



FOT. KACPER KOWALSKI / ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDANSK SA

# Infrastruktura powinna wyprzedzać popyt

Kongestia to jedna z bolączek dzisiejszego świata logistyki, w którym najistotniejszymi elementami określającymi przewagę jednych łańcuchów logistycznych nad drugimi są: koszt transportu, czas, odległość, wolumen oraz jakość obsługi. Często zjawisko to określa się mianem optymalizacji łańcucha dostaw.

TEKST: DOROTA RABEN

**G**lobalizacja rynku indukująca coraz szybszy wzrost międzynarodowej wymiany handlowej, światowy postęp technologiczny zmieniający strukturę popytu na surowce i wyroby gotowe czy wreszcie

wydłużanie się globalnych łańcuchów dostaw wymuszają na poszczególnych ogniwach tychże łańcuchów konieczność regularnego dostosowywania infra- i suprastruktury do nowych wyzwań rynkowych i poszerzania funkcji gospo-

darzych tych ogniw. Kto temu nie jest w stanie sprostać, szybko poddawany jest weryfikacji rynkowej, a co za tym idzie kwalifikacji do grupy tzw. słabych ogniw łańcucha, które w naturalny sposób z czasem ulegają eliminacji.

Podobnie rzecz ma się w przypadku portów morskich, które – jakby nie było – są największymi węzłami logistycznymi na świecie, będącymi ośrodkami naturalnego ciężenia wymiany handlowej danego

kraju, punktem, w którym bezspornie stykają się wszystkie gałęzie transportowe: transport kolejowy, samochodowy, śródlądowy, rurociągowy i morski.

### Konieczny rozwój infrastruktury

Jak podaje National Bureau of Economic Research – czołowa amerykańska organizacja zajmująca się realizacją badań rynkowych, każdy dzień transportu towarów generuje koszty na poziomie od 0,6 proc. do 2 proc. war-

jest niepodważalnym faktem. W praktyce oznacza to równowartość przeładunków jednego portu polskiego. To tak, jakby w ciągu ostatniej dekady pośród trzech głównych portów naszego kraju powstał kolejny, czwarty organizm portowy. Pytanie, czy gdyby polskie porty nie były przystosowane infrastrukturalnie do tak wysokiej dynamiki wzrostu przewozów, miałyby szansę kiedykolwiek odzyskać raz utracony wolumen, który najprawdopodobniej obsłużony

zagadnienia samej zdolności przeładunkowej i na wprost liczonego poziomu jej wykorzystania kalkulowanego wolumenem obsłużonych towarów.

W chwili obecnej zdolność przeładunkowa największego polskiego portu – Portu Gdańsk – określana jest na poziomie 84 mln ton, co przy ubiegłorocznych przeładunkach na poziomie 36 mln ton oznaczałoby 43-proc. wykorzystanie zdolności portu. Jednakże taki wprost sposób pojmowania wykorzystania

i przeładunki na poziomie 21 mln ton (z wyłączeniem paliw). Jednak prosty podział jednego czynnika przez drugi i w tym przypadku nie odzwierciedla poziomu wykorzystania gdańskiej przepustowości, bowiem zasady logiki tego biznesu wymagają głębszej analizy i znajomości tematu.

Dla przykładu, aktualna zdolność przeładunkowa w zakresie obsługi ładunków skonteneryzowanych Portu Gdańsk wynosi 1,6 mln TEU, podczas gdy całkowita liczba kontenerów obsłużonych w minionym roku wyniosła 1 091 202 TEU. To oznacza blisko 70-proc. wykorzystanie pełnej zdolności przeładunkowej portu dla tej grupy towarowej w roku 2015, ale aż 77-proc. wykorzystanie w roku 2014. Podobnie sytuacja wygląda w zakresie obsługi zbóż. W minionym roku przeładowano ich w porcie blisko 1,5 mln ton przy rocznej zdolności w tym zakresie na poziomie niespełna 2 mln ton, co daje ponad 73-proc. wykorzystanie potencjału portu do obsługi tego ładunku w minionym roku.

Tymczasem jak podaje CLECAT, Europejskie Stowarzyszenie Przewoźników, Transportowców, Spedytorów i Agentów Celnych, będące jedną z najstarszych i najbardziej prężnych organizacji tego typu z siedzibą w Brukseli, zrzeszające narodowe organizacje spedytorskie 15 krajów członkowskich Unii, w tym Polską Izbę Spedycji i Logistyki, o pełnym wykorzystaniu zdolności przeładunkowych portu można mówić w momencie osiągnięcia maksymalnie 80-proc. poziomu wykorzystania dostępnej infrastruktury przystosowanej do obsługi danej grupy towarowej. Z logistycznego punktu widzenia tylko takie strategiczne postrzeganie infrastruktury transportowej w porcie zapewnia jego pełną opera-

## Jedną z naczelných zasad rozwoju łańcucha dostaw jest fakt, że infrastruktura ma wyprzedzać popyt, bowiem rynek usług transportowych jest niezwykle dynamiczny. **23-milionowy wzrost przewozów morskich via porty polskie na przestrzeni zaledwie 10 lat jest niepodważalnym faktem.**

tości przewożonych towarów. Nie trudno zatem skalkulować, czym dla przewoźnika w praktyce jest każdy dzień zwłoki w transporcie, której najczęstszą przyczyną jest kongestia.

