

## Transport morski w dobie pandemii cz. II



prof.  
**ERNEST CZERMAŃSKI**

Uniwersytet Gdański

W jakim stopniu pandemia wpłynęła oraz wpłynie na międzynarodowy transport oraz handel morski? Kto i dlaczego będzie na niej najbardziej stratny, a kto może z niej skorzystać? Czy widać dziś zmiany w międzynarodowych łańcuchach dostaw? Czy po pandemii transport i handel morski wejdą ponownie w swoje dotychczasowe „koleiny”, czy też czeka nas raczej nowa „normalność”? Zapraszamy do lektury wywiadu z prof. Ernestem Czernańskim, ekspertem ds. transportu morskiego.

*Rozmowę prowadzi Marcin Wandałowski, redaktor prowadzący Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego.*

### **Kto i dlaczego będzie – w skali globalnej – najbardziej stratny na konsekwencjach pandemii koronawirusa, a kto może z nich skorzystać, umocnić swoją pozycję?**

Trudno dziś odpowiedzieć na to pytanie, ponieważ pandemia się jeszcze nie skończyła i wiele rzeczy może się zmienić. Nie myślę tu tylko o transporcie, co o całym handlu, będącym przecież źródłem potrzeb transportowych.

Gdybym miał prognozować na podstawie obecnej wiedzy, mam wrażenie, że to Chiny odniosą największe korzyści z zaistniałej sytuacji. Po pierwsze dlatego, że najszybciej otrząsnęły się z blokady gospodarczej i wróciły do masowej produkcji, a tym samym ponownie zaczęły eksportować swoje produkty. Po drugie dlatego, że świat zachodni jest zbyt bardzo uzależniony od dostaw zewnętrznych. Widać to było wiosną ubiegłego roku, kiedy produkcja licznych przedsiębiorstw, m.in. na Starym Kontynencie, musiała zostać wstrzymana z powodu zatrzymania produkcji – głównie półproduktów oraz podzespołów – w Państwie Środka. To powinien być poważny impuls do reorientacji naszych europejskich producentów na dywersyfikację źródeł zaopatrzenia.

Pociągnęłoby to zresztą za sobą znaczne zmiany w globalnym układzie transportowym. Proszę sobie wyobrazić sytuację, w której w ciągu roku zmniejszamy zakupy podzespołów w Chinach czy w innych krajach Azji Południowo-Wschodniej i otwieramy produkcję na naszym kontynencie.

Pomijam aspekt kosztów ich wytworzenia, ponieważ w sytuacjach skrajnych koszty pozyskania surowców potrzebnych do własnej produkcji i tak rosną, a mogą nawet przekraczać poziom ich wytworzenia we własnym kraju.

**Problem jednak w tym, że wraz z globalizacją gospodarczą Europa, a nawet Stany Zjednoczone pozbyły się większości zakładów przetwórstwa surowców naturalnych i produkcji półproduktów czy produktów masowych. Wszystko niemal powędrowało do Azji Południowo-Wschodniej...**

Zdaje się, że pierwsze ten problem dostrzegły USA i od kilku już lat realizują politykę reindustrializacji przemysłu narodowego. Sądzę, że także w ramach Unii Europejskiej przydałaby się podobna inicjatywa, tyle że musiałaby jej towarzyszyć gotowość konsumentów z UE do ponoszenia wyższych kosztów zakupu wszystkich dóbr, których produkcja miałaby powrócić do naszego kontynentu.

**W takiej sytuacji wyraźnie zmniejszyłyby się jednak chociażby koszty transportu.**

Tak, tyle że nie są one – zwłaszcza jeśli chodzi o transport morski – głównym czynnikiem kosztotwórczym. Przeciętnie udział kosztu transportu morskiego w przewozie produktów gotowych z Chin do Europy to zaledwie 1-2% ich ceny końcowej, jaką płacimy w sklepie. A zatem oszczędność wygenerowana na znacznym skróceniu dystansu, na którym przewozi się dany towar, nie zniwelowałaby wyraźnie wyższych dodatkowych kosztów przeniesienia produkcji na Stary Kontynent. Za to można by zyskać nowe miejsca pracy, zatrzymać część wydatków konsumpcyjnych w kraju i nieco bardziej uniezależnić się od zewnętrznych dostaw, choć tego ostatniego nigdy nie będziemy w stanie osiągnąć całkowicie.

