

Będziemy wspierać intermodal

Z **Juliuszem Engelhardtem**, podsekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury, rozmawia **Franciszek Nietz**.



- Od stycznia 2010 r. zniesiono przywileje, z jakich korzystał dotąd transport intermodalny, jeśli chodzi o stawki dostępu do infrastruktury kolejowej. Spotkało to się z krytyką wielu przewoźników.

- Ulgi tego rodzaju i w takiej wysokości są instrumentem niestosowanym w krajach Unii Europejskiej. Przypomnimy może skąd się te ulgi wzięły. Wynikały one z poprzedniego rozporządzenia, dotyczącego warunków korzystania z infrastruktury kolejowej, w którym znalazł się zapis mówiący, że stawki dla przewozów intermodalnych są kształtowane w oparciu o koszty zmienne zarządcy infrastruktury. Oznaczało to, że zarządca infrastruktury miał kalkulować stawki na poziomie 15-20% kosztów całkowitych przewozu, nie otrzymując za to żadnej rekompensaty. Czyli, w sposób administracyjny została wyznaczona duża preferen-

cja dla przewozów intermodalnych, która w istocie przekładała się w praktyce na to, że pozostałą część kosztów musieli pokryć wszyscy inni przewoźnicy.

Regulacja ta była krytykowana przeze mnie od samego początku, jako niewłaściwa i niestosowana w innych krajach. Dlatego, w ramach nowelizacji tego rozporządzenia, zrezygnowaliśmy z tego instrumentu wsparcia, opartego dodatkowo na niewłaściwych przesłankach i kategoriach ekonomicznych. Doszliśmy w resorcie do przekonania, że pociąg intermodalny i pociąg towarowy prowadzi się, z technologicznego punktu widzenia, tak samo. Generuje on te same koszty. Z punktu widzenia zarządcy infrastruktury właściwie, poza masą, niczym specjalnie się one nie różnią. Zróznicowanie stawek w przewozach towarowych dotyczy ciężaru brutto pociągu i kategorii linii kolejowej,

a w kategorii tej wyrażona jest prędkość techniczna. Moim zdaniem, najnowsza regulacja jest prawidłowa. Wyraża ona regresję stawki - i z punktu widzenia taryfowego jest skonstruowana właściwie.

- Czy i kiedy zostaną wprowadzone, obiecane przez resort, inne formy wspierania tego transportu? Jaki będą miały charakter?

- To, co poprzednio mówiłem, nie oznacza, że nie widzimy w ministerstwie potrzeby pewnego stymulowania, właściwymi narzędziami, przewozów intermodalnych. W 2010 r. znaleźliśmy środki na to, aby pokryć PKP PLK stratę, wynikającą z faktu, że od 1 stycznia br. wprowadzono dla pociągów intermodalnych 25% upust w stosunku do pociągów towarowych - i przewóz ten jest wciąż tańszy niż inne. Przykładowo, jeże-



CONTAINERSHIPS

POŁĄCZENIA KONTENEROWE Short Sea pomiędzy krajami:
Polska, Litwa, Łotwa, Rosja, Finlandia, Dania, Niemcy, Holandia,
Belgia, Wielka Brytania, Irlandia, Włochy, Grecja, Turcja, Tunezja, Libia.



we take care

Containerships Polska Sp. z o.o., ul. Oliwska 21/23, 80-563 Gdańsk, tel. +48 (58) 737 75 60 i 61; fax: +48 (58) 737 75 62; e-mail: office@containershipsgroup.pl

- li stawka wynosiła 10 zł, to w poprzednim systemie opłat pociągi intermodalne płaciły 2-3 zł, a obecnie - 7,5 zł.

- Czyli jednak o blisko 300% więcej...

- Oczywiście, ale trzeba wziąć pod uwagę, że poprzednie stawki preferowały intermodal w nieprawdopodobnie wysokiej proporcji. Mamy więc tylko powrót do normalności. Przewozy te pozostają nadal w jakiś sposób preferowane. Dlatego, nieuzasadnione i przesadzone były głosy, głównie przedstawicieli spółki PCC Intermodal, iż po zmianie poprzedniego systemu opłat przewozy te zostaną zahamowane, staną się nieopłacalne itd. Spółka ta, jak wiadomo, weszła na giełdę i prezentuje ambitne plany rozwoju. Gdzie więc ta groźba upadku przewozów intermodalnych w Polsce? Ponadto, należy wziąć pod uwagę, że w bieżącym cenniku stawki na pociągi lekkie spadły dość istotnie, w porównaniu z poprzednim cennikiem, co jest preferowaniem przewozów intermodalnych, gdyż są to na ogół pociągi lekkie.

- Owa 25% bonifikata jest ulgą systemową. Dla całego intermodalu. A na jakie jeszcze inne formy wsparcia mogą liczyć firmy działające w tej branży?

- Zaznaczyć należy, iż 25% ulgę chcielibyśmy zachować także w 2011 r. - i w następnych latach. W tym roku środki na jej pokrycie wygospodarowaliśmy z Funduszu Kolejowego. Myślimy jednocześnie o wykorzystaniu pewnych dodatkowych środków z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska, na wsparcie przewozów kolejną naczep i całych zestawów drogowych, ale na razie trwają jeszcze rozmowy w tej sprawie.