Porty polskie od lat dość wiele miejsca i wysiłku poświęcają intensywnej rozbudowie infrastruktury portowej, która każdego roku zyskuje tyleż samo zwolenników co przeciwników. Niejednokrotnie padają zarzuty, że zdolność przeładunkowa portów znacząco przewyższa popyt. Nic bardziej mylnego.

Jedną z naczelných zasad rozwoju łańcucha dostaw jest fakt, że infrastruktura ma wyprzedzać popyt, bowiem rynek usług transportowych jest niezwykle dynamiczny. Jeszcze dekadę temu porty polskie obsługiwały aż 30 proc. mniej wolumenu towarowego niż dziś. 23-milionowy wzrost przewozów morskich via porty polskie na przestrzeni zaledwie 10 lat

zostałby w portach konkurencyjnych? Zapewne nie. Jak zatem umacniać pozycję Polski na międzynarodowej mapie transportowej, jeśli nie przez rozbudowę infrastruktury służącej temu transportowi.

### Zdolność przeładunkowa czyli jaka?

Roztrząsając kwestię zdolności przeładunkowej, należy mieć na uwadze, że każda grupa towarowa obsługiwana w portach charakteryzuje się swoimi właściwościami, a przede wszystkim rodzajem sprzętu przystosowanym do obsługi tej grupy. Dźwigiem chwytakowym nie podejmie się kontenerów, tak jak rurociągiem nie obsłuży się zboża. Słowem, mówiąc o zdolności przeładunkowej, należy mieć na uwadze nie jej wielkość totalną lecz charakterystykę i spektrum zastosowań w obsłudze towarowej w porcie. Choć i to nie wyczerpuje

zdolności jest podstawowym błędem w sztuce, który może prowadzić do nieodwracalnych strat w budowaniu pozycji konkurencyjnej naszego kraju na mapach transportowych Europy i wprowadzeniu osób niezwiązanych z branżą w błąd.

Blisko 50 proc. z rzeczonej ponad 80-milionowej zdolności przeładunkowej przypisuje się Bazie Paliw Płynnych, która, co istotne, stanowi podstawowe zabezpieczenie energetyczne naszego kraju. W praktyce oznacza to konieczność pozostawienia nie małych wolnych mocy przerobowych terminalu w pełnej gotowości przez cały rok, na wypadek niespodziewanej konieczności zapewnienia Polsce dostaw ropy wyłącznie via ten kanał dystrybucji. Wyłączając zatem w całości potencjał bazy i przeładunki z grupy paliw płynnych, otrzymujemy odpowiednio za rok 2015, 44-milionową roczną przepustowość portu

cyjność nawet w warunkach tzw. peaków sezonowych lub niespodziewanych wzrostów popytu na obsługę transportową w porcie.

### Strategiczna infrastruktura

Stąd w roku 2015 terminal kontenerowy DCT podjął decyzję o swojej rozbudowie i podwojeniu rocznej zdolności przeładunkowej. Tymczasem Zarząd Morskiego Portu Gdańsk zrealizował rozbudowę intermodalnego terminalu kontenerowego w rejonie Nabrzeża Szczecińskiego oraz we wrześniu 2015 roku podpisał ze spółką OT Logistics SA 30-letnią umowę dzierżawy pod budowę głębokowodnego terminalu przeładunkowego do obsługi towarów rolnych, w tym m.in. zbóż i pasz.

Każde przedsięwzięcie inwestycyjne to projekt, którego średni czas realizacji, przy uwzględnieniu koniecznych procedur związanych z zamówieniami publicznymi, wykonawstwem projektów budowlanych, badań środowiskowych i innych temu podobnych procedur, szacowany jest na okres co najmniej dwóch lat. Niezbędnym zatem jest skuteczne antycypowanie logistycznej przyszłości. W przeciwnym razie rynek taki doświadczać będzie kongestii, która wymusza na gestorach towaru i przewoźnikach szukania alternatywnych, bardziej skutecznych łańcuchów transportowych, co w praktyce, dla niedostosowanych ogniw tego łańcucha – skutkuje utratą popytu na usługi, często utratą nieodwracalną. Naturalnie, infrastruktura przystosowana do nabrzeżowej obsługi ładunku nie jest jedyną determinantą zapewniającą sprawną, skuteczną i wysoką jakościowo usługę przeładunkową w porcie. Z logistycznego punktu widzenia konieczne jest również zagwarantowa-

nie stosownej przepustowości tzw. infrastruktury dostępowej do portu, tak wodnej, jak i lądowej.

