

## Porty morskie – o co toczy się dziś gra? Cz. 2



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”.*

### **Jaka jest pozycja trójmiejskich portów na mapie Bałtyku?**

Do 2010 r. Morze Bałtyckie było dość peryferyjnym akwenem. Żartowano, że największym bałtyckim portem kontenerowym był Hamburg – tam bowiem wszystkie duże jednostki kończyły swój bieg, a następnie stamtąd mniejsze statki, tzw. feedery, rozwoziły kontenery do bałtyckich portów. Sytuacja zmieniła się od momentu uruchomienia terminala głębokowodnego (DCT) i decyzji Maerska o wydłużeniu kontenerowej linii oceanicznej AE10 do Gdańska. Rozpoczęło to pojawienie się dużych kontenerowców na Bałtyku. W tym momencie Gdańsk jest jedynym w skali akwenu hubem, jeśli chodzi o ładunki kontenerowe – jest punktem węzłowym, do którego przyplływają największe kontenerowce i skąd kontenery są przewożone dalej feederami. Generalnie można powiedzieć, że gdański port pełni funkcje uniwersalne – o ile przez lata był bardziej portem masowym, przede wszystkim dla węgla i paliw, obecnie jego domena to kontenery. Niemniej jednak jest on w stanie obsłużyć każdy ładunek.

“ **Gdańsk jest dziś jedynym w skali Morza Bałtyckiego hubem, jeśli chodzi o ładunki kontenerowe, do którego**

## przyptywają największe kontenerowce i skąd kontenery są przewożone dalej feederami.

### **Czy inne bałtyckie porty dążą do tego, by pełnić funkcję hubową?**

Owszem – obecnie do takiego miana starają się pretendować porty w Sankt Petersburgu oraz Kłajpedzie. Przed nimi stoi jednak bardzo trudne zadanie. Rosyjski port znajduje się geograficznie na samym „końcu” Morza Bałtyckiego, więc jest mało prawdopodobne, by ktoś chciał się „wracać” z ładunkiem przewiezionym nad Nową, np. do Finlandii. Korzystniejsze położenie cechuje litewski port, mimo że nie jest on jeszcze przygotowany infrastrukturalnie – zaległości sięgają całych lat inwestycji. Kolejną barierą może być ilość masy ładunkowej, jaką mógłby przyjmować ten port. Na korzyść trójmiejskich portów działa fakt, że znajdują się w 38-milionowym kraju, co samo w sobie generuje duży ruch kontenerów, a działalność hubowa jest pewnym dodatkiem. Litwa natomiast takiego ruchu ładunkowego nie wytwarza i nie widzę ekonomicznego uzasadnienia, by do Kłajpedy miały specjalnie zawijać największe kontenerowce.

### **Jaka jest pozycja gdyńskiego portu?**

Port Gdynia od dawna jest określany jako najbardziej uniwersalny polski port. Sprowadzane są do niego różnego rodzaju ładunki, a ich struktura zmienia się w zależności od tego, co akurat jest dostępne na rynku – raz dominują kamienie, raz kruszywa, innym razem zboża itd. Gdyńskie terminale masowe charakteryzuje duża elastyczność pozwalająca dostosować się do zmieniających się uwarunkowań rynkowych.

### **W Porcie Gdynia znajdują się dwa terminalne kontenerowe – Baltic Container Terminal (BCT) oraz Gdynia Container Terminal. Dlaczego Gdynia nie pełni funkcji hubowej, podobnie jak Gdańsk?**

Gdynia ma ograniczenia techniczne w dostępności dla statków. Od dłuższego czasu zarządzający starają się z tym walczyć – niedawno zakończono projekt pogłębiania kanału portowego do 13,5 metra, a obecnie starają się pogłębić go do 15,5 metra. Taka głębokość pozwoliłaby na wejście do portu dużym jednostkom, choć jeszcze nie tak wielkim, jak te, które są w stanie przybić do Gdańska. W ich wypadku problemem jest też długość jednostek – wchodząc do portu, statek musi się obrócić, aby przycumować przy nabrzeżu dziobem w kierunku wyjścia. Potrzebne jest więc miejsce do obrotu statku. Kanały portowe do tego nie wystarczają – konieczne są tzw. obrotnice, czyli poszerzane akweny wodne na kanał z wyznaczonym miejscem do obrotu statku. Port Gdynia wykupił niedawno część terenów dawnej Stoczni Marynarki Wojennej, znajdujących się po drugiej stronie portu i już trwają prace budowlane, w ramach których wyburza się część starych nabrzeży w celu poszerzenia istniejącej tam obrotnicy. Władze portu liczą, że dzięki tej inwestycji do Gdyni będą mogły zawijać większe jednostki, jednak mimo to nie ma szans, by były to największe kontenerowce o długości 400 metrów. Gdyński port nie byłby w stanie przyjąć ich do swoich wewnętrznych basenów.

