

Porty adriatyckie – cicha ekspansja na rynki Europy Środkowej

Sandra Baniak, współpraca: Konrad Popławski

Przez lata wydawało się, że w rywalizacji o rynki Europy Środkowej porty adriatyckie nie będą stanowić istotnej konkurencji dla tych na Morzu Północnym i Bałtyku. W ostatnim okresie inwestycje w infrastrukturę portową i dostępową (w tym kolejową), a także napływ zagranicznych operatorów znacząco przyspieszyły jednak rozwój szczególnie słoweńskiego portu w Koprze, włoskiego w Trieście i chorwackiego w Rijecie. Wszystkie trzy stopniowo nadrabiają luki infrastrukturalne, co w dalszej perspektywie dodatkowo podniesie ich potencjał w zakresie ekspansji na rynki czeski, słowacki i węgierski, jak również austriacki czy niemiecki.

Porty adriatyckie mają jeszcze większe ambicje – przygotowują się do odbudowy Ukrainy, co ma im pozwolić na udroźnienie szlaków transportowych w kierunku wschodnim, i zamierzają w znacznie większym stopniu obsługiwać rynek polski, co generuje poważne wyzwania dla naszych portów morskich, ale też otwiera im pewne szanse. Z jednej strony nasili się konkurencja o rynki państw Europy Środkowej, a z drugiej – powstaje realna możliwość udroźnienia szlaków na osi północ-południe, co zagrozi pozycji portów Morza Północnego w tym regionie.

Porty mają kluczowe znaczenie dla gospodarek narodowych – zapewniają dostawy towarów i surowców oraz wpływają do budżetów państw z tytułu akcyzy, cła, VAT-u czy opłat portowych. Blisko 90% wolumenu światowego handlu wciąż przewozi się drogą morską, stanowiącą nadal najtańszy, choć zarazem najczęściej najwolniejszy sposób transportu towarów. Ogromną rolę portów jako najważniejszych węzłów logistycznych dla stabilności łańcuchów dostaw potwierdziła pandemia. Agresja rosyjska na Ukrainę pokazała zaś, jak niezbędną infrastrukturą krytyczną są one w aspekcie bezpieczeństwa w dziedzinie dostaw zarówno sprzętu wojskowego i uzbrojenia, jak i surowców energetycznych.

Porty Adriatyku rosną w siłę

Porty adriatyckie coraz śmielej ekspandują na rynki Europy Środkowej, stanowiąc coraz istotniejszą konkurencję dla tych nad brzegami Morza Północnego – Rotterdamu, Antwerpii-Brugii czy Hamburga – lecz także Bałtyku. Ważną rolę w planach rozwoju Kopru, Rijeki i Triestu odgrywają kontenery¹ –

¹ To stosunkowo nowy sposób przewożenia towarów. Początki konteneryzacji sięgają lat pięćdziesiątych XX wieku. Pierwotnie kontenery wykorzystywano tylko w transporcie morskim, z czasem znalazły też zastosowanie w spedycji kolejowej, samochodowej, a obecnie również rzecznej. Dziś kontenerami transportuje się ok. 90% ładunków drobnicowych (pojedyncze ładunki, przeważnie o niewielkich gabarytach i wadze, przewożone w opakowaniach lub luzem). Można z nich korzystać do przewozu żywności, zbóż, mebli, sprzętów AGD, elektroniki, leków, tekstyliów, a nawet – choć w mniejszym stopniu – samochodów.

czołowy i generujący największe zyski sposób przewożenia towarów. W 2022 r. przeładowano tam łącznie ponad 2,4 mln TEU² (jednostka pojemności odpowiadająca 20-stopowemu kontenerowi), niemal 80% wolumenu wszystkich polskich portów morskich (ok. 3,1 mln TEU)³. W ciągu ostatniej dekady Koper, Rijeka i Triest odnotowały ponad dwukrotnąwyżkę wolumenu przeładunków (w 2012 r. było to 1,15 mln TEU), a w porównaniu do czasów przedpandemicznych – wzrost o 20% (2 mln TEU w 2019 r.).