Oprócz tego, resort infrastruktury posiada środki w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko, na unijne wsparcie inwestycji w zakresie przewozów intermodalnych, w szczególności na inwestycje terminalowe. Jednak akurat tutaj kolejki chętnych firm nie mamy. Takie wsparcie dostał już Euroterminal w Sławkowie. Są też do wykorzystania środki z unijnego Programu Marco Polo.

- Wspominał pan o inwestycjach terminalowych... Jak resort ocenia funkcjonowanie w Polsce „suchych portów” kontenerowych i ich rolę dla rozwoju transportu intermodalnego?

- Jeśli chodzi o politykę państwa w tym zakresie, to wystarczającym instrumentem jest to, że kieruje ono pewne środki na wsparcie projektów terminali. O środki te może wystąpić każdy podmiot gospodarczy, także prywatny. Kryteria lokalizacji i wielkości takiego obiektu określa rynek. I to rynek oraz potrzeby i możliwości inwestycyjne poszczególnych firm stworzyły sieć istniejących i planowanych terminali przeładunkowych. Powinny one, zdaniem ministerstwa, być ogólnodostępne. Niestety, nie zawsze tak jest, choć liczba terminali, z których korzystać może każdy spedytor czy przewoźnik, jest w Polsce stosunkowo duża.

W jaki sposób państwo miało by wpływać na ową „otwartość” i ją regulować? Trudno oczekiwać, abyśmy mieli kogoś do tego przy-

muszać. O korzystaniu z danego terminalu, wykorzystaniu jego wolnych mocy, decydują wyłącznie umowy cywilnoprawne.

- Czy problem dostępności terminali będzie uwzględniony w przygotowywanej przez resort nowej ustawie o infrastrukturze kolejowej?

- W ustawie tej chcielibyśmy uregulować kwestię dostępności terminali dla wszystkich przewoźników. Jednak, najpierw musimy rozstrzygnąć czy terminal jest elementem infrastruktury kolejowej, czy też nie. Bo jeśli ktoś wyprowadzi sobie dwa tory, wybuduje terminal i drogi dojazdowe, zapewni załadunek i przeładunek towarów, to pojawia się problem definicyjny: czy mamy tu do czynienia z infrastrukturą kolejową *sensu stricto* i czy poddać ją zasadzie publicznej dostępności? I ten dylemat będziemy musieli w ustawie rozstrzygnąć.

Są różne szkoły rozwiązania tej sprawy. Pojawiają się np opinie, iż taka regulacja byłaby naruszeniem konstytucji i zasady swobody działalności gospodarczej. Z publiczną dostępnością wiąże się z kolei kwestia cenników, ich zatwierdzania przez regulatora, czyli poddanie cen pewnej kontroli. To wszystko nie jest więc takie proste.

- Jaką rolę w polityce ministerstwa odgrywają przewozy Północ - Południe, zwłaszcza do i z portów, równie istotne z punktu widzenia krajowych interesów, co przewozy Wschód - Zachód?

- Jeśli chodzi o porty, powiedzmy wschodniego Wybrzeża, to dla przewozów towarowych na tym kierunku podstawową linią jest linia 131, czyli Magistrała Węglowa. Wymaga ona pewnej modernizacji, gdyż jej stan nie jest zadowalający. Docelowo, będzie ona służyła tylko ruchowi towarowemu, nie musi więc mieć wysokich parametrów. Nasze porty wschodniego i zachodniego Wybrzeża nie potrzebują połączeń o prędkości 160 km/godz.

Ruch towarowy nie musi mieć wysokich parametrów technicznych. Oczywiście, stan większości tych linii jest niezadowalający i wymagane byłyby lepsze parametry niż te, które są w Polsce. Nie mogę jednak zgodzić się z opinią, iż stan infrastruktury kolejowej jest czynnikiem hamującym rozwój portów. Dzisiaj można do nich dowieźć i odwieźć koleją każdy ładunek.

- Nie do każdego. 111-letnim mostem, prowadzącym do terminali przeładunkowych w Porcie Północnym w Gdańsku, nie mogą jeździć ciężkie wagony...

- Most ten jest przewidziany do modernizacji i przebudowy, w ramach programu współfinansowanego z Unii, mającego na celu poprawę dostępności do polskich portów morskich. Inwestycja powinna się zakończyć w 2014 r.

Wracając jednak do kwestii transportowej obsługi portów... Sądzę, że głównym czynnikiem hamującym dziś rozwój portów jest struktura obsługi transportowej zaplecza portowego, w której dominuje transport lądowy, z wyraźnym „przełęczem” na rzecz transpor-

tu samochodowego. Do obu naszych dużych zespołów portowych zdecydowanie więcej dowozi się i odwozi drogami, niż koleją.

Uważam, że połączenia kolejowe z portami mamy dobre pod względem ilościowym. Należy je na pewno poprawić pod względem jakościowym. Konieczne jest zwiększenie nacisku na oś oraz dostosowanie torów do prędkości technicznej 80-100 km/godz., co dałoby istotną poprawę prędkości handlowej pociągów towarowych.

