak, by ktoś inny mógł na nim operować. To bardzo trudna funkcja, ponieważ z założenia ustawy podmioty te nie mogą wypracowywać zysku. Jednocześnie muszą generować pewien kapitał po to, by móc odnawiać, odtwarzać kapitałowo i technicznie elementy infrastruktury. Nabrzeża przecież niszczą, trzeba pogłębiać kanały, wymieniać tory, dobudowywać drogi.

Inwestowanie w rozwój portu wymaga od zarządcy planowania strategicznego, posiadania wizji i niesamowitego wyczucia odnośnie do tego, co dzieje się i będzie się działo na świecie. W portach morskich oraz – szerzej – w całej branży morskiej okres inwestycyjny jest bardzo długi. W portach krótkie inwestycje trwają 2-3 lata, a długie – nawet 5-8 lat. Jest to zupełnie nieporównywalne z większością inwestycji lądowych – małe centrum logistyczne można zbudować nawet w ciągu roku. Podejmując decyzje inwestycyjne w branży morskiej, już teraz trzeba wiedzieć, co będzie się przeładowywać za 10 lat. Wymaga to niezwyklej znajomości rynku, jeśli chodzi o kierunki jego rozwoju, a także odpowiedniego czasu reakcji. I tak, np. podjęcie decyzji o rozbudowie terminalu LNG w danym porcie może dziś wywoływać ogromną krytykę różnych środowisk, które nie potrafią dostrzec, że w perspektywie 10-20 lat może to być bardzo opłacalna inwestycja.

“ **Inwestowanie w rozwój portu wymaga od zarządcy planowania strategicznego, posiadania wizji i niesamowitego wyczucia odnośnie do tego, co dzieje się i będzie się działo na świecie. Podejmując decyzje inwestycyjne w tej branży, już teraz trzeba wiedzieć, co będzie się przeładowywać za 10 lat.**

Mówiąc o inwestycjach w tej branży, należy też mieć w pamięci ich ogromną kapitałochłonność. Mało która gałąź gospodarki jest aż tak wymagająca – może jedynie w wypadku gałęzi hutniczej, wydobywczej czy energetycznej potrzebne są podobnie duże nakłady. Wszystko to powoduje, że ryzyko w tej działalności stoi na bardzo wysokim poziomie.

**Jakie są dziś światowe trendy, które determinują przyszłość polskich i światowych portów morskich?**

Jeśli chodzi o trendy ogólnoświatowe, z pewnością coraz więcej różnych ładunków będzie konteneryzowanych. Jest to kontynuacja trendu, który obserwujemy od dłuższego czasu – już teraz konteneryzacji podlega większość ładunków drobnicowych, jak również część ładunków masowych, np. węgiel. Wynika to z tego, że kontener najłatwiej dostarczyć samochodem na zaplecze, załadować go i zawieźć do portu. Z kolei w porcie najprostszy dźwig jest w stanie go przeładować.

“ **Coraz więcej różnych ładunków będzie konteneryzowanych. Kontener łatwo bowiem dostarczyć samochodem na zaplecze, załadować go i zawieźć do portu. Z kolei w porcie najprostszy dźwig jest w stanie go przeładować.**

Oczywiście specjalistyczne suwnice zrobią to znacznie szybciej i taniej, jednak nie każdy port je posiada. Kontenery w najprostszej technologii są natomiast w stanie za pomocą dźwigów obsługiwać porty i południowoamerykańskie i afrykańskie. Sam zakup dźwigu to zresztą koszt kilku milionów dolarów, co z perspektywy funkcjonowania portu nie jest dużą inwestycją. Co innego natomiast zakup taśmociągów czy budowa dużych placów lub systemów przepompowni, np. ziarna, z myślą o przeładowywaniu towarów masowych czy drobnicowych – to są już kwoty rzędu dziesiątek, jeśli nie setek milionów dolarów.

Trendami, które należy wziąć pod uwagę w perspektywie nadchodzących lat, są też: rozwój rynku LNG oraz chemicznych ładunków płynnych. Z kolei jeśli chodzi o obszar, przed którym nie widać świetlanej przyszłości, wskazałbym klasyczne ładunki drobnicowe – coraz więcej towarów, które do tej pory transportowano paczkach, beczkach, na paletach itp., będzie konteneryzowanych.

