

Paweł MISZEWSKI¹

BUDOWA PORTU ZEWNĘTRZNEGO W GDYNI JAKO SZANSA NA ROZWÓJ PRZEWOZÓW KONTENEROWYCH W POLSCE

Słowa kluczowe: *kontener, port, terminal*

Celem artykułu jest określić czy działalność Portu Zewnętrznego przyczyni się do zwiększenia wolumenu kontenerów przeładowywanych w polskich portach. Na wstępie przedstawiono powód, dla którego podjęto decyzję o budowie Portu Zewnętrznego. W pierwszym rozdziale zaprezentowano historię konteneryzacji oraz obecne realia towarzyszące przewozom kontenerowym w Polsce i na świecie. Następnie zdefiniowano czym jest port i terminal kontenerowy. Określono rolę terminali kontenerowych we współczesnym handlu światowym oraz sposób ich współdziałania. Opisano inwestycje, które mają lub prawdopodobnie będą mieć miejsce w Porcie Gdynia. Na koniec poddano analizie projekt budowy Portu Zewnętrznego pod kątem przeładunku kontenerów.

1. WSTĘP

Od drugiej połowy XX wieku w handlu międzynarodowym rośnie udział przewozu kontenerów drogą morską. Zwiększające się wolumeny ładunków, częste występowanie zjawiska kongestii oraz chęć wykorzystania przez morskich armatorów efektu skali, przyczyniają się do powstawania coraz większych statków i rozwoju terminali kontenerowych zdolnych takie statki obsługiwać. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. podejmuje więc decyzję o budowie nowego morskiego terminalu – Portu Zewnętrznego, a celem pracy jest określenie szans na wzrost przewozów kontenerowych w Polsce w perspektywie budowy tego obiektu.

2. HISTORIA MORSKICH PRZEWOZÓW KONTENEROWYCH

2.1. POCZĄTKI KONTENERYZACJI

Konteneryzacja ładunków w transporcie morskim była odpowiedzią na rozwijający się w latach 60-tych XX wieku handel międzynarodowy. Wzrost światowej gospodarki spowodował zwiększenie się wolumenu przewożonych ładunków,

¹ Koło Naukowe Transportu i Logistyki TRANSLOG, Uniwersytet Morski w Gdyni.

których przeładunek, składowanie i inne czynności manipulacyjne były dla portów coraz większym wyzwaniem. Wydłużający się czas przeładunku przekładał się na rosnący czas postoju statków w porcie oraz czas podróży do miejsca destynacji, co z kolei oznaczało straty finansowe dla przewoźników. Przyspieszyć cały ten proces można było poprzez zastąpienie wielu małych przesyłek kilkoma większymi. Właśnie wtedy w międzynarodowym transporcie morskim pojawiły się kontenery.

Jak podano w Roczniku Statystycznym Gospodarki Morskiej za rok 2017, kontener to: „pojemnik przeznaczony do wielokrotnego przewożenia towarów, bez potrzeby ich przeładowywania przy zmianie środka transportu [...]” [1]. Wspomniano tam również o jego odporności na warunki transportu, możliwości manipulacji i piętrzenia oraz standaryzacji wymiarów [1]. Konteneryzacja w transporcie morskim doniosła niewątpliwy sukces, na co wpływ miały takie czynniki jak: krótszy czas operacji portowych, zwiększenie bezpieczeństwa ładunków, standaryzacja kontenerów, zróżnicowanie kontenerów pod kątem zastosowania (cysterny, platformy, chłodnie), a efektem ich pojawienia się był rozwój infrastruktury i suprastruktury dostosowanej do użycia kontenerów oraz możliwość lepszego zarządzania łańcuchem dostaw [5].

2.2. PRZEWOZY KONTENEROWE W POLSCE I NA ŚWIECIE

Pierwszy na świecie przewóz kontenerów drogą morską miał miejsce w 1956 roku w Stanach Zjednoczonych. Przedsiębiorstwo Sea Land, będące własnością Malcolma McLean’a wysłało statek *Ideal X* w podróż z Newark do Hudson. Do Europy pierwszy kontenerowiec dotarł w 1965 roku. Europejczycy szybko odkryli korzyści płynące z wykorzystania kontenerów w transporcie i zaczęli inwestować w tę technologię. Przewóz kontenerów na świecie wzrastał od początku lat 70-tych. Pod koniec lat 90-tych, w Europie rozwój konteneryzacji nie był już tak dynamiczny, lecz stale umacniał się w krajach Azjatyckich. Największe współczesne porty kontenerowe znajdują się właśnie w południowo-wschodniej Azji, a są to między innymi Singapur (przeładunek 33,6 mln TEU² w 2017 r.), Hong Kong (przeładunek 20,7 mln TEU w 2017 r.) i Szanghaj (przeładunek 37,1 mln TEU w 2016 r.). Najbardziej liczące się spośród portów europejskich to Rotterdam (przeładunek 13,7 mln TEU w 2017 r.), Hamburg (przeładunek 8,9 mln TEU w 2016 r.) i Antwerpia (przeładunek 10 mln TEU w 2016 r.).