- Mówimy o połączeniach krajowych... Czy istnieje szansa na uruchomienie, w miarę szybkich i sprawnych, połączeń kolejowych polskich portów z Białorusią czy Ukrainą?

- Aby rozwijać te połączenia, potrzebne są przede wszystkim ładunki. A z tym mogą być problemy. Połączenia kolejowe z naszymi wschodnimi sąsiadami w dużej mierze już istnieją. Dzisiaj np., jeśli chce się przewieźć towar z Brześcia do Gdańska, to można pojechać E-20 do Bartogów, do skrzyżowania z linią 131, a stamtąd - do portu gdańskiego.

Istnieje inne połączenie, z Grodna, gdzie znajdują się wielkie zakłady chemiczne - i do którego mamy linię normalnotorową. Ładunek mógłby pojechać do Białegostoku, stamtąd przejść na Elk, Korsze, Olsztyn i na Elbląg. Weźmy też pod uwagę ładunek z Medyki do Gdyni, czy Gdańska. Są dla niego przejścia kolejowe. Tak więc, istnieje infrastruktura kolejowa, pozwalająca na przewóz ładunków ze Wschodu do polskich portów morskich. Nie ma natomiast rozbudowanych relacji przewozowych: porty w Gdyni i Gdańsku - granica wschodnia. Podobnie w przypadku Szczecina i Świnoujścia. Jakież przewozy w tych relacjach istnieją, ale nie są one na tyle duże, by mówić, że infrastruktura kolejowa blokuje ich rozwój.

- Jaki jest stosunek resortu do, zalecanego przez Unię, wyodrębnienia w sieci kolejowej linii przeznaczonych wyłącznie dla ruchu towarowego?

- Z jednej strony, mamy rozporządzenie unijne w sprawie europejskich korytarzy kolejowych przewozów towarowych. Polska musi wytyczyć dwa takie korytarze. I to będzie właśnie korytarz Północ - Południe, czyli linia 131 (tzw. węglówka) oraz linia E-20. Z drugiej strony, przewidujemy, że jeżeli w Polsce powstanie Linia Dużych Prędkości, to odciąży ona linię E-20, która stanie się trasą ruchu towarowego, z niewielkim ruchem regionalnym. Linia CE-59 (Magistrała Nadodrzańska), podobnie jak Magistrała Węglowa, stanie się połączeniem dedykowanym ruchowi towarowemu, z dopuszczeniem pasażerskiego ruchu regionalnego. Będzie on, w jakimś stopniu, zawsze funkcjonował na tych trzech liniach. Przewiduje się, że rozporządzenie Unii w sprawie europejskich korytarzy dla transportu kolejowego towarów może zacząć obowiązywać jeszcze w tym roku. I w tym okresie będziemy musieli wyznaczyć te korytarze.

Rozmawiał:
Franciszek Nietz

Czekając na kontenerową wiosnę

MACIEJ BORKOWSKI

Dziś w polskich portach z rozrównieniem można wspominać 2007 r., gdy potencjał terminali kontenerowych zwiększył się o połowę, a przeładunki rosły w tempie kilkudziesięcioprocentowym. Ówczesny prezes zarządu gdyńskiego portu, zapowiadał wtedy butnie, że w 2008 r. przekroczony zostanie tam próg 700 tys. TEU.

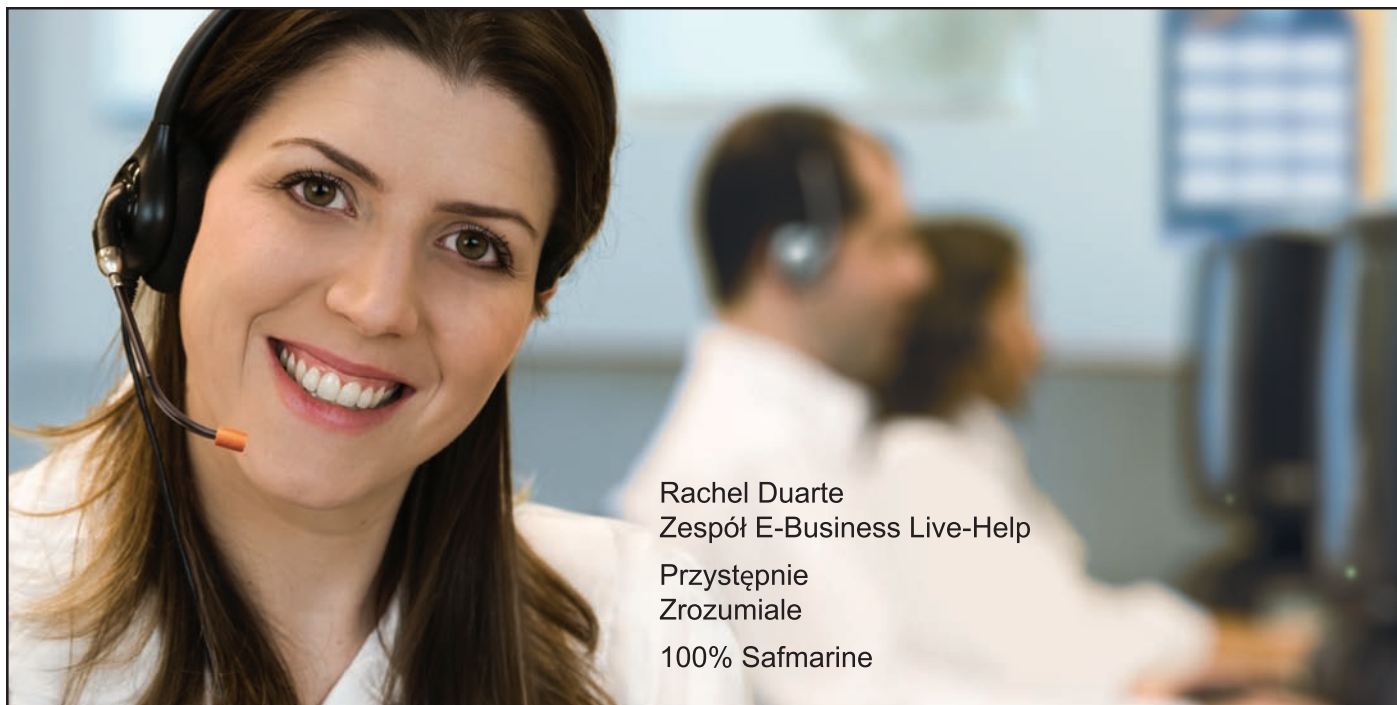
Srodze się pomylił, gdyż przeładunki w porcie były nawet niższe niż rok wcześniej (patrz: tab. na str. 22). W 2009 r. wszystkich