“ Port Gdynia ma duże ograniczenia techniczne w dostępności dla statków. Mimo trwających inwestycji nie ma szans, by dobijały tam największe kontenerowce o długości 400 m.

**Jak pomorskie porty radzą sobie w konkurencji z niemieckimi, które również w pewnym stopniu obsługują polski rynek?**

Coraz lepiej, co jest w dużej mierze efektem zrównania warunków odprawy podatkowej i celnej w polskich portach, która nastąpiła kilka lat temu. Niemieckie porty morskie przez lata „rozgrywały” nas, oferując preferencyjne warunki polskim importerom decydującym się odprawiać kontenery za zachodnią granicą. Największą korzyścią była z ich perspektywy możliwość zapłacenia podatku VAT dopiero po 3 miesiącach od odprawy. Firma mogła więc *de facto* odebrać ładunek, handlować nim i na nim zarobić, a dopiero później opłacić podatek. Z kolei w polskich portach najpierw trzeba było opłacić cło i VAT, a dopiero wtedy celnicy zwalniali plomby na kontenerze i można było odebrać ładunek. Dla podmiotu, który handluje na skalę międzynarodową, to diametralna różnica. Zrównanie tych warunków spowodowało, że Hamburg z roku na rok tracił w ostatnim czasie dziesiątki tysięcy kontenerów na rzecz portu w Gdańsku.

“ Niemieckie porty morskie przez lata „rozgrywały” nas, oferując preferencyjne warunki polskim importerom decydującym się odprawiać kontenery za zachodnią granicą. Obecnie warunki te zostały zrównane, na czym zyskuje przede wszystkim gdański port.

Rywalizacja rynkowa z niemieckimi portami dotyczy również obsługi rynku skandynawskiego. W relacjach Skandynawia – Europa Środkowa bardzo mocno konkurujemy z Rostokiem czy Lubeką. Patrząc *stricte* geograficznie, to Polska mogłaby być najważniejszym ogniwem, najkrótszą drogą łączącą północ Europy z Włochami, Czechami czy Węgrami. W praktyce jednak większość kontenerów przemierzających tę trasę przechwytyują niemieckie porty – posiadają one bowiem sprawniejsze łańcuchy logistyczno-transportowe, liczniejsze połączenia promowe ze Skandynawią oraz kolejowe z północą Włoch. Z samej tylko Lubeki w tym kierunku odbywa się 40 połączeń kolejowych dziennie. Tymczasem z Gdyni takich pociągów również jest kilkadziesiąt, tyle że w skali tygodnia i to wyłącznie dla kontenerów – brakuje natomiast pociągów intermodalnych dla innych jednostek ładunkowych, np. naczep.

**Wiele się dziś mówi o inwestycji związanej z przekopem Mierzei Wiślanej. Czy pomorskie porty mogłyby czerpać pewne korzyści lub ponieść straty w związku z realizacją tego projektu?**

Sądzę, że realizacja tej inwestycji nie wpłynęłaby znacząco na funkcjonowanie trójmiejskich portów. Ożywiony port w Elblągu mógłby pełnić funkcję regionalną dla Warmii, Mazur, być może Podlasia w zakresie różnego rodzaju kruszyw, nawozów, paszy czy zbóż. Mógłby przejąć od Gdańska nieco masy przeładunkowej, jednak w ostatecznym rachunku nie powinno to negatywnie wpłynąć na kondycję gdańskiego portu – zwolniłyby się po prostu kolejne tereny pod kontenery czy inne ładunki, których będzie w przyszłości pod dostatkiem. Aby taki scenariusz się spełnił, koniecznym warunkiem jest, by kanał przechodzący przez Mierzeję miał głębokość nie mniejszą niż 8 metrów – to minimalna głębokość wymagana dla małych statków zdolnych transportować kontenery. Z tego, co mi wiadomo, planuje się głębokość wynoszącą jedynie 5 metrów. Jeśli to prawda – inwestycja będzie chybiona z punktu widzenia morskiej żeglugi ładunków, a skorzysta z niej praktycznie wyłącznie branża turystyki morskiej. Warto się jednak zastanowić, czy tak wielka inwestycja będzie miała wówczas ekonomiczny sens. Choć – jak wiadomo – duże znaczenie odgrywa tu również aspekt polityczny. To w głównej mierze z powodu kaprysów Rosjan, którzy wstrzymywali statki przepływające przez Cieśninę Pilawską, port w Elblągu praktycznie zamarł. W działalności portu bowiem niemożliwe jest ponoszenie tak dużych kosztów związanych z przestojami statków.