Część tych sukcesów wynikała ze zdolności do odebrania potoków towarów z portów niemieckich, belgijskich i holenderskich, borykających się z kongestią

» Koper, Triest i Rijeka prowadzą szeroko zakrojone inwestycje w infrastrukturę portową i dostępową, która umożliwi im zwiększenie przeładunków przynajmniej do łącznie 4 mln TEU w 2025 r.

(zatłoczeniem na terminalach przeładunkowych) spowodowaną m.in. pandemią COVID-19 i trwającymi strajkami związków zawodowych (szczególnie w Hamburgu i Bremerhaven), modernizacją infrastruktury kolejowej (zwłaszcza w Niemczech) oraz zablokowaniem ich przepustowości wskutek nagłego wzrostu importu węgla w efekcie inwazji Rosji na Ukrainę. Branża logistyczna korzysta ze sprawdzonych rozwiązań, więc mimo poprawy sytuacji w portach północnych będzie prawdopodobnie w większym stopniu kierować ładunki poprzez Adriatyk.

Koper, Rijeka i Triest nie zamierzają jednak na tym poprzestać. Prowadzą szeroko zakrojone inwestycje w infrastrukturę portową i dostępową, która umożliwi im zwiększenie przeładunków przynajmniej do łącznie 4 mln TEU w 2025 r. Projekty te są wspierane przez rządy poszczególnych państw, liczących na korzyści gospodarcze i znaczny wzrost wpływów podatkowych. Już obecnie zarządcy portów prowadzą prace związane z pogłębianiem torów wodnych i poszerzaniem nabrzeża, budują nowe place składowe oraz kupują nowoczesny sprzęt przeładunkowy, tj. automatyczne suwnice, do obsługi większych jednostek. Do tego rozbudowują infrastrukturę dostępową (kolejową i drogową) i rozwijają siatkę kolejowych połączeń towarowych na rynki zagraniczne, a na zapleczu portów (w niedużej odległości od nich) stawiane są terminale przeładunkowe (tzw. suche porty), które pozwolą szybciej załadowywać i rozładowywać towary.

Specjalizacje portów

Dynamicznie rozwijające się porty w Koprze, Trieście i Rijece częściowo różnią się specjalizacjami i zapleczem rynkowym, niemniej wszystkie trzy są nastawione na wzrost przeładunku kontenerów. Obecnie pierwszy z nich przewodzi w tej dziedzinie na Adriatyku – w 2022 r. obsłużył rekordową ilość ponad 1 mln TEU. Drugim co do wielkości jest oddalony o 20 km od niego włoski Triest (878 tys. TEU), trzecim – Wenecja (534 tys. TEU)⁴, odpowiadająca głównie za rynek krajowy, a czwartym – Rijeka (521 tys. TEU).

Słoweński port dominuje także w basenie Morza Śródziemnego w zakresie przeładunku samochodów. W ub.r. również pod tym względem zanotował rekord – ponad 800 tys. aut (+22% r/r). Tendencja ta utrzymuje się – w I kwartale br. było ich już niemal 233 tys., o 32% więcej niż w pierwszych trzech miesiącach roku 2022. Aktualnie Koper obsługuje ponad 40 marek pojazdów. Kluczowe znaczenie miał dla niego kontrakt z Mercedes-Benz Group AG na eksport aut głównie do Chin i Singapuru, podpisany w 2015 r., a następnie dwukrotnie odnawiany – w 2017 i 2019 r. Dzięki niemu stał się on