Pierwszym terminalem kontenerowym w Polsce był gdyński BCT, który rozpoczęła swoją działalność w 1979 roku [2]. Obecnie w Polsce działa sześć terminali kontenerowych: DCT (Deepwater Container Terminal) w Gdańsku z roczną przepustowością 3 mln TEU, GTK (Gdański Terminal Kontenerowy) obsługujący połączenia feeder’owe, GCT (Gdynia Container Terminal) należący do holdingu

² TEU (*Twenty Foot Equivalent Unit*) – jednostka odpowiadająca pojemności kontenera 20-stopowego.

Hutchison Ports, wspomniany BCT (Baltic Container Terminal) w Gdyni, a także Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia i DB Port Szczecin, które obecnie należą do grupy kapitałowej OT Logistics pod nazwą OT Port Gdynia.

Największym i najnowocześniejszym terminalem kontenerowym w Polsce jest gdański DCT. Dzięki temu, iż posiada on głębokowodne nabrzeże, jest w stanie obsługiwać największe na świecie kontenerowce. Jest to jeden z największych terminali na Morzu Bałtyckim.

3. CHARAKTERYSTYKA PORTÓW MORSKICH

3.1. CZYM JEST PORT

Port morski jest miejscem położonym nad akwenem wodnym, które łączy ze sobą odpowiednie elementy infrastruktury, dzięki którym może on pełnić swoją rolę. Przede wszystkim port musi posiadać kanał wodny o dostatecznej głębokości oraz nabrzeże przystosowane do cumowania statków. By móc oferować usługi przeladunku i składowania towarów, w porcie muszą znajdować się place składowe i magazyny. Odpowiednie skomunikowanie portu poprzez połączenia drogowe i kolejowe jest niezbędne dla prawidłowego działania portu, zarówno w segmencie towarowym jak i pasażerskim. Bardzo ważnymi elementami portu są również wszelkiego rodzaju obiekty chroniące jego obszar przed falami, wiatrem i prądami morskimi.

3.2. ROLA TERMINALI KONTENEROWYCH W HANDLU ŚWIATOWYM

Terminale kontenerowe to miejsca, w których statki kontenerowe mogą zostać rozładowane i załadowane przy użyciu odpowiednich urządzeń, takich jak dźwigi i suwnice. Zadaniem terminali jest również składowanie kontenerów, a dzięki połączeniu ich z drogami kołowymi i kolejowymi, możliwe staje się wykorzystanie kontenera jako jednostki ładunkowej w transporcie intermodalnym³.

Szacuje się, iż obecnie transportem morskim przewozi się 80-90% wszystkich ładunków na świecie. Większość z nich to ładunki masowe płynne, takie jak ropa naftowa i produkty ropopochodne oraz masowe suche, czyli między innymi węgiel, zboże i rudy żelaza. Nie bez znaczenia pozostają jednak ładunki drobnicowe, które w dużej mierze są importowane z Chin do państw Europy i do USA. Tak jak zostało to już wcześniej wspomniane, współcześnie do przewozu ładunków drobnicowych wykorzystuje się kontenery. Konteneryzacja usprawniła transport i pozwoliła mu rozwinąć się do tego stopnia, iż obecnie powstają i zyskują na znaczeniu łańcuchy dostaw, które mają za zadanie usprawnić przepływ ładunków na

³ Transport intermodalny – kiedy do przewozu wykorzystuje się środki transportu więcej niż jednej gałęzi, lecz nie dochodzi do zmiany jednostki ładunkowej.

całej trasie. Prawidłowe funkcjonowanie tychże łańcuchów jest jednak uzależnione od czynników takich jak czas transportu (na który wpływ mają operacje załadunku i wyładunku) oraz dostęp do obiektów infrastruktury punktowej, czyli terminali kontenerowych [4].