### **Rozwijanie funkcji portowych wiąże się z koniecznością zagospodarowywania kolejnych terenów. Czy trójmiejskie porty mają przestrzeń, by się rozrastać?**

Gdynia ma bardzo poważne ograniczenia przestrzenne i techniczne. Tereny wkoło portu są „zamknięte” dla działalności portowej, nie ma już możliwości przeniesienia portu w głąb lądu. Dlatego też pojawiła się idea wybudowania portu zewnętrznego, bezpośrednio na zatoce. Koszty takiego rozwiązania są większe niż budowa portu na lądzie, jednak plusem są naturalne głębokości – 16-18 metrów – pozwalające na zacumowanie największym statkom.

Gdański port ma zdecydowanie większy potencjał rozwoju. Nie tylko dysponuje on dużo dłuższą linią brzegową, ale także posiada znacznie więcej wolnych terenów inwestycyjnych – w granicach administracyjnych portu znajduje się ponad 130 ha wolnych terenów pod przyszłą działalność portową. Dodatkowo obecnie Port Gdańsk rozwija również koncepcję Portu Centralnego wychodzącego w głąb zatoki na zasadzie modułowo dobudowywanych terminali dedykowanych konkretnym grupom ładunkowym.

### **Coraz większe przeładunki będą się też przekładały na obciążenie lokalnego transportu drogowego i kolejowego. Czy jesteśmy na to gotowi?**

Uważam, że nie. Spodziewany wzrost liczby przeładowywanych kontenerów będzie wymagał dodatkowej infrastruktury, o której – ze względu na długość inwestycji – należy myśleć już teraz. Szczególnie duże problemy komunikacyjne ma Gdynia, która walczy o stworzenie jakiegokolwiek dodatkowego korytarza transportowego. Od strony linii kolejowej E65, biegnącej przez Gdańsk i Sopot, po wejściu Pendolino i Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, żaden dodatkowy pociąg kontenerowy się *de facto* nie zmieści. Chyba że w nocy – ale wówczas będą oponować mieszkańcy. Dlatego też rozpoczęto inwestycję na linii 210 do Kościerzyny, w której ramach zostanie dokonana elektryfikacja trasy oraz dobudowanie, na niektórych odcinkach, drugiego toru. Jeśli natomiast chodzi o transport drogowy, kluczową dla Gdyni trasą jest obwodnica Trójmiasta, która już teraz jest niewydolna. Z jej perspektywy niemalże zbawienną inwestycją, której jak dotąd nie udało się

jednak zrealizować, jest OPAT – Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej. Odciążałaby ona Estakadę Kwiatkowskiego, która notabene, wciąż chyba jeszcze jest drogą miejską, a nie krajową. Jest to kluczowe, bo miasta nie stać na generalny remont Estakady.

Sytuacja Gdańska jest nieco lepsza dzięki oddaniu do użytkowania nowego mostu kolejowego oraz trasie Sucharskiego i południowej obwodnicy miasta. Biorąc jednak pod uwagę prognozowany rozwój gdańskiego portu, już niebawem będzie to za mało.