5 terminali, a nie tylko gdyńskie, zdołało przeładować niespełna 666 tys. TEU, czyli o 22% mniej niż w 2008 r. (patrz: tab. 1).

Mimo tego spadku, kontenerowy potencjał przeładunkowy wzrastał, chociaż już nie tak szybko, jak wcześniej – i wynosi dziś 1 870 000 TEU rocznie (choć można mieć wątpliwości, czy deklarowany przez Deepwater Container Terminal w Gdańsku skokowy wzrost jego rocznych możliwości, z 500 na 600 tys. TEU, jest realny). Na pewno jest tak

w Szczecinie, gdzie terminal został wyposażony w dodatkowy sprzęt, przeorganizowany, a niebawem przeniesie się na zupełnie nowy teren, gdzie – jak zapowiada nowy właściciel spółki, Deutsche Bahn Schenker – jego możliwości wzrosną niebawem do 200 tys. TEU (patrz: str. 20).

Nowe urządzenia przeładunkowe pojawiły się także w Gdyni Container Terminal (trzecia suwnica nabrzeżowa) i w DCT (2 suwnice placowe RTG). W sumie, wszyst-



Rachel Duarte
Zespół E-Business Live-Help

Przystępnie
Zrozumiale

100% Safmarine

Wierzmy, że to element ludzki wyróżnia naszą stronę

Safmarine Polska
ul. Postępu 18, 02-676 Warszawa
Tel: +48 22 5414329 • Fax: +48 22 5414251
Email: polsclcus@europa.safmarine.com
www.safmarine.com



TO LUDZIE STANOWIĄ RÓŻNICĘ

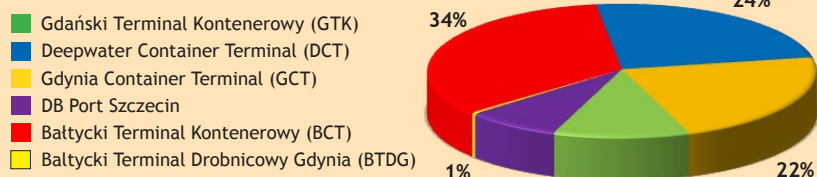
- ☛ kie portowe terminale dysponują obecnie nabrzeżami, o łącznej długości 3065 m, przy których może jednocześnie cumować 14 statków, a na placach można tam składować jednocześnie 58 800 kontenerów (TEU), w tym 1180 chłodniczych.

Rynek się wyrównuje

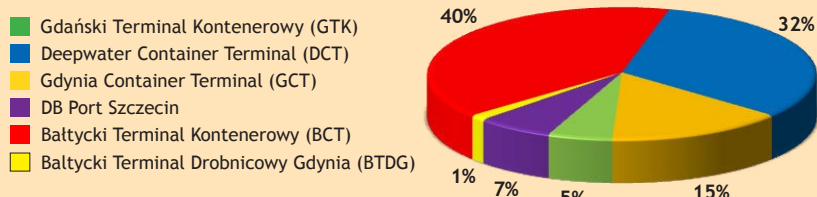
Jeszcze 2 lata temu, widać było znaczne dysproporcje między poszczególnymi portami i terminalami. Jedne, jak Gdański Terminal Kontenerowy (GTK) czy Drobica Port Szczecin (obecnie DB Port Szczecin) pracowały już na granicy swoich technicznych możliwości, a wykorzystanie potencjału Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego (BCT) i Gdynia Container Terminal (GCT) sięgało dwóch trzecich, czyli było wysokie. Ogromnymi rezerwami dysponował za to gdański DCT i świnoujski VGN (którego już nie ma) oraz Bałtycki Terminal Drobicowy Gdynia, gdzie jednak przeładunki kontenerów stanowią margines działalności.