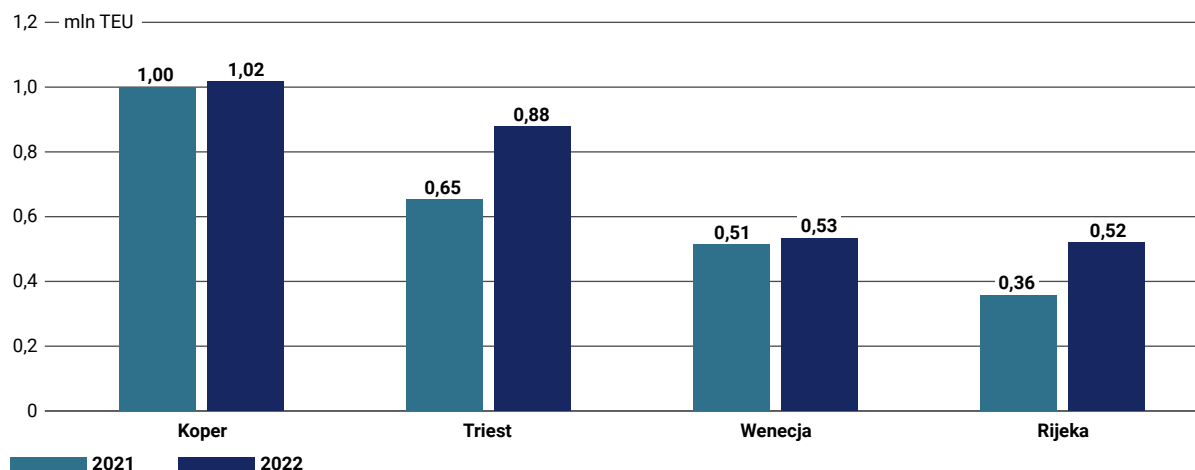
² Dane na temat portów Koper, Rijeka i Triest za stronami: luka-kp.si, portauthority.hr, porto.trieste.it.

³ Sam port Gdańsk – dzięki inwestycji Baltic Hub – obsłużył w ub.r. 2,1 mln TEU, port Gdynia – 914 tys. TEU, a zespół portów Szczecin-Świnoujście – 75 tys. TEU.

⁴ Dane portu Wenecja, port.venice.it.

jednym z czterech europejskich portów (obok niemieckich Bremerhaven i Hamburga oraz belgijskiego Zeebrugge) obsługujących fabryki koncernu w Europie (przejął część wolumenów od portów Morza Północnego). Umowa ta umożliwiła również nawiązanie w 2021 r. współpracy z Teslą w zakresie importu aut z fabryki w Szanghaju i eksportu produkowanego w Berlinie Modelu Y⁵.

Wykres. Przeladunki kontenerowe w największych portach morskich na Morzu Adriatyckim



Źródło: oficjalne dane statystyczne (Luka Koper, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Lučka uprava Rijeka).

Triest wyspecjalizował się w przeladunku ropy naftowej i jest liderem w tym segmencie w całym basenie Morza Śródziemnego. Choć to najważniejsza grupa ładunkowa obsługiwana w porcie (ok. 70% przeladunków towarów masowych), to w latach 2019–2022 jej wolumen obniżył się o niemal 12%, z 42 mln do ok. 37 mln ton. Przyczynił się do tego światowy spadek popytu na to paliwo w związku z pandemią COVID-19, a w ostatnim roku także sankcje UE na dostawy rosyjskiej ropy drogą morską. Mimo to port odgrywa coraz ważniejszą rolę w dostarczaniu surowca⁶. W Trieście ma początek jeden z najważniejszych europejskich ropociągów – TAL (rurociąg transalpejski), zapewniający 90% dostaw ropy do Austrii, 50% do Czech i 100% do południowych Niemiec. Obecnie czeski rząd realizuje modernizację tego szlaku, która ma zwiększyć jego przepustowość o dodatkowe 4 mln ton rocznie. W ten sposób za jego pośrednictwem do Czech ma trafiać 7–8 mln ton paliwa rocznie, co pozwoli tamtejszym rafineriom pokryć całe zapotrzebowanie i uniezależnić się od importu rosyjskiego surowca dostarczanego południowym odcinkiem ropociągu Przyjaźń.

