

# ROŚNIE ZNACZENIE GDYNI I GDAŃSKA NA EUROPEJSKIEJ MAPIE PORTÓW

Konteneryzacja morskiego handlu stwarza szerokie możliwości ekspansji dla polskich portów, wynika z raportu Jones Lang LaSalle pt. Polskie porty kontenerowe: nowe kierunki rozwoju rynku logistycznego. Ogromną szansę na rozwój ma m.in. port w Gdyni.



Fot. T. Urbaniak, strona internetowa portu w Gdyni.

Jones Lang LaSalle, czołowa firma doradcza na świecie, zajmująca się m.in. zagospodarowaniem nieruchomości, opublikowała swój najnowszy raport – pierwszą pogłębioną analizę polskich terminali kontenerowych.

Tomasz Olszewski, dyrektor Działu Powierzchni Magazynowo-Przemysłowych w Europie Środkowo-Wschodniej, Jones Lang LaSalle, uważa, że rosnący poziom przeładunków w portach kontenerowych oraz możliwość obsługi największych statków, czyli w przypadku terminalu kontenerowego DCT w Gdańsku jednostek do 18 000 TEU, umożliwia przekierowanie do Polski strumienia towarów transportowanych drogą morską, aktualnie przeładowywanych w Europie Zachodniej. Z biegiem czasu, poprawa infrastruktury portowej może doprowadzić do strategicznych zmian w strukturze zarządzania łańcuchem dostaw przez firmy działające w kraju i w całym regionie. Możemy zakładać, że coraz częściej będą one kierować swoje towary właśnie do polskich terminali przeładunkowych.

Wzrost wolumenu kontenerów jest jednym z ważniejszych trendów w światowym handlu od początku lat 90 – tych. Z analiz OECD wynika, że towary transportowane w ustandaryzowanych kontenerach stanowią jedną czwartą globalnego przepływu dóbr. Mimo, że prawie połowa kontenerów jest ładowana i rozładowywana w portach na Dalekim Wschodzie, europejskie porty stanowią bardzo istotny punkt na mapie globalnego handlu i to właśnie przez nie do Europy trafia znacząca część dostaw z innych kontynentów. Tradycyj-

cyjnie, portami o strategicznym znaczeniu dla Europy są te położone na linii od Le Havre we Francji do Hamburga w Niemczech.

Rośnie natomiast potencjał rozwijających się gospodarek regionu Europy Środkowo - Wschodniej, Krajów Bałtyckich oraz regionów Rosji położonych w bliskim sąsiedztwie Morza Bałtyckiego. Przykładowo, PKB Polski wzrósł o 72% od jej wstąpienia do Unii Europejskiej w 2004 r. Rosnące wskaźniki importu i eksportu oraz umacniający się trend konteneryzacji mają szansę stać się głównym motorem napędzającym popyt na usługi portowe zarówno w Polsce, jak i całym regionie Europy Środkowo - Wschodniej.

Kolejne czynniki mające znaczenie w kształtowaniu i rozwoju nowych lokalizacji dla transportu kontenerowego to portowa infrastruktura i dostępność nawigacyjna. Armatorzy do transportu wykorzystują coraz większe statki, co umożliwia redukcję jednostkowego kosztu przewozu kontenera

Obecnie, w Polsce działa 6 głównych terminali przeładunkowych, zlokalizowanych w portach w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie - Świnoujściu. W ciągu ostatnich 5 lat ich przepustowość podwoiła się do poziomu 1 660 000 milionów TEU. Polskie terminale różnią się od siebie szeregiem parametrów takich jak np. wspomniana zdolność przeładunkowa, infrastruktura, kierunki handlowe i nierzadko konkurują o innego klienta.

#### Terminale w Porcie Morskim w Gdyni

Obydwa terminale w Gdyni - Bałtycki Terminal Kontenerowy (Baltic Container Terminal - BCT, o rocznej przepustowości na poziomie 750 000 TEU, jak i Gdyniński Terminal Kontenerowy/Gdynia Container Terminal - GCT; 430 000 TEU) nie obsługują największych jednostek oceanicznych, koncentrując się na tzw. feederach, czyli mniejszych statkach załadowywanych w portach zachodnioeuropejskich. To co wydaje się pewną słabością, ma jednak także poważną zaletę. Co ważne, mniejsze statki (do 2 500 TEU) mogą korzystać z Kanału Kilońskiego, co skraca czas dostawy o dwa dni, które większe jednostki musiałby poświęcić na trasę przez Cieśniny Duńskie.

#### Terminale kontenerowe w Porcie Morskim w Gdańsku

W gdańskim porcie funkcjonują dwa terminale kontenerowe: DCT- Deepwater Container Terminal (o rocznej przepustowości rzędu 1 250 000 TEU) oraz GCT - Gdański Terminal Kontenerowy/Gdańsk Container Terminal (100 000 TEU). Tylko terminal DCT ma parametry umożliwiające obsługę największych jednostek oceanicznych, również tych najbardziej nowoczesnych, przewożących do 18 000 TEU.

#### Porty Szczecin - Świnoujście

Port w Szczecinie (roczna przepustowość na poziomie 120 000 TEU) jest z naturalnych przyczyn najmniej dostępnym portem z opisywanych. Jego infrastruktura

tura umożliwia obsługę jednostek przewożących ładunek do 1 400 TEU. Mimo tych ograniczeń, Szczecin może być atrakcyjnym przystankiem zarówno dla klientów lokalnych, jak tych działających na terenie Wschodnich Niemiec.

- Dalsze prace nad poprawą jakości infrastruktury portowej i okołoportowej w Polsce, obejmujące również tworzenie obiektów magazynowych w sąsiedztwie terminali kontenerowych, wyspecjalizowanych właśnie w obsłudze towarów transportowanych drogą morską, w połączeniu z osiągnięciem optymalnego poziomu przepustowości portów będą czynnikiem zmian na rynku magazynowym w Polsce – dodaje Tomasz Olszewski.

Jan Jakub Zombirt, starszy analityk rynku, Jones Lang LaSalle, podsumowuje raport optymistycznym wnioskiem: „Jednym z największym atutów polskich portów jest ich lokalizacja, dzięki której mają one wielką szansę stać się kluczowymi również dla handlu w rozwijających się gospodarkach Europy Środkowo – Wschodniej, krajach Wspólnoty Niepodległych Państw, ale także w regionach Rosji położonych w bliskim sąsiedztwie Morza Bałtyckiego. Największe porty w Europie są zatłoczone już dziś, a ich rezerwy przestrzenne mocno ograniczone, podczas gdy na polskim wybrzeżu do zagospodarowania pozostały bardzo duże połacie terenu. Uproszczenie procedur podatkowych, celnych i sanitarnych oraz dalszy rozwój infrastruktury, zarówno portowej, jak i tej w głębi kraju, umożliwi polskim portom efektywne konkutowanie o klientów z okręgów przemysłowych południowej Polski, niektórych regionów Czech, Słowacji, a także krajów WNP”.

Tekst: Artur Kiełbasiński, Gazeta Wyborcza