“ Przeciętnie udział kosztu transportu morskiego w przewozie produktów gotowych z Chin do Europy to zaledwie 1-2% ich ceny końcowej. A zatem oszczędność wygenerowana na znacznym skróceniu dystansu, na którym przewozi się dany towar, nie zniwelowałaby wyraźnie wyższych dodatkowych kosztów przeniesienia produkcji na Stary Kontynent.

**Czy widać dziś już jakieś istotne zmiany w międzynarodowych łańcuchach dostaw?**

O krótkookresowych zmianach mówiliśmy już wcześniej. Ich incydentalność jest mimo wszystko oczywista i dająca się przewidzieć także w przyszłości przy okazji kolejnych takich czy innych zdarzeń losowych. Natomiast w długiej perspektywie należy spodziewać się dywersyfikacji łańcuchów dostaw, czyli mówiąc wprost – zapewnienia różnych sposobów i korytarzy transportowych, jakimi posługiwać się będą globalni gracze na rynku transportowo-logistycznym.

## Co to dokładnie oznacza?

Przede wszystkim sami producenci i handlowcy szukać będą alternatywnych źródeł dostaw, a więc zarówno będą zamawiać usługi przewozowe realizowane tą samą gałęzią transportu, tylko w innym przestrzennie korytarzu transportowym, jak również inną gałęzią transportu na tej samej relacji.

W tym kontekście warto nawiązać do Nowego Jedwabnego Szlaku. Początkowo – w momencie oficjalnej deklaracji Chin o jego utworzeniu – miał on obejmować jeden korytarz kolejowy bazujący na kolei transsyberyjskiej, nazywany skrótem OBOR (*One Belt, One Road*). Widać jednak szybki jego rozwój zarówno w ujęciu przestrzennym, jak i organizacyjnym. Obecnie możemy zidentyfikować tu aż 19 korytarzy różnych operatorów, którzy swoje serwisy realizują nie tylko przez Rosję, ale też przez Mongolię, Kazachstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Azerbejdżan, Gruzję, Ukrainę, Białoruś, Węgry, Litwę do Polski i dalej na zachód Europy. Rozszerza się tu też pojęcie korytarza o żeglugę promową, uzupełniającą transport kolejowy, realizowaną na Morzu Kaspijskim oraz Czarnym.

## Co będzie po pandemii – czy transport i handel morski wejdą ponownie w swoje dotychczasowe „koleiny”, czy też czeka nas raczej nowa „normalność”? Jeśli to drugie – czym będzie się ona różniła od dotychczasowej?

Czeka nas raczej nowa „normalność”. Podobnie jak mówią epidemiolodzy, nie wrócimy do stanu sprzed pandemii, musimy dostosować się do zmian. Sektor żeglugi nie jest tym jednak szczególnie zaskoczony, bo przez ostatnie 20 lat jedyną rzeczą niezmienną, do jakiej zdążył się przyzwyczaić, to ciągłe zmiany i w konsekwencji – konieczność ciągłego reagowania na nie i dostosowywania się do nich.

Mało kto wie, że pomiędzy kryzysem finansowym z 2008 r., a tym wywołanym przez koronawirusa, w żegludze morskiej, zwłaszcza kontenerowej, mieliśmy do czynienia już z dwoma kryzysami – w latach 2013 i 2016. Przejawiały się one w kilkumiesięcznych załamaniach obrotów i znacznych spadkach stawek przewozowych, włącznie do wspomnianych wcześniej rekordowych 250 dolarów za kontener.