W zeszłym roku wyglądało to już zupełnie inaczej (patrz: wykresy 1 i 2). Rynek się już w znacznej mierze „poukładał”. Port gdański, który w 2008 r. obsługiwał 71% kontenerów transportowanych drogą morską, w zeszłym roku miał już niespełna 57% udziału w ich obsłudze. Partycypacja poszczególnych terminali w przeładunkach stała się bardziej adekwatna do ich udziału w łącznym potencjale przeładunkowym i dysproporcje w tym względzie nie są już tak duże.

Udział terminali w przeładunkach w 2009 r.



Udział terminali w potencjale przeładunkowym w 2010 r.



Generalnie, terminale te wykorzystują w ub.r. zaledwie nieco ponad 1/3 swego łącznego potencjału, chociaż w indywidualnych przypadkach było z tym różnie (patrz: tab. na str. 22). Najwięcej, bo 3/4 swoich możliwości wykorzystał GTK, a najmniej (9,3%) - BTDG (jego statystyki zamierzamy regularnie prezentować, wraz z danymi innych terminali).

Owo „poukładanie się” rynku kontenerowego wynikało przede wszystkim z decyzji głównych klientów terminali - największych armatorów goszczących w naszych por-

tach. Jeśli nie brać pod uwagę publicznych serwisów feederowych, to obecnie każdy z wielkich armatorów ma właściwie „swoją” terminal: Maersk Line ulokował się w DCT; Mediterranean Shipping Company (MSC) pozostał w BCT; CMA CGM jest od samego początku, czyli od 4 lat, głównym klientem GCT, a Orient Overseas Container Lines (OOCL) - w GTK. W DB Port Szczecin, w styczniu, pojawił się, z własnym serwisem, CMA CGM.

Duży nadmiar wolnych mocy w terminalach powoduje, że konkurencja między nimi

Tab. 1

Przeładunki w portowych terminalach kontenerowych w 2008 i 2009 r.

Terminal	Rok	20'	40'	Import (sztuki)		Eksport (sztuki)		Razem (sztuki)	Import TEU	Eksport TEU	Razem TEU
				Puste	Pełne	Puste	Pełne				
BCT	2008	121 103	159 744	3 744	150 494	63 759	62 850	280 847	240 952	199 639	440 591
	2009	72 198	77 283	3 654	80 217	29 885	35 725	149 481	128 394	98 370	226 764
	09/08 %	59,6	48,4	97,6	53,3	46,9	56,8	53,2	53,3	49,3	51,5
DCT	2008	8 797	48 836	11 526	16 919	8 776	20 412	57 633	52 826	53 643	106 469
	2009	31 439	65 407	6 952	35 023	11 434	43 437	96 846	69 127	93 126	162 253
	09/08 %	357,4	133,9	60,3	207,0	130,3	212,8	168,0	130,9	173,6	152,4
GCT	2008	40 666	63 418	7 178	40 374	28 572	27 951	104 084	76 293	91 209	167 502
	2009	35 717	56 778	6 456	38 288	18 450	29 301	92 495	71 163	78 110	149 273
	09/08 %	87,8	89,5	89,9	94,8	64,6	104,8	88,9	93,3	85,6	89,1
GTK	2008	19 081	29 404	2 324	12 275	15 573	18 311	48 485	23 708	54 181	77 889
	2009	15 997	29 406	832	12 379	9 504	22 688	45 403	21 699	53 110	74 809
	09/08 %	83,8	100,0	35,8	100,8	61,0	123,9	93,6	91,5	98,0	96,0
DB PS	2008	19 777	21 001	996	17 191	8 633	13 958	40 778	27 914	34 026	61 940
	2009	15 673	18 519	295	14 769	6 721	12 411	34 196	24 081	28 640	52 721
	09/08 %	79,2	88,2	29,6	85,9	77,9	88,9	83,9	86,3	84,2	85,1
Razem	2008 I-XII	209 424	322 403	25 768	237 253	125 313	143 482	531 827	421 693	432 698	854 391
	2009 I-XII	171 024	247 393	18 189	180 676	75 994	143 562	418 421	314 464	351 356	665 820
	09/08 %	81,7	76,7	70,6	76,2	60,6	100,1	78,7	74,6	81,2	77,9

BCT - Bałtycki Terminal Kontenerowy Gdynia; DCT - Deepwater Container Terminal Gdańsk; GCT - Gdynia Container Terminal; GTK - Gdański Terminal Kontenerowy; DB PS - DB Port Szczecin.

Dodatkowo, w Bałtyckim Terminalu Drobicowym Gdynia, przeładowano w latach 2008 i 2009 r., odpowiednio: 2674 i 2431 TEU.

Źródło: Dane z poszczególnych terminali (zebrał i opracował MB).

mocno się zastrzyła, a - jak na razie - nie ma nadziei na to, żeby w najbliższej przyszłości rynek kontenerowy ożywił się tak bardzo, by starczyło ładunków dla wszystkich.