**Wspominał Pan wcześniej o tym, że w sektorze gospodarki morskiej trzeba myśleć i działać długofalowo. Jak wpływa na to fakt, że większościovym udziałowcem największych polskich portów jest Skarb Państwa? Czy bieżące cele polityczne nie przeszkadzają czasem w realizacji celów ekonomicznych portów?**

Na szczęście w tym sektorze sytuacja nie jest skomplikowana – azymut „budowa infrastruktury” jest utrzymywany, mocniej bądź słabiej, przez każdą ekipę rządzącą. Nie ma co się jednak temu dziwić – sam DCT deklaruje, że około 2% dochodów państwa jest generowane przez cła i akcyzy nakładane na ładunki obsługiwane tylko w tym terminalu. Wartościowo jest to ponad 6 mld zł. Jakie inne przedsiębiorstwo w Polsce generuje tyle podatków? Wielkim grzechem nie tylko politycznym, ale wręcz strategicznym byłoby niedoceniecie tego potencjału. Gospodarka morska jest jednym z najbardziej kooperacyjnych przemysłów na świecie. Aby zbudować statek potrzebnych jest 300-500 przedsiębiorstw, dostarczających do niego najróżniejsze elementy. Jedno miejsce pracy przy przeładunku fizycznym generuje trzy miejsca pracy w obrębie portu oraz do ośmiu miejsc w mieście portowym. To potężne koło zamachowe nie tylko lokalnej, ale także ogólnokrajowej gospodarki.

“ **Gospodarka morska jest jednym z najbardziej kooperacyjnych przemysłów na świecie. Wielkim grzechem nie tylko politycznym, ale wręcz strategicznym byłoby niedoceniecie tego potencjału.**

**Oprócz niewątpliwie pozytywnych efektów działalności portów, głównie na płaszczyźnie ekonomicznej, są też jednak skutki negatywne, uciążliwe przede wszystkim z punktu widzenia lokalnych społeczności. Jak to wygląda w Trójmieście?**

Rzeczywiście działalność portów morskich generuje negatywne efekty zewnętrzne, które są uznawane za znaczne i intensywne głównie ze względu na ich punktowy charakter. Gdyby jednak wykonane prace przeładunkowe czy przewozowe przeliczyć chociażby na tonokilometry, efekty te będą najmniejsze spośród wszystkich rodzajów transportu – nie ma bardziej ekologicznego środka transportu niż żegluga.

**Dla mieszkańców okolic portów to chyba niewielkie pocieszenie. Co bywa z ich perspektywy najbardziej uciążliwe?**



Po pierwsze, zanieczyszczenia powietrza pochodzące z kominów statków. Emisja ta stała się już przedmiotem międzynarodowych konwencji, np. dyrektywy siarkowej, która obowiązuje na Bałtyku od 2015 r. Po drugie, porty emitują też do atmosfery odór, czego jakiś czas temu doświadczyli mieszkańcy Gdyni, gdy w porcie rozładowywano biomasę. Dodałbym do tego również hałas oraz zwiększony ruch kołowy. Ale w obronie działalności portowej należy podkreślić, że Gdańsk i Gdynia to miasta portowe – Gdańsk od ponad 1000 lat, Gdynia od prawie 100 lat. Działalność ta, a w zasadzie szerzej mówiąc – gospodarka morska w tych miastach daje bardzo dużo korzyści.

### **W ostatecznym rozrachunku warto więc mieszkać w mieście portowym?**

Sądzę, że jest to poniekąd kwestia światopoglądowa. Na przykład w Gdyni jako pierwszy powstał port, a dopiero później rozwinęło się miasto. Jeśli przyjezdni – bo tak można nazwać większość mieszkańców Gdyni – twierdzą, że port im przeszkadza, to warto, by się zastanowili, dlaczego wybrali do życia tę lokalizację. Być może dlatego, że ich miejsce pracy jest bądź było związane z gospodarką morską. W naszych osądach powinniśmy unikać hipokryzji – z jednej strony czerpiemy korzyści ekonomiczne z obecności portu, a z drugiej narzekamy na emitowane przez niego efekty zewnętrzne. Uważam, że porty zaczęły już przykładać większą wagę do tego, jak w najlepszy sposób współpracować z otoczeniem i minimalizować negatywne oddziaływanie – takie praktyki będą z pewnością rozwijane, tak jak dzieje się to w Europie Zachodniej. Trzeba mieć jednak świadomość, że nigdy tych efektów nie uda się zlikwidować w całości. *Per saldo* jednak uważam, że gospodarka morska ma ogromny potencjał dla rozwoju regionu i całego kraju. Należy tylko właściwie ją prowadzić, czyli w sposób zrównoważony.

## O rozmówcy



dr  
**ERNEST CZERMAŃSKI**

Uniwersytet Gdański

**Dr Ernest Czermański** 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