W przypadku Portu Gdańsk, nieustannie trwają prace inwestycyjne w zakresie poprawy tejże infrastruktury. Dzieje się tak choćby za sprawą trwającej i dobiegającej już końca inwestycji krajowego zarządcy infrastruktury kolejowej spółki PKP PLK, która

## W ciągu ostatniej dekady 60-proc. wzrost poziomu przeładunków zanotowały port Kłajpeda, Gdańsk oraz Ryga, które jeszcze przed 10 laty zamykały ranking największych portów tego akwenu, a w tej chwili plasują się odpowiednio na piątym, siódmym i czwartym miejscu.

aktualnie realizuje modernizację linii kolejowej 226 do Portu Gdańsk oraz budowę nowego mostu kolejowego nad Martwą Wisłą, który docelowo zwiększy przepustowość kolejową do portu aż sześciokrotnie. Podobne przygotowania inwestycyjne realizowane są obecnie przez Urząd Morski, którego celem jest zwiększenie bezpieczeństwa i przepustowości infrastruktury morskiej dostępowej do głębokowodnej części Portu Gdańsk. Inną kwestią są zakończone inwestycje gminne i państwowe w zakresie rozbudowy infrastruktury do obsługi ruchu samochodowego w kraju oraz w bezpośrednim sąsiedztwie portu. Efekty tego widoczne były m.in. w znamienym roku 2015, kiedy to ruch samochodowy do/z Portu Gdańsk w ciągu zaledwie 12 miesięcy wzrósł o 20 proc., natomiast kolejowy aż o 41 proc. Dostatecznie przygotowana infrastruktura dostępowa zdała w tym przypadku swój egzamin, nie powodując kongestii, opóźnień, ani wzrostu kosztocłonności przewozu do/z portu. Wręcz przeciwnie,

nagła zmiana struktury dowozowo-odwozowej towarów z portu w głąb lądu pomyślnie przeszła test sprawdzający.

### Rozwój infrastruktury, to rozwój portu

Faktem jest, że obiektywnie rzecz biorąc, lata kryzysowe, w przypadku logistycznej obsługi towarowej zwykle, powodują tąpnięcia dla wybranych, zwłaszcza tych

dziesięciu największych portów Bałtyku na przestrzeni ostatniej dekady wyraźnie pokazuje, że w znakomitej większości przypadków porty te w roku 2015 osiągnęły poziom przeładunków gorszy niż przed dekadą. Tymczasem w tym okresie największy, bo 60-proc. wzrost zanotowały port Kłajpeda (+63 proc.), Gdańsk (+60 proc.) oraz Ryga (+58 proc.), które jeszcze

niedostosowanych w sposób wyprzedzający względem rynku ogniw transportowych. Tymczasem Port Gdańsk w kryzysowym roku 2009, jako jedyny doświadczył wzrostu obrotów towarowych, podczas gdy na Bałtyku, w 2009 roku nastąpił spadek przewozów w relacji morskiej. Niemal równie trudny był rok miniony. Spowolnienie gospodarki chińskiej, wprowadzenie dyrektywy siarkowej, zastosowane sankcje gospodarcze z Rosją oraz szczególnie niskie stawki frachtowe nie sprzyjały przewozom morskim na naszym akwenu. W roku 2015 wśród największych dziesięciu portów basenu Morza Bałtyckiego łączny wzrost wolumenu przeładunkowego wyniósł niespełna 2 proc., podczas gdy obroty towarowe Gdańska zwykływały na poziomie ponad 11 proc.

Czy powyższe traktować należy w kategoriach przyrostu i umocnienia pozycji portu na bałtyckim akwenu? Prawdopodobnie to drugie. Analiza sytuacji wszystkich

przed 10 laty zamykały ranking największych portów tego akwenu, a w tej chwili plasują się odpowiednio na piątym, siódmym i czwartym miejscu, stanowiąc najprężniej rozwijające się porty morskie akwenu, wykazujące się najwyższą dynamiką wzrostu.

Porty te zarazem należą do bałtyckiej czołówki w zakresie rozbudowy infrastruktury portowej do obsługi ładunków wszelkiego typu w ciągu ostatniej dekady. Czy fakt ten w zestawieniu z największymi przyrostami przeładunkowymi zanotowanymi na przestrzeni ostatnich lat właśnie w tych kompleksach portowych jest zwykłym przypadkiem, czy też przejawem skutecznego wyprzedzania logistycznej przyszłości? Niech to pozostanie kwestią do rozstrzygnięcia przez nieznoszący próżni rynek.



EDYTARKA: DOROTA RABEN

**Dorota Raben**  
prezes zarządu,  
dyrektor naczelny,  
Zarząd Morskiego Portu  
Gdańsk SA