Gdy kilka lat temu ruszał GCT, sytuacja w żegludze była znakomita, więc choć odebrał on pewną część ładunków i klientów sąsiedniemu BCT, ten ostatni był w stanie nadal, choć wolniej, zwiększać swoje obroty. Otwarcie gdańskiego DCT zbiegło się już jednak nieszczęśliwie z dekonjunkcją w handlu i na rynku przewozów morskich. Zatem, sytuacja była diametralnie różna, stąd rywalizacja o każdego klienta i ładunek bardzo się zastrzyła. Najdotkliwiej odczuł to BCT, którego obroty w pewnym okresie zeszłego roku spadły o ponad połowę.

Zmiany na Bałtyku

Sytuacji w terminalach kontenerowych daleko jednak jeszcze do stabilizacji, gdyż chociażby przedłużenie oceanicznego serwisu Maerska AE10, z Szanghaju aż do Gdańska, wiele tu może zmienić (patrz: tekst na str. 16). Już kilka lat temu, na łamach „Kontenerów”, możliwości zawijania jednostek oceanicznych do naszych portów zapowiadał prof. Jerzy Kujawa z Uniwersytetu Gdańskiego. Przekonani wręcz o tym byli szefowie DCT, gdyż na takim założeniu opierała się cała koncepcja budowy głębokowodnego terminalu w Gdańsku.

Rzecz w tym, że pojawienie się w Gdańsku dalekowschodniego serwisu Maerska, a także drugiego, południowoamerykańskiego - w St. Petersburgu, nastąpiło szybciej, niż można się było tego spodziewać. Co więcej, nie zostało to spowodowane - jak przypuszczano pierwotnie - kongestiami w wielkich hubach północnej Europy: Hamburgu, Bremerhaven, Rotterdamie czy Antwerpii, a także w St. Petersburgu, ale wręcz przeciwnie - kryzysem, który większość tamtych portów odczuwa równie, a czasami nawet i bardziej dotkliwie, niż nasze (patrz: „Namiary” 04/2010).

Nadwyżka tonażu, wysokie ceny paliwa okrętowego i niskie frachty zmusiły armatorów do drastycznych oszczędności, których efektem jest nie tylko uwiązywanie i złomowanie zbędnych jednostek, rezygnacja z czarterów czy zakupu statków, odwiedzania drogich portów (jak np. Hamburg), ale również *slow steaming* czy nawet *super slow steaming*. Nagle pojawiły się pewne rezerwy czasowe, które sprawiają, iż statki, np. te z Dalekiego Wschodu, mogą płynąć dłużej - i dalej, zamiast czym prędzej zawracać w północnoeuropejskich hubach, by zmieścić się w ciasno zaplanowanych rozkładach rejsów. Innym efektem kryzysu stało się intensywne poszukiwanie perspektywicznych rynków - a do takich zaliczany jest m.in. Bałtyk.

Ostatnio, oprócz wspomnianych 2 linii oceanicznych, pojawiło się na nim kilka nowych serwisów feederowych, do różnych portów: fińskich, łotewskich, niemieckich, rosyjskich, szwedzkich, ale i polskich (patrz:

tab. na str. 29). Następowaty również zmiany własnościowe wśród przewoźników, w tym przejście BCL/IMCL przez Unifeeder. Wprowadzenie na Bałtyk statków oceanicznych już powoduje pewne zmiany w sieci połączeń feederowych - i będzie pewnie powodowało kolejne. Zmienić się może zresztą nie tylko sam układ linii dowozowych, ale również i wielkość obsługującego je tonażu. W ostatnich latach, na Bałtyku, pojawiało się coraz więcej, coraz to większych statków feederowych. Czy nadal tak będzie, skoro coraz większa liczba kontenerów docierać tu będzie bezpośrednio, na jednostkach oceanicznych?

Kształt bałtyckiej żeglugi, w tym rolę Gdańska, jako hubu (czy się to komu podoba czy nie), określać będzie stan rynku rosyjskiego. Sam rynek polski, o ile nie zostanie rozszerzony o rynki krajów ościennych, nie będzie w stanie wygenerować odpowiedniej ilości ładunków, do zdobycia i utrzymania pozycji *gateway*. Trzeba też brać pod uwagę plany Rosjan, jeśli chodzi o rozbudowę własnego potencjału portowego. A mają oni np. ambicje, żeby położona w pobliżu St. Petersburga, Ust-Luga, stała się, za kilka już lat, największym bałtyckim głębokowodnym portem (17 m), o zdolności przeładunkowej 120 mln t, czyli ponad 2-krotnie przekraczającej obecne obroty polskich portów razem wziętych. Naszym portom, na „rozechnięcie się” i umocnienie swojej pozycji, zostało już niewiele czasu.