## Czy pandemia – pomimo wielu bardzo negatywnych konsekwencji dla sektora transportu i handlu morskiego – może przynieść także pozytywne skutki, np. być początkiem nowego, lepszego międzynarodowego „ładu” handlowego, wprowadzenia lepszych „reguł gry”?

Obawiam się, że nie. Raczej utrwalone i pogłębione mogą zostać dotychczasowe schematy i relacje. Wydaje mi się, że cała Europa przespała moment, bardzo krótki zresztą, kiedy można było zainicjować reindustrializację popartą rzeczywistą potrzebą rynkową. Wspominałem o wyniesieniu poza Stary Kontynent produkcji większości półproduktów i surowców. Wobec zatrzymania dostaw z Chin wczesną wiosną 2020 r. można było natychmiast podjąć się analiz i koordynacji potrzeb zakupowych przynajmniej dużych i średnich producentów UE i stworzyć podstawy nowych klastrów. Strumień finansowania, który i tak Unia kieruje na odbudowę swojej gospodarki, mógł w części być przekierowany na rozruch kluczowych, a brakujących segmentów przemysłu. Jak wiemy, tak się jednak nie stało.

“ Cała Europa przespłała moment, bardzo krótki zresztą, kiedy można było zainicjować reindustrializację popartą rzeczywistą potrzebą rynkową.

Co jednak nie jest możliwe na poziomie całej wspólnoty, powinno być możliwe na poziomie krajowym. W związku z tym trzeba na przyszłość pamiętać, że tego typu globalne kryzysy zawsze są okazją do powstania nowego układu. Wiem, że łatwo o tym mówić z pozycji *post factum*, ale od kogo, jak nie od władz należy wymagać strategicznego myślenia i dalekosiędnego planowania?

### **Na zakończenie – jaki wpływ na rozwój branży morskiej mogą mieć nowoczesne technologie?**

W branży morskiej, podobnie jak w innych sektorach gospodarki, stale wdrażane są innowacyjne rozwiązania. Są wśród nich chociażby systemy automatycznego cumowania statków do nabrzeży, dzięki czemu minimalizuje się skutki zderzeń jednostek cumowanych z elementami infrastruktury. Innowacyjne są także systemy planujące trasę statku, będące w stanie korygować ją o warunki pogodowe tak, aby wykorzystać siłę i kierunek wiatru albo fali, względnie prądu morskiego dla zmniejszenia zużycia paliwa.

Z pewnością nowa jakość, jaka czeka ten sektor jest związana z digitalizacją. Transport morski będzie musiał się bowiem maksymalnie uniezależnić od czynników zewnętrznych tak, aby zapewnić niezawodność dostaw niezależnie od okoliczności lądowych. A to można uczynić właśnie poprzez narzędzia informatyczne.

Najbliższa przyszłość to także z pewnością coraz szersze wprowadzanie do branży morskiej rozwiązań w zakresie sztucznej inteligencji – poczynając od jej wsparcia w podejmowaniu podstawowych decyzji nawigacyjnych, przez wykorzystanie jej do modelowania sieci transportowych oraz planowania inwestycji. AI będzie mogła także być wykorzystywana do zarządzania energią na pokładzie, jak również do rozwoju żeglugi autonomicznej, która już teraz testowana jest chociażby u wybrzeży Finlandii.

“ Najbliższa przyszłość to coraz szersze wprowadzanie do branży morskiej rozwiązań w zakresie sztucznej inteligencji – poczynając od jej wsparcia w podejmowaniu podstawowych decyzji nawigacyjnych, przez wykorzystanie jej do modelowania sieci transportowych oraz planowania inwestycji.

*Pierwsza część wywiadu ukazała się w poprzednim wydaniu PPG, 25 maja.*

# O rozmówcy



prof.  
**ERNEST CZERMAŃSKI**

Uniwersytet Gdański

Prof. **Ernest Czernański** jest absolwentem i pracownikiem naukowym Uniwersytetu Gdańskiego, gdzie pełni funkcję Kierownika Zakładu Gospodarki Morskiej w Katedrze Transportu i Handlu Morskiego. 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