Triest konsekwentnie próbuje też konkurować z Koprem o obsługę przeladunków samochodów. W tym celu w 2019 r. przejął mniejszy port z terminalem ro-ro (obsługującym ładunki toczne i pojazdy) w oddalonym o ok. 20 km mieście Monfalcone⁷. W 2022 r. Triest przeladował 337 tys. aut – ponad dwukrotnie mniej niż jego słoweński rywal. Miał przy tym wyłączność na włoskie marki, tj. Fiata czy Alfę Romeo. Jest również głównym portem dla samochodów płynących z fabryk w Turcji.

Rijeka koncentrowała się dotychczas na przeladunkach towarów masowych – głównie węgla, zboża i rud żelaza. W zeszłym roku obsłużyła przy tym rekordowe 0,5 mln TEU, o 46% więcej niż w 2021 r., a w tym roku ma nawet szansę wyprzedzić Wenecję i stać się trzecim największym portem nad Adriatykiem. Te wyniki to w głównej mierze zasługa wzrostu popytu ze strony Węgier, wyższej wymiany

⁵ Tesla exports first cars from Shanghai since reopening plant – media, Reuters, 11.05.2022, reuters.com.

⁶ Zob. K. Dębiec, Rozbudowa TAL: Czechy na drodze do niezależności od dostaw rosyjskiej ropy, OSW, 7.12.2022, osw.waw.pl.

⁷ Trieste, the Authority acquires the Special Agency for the Port of Monfalcone, Compagnia Portuale S.r.l., 15.07.2019, c-p-m.it.

handlowej Serbii oraz Bośni i Hercegowiny, a także podniesienia przepustowości Adriatic Gate Container Terminal (AGCT) i dostępu do kolei.

Rosnące ambicje portów adriatyckich względem Europy Środkowej

Ze względu na położenie oraz infrastrukturę kolejową i drogową naturalnym celem ekspansji portów adriatyckich jest obecnie Europa Środkowa – przede wszystkim Austria, Czechy, Słowacja, Węgry, jak również południowe Niemcy i Polska. Ograniczony popyt wewnętrzny Słowenii i Chorwacji zmusza Koper i Rijekę do wychodzenia na rynki zagraniczne. Z kolei Triest nie skupia się na Włoszech, gdyż korzysta z historycznego (jeszcze z czasów habsburskich) powiązania układu kolejowego portu z sieciami RFN i Austrii.

Porty adriatyckie mają nad tymi z północy Starego Kontynentu, w tym bałtyckimi, przewagę w postaci mniejszego dystansu do rynków azjatyckich i afrykańskich, a co za tym idzie – krótszego (nawet o siedem dni) czasu dostaw, co może zapewniać tańszy fracht do i z Europy Środkowej, zwłaszcza w odniesieniu do kapitałochłonnych dóbr średnio – i wysokowartościowych. Dla Kopru istotne znaczenie ma przykładowo obsługa dostaw samochodów dystrybuowanych w Polsce. Szybsze przesyłanie towarów poprzez porty adriatyckie jest szczególnym atutem w przypadku tranzytu żywności między centrum Europy a państwami Afryki i Bliskiego Wschodu – zapewnia jej świeżość, a więc wyższą jakość (chodzi m.in. o eksport polskich jabłek czy import egipskich winogron), zwłaszcza że porty egipskie czy saudyjskie przechodzą dynamiczną modernizację.

W 2021 r. głównymi rynkami dla portu w Koprze były Austria (38% wszystkich przeładunków), Słowenia (24%), Węgry (12%), Słowacja (9%), a w mniejszym

zakresie – Czechy (4%), Niemcy (4%), Włochy (2%) i Polska (2%)⁸, czyli obszary ekspansji również polskich portów. Dzięki rozbudowanej siatce połączeń kolejowych w kierunku Europy Środkowej oraz terminali przeładunkowych zlokalizowanych głównie w Czechach, na Słowacji i na Węgrzech towary z Kopru docierają do Polski nawet w ciągu kilku dni, co sprawia, że tranzyt tym szlakiem jest konkurencyjny cenowo.