W celu lepszej organizacji przewozów kontenerowych drogą morską stosuje się metodę *hub and spoke*. W tym modelu istnieją wielkie centra przeładunkowe, do których ładunki z mniejszych terminali są dowożone z wykorzystaniem serwisów dowozowych – feeder’ów. Taki stan rzeczy jest uwarunkowany przez to, że największe statki kontenerowe nie są w stanie wpłynąć do mniejszych portów, skraca się również w ten sposób czas ich podróży oraz zmniejsza zjawisko kongestii w portach pełniących rolę hubów.

4. BUDOWA PORTU ZEWNĘTRZNEGO W RAMACH PROGRAMU PORT GDYNIA 2030

4.1. INWESTYCJE W PORCIE GDYNIA

Chcąc rozwijać się i umocnić swoją pozycję na Morzu Bałtyckim, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. podjął mające zmierzać ku temu działania. Po uzyskaniu pozytywnej opinii Ministerstwa Obrony Narodowej, można było przystąpić do poszerzenia wejścia wewnętrznego portu z dotychczasowych 100 do 140 metrów. Jest to inwestycja, na którą czekały zwłaszcza gdyńskie terminale kontenerowe [9]. Inną inwestycją, która przyczyni się do wzrostu potencjału przeładunkowego gdyńskiego portu jest poszerzenie obrotnicy nr. 2 do szerokości 400 metrów, dzięki czemu wykorzystać ją będą mogły największe obecnie kontenerowce [10]. Jeśli chodzi o obsługę tychże statków w omawianym porcie, niezbędne będzie również pogłębienie basenów portowych. Z uwagi na szacowany wzrost liczby statków napędzanych paliwem LNG Port Gdynia chciałby w przyszłości świadczyć usługi bunkrowania tego paliwa z cysterny samochodowej, chociaż brany pod uwagę jest jeszcze wariant związany z wykorzystaniem jednostki pływającej [11].

4.2. PROJEKT BUDOWY PORTU ZEWNĘTRZNEGO

Podczas spotkania Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. z Markiem Gróbarczykiem, ministrem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które odbyło się 18.07.2017 r., przyjęto koncepcję budowy Portu Zewnętrznego. Z uwagi na ograniczone możliwości rozwoju Portu Gdynia pod względem przestrzennym, podjęto decyzję o budowie Portu Zewnętrznego na sztucznym lądzie, w oparciu o nabrzeża Śląskie i Szwedzkie. Ma być to port głębokowodny, terminal kontenerowy wyposażony w urządzenia niezbędne do wykonywania operacji przeładunku i składowania. Członkowie Zarządu uważają, iż „wyjście w morze” i budowa tego terminala jest niezbędna dla dalszego, dynamicznego rozwoju portu. Dzięki tej

inwestycji ma się zwiększyć potencjał przeładunkowy portu oraz jego pozycja wśród innych portów Bałtyku. Szacuje się, że Port Zewnętrzny mógłby zacząć działać w 2024 r. Obecnie inwestycja ta znajduje się dopiero na etapie projektowym, więc trudno jest już teraz konkretnie wskazać jaki będzie jej wpływ na przewozy kontenerowe w Polsce. Zanim jednak ktoś zgłosił się z zamiarem nadania tej inwestycji miana *White Elephant*⁴, warto przyrzeć się jak zmieniła się struktura przeładunków w Porcie Gdańsk i pozostałych polskich portach, gdy w 2007 r. działalność rozpoczął terminal DCT.

W 2016 roku, biorąc pod uwagę tylko przeładunek kontenerów, Port Gdańsk zajmował drugie miejsce wśród portów Bałtyckich, ustępując jedynie portowi w St. Petersburgu. Przeładowano tam wtedy około 1 299 373 TEU [7], z czego w samym DCT 1 289 842 TEU [3]. Dla porównania, w tym samym roku w Porcie Gdynia przeładunek kontenerów osiągnął poziom 642 195 TEU [12], a port w tym samym zestawieniu zajął miejsce czwarte. Od roku 2008, czyli pierwszego pełnego roku pracy DCT, można zauważyć dynamiczny wzrost obrotów kontenerowych w Porcie Gdańsk na tle pozostałych portów Polski. W stosunku do roku poprzedniego (96 873 TEU), w 2008 r. przeładunek wzrósł niemal dwukrotnie (185 661 TEU) [8]. Tendencja wzrostowa utrzymała się nawet w czasie kryzysu gospodarczego w 2009 r. Wreszcie nadszedł przełomowy rok 2017, kiedy po raz pierwszy w gdańskim porcie przeładowano ponad 1,5 mln TEU (dokładnie 1 580 508) [8]. W stosunku do roku 2007 wzrost wolumenu kontenerów przechodzących przez większość europejskich portów w roku 2016 wynosił około 100% (np. w Gdyni 105%), kiedy w Porcie Gdańsk wartość ta wynosiła 1 340% [7]. Gdyby nie budowa terminalu DCT, udział gdańskiego portu w obsłudze kontenerów w Polsce byłby znikomy i nie wiadomo czy do dzisiaj roczne przeładunki w skali kraju sięgnęłyby 1 mln TEU. Wiadomo jednak, że w roku 2016 w polskich portach przeładowano ponad 2 mln TEU, z czego niemal 1,3 mln TEU w samym Porcie Gdańsk.