Uzdrowiająca moc kryzysu

Kryzys, jak się okazuje, ma nie tylko negatywny wpływ na działalność portowych terminali. Zmusił on ich zarządy do gruntowniejszego przyjrzenia się kosztom funkcjonowania, efektywności, strukturom organizacyjnym czy planom rozwojowym. Te ostatnie zwłaszcza - jak mówi prezes GCT, Jerzy Czartowski - powinny wyprzedzać potrzeby „tylko o krok”. Nie zawsze się to udaje - również w GCT. Dostała tam niedawno nowa suwnica, zamówiona jeszcze wtedy, gdy wydawało się, że znakomita koniunktura będzie trwać. Firmy, które akurat zainwestowały, jak DCT, dłużej teraz będą czekać na zwrot poniesionych wydatków.

Paradoksalnie, BCT, który przeżył w ub.r. największy ze wszystkich polskich terminali kontenerowych spadek obrotów, najszybciej zdaje się wychodzić z kłopotów. Już

Zamieszanie w statystykach

Dotąd, *transshipmenty* w obrotach polskich terminali stanowiły margines. Teraz się to zmienia, przynajmniej w przypadku DCT. W terminalu tym, każde przejście kontenera przez burtę statku liczone jest osobno, a zatem, *transshipmenty* będą ważyć w statystykach podwójnie, raz - jako relacja statek - burta - plac, a drugi raz - odwrotnie. (W Gdynia Container Terminal np. te operacje liczone są jako jedna: statek - burta - plac - burta - statek.) Zatem, będzie to zawyżało ogólny wynik terminalu. Bez wyodrębnienia *transshipmentów* z reszty przeładunków, niemożliwe stanie się rzetelne porównywanie wyników poszczególnych terminali, a na dodatek nie można będzie odróżnić krajowego obrotu kontenerów od pozostałego. (MB)

na koniec roku, firma miała dodatni wynik finansowy, choć bardzo niewielki.

Gdynia, najwyraźniej, nie zamierza łatwo ulec w kontenerowej rywalizacji z Gdańskiem. Tamtejszy port, dzięki wydatnemu własnemu wkładowi finansowemu, uzyskał już niezwykle dogodne połączenia z infrastrukturą drogową kraju. Na ukończeniu ☺

transport naprawa składowanie sprzedaż

kontenery



Depot Gdynia ul. Hutnicza 13
Depot Gdynia ul. J. Wiśniewskiego 27
Depot Gdańsk ul. Sucharskiego
Depot Gdańsk Terminal Kontenerowy DCT
Depot Gdańsk Gdański Terminal Kontenerowy
Depot Szczecin ul. Władysława IV 1

plac składowy



BALTICON sp. z o.o.
ul. Krzywoustego 1, 81-035 Gdynia
tel. (058) 663-00-79; fax (058) 663-03-61
e-mail: biuro@balticon.com.pl

www.balticon.com.pl



- ☛ jest generalna modernizacja portowego akwatorium: poszerzane są wejścia do portu, pogłębiane i poszerzane obrotnice, kanał i baseny portowe, umocniono dno przy niewralgicznych dla działalności portu nabrzeżach. Modernizacji poddana zostaje portowa sieć kolejowa. Wszystko to bardzo zwiększyło atrakcyjność Gdyni. W ostatnich miesiącach br. obroty wyraźnie tam przyspieszyły, w porównaniu z pierwszą połową ub.r., a BCT zaczął nawet umacniać swoją pozycję, jako największego polskiego terminalu kontenerowego.

Bardzo dobrze zapowiada się sytuacja w terminalu DB Port Szczecin. Dzięki rychłej przeprowadzce, z obecnej, tymczasowej bazy kontenerowej, na Ostrów Grabowski, będzie miał on tam znakomite warunki rozwoju. Jego potencjał ma osiągnąć 200 tys. TEU/rok. Niebawem dotrą tam suwnice nabrzeżowe. Nowy właściciel, DB Schenker, zapowiada uruchomienie nowych połączeń kolejowych do portu, a więc i przeładunki mają tam szansę mocno wzrosnąć.

Czuć wiosnę!

Nie tylko w Polsce „coś ruszyło”. Ożywienie widać również w portach zagranicznych, a przede wszystkim u armatorów. Niektórym z nich, jak np. Hapag Lloyd'owi, udało się już nawet w ostatnich miesiącach ub.r. zredukować część strat narosłych w pierwszych

kwartalach. Od końca ub.r., systematycznie rosną kontenerowe taryfy przewozowe. W ciągu ostatnich 3 miesięcy, na szlaku Daleki Wschód - Europa, wzrosły one o ponad 1/4, gdyż gospodarka chińska praktycznie nie odczuwa kryzysu. Przewóz pełnego kontenera 40' do Europy kosztuje już ponad 4 tys. USD. Stawki przewozowe rosną również na Atlantyku.

Z powodu wycofania części tonażu i słów *steaming*, zdarzało się, że statki nie były w stanie zabrać z azjatyckich portów wszystkich oczekujących na przewóz kontenerów.

Do eksploatacji włączane są niektóre, z odstawionych wcześniej „na sznurek”, jednostek. MSC, który z kryzysu wyszedł obronną ręką, zwiększył nawet swój udział w rynku i ponownie zdołał przekroczyć w ub.r. poziom 10 mln TEU. Liczebność jego floty spada wprawdzie z 410 do 378 jednostek, ale mniejsze statki zostały zastąpione większymi, więc jej pojemność wzrosła. W br. flotę armatora zasilili m.in. 13 kontenerowców, o pojemności po 13-14 tys. TEU.