Port w Trieście obsługuje z kolei przede wszystkim południe RFN, Austrię, Węgry i Czechy. Na rynek włoski trafia z niego jedynie ok. 10% ładunków. W związku z kongestią w portach północnych w trakcie pandemii istotniejszą rolę w jego działalności zaczęły też odgrywać państwa Beneluksu. Ważną przewagą konkurencyjną Triestu stanowi siatka regularnych połączeń kolejowych w ponad 10 kierunkach (m.in. do Niemiec, Austrii czy Węgier). Zarząd portu spogląda jednak z coraz większym zainteresowaniem na rynki Europy Środkowej, w tym Czechy, Węgry, Słowację i Polskę, a docelowo także Ukrainę. Rozszerzenie korytarza Bałtyk–Adriatyk o ostatni z tych krajów, które zakłada trwająca rewizja sieci TEN-T⁹, daje włoskim portom szansę na udroźnienie połączeń w kierunku wschodnim, w tym na częściową obsługę rynku ukraińskiego. Minister przedsiębiorczości Włoch Adolfo Urso deklarował wprost, że Triest i Wenecja mogłyby się stać „portami ukraińskimi”¹⁰. Do pierwszego z nich docierają już – m.in. przez Słowację – kontenery z ukraińskim rzepakiem.

⁸ *Luka Koper – Port of Koper*, Wirtschaftskammer Österreich, 2022, wko.at.

⁹ *Commission amends TEN-T proposal to reflect impacts on infrastructure of Russia’s war of aggression against Ukraine*, Directorate-General for Mobility and Transport, 27.07.2022, transport.ec.europa.eu.

¹⁰ *Urso, per l’export dell’Ucraina i porti di Trieste e Venezia*, ANSA, 26.04.2023, ansa.it.

Podstawowymi rynkami dla Rijeki pozostają natomiast Serbia, Bośnia i Hercegowina, Austria, Węgry oraz sama Chorwacja, lecz port jest zainteresowany zwiększeniem przeładunków do Europy Środkowej. Zabiega przy tym o włączenie do korytarza Bałtyk–Adriatyk, do którego należą te w Koprze i Trieście, co pozwoliłoby mu pozyskać znaczniejsze środki na rozbudowę infrastruktury drogowej i kolejowej oraz lepsze skomunikowanie z centrum kontynentu. Osiągnięciu tego celu służą rozmowy z Brukselą. Jak dotąd Rijeka została wpięta tylko do korytarza śródziemnomorskiego, który w Lublanie łączy się ze szlakiem Bałtyk–Adriatyk.

Gra interesów wokół portów

Najwięksi światowi armatorzy i operatorzy dostrzegli już rosnący potencjał portów adriatyckich, podobnie jak Węgry i Czechy – państwa śródlądowe, dla których zagwarantowanie dostępu do portów to warunek *sine qua non* stabilności gospodarczej.

W Trieście działają lider wśród armatorów – szwajcarsko-włoskie Mediterranean Shipping Company (MSC) – oraz niemiecka spółka Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA). MSC zarządza tam głównym terminalem kontenerowym – Trieste Marine Terminal (TMT) – i ma w nim 80% udziałów (pozostałe 20% należy do włoskiej firmy T.O. Delta). Zapewnia portowi dobrą siatkę połączeń krótkodystansowych w basenie Morza Śródziemnego, głównie do Turcji, Grecji, Izraela i Egiptu. Maksymalna przepustowość terminalu wynosi na razie 900 tys. TEU rocznie, jednak w najbliższych latach ma się podnieść do 1,2 mln TEU i umożliwić przyjmowanie największych kontenerowców, o pojemności do 24 tys. TEU.