**Jak trendy w wymiarze gospodarczo-geopolitycznym mogą wpłynąć na strategie portów morskich? Wydaje się, że najpoważniejszy z nich wiąże się ze spowolnieniem gospodarczym Chin...**

Spowolnienie gospodarcze w Chinach bez wątpienia odczują porty morskie na całym świecie. Jeżeli chodzi o gospodarkę chińską, przyjęło się, że spowolnienie zachodzi wówczas, gdy roczny przyrost produktu krajowego brutto jest niższy niż 6%. Ta granica została przekroczona już w poprzednim roku. Było to do przewidzenia – tempo wzrostu bogactwa w Chinach – i to nie tylko wśród najwyższych klas, ale wśród ogółu społeczeństwa – nastąpiło dość szybko. W efekcie Państwo Środka przestaje być konkurencyjne pod względem najniższych kosztów pracy.

Niemniej jednak warto zaobserwować, że od lat Chiny prowadzą wielkie inwestycje infrastrukturalne w Afryce. Chińczycy budują tam sieci telekomunikacyjne, wodociągi, linie energetyczne, drogi i autostrady itd. Afryka jest dziś *de facto* „wykupowana” przez Azjatów i to tam, jak sądzę, w perspektywie 20-30 lat przeniosą swoją produkcję – obecnie przygotowują się na to pod względem infrastrukturalnym. Będzie to oczywiście miało konsekwencje dla struktury kierunkowej ładunków transportowanych do portów morskich – coraz więcej będzie ich przybywało nie z Chin, lecz z Afryki.

“ Od lat jesteśmy świadkami wielkich chińskich inwestycji infrastrukturalnych w Afryce. Jest ona dziś *de facto* „wykupowana” przez Azjatów i to tam w perspektywie 20-30 lat przeniosą oni swoją produkcję. Będzie to miało konsekwencje dla struktury kierunkowej ładunków transportowanych.

## **Czy trójmiejskie porty mogą zyskać na powstaniu zapowiadanego przez Chińczyków Nowego Jedwabnego Szlaku?**

Nowy Jedwabny Szlak mają docelowo tworzyć trzy szlaki kolejowe: klasyczny transsyberyjski, drugi – wiodący przez Kazachstan i Mongolię, a także trzeci – biegnący przez Iran, Irak i Syrię. Pierwszy z tych korytarzy kończy się dziś na polsko-białoruskim kolejowym przejściu granicznym w Małaszewiczach. Odbywa się tam dziś nie tylko odprawa celna chińskich towarów, ale też trzeba przystosować się do zmiany szerokości torów. Jest to czasochłonne i stanowi bardzo dokuczliwe tzw. wąskie gardło w kolejowej wymianie ładunków z Chinami. Gdyby udało się znaleźć rozwiązanie infrastrukturalne usprawniające docieranie pociągów ładunkowych ze wschodniej granicy do gdańskiego portu, mógłby on na tym bardzo skorzystać jako miejsce tranzytu chińskich towarów na trasie do Skandynawii. Jest to jednak zagadnienie bardzo złożone, jego zmiana byłaby czaso- i kapitałochłonna, dodatkowo jego realizacja nie leży w gestii zarządów portów, lecz bardziej po stronie państwa i kolei – choć impuls inicjatywy w tym kierunku zdecydowanie powinien wyjść jednak od zarządu portu.

## **Jakie trendy bardziej regionalne, bałtyckie będą w najbliższych latach oddziaływały na trójmiejskie porty morskie?**

W tym wypadku – poza rosnącym udziałem kontenerów – cały czas będzie utrzymywał się silny trend rozwojowy dla jednostek tocznych, czyli naczep siodłowych lub też całych zestawów samochód plus naczepa. Wynika to ze specyfiki regionu bałtyckiego – morze dzieli nas jako państwa, ale nie są to odległości tak duże, by uzasadniało to konteneryzowanie ładunków. Czas podróży przez morze, np. między Skandynawią a Polską, jest na tyle krótki, że kierowca ciężarówki najczęściej wykorzystuje go jako odpoczynek, tzw. reset na tachografie. Często wjeżdża on na prom pod koniec dopuszczalnego czasu pracy, robi 10-11-godzinną obowiązkową pauzę i wyjeżdża ze statku z wyzerowanym tachografem. Następnego dnia dzięki autostradzie A1 jest w stanie dojechać co najmniej na Śląsk, a niedługo, kiedy dokończone zostaną inwestycje drogowe, także na północ Czech czy Słowacji. Podobnie *vice versa* – ładunki ze Śląska mogą w ciągu jednego dnia dotrzeć do portu i zostać załadowane. W tym wypadku po prostu nie opłaca się stosować konteneryzacji.

“ Specyfiką regionu bałtyckiego jest to, że choć morze dzieli nas jako państwa, to nie są to odległości tak duże, by uzasadniało to konteneryzowanie ładunków.

