

# Porty napędzają logistykę

## Niestety, nie w Polsce



DCT Gdańsk jest jedynym polskim terminalem, który może przyjmować największe kontenerowce

Logistyka w regionach nadmorskich będzie się rozwijać dzięki konteneryzacji i rozrostowi terminali kontenerowych w portach. W Europie znacznie wzrosła rola portowych centrów logistycznych oraz popyt na powierzchnie magazynowe w ich bezpośrednim sąsiedztwie. W Polsce nie będzie tak dynamicznie – przewidyują eksperci Jones Lang LaSalle.

Prognozuje się, że w morskich portach Europy wzrost przeładunków może osiągnąć 50% do 2030 r. w porównaniu do 2012 r. Uwzględniając dzisiejszy trend przekształcania się portów w centra przeładunkowo-logistyczne, tak duża dynamika wzrostu potencjału przeładunkowego może zwiększyć popyt na dodatkową powierzchnię magazynową od 20 do 30 mln m<sup>2</sup> – czytamy w niedawno opublikowanym raporcie pt. *European Seaports: the Growing Logistics Opportunity*. Oznacza to, że w pobliżu portów ze zdolnością przeładunkową w 2012 r. powyżej 500 tys. TEU nastąpić może wzrost powierzchni magazynowej nawet o 60%, w stosunku do zasobów oferowanych w 2012 r., a szacowanych na około 50 mln m<sup>2</sup>.

**Dynamiczne porty.** Według analityków wspomnianej firmy doradczej, Europa wpisuje się w trend światowy. Widać to, gdy rozpatrywać będziemy zmiany w portach morskich w dłuższym okresie. Globalne przeładunki terminali kontenerowych w latach 1990-2012 zwiększyły się o 550%, z 90 do 590 mln TEU – zwracają uwagę eksperci Jones Lang LaSalle. Tę dynamikę widać nawet

w krótkim czasie, jeśli weźmie się pod uwagę, że według wycień UNCTAD w portach światowych przeładowano w 2010 r. 531,4 mln TEU, tj. o 13,3% więcej niż w 2009 r.

W Europie terminale kontenerowe rosły jak grzyby po deszczu, a wraz z nimi liczba statków dowożących kontenery i wielkość obrotów. W 1985 r. w morskich portach naszego kontynentu na nabrzeżach znalazło się około 17,2 mln TEU pojemników. W następnych 10 latach ich liczba wzrosła już do prawie 33,3 mln TEU, by w kolejnych 10 latach podwoić się, przekraczając 73,7 mln TEU – wyliczył prof. Theo Notteboom dyrektor instytutu ITMMA (Uniwersytet w Antwerpii).

**Dzięki inwestycjom.** W 2012 r. w europejskich terminalach kontenerowych przeładowano już ponad 95,2 mln TEU. Dzięki inwestycjom ich potencjał nieustannie rośnie i w 2030 r. może osiągnąć 150 milionów TEU – przewiduje się w raporcie Jones Lang LaSalle. Rzecz w tym, że armatorzy wprowadzają do serwisów coraz większe statki, co ogranicza ich dostępność jedynie do terminali głębokowodnych z odpowiednio uzbrojonymi nabrzeżami i suwnicami o dużym zasięgu.

W Europie takie terminale znajdują się w 20 portach. Na Morzu Północnym są to: Le Havre (Francja), Rotterdam (Holandia), Antwerpia oraz Zeebrugge (Belgia), Felixstowe, London Gateway oraz Southampton (Wielka Brytania), Brema, Jade Weser Port oraz Hamburg (Niemcy). Na podejściu do Bałtyku: Aarhus (Dania) oraz Göteborg (Szwecja), a na Bałtyku: DCT Gdańsk. Silną konkurencją dla wymienionych portów stanowią porty Europy Południowej: Algeciras, Walencja i Barcelona (Hiszpania), Cagliari, Genua oraz Gioia Tauro (Włochy), Marsaxlokk (Malta).