” **Najwięksi światowi armatorzy i operatorzy dostrzegli już rosnący potencjał portów adriatyckich, podobnie jak takie państwa śródlądowe jak Węgry i Czechy.**

Od 2021 r. swój terminal w Trieście posiada też HHLA. Firma przejęła wówczas większościowy pakiet udziałów (50,01%) w terminalu wielofunkcyjnym Piattaforma Logistica di Trieste (PLT)¹¹. Choć obaj operatorzy konkurowali jak dotąd w Trieście, to sytuacja z pewnością zmieni się w związku z planowanym przejściem 49,9% udziałów w HHLA przez MSC, co armator ogłosił 13 września. Wpłyńie ono też na dalsze umocnienie się pozycji MSC na logistycznej mapie Europy. HHLA jest operatorem trzech terminali w porcie w Hamburgu, a także terminali w Tallinnie i Odessie oraz właścicielem czeskiego Metransu, jednego z największych przewoźników intermodalnych w regionie. Stale rozwija połączenia z PLT do terminali w Dunajskiej Stredzie na Słowacji lub Ostrawie w Czechach, a stamtąd m.in. do Budapesztu czy terminalu w Zalaegerszeg, który zostanie uruchomiony w 2024 r. To z pewnością wpłynie na wzrost wolumenu przeładunków Triestu na rynki czeski, słowacki czy węgierski. W czerwcu 2022 r. Metrans na zlecenie francuskiego armatora CMA CGM otworzył nowe połączenie intermodalne między Triestem a Słowacją¹², a od listopada ub.r. należący do grupy Kolei Litewskich (LTG) przewoźnik LTG Cargo transportuje naczepy z Kowna przez Polskę do Niemiec, a stamtąd do włoskich portów¹³. Od 2021 r. połączenie z portu Triest do terminalu w Gliwicach realizuje także PKP Cargo.

Z kolei potencjał Rijeki dostrzegł duński Maersk. Drugi największy armator na świecie poprzez swoją spółkę APM Terminals zainwestował w budowę terminalu kontenerowego Rijeka Gateway. Ma to być najnowocześniejszy obiekt tego typu na północnym Adriatyku, o przepustowości 1 mln TEU rocznie¹⁴. W 2021 r. Maersk otrzymał koncesję na zarządzanie nim przez 50 lat. Projekt będzie realizował

¹¹ HHLA completes Trieste's terminal majority share acquisition, Container News, 8.01.2021, container-news.com.

¹² New weekly connection between terminal in Trieste and Central and Eastern Europe, Metrans, 22.06.2022, metrans.eu.

¹³ M. Raimondi, LTG Cargo starts tests for Kaunas-Duisburg-Trieste service, RailFreight.com, 9.11.2022.

¹⁴ M. Glavan, Rijeka Gateway bit će prvi kontejnerski terminal na Jadranu s daljinski upravljanim dizalicama, Novi list, 30.03.2023, novolist.hr.

z chorwacką firmą Enna Logic, na co nalegały władze w Zagrzebiu. Duńczycy stawiają sobie za cel zwiększenie wolumenu przeładunków w Rijece na rynki środkowoeuropejskie (przede wszystkim Czech, Słowacji, Austrii, Niemiec i Węgier) i państw sąsiednich – Bośni i Hercegowiny oraz Serbii. Pierwsza faza budowy ma zostać ukończona w 2025 r. Całkowity koszt inwestycji do 2026 r. szacuje się na 480 mln euro, a wpływy do budżetu Chorwacji z tytułu cła mają w samym 2026 r. wynieść przynajmniej 180 mln euro.

Obecnie największa część przeładunków w Rijece odbywa się w terminalu AGCT, w którym od 2011 r. 51% udziałów ma filipiński koncern ICTSI – największy operator portowy na świecie¹⁵. Obiekt może przeładować do 600 tys. TEU rocznie. Z AGCT regularnie kursują pociągi na ponad 10 trasach – do Austrii, Bośni i Hercegowiny, Czech, Serbii oraz na Węgry. Od kilkudziesięciu lat władze chorwackie mają też w planach budowę kolejnego terminalu kontenerowego na pobliskiej wyspie Krk, na której znajduje się terminal LNG. Krok ten wzmocniłby znacząco pozycję portu względem Kopru czy Triestu, jednak szanse na realizację przedsięwzięcia w najbliższych latach należy na razie uznać za znikome ze względu na brak środków na jego sfinansowanie.