Niektórzy armatorzy zamierzają, w najbliższych miesiącach, wznowić połączenia liniowe, które nie tak dawno zawieszali. Istnieje więc obawa, że ten pęd do skorzystania z pierwszych oznak ożywienia może je zdusić w zarodku i rynek pograży się w kolejnej fazie recesji.

W polskich terminalach też już jakby „czuć wiosnę”. Stycniowe przeładunki przekroczyły najśmielsze oczekiwania. Fakt,

że początek zeszłego roku był kiepski, stąd i baza odniesienia była niższa, niemniej, razem wzięte, portowe terminale kontenerowe miały znacznie lepszy wynik, niż rok wcześniej. Nikt się jednak chyba nie spodziewał, że będzie on najwyższy w historii styczniowych przeładunków - 66,7 tys. TEU! W BCT obroty były o prawie 28% wyższe, niż rok wcześniej (patrz: tab. 2). Nawet gdański DCT, do którego od początku stycznia zawiązują wielkie kontenerowce Maerska, o pojemności ponad 8 tys. TEU, nie zdołał osiągnąć takiej dynamiki i wielkości obrotów (patrz: ramka na poprzedniej stronie). Znaczące przyrosty obrotów odnotowały GTK i GCT, a terminal DB Port Szczecin, w zasadzie utrzymał zeszłoroczny poziom.

Pierwsze jaskółki nie czynią jednak wiosny, stąd nadal z niepokojem oczekiwane są rezultaty następnych miesięcy. Luty zazwyczaj nie bywał dobry, jako że krótki, a poza tym, odbijają się w nim jeszcze skutki grudniowego i noworocznego świętowania. Poza tym, przypaść w nim chiński Nowy Rok, który zawsze zaznacza się spadkiem w statystykach światowych przewozów, zwłaszcza kontenerowych. Na rzetelne dowody, czy „kontenerowa wiosna” zaczęła się na dobre, czy też nie - przyjdzie poczekać do kwietnia. A przednówek, jak to przednówek - dla niektórych może się okazać trudny do przeżycia.

Maciej Borkowski

m.borkowski@promare.pl

Tab. 2

Przeładunki w portowych terminalach kontenerowych w styczniu 2009 i 2010 r.

Terminal	Rok	20'	40'	Import (sztuki)		Eksport (sztuki)		Razem (sztuki)	Import TEU	Eksport TEU	Razem TEU
				Puste	Pełne	Puste	Pełne				
BCT	2009	5 477	5 985	35	6 469	2 909	2 049	11 462	10 220	7227	17 447
	2010	8 020	7 130	219	8 857	3 137	2 937	15 150	13 603	8 677	22 280
	10/09 %	146,4	119,1	625,7	136,9	107,8	143,3	132,2	133,1	120,1	127,7
DCT	2009	2 562	6 067	199	4 179	1 985	2 266	8 629	7 285	7 411	14 696
	2010	3 089	7 652	374	4 547	617	5 203	10 741	8 375	10 018	18 393
	10/09 %	120,6	126,1	187,9	108,8	31,1	229,6	124,5	115,0	135,2	125,2
GCT	2009	3 648	4 925	289	3 727	2 354	2 203	8573	6 192	7 306	13 498
	2010	3 425	5 381	1 107	3 207	1 528	2 964	8 806	6 893	7 294	14 187
	10/09 %	93,9	109,3	383,0	86,0	64,9	134,5	102,7	111,3	99,8	105,1
GTK	2009	1 226	2 512	28	896	1 075	1 739	3 738	1 576	4 674	6 250
	2010	1 323	2 801	89	1 154	1 028	1 853	4 124	2 047	4878	6925
	10/09 %	107,9	111,5	317,9	128,8	95,6	106,6	110,3	129,9	104,4	110,8
DB PS	2009	1 686	1 611	1	1 156	996	1 145	3 298	1 840	3 068	4 908
	2010	1 061	1 866	45	1 349	654	879	2 927	2 344	2 449	4 793
	10/09 %	62,9	115,8	4500,0	116,7	65,7	76,8	88,8	127,4	79,8	97,7
BTDG	2009	103	56	28	37	23	71	159	75	140	215
	2010	141	4	12	57	24	52	145	71	78	149
	10/09 %	136,9	7,1	42,9	154,1	104,3	73,2	91,2	94,7	55,7	69,3
Razem	2009 I	14 702	21 156	580	16 464	9 342	9 473	35 859	27 188	29 826	57 014
	2010 I	17 059	24 834	1 846	19 171	6 988	13 888	41 893	33 333	33 394	66 727
	10/09 %	116,0	117,4	318,3	116,4	74,8	146,6	116,8	122,6	112,0	117,0

BCT - Bałtycki Terminal Kontenerowy Gdynia; BTDG - Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia; DCT - Deepwater Container Terminal Gdańsk; GCT - Gdynia Container Terminal; GTK - Gdański Terminal Kontenerowy; DB PS - DB Port Szczecin. Źródło: Dane z poszczególnych terminali (zebrał i opracował MB).