## **Jaki jest zasięg trójmiejskich portów morskich – czy są to porty peryferyjne, regionalne, czy też są one istotnymi punktami na morskiej mapie Europy i świata?**

O regionalnym charakterze można mówić w wypadku Elbląga czy Kołobrzegu, natomiast nasze cztery największe porty morskie: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście zdecydowanie mają zasięg międzynarodowy. Są to znaczące punkty nie tylko w skali Bałtyku, ale i w wymiarze ponadregionalnym, międzykontynentalnym. Porty te pełnią też funkcję tranzytową: Szczecin i Świnoujście – głównie dla zachodnich Czech i Austrii. Z kolei porty trójmiejskie – dla Węgier, Czech, Słowacji,

również Austrii ze względu na pociągi kontenerowe kursujące z Gdyni do Wiednia. W wypadku ożywienia żeglugi śródlądowej gdański port mógłby też obsługiwać Białoruś i Ukrainę, łącząc Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym.

### **Jest to realne?**

Realne, ale koszt- i czasochłonne. Wymagałoby to podjęcia wielkich decyzji infrastrukturalnych, a efekty byłyby zauważalne zapewne dopiero w perspektywie 20-30 lat. Sam potencjał tego rozwiązania – zarówno jeśli chodzi o Wisłę, jak i Odrę – jest bardzo duży. Spójrzmy na historyczne lokalizacje portów morskich w Europie Zachodniej – zdecydowana większość z nich leży u ujścia rzek. Ekstremalną lokalizację ma port w Hamburgu, który jest położony nad Łabą, 130 km w głębi łądu, a jest jednym z największych portów Niemiec i Europy.

### **Jak obecnie wyglądają możliwości wykorzystania Odry i Wisły do transportu ładunków?**

Po 1989 r. Polska całkowicie zaprzestała inwestowania w infrastrukturę rzeczną, niestety dziś widać tego efekty. Obecnie lepiej przystosowana do żeglugi jest Odra, choć nadal w górnym odcinku rzeki mocno odczuwalne są skutki powodzi z 1997 r. Wisła z kolei jest żeglowna od ujścia do Tczewa oraz okresowo do Solca Kujawskiego. Aby udrożnić żeglugę od Solca do Warszawy, konieczne byłoby zmodernizowanie tamy we Włocławku oraz budowa 5-9 progów rzecznych – pomysły na to rozwiązanie są różne. Dopiero wówczas moglibyśmy prowadzić na Wiśle gospodarkę wodną. W okresach suszy w niektórych miejscach można przejść przez nią suchą stopą. Poza drobnymi wyjątkami jest to rzeka dzika, podobnie jak przed 1000 lat.

### **Udrożnienie Wisły dałoby towarom przeładowywanym w trójmiejskich portach dostęp do południa kraju?**

Aż tak ambitnie bym nie sięgał, bo za Warszawą rzeka nie ma już tak dobrych parametrów, które pozwoliłyby na dotarcie do Krakowa, Sandomierza czy nawet Puław. Natomiast w potencjalnym zasięgu na pewno mieści się Warszawa, mamy też na tym odcinku odnogę do Bugu, a stamtąd drogę rzeczną przez Dniepr i Dniestr do Morza Czarnego. Jest to potencjalna opcja tranzytowa na Białoruś i do Ukrainy.

### **Czy odcinek łączący Wisłę z Morzem Czarnym jest dziś drożny?**

Na odcinku białoruskim jest on w stu procentach drożny, w części ukraińskiej – w większości. Problemem jest tylko polski fragment, który niestety stanowi dziś „białą plamę”.

### **Transport rzeczny jest dość czasochłonny – jakiego typu towary mogłyby być przewożone w ten sposób?**

Przede wszystkim ładunki niskokosztowe, dla których kluczowym wyznacznikiem organizacji całego procesu dostawy nie jest czas, lecz cena. Transport rzeczny jest zdecydowanie tańszy niż transport samochodowy czy kolejowy, dzięki czemu jest atrakcyjny dla towarów, w których wypadku cena transportu ma duży udział w cenie końcowej, np. jeśli chodzi o zboża, kruszywa, surowce energetyczne.

# O rozmówcy



dr  
**ERNEST CZERMAŃSKI**

Uniwersytet Gdański

**Dr Ernest Czernański** jest absolwentem i pracownikiem naukowym Uniwersytetu Gdańskiego, gdzie pełni funkcję Zastępcy Dyrektora Instytutu Transportu i Handlu Morskiego ds. Naukowych. Specjalista w dziedzinie żeglugi morskiej i transportu intermodalnego. Uczestnik wielu międzynarodowych projektów badawczo-naukowych i autor wielu publikacji z zakresu gospodarki morskiej. Współautor 1. Inteligentnej Specjalizacji Pomorza oraz tzw. „Morskiej” Krajowej Inteligentnej Specjalizacji.

## Partnerzy „PPG”



SAMORZĄD  
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



GDAŃSK