**Port i logistyka to jedno.** Prawdopodobnie nowoczesnych terminali kontenerowych jest bliższe sąsiedztwo centrów logistycznych i zaplecza magazynowego, rozbudowana infrastruktura kolejowa i drogowa. Np. DB London Gateway (docelowo 3,5 mln TEU rocznie) oferuje w bezpośrednim sąsiedztwie terminalu kontenerowego przestrzeń logistyczną 270 ha z możliwością zagospodarowania powierzchni magazynowej 860 tys. m<sup>2</sup>.

Oddany niedawno do użytku Jade Weser Port (Wilhelmshaven) dysponuje obecnie potencjałem przeładunkowym 2,7 mln TEU i planuje jego zwiększenie do 10,8 mln TEU. Rozwój portu sprzyjać będzie położonemu w sąsiedztwie centrum logistycznemu o powierzchni 160 ha. Miejsce to ma spełniać funkcję produkcyjną i magazynową. Oba porty kontenerowe są silnie wkomponowane w krajową infrastrukturę transportową z rozwiniętymi połączeniami intermodalnymi.

**Portowo-morskie** centra logistyczne wykorzystują globalni operatorzy do optymalizacji kosztów działania. Inwestując w bazę magazynową blisko portów, zmniejszają koszty transportu oraz liczbę operacji przeładunkowych składających się na formowanie ładunku dla finalnego odbiorcy. W efekcie,

lepiej wykorzystywana jest przestrzeń ładunkowa kontenerów, a przez to i zmniejsza się niekorzystne oddziaływanie transportu na środowisko.

Dzięki usytuowaniu w portowym centrum logistycznym, Tesco w Wielkiej Brytanii oszczędza rocznie około 12 tys. przejazdów samochodów ciężarowych, a Asda (sieć drogerii) zmniejszyła w ciągu roku trasę dostaw o 2 mln mil i zaoszczędziła 12 mln funtów.

**Logistyczna pustynia.** Polska dysponuje 6 terminalami kontenerowymi, z których tylko DCT może przyjmować największe jednostki oceaniczne. Gdyński BCT może przyjmować jednostki powyżej 5 tys. TEU. Obsługiwał już kontenerowiec MSC Kryształ, o pojemności 5 762 TEU, co było możliwe w wyniku pogłębienia kanału portowego do 13,5 m. W sąsiedztwie obu terminali rozwijają się centra logistyczne. W Szczecinie, w sąsiedztwie terminalu kontenerowego DB Port, również usytuowane jest centrum logistyczne. W portach polskich są więc przesłanki do rozwoju usług logistycznych powiązanych z ekspansją morskiego transportu kontenerowego.

W porównaniu do nasycenia centrami logistycznymi centralnej Polski i Śląska, Trójmiasto i Szczecin to jednak logistyczna pustynia – wynika z raportu Jones Lang LaSalle pod optymistycznym tytułem *Polskie porty kontenerowe: nowe kierunki rozwoju rynku logistycznego*. Prognozy wskazują, że wzrost będzie, jednak nie tak dynamiczny jak w centralnej Polsce, Poznaniu, Warszawie i na Górnym Śląsku.

**Za 10 lat,** według specjalistów Jones Lang LaSalle, rozwarstwienie między wspomnianymi obszarami a centrami logistycznymi położonymi w pobliżu portów nie zmaleje, mimo że przewidywany „wzrost przeładunków przyciągnie uwagę m.in. operatorów logistycznych, firm spedycyjnych i produkcyjnych”.

Wydaje się, że jest to za mało, by Szczecin i Trójmiasto zaczęły żyć z logistyki. Nawet pobieżne przestudiowanie raportu wskazuje, że Zachodniopomorskie i Pomorskie są obszarami peryferyjnymi na logistycznej mapie Polski i Europy, ze słabym połączeniem kolejowym z Europą Centralną. Jeśli województwa nadmorskie nie będą aktywnie kreowały korytarzy transportowych, ich zapóźnienie logistyczne będzie widoczne również w 2025 r. – wynika z raportu. Będzie tak mimo 6 terminali kontenerowych, nadmorskiego położenia i usytuowania na styku dwóch obszarów gospodarczych: Regionu Morza Bałtyckiego i Europy Centralnej i Wschodniej.

TEKST I ZDJĘCIE: MAREK GRZYBOWSKI