” Zmiana kluczowego inwestora wzmocni pozycję Rijeki na czeskim rynku kosztem Hamburga, Rotterdamu czy Kopru – do tej pory najważniejszych dla Pragi.

W portach adriatyckich inwestują również podmioty z państw regionu. W Rijece od kilku miesięcy są obecni Czesi. W marcu br. przejęli oni udziały w spółce zarządzającej portem od polskiego operatora OT Logistics¹⁶. Zainwestowała tam firma Port Acquisitions (PA), powołana w tym celu niedługo po ogłoszeniu przezeń zamiaru sprzedaży akcji. Należy ona do czeskiego holdingu CE Industries, którego właścicielem jest znany biznesmen Jaroslav Strnad, działający od lat w branży zbrojeniowej, a od niedawna – także kolejowej. PA chciała wykupić spółkę Luka Rijeka, jednak nie znalazła poparcia wśród jej chorwackich udziałowców (zarówno skarbu państwa, dysponującego ponad 25% akcji, jak i prywatnych funduszy emerytalnych – Allianz ZB czy Erste – które posiadają ich przeszło 30%). Wolą oni utrzymać wpływy w tym strategicznym przedsiębiorstwie państwowym, a zarazem największym krajowym portem morskim¹⁷.

Zmiana kluczowego inwestora wzmocni pozycję Rijeki na czeskim rynku kosztem Hamburga, Rotterdamu czy Kopru – do tej pory najważniejszych dla Pragi. Decyzja o inwestycji miała związek z nasilającym się problemem Czechów z dostępem do portów Europy Zachodniej, w szczególności niemieckich. Zmagają się one z ograniczeniami przepustowości infrastruktury kolejowej wynikającymi z zaplanowanych na wiele lat remontów. Rosnące zainteresowanie naszych południowych sąsiadów Rijką doprowadziło do uruchomienia w sierpniu ub.r. pierwszych bezpośrednich połączeń kolejowych cargo z AGCT do terminalu przeładunkowego w Paskovie pod Ostrawą, położonego w pobliżu granic z Polską i Słowacją¹⁸. Obsługuje je ČD Cargo Adria – spółka zależna czeskiego przewoźnika towarowego ČD Cargo – na zlecenie koncernu Maersk. W marcu br. Metrtrans przejął 51% udziałów w chorwackiej Adria Rail, w tym terminal kontenerowy w serbskim mieście Indija¹⁹.

Z kolei Triest wygrał rywalizację z Koprem i ma szansę stać się najistotniejszym portem morskim dla Węgier. W 2019 r. rząd w Budapeszcie wydzierżawił na 60 lat na jego terenie 32-hektarowy obszar za

¹⁵ ICTSI wins Rijeka port in Croatia, International Container Terminal Services, Inc., 2.03.2011, ictsi.com.

¹⁶ Kraj dileme: Riječku luku preuzimaju Češi, Morski.hr, 30.03.2023.

¹⁷ M. Glavan, Država Česima neće prodati svojih 25 posto dionica Luke Rijeka. Što sada?, Novi list, 25.05.2023, novilist.hr.

¹⁸ Ch. Perlegka, Maersk launches first Rijeka-Czech Republic direct cargo rail service, Container News, 11.08.2022, container-news.com.

¹⁹ I. Kontos, Metrtrans acquires 51% stake in Croatian Adria Rail, Container News, 3.04.2023, container-news.com.

45 mln euro²⁰. Do 2026 r. ma tam powstać multimodalny terminal Adria Gate wraz z magazynem dystrybucyjnym i terminalem kolejowym. Wcześniej Węgry zapowiadały zawarcie porozumienia ze Słowenią na powstanie terminalu w tamtejszym porcie i dofinansowanie budowy drugiego toru kolejowego z Kopru, jednak ostatecznie zdecydowały się na Triest. Postawienie Adria Gate będzie kosztowało 200 mln euro, a część środków (ok. 45 mln euro) ma pochodzić z włoskiego krajowego planu odbudowy²¹. Nowy terminal będzie funkcjonował jako wolny port (wvóz i wywóz towarów są wówczas objęte mniej rygorystyczną kontrolą regulacyjną), dzięki czemu ma pobierać niższe opłaty, a importerzy prowadzący towary spoza UE będą mogli skorzystać ze 180-dniowej zwłoki w uiszczaniu należności celnych i podatków.