Mimo iż działalność Portu Zewnętrznego może przyczynić się do wzrostu przeładunku kontenerów w gdyńskim porcie, to trudno jednak spodziewać się, iż będzie to wzrost równie dynamiczny jak ten wygenerowany przez DCT dla Gdańska. W Gdyni bowiem działają już terminale BCT i GCT, które razem utrzymują relatywnie wysoki poziom przeładunków. Są to jednak terminale obsługujące linie dowozowe i nie przyływają tam największe statki kontenerowe.

Istnieje jednak jeszcze jedna statystyka, której nie zniekształca obecny stan infrastruktury punktowej. Jest to zestawienie dochodów z cła, podatku VAT i akcyzy wygenerowanych w Porcie Gdańsk, które trafiły do budżetu Państwa. W 2015 roku, kiedy w gdańskim porcie przeładowano 1 091 202 TEU, wszystkie polskie oddziały celne wniosły do budżetu niespełna 77 mld zł, a 24% tej kwoty

⁴ White elephant – kosztowna inwestycja, która nie przynosi zysku; jej powstanie nie miało sensu.

zostało wypracowane w Porcie Gdańsk. Kwota ta, czyli 18,4 mld zł stanowiła w 2015 roku 6,35% całego dochodu Polski [6]. Przyjmując, iż w 2030 roku Port Zewnętrzny byłby w stanie przeładować 1,2 mln TEU oraz zakładając że nie dojdzie do tego czasu do znaczących zmian w wielkości stawek frachtowych i podatków, można zakładać że wpływy do budżetu Państwa płynące z działalności Portu Gdynia mogą zwiększyć się o kwoty zbliżone do przedstawionych powyżej.

Jednak przeładowanie tak dużej ilości kontenerów w Porcie Zewnętrznym nie będzie możliwe, jeśli port nie zacznie obsługiwać połączeń oceanicznych. Różnica w przeładunkach między Portem Gdańsk a Portem Gdynia wynika przede wszystkim z faktu, iż do DCT zawijają statki armatora Maersk Line i Ocean Alliance.⁵ Statki Maersk pływają do portów chińskich (Ningbo, Szanghaj, Xingang, Yantian) oraz do Korei Południowej (Kwangyang, Ulsan), a statki Ocean Alliance również do Chin (Ningbo, Szanghaj, Xiamen, Yantian) i do Singapuru. Swojej szansy na wyjście na ocean Port Zewnętrzny powinien zatem szukać u któregoś z największych światowych armatorów, który mógłby przyłączyć go do siatki obsługiwanych portów. Zakładając, że Maersk Line i armatorzy należący do Ocean Alliance będą kontynuować współpracę z gdańskim DCT, największymi potencjalnymi partnerami Portu Zewnętrznego mogliby zostać armatorzy Mediterranean Shipping Company (MSC), lub Hapag-Lloyd. Pierwszy z nich tworzy razem z Maersk Line alians 2M, więc z uwagi na bliską obecność statków swojego partnera w Porcie Gdańsk oraz nie znając dokładnych zasad „dzielenia się” przewozami wewnątrz aliansu, trudno jest jednoznacznie stwierdzić czy MSC byłby skłonny dołączyć Port Zewnętrzny do swoich linii oceanicznych. Z kolei statki armatora Hapag-Lloyd już teraz są jednymi z najczęściej zawijających do Portu Gdynia (z częstotliwością 6 razy tygodniowo). Można zatem założyć, iż istnieje szansa na kontynuowanie i poszerzenie współpracy między tym armatorem i gdańskim portem.

5. PODSUMOWANIE

Mimo iż zjawisko konteneryzacji rozwija się ze zmienną dynamiką, na początku XXI wieku jest to już zdecydowanie najpowszechniejszy sposób przewozu ładunków drobnicowych. Dalszy wzrost udziału kontenerów w światowym transporcie oraz popularyzacja działających w oparciu o przewozy kontenerowe logistycznych łańcuchów dostaw wymusza inwestycje w nowe obiekty infrastrukturalne, które będą w stanie zaspokoić potrzeby armatorów i załadowców. Jednym z takich obiektów jest mający powstać w Gdyni Port Zewnętrzny. Jeżeli miałby on przyczynić się do realnego wzrostu przeładunku kontenerów w Polsce, musiałby on obsługiwać największe na świecie statki i stać się częścią linii oceanicznych. Jeśli tak by się stało, mógłby on też konkurować z terminalem DCT o miano hubu

⁵ Ocean Alliance – członkami aliansu są armatorzy: CMA CGM, Evergreen, COSCO, OOCL.

dla Morza Bałtyckiego, co rodzi pytania czy jest sens budować tak duży terminal, kiedy w bliskim sąsiedztwie istnieje już podobny obiekt. Nie należy jednak wykluczać scenariusza, w którym Port Zewnętrzny i terminal DCT jednocześnie pełnią rolę hubów, należąc do siatki połączeń oceanicznych różnych armatorów. Zakładając że Port Zewnętrzny stałby się hubem, trudno stwierdzić jaką przyszłość miałyby przed sobą gdyńskie terminale BCT i GCT i czy sensowna byłaby ich dalsza obsługa linii dowozowych, skoro hub znajdowałby się w tym samym porcie, w odległości kilkuset metrów.

Port Zewnętrzny to bez wątpienia projekt ambitny, o dużym potencjale. Jeśli jednak ma się on przyczynić do rozwoju przewozów kontenerowych w Polsce, musi on być atrakcyjny dla załadowców i armatorów. Musi spełniać ich wymagania dotyczące np. połączeń z lądową infrastrukturą liniową. Nie można budować go dla samego faktu powstania, ale już w fazie projektowania określić jego rolę i miejsce wśród innych terminali kontenerowych Bałtyku.

LITERATURA

- [1] *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2017*, GUS, Warszawa 2017, s. 96.
- [2] <http://www.bct.gdynia.pl/o-bct/historia-bct> (dostęp: 13.10.2018).
- [3] <https://dctgdansk.pl/pl/> (dostęp: 16.10.2018).
- [4] https://www.logistyka.net.pl/bank-wiedzy/logistyka/item/download/77860_ec6729587b9ab248ce14d_983ea500067 (dostęp: 14.10.2018).
- [5] https://www.logistyka.net.pl/bank-wiedzy/transport-i-spedycja/item/download/75951_b7a20a823280b_cec8d6059223a7aba47 (dostęp: 12.10.2018).
- [6] <http://www.portgdansk.pl/o-porcie/port-gdansk-dla-polski> (dostęp: 16.10.2018).
- [7] <http://www.portgdansk.pl/o-porcie/port-gdansk-w-europie> (dostęp: 16.10.2018).
- [8] <http://www.portgdansk.pl/o-porcie/statystyki-przeladunkow> (dostęp: 16.10.2018).
- [9] <https://www.port.gdynia.pl/pl/inwestycje/inwestycje/1024-poszerzamy-wejscie-wewnetrzne-140-metrow-dla-portu-gdynia> (dostęp: 16.10.2018).
- [10] <https://www.port.gdynia.pl/pl/inwestycje/inwestycje/1088-obrotnica-portu-gdynia-coraz-bliziej-czas-na-skrzynie-typu-gdynskiego> (dostęp: 16.10.2018).
- [11] <https://www.port.gdynia.pl/pl/port/nowe-technologie/954-pojekt-wykorzystanie-paliwa-lng-w-porcie-gdynia> (dostęp: 16.10.2018).
- [12] <https://www.port.gdynia.pl/pl/port/statystyki> (dostęp: 16.10.2018)

BUILDING OF THE EXTERNAL PORT IN GDYNIA AS A CHANCE TO DEVELOP CONTAINER TRANSPORT IN POLAND

Key words: *container, port, terminal*

The aim of the article is to determine if activity of the External Port will contribute to increase the number of containers passing through the Polish ports. The introduction shows the reason why decision of building the External Port was made. First chapter shows the history of containerization and present-day reality of container transport in Poland and the world. Then it is define what is a port and container terminal. Next, the role of container terminals in modern world trade and the way of their cooperation was determined. The article describes the investments that take, or probably will take place, in the Port of Gdynia. In the end project of building the External Port was analyzed in terms of containers flow.