Triest wygrał rywalizację z Koprem i ma szansę stać się najistotniejszym portem morskim dla Węgier.

Dzierżawieniem terminali przez inwestorów zagranicznych nie są aktualnie zainteresowani jedynie Słowacy. Zarządzający portem w Koprze chcą zachować pełną kontrolę nad jego rozwojem oraz większą elastyczność w dysponowaniu terminalami i placami składowymi. To unikatowy model – w pozostałych portach adriatyckich (ale też np. polskich) wydzielono zarząd dbający tylko o infrastrukturę portową i nieangażujący się w kwestie biznesowe. Jeśli jednak weźmiemy pod uwagę współzawodnictwo czołowych światowych armatorów i operatorów portowych o wpływy nad Adriatykiem, to nie można wykluczyć, że w dłuższej perspektywie do Kopru będzie zawijać głównie francuski CMA CGM – obecnie trzeci największy armator na świecie.

Rozwój nie bez przeszkód

Słabością wszystkich trzech portów jest niemożność obsługi największych kontenerowców – o ładowności 24 tys. TEU. Aktualnie mogą przyjmować jednostki do 16 tys. TEU, co wynika z ograniczonej głębokości torów podejściowych. Ma się to zmienić w ciągu najbliższych pięciu lat w związku z planowanymi inwestycjami, tj. projektem Rijeka Gateway czy przedłużeniem nabrzeży i pogłębieniem torów wodnych w terminalach TMT i PLT oraz w Koprze. Porty ogranicza jednak to, że aby wybudować nowe nabrzeża, muszą wyjść w głąb morza bądź pozyskać nowe połączenie lądu (*vide* przypadek terminali Bakar niedaleko Rijeki czy przejęcia portu Monfalcone przez Triest).

Podstawowe wąskie gardło portu Koper stanowi linia kolejowa do Divačy – obecnie składa się na nią tylko jeden tor, a budowa drugiego (wraz z wydrążeniem ośmiu tuneli) trwa. Po jej ukończeniu w 2026 r. maksymalna przepustowość szlaku ma wzrosnąć z ok. 90 do 200 pociągów dziennie²² oraz z 14 mln do 37 mln ton towarów rocznie. Łączna wartość projektu to 1,2 mld euro, z czego 153 mln pochodzi ze środków UE w ramach instrumentu CEF, a kolejne 250 mln – z Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

Problemem dla Rijeki pozostaje infrastruktura – zarówno drogowa, jak i szynowa. Z portu do granicy ze Słowenią biegnie autostrada, lecz po stronie słoweńskiej zmienia się ona w jednojezdniową drogę krajową, której rozbudowa nie leży w interesie Lublany. Główna linia kolejowa wiodąca do Zagrzebia, wybudowana w 1873 r., również nie jest przystosowana do potrzeb portu. Aktualnie pociągami przewozi się ok. 25–30% obsługiwanych przez niego ładunków. To jeden z najniższych wyników w UE. Koper obsłużył w ten sposób 47% kontenerów, a Triest – 51%. Rząd od lat zamierza zbudować tzw. niziną kolej z Rijeki przez Zagrzeb do Botova przy granicy z Węgrami. Ma ona powstać do 2035 r. Projektem w przeszłości interesowali się Chińczycy. KE wskazywała na ryzyko jego

²⁰ Hungary to establish maritime port in Trieste, Ministerstwo Spraw Zagranicznych i Handlu Węgier, 5.07.2019, kormany.hu.

²¹ M. Raimondi, Budapest has a new gateway service to the Adriatic seaports, RailFreight.com, 14.04.2023.

²² N. Papatolios, Koper-Divača rail line financing takes final and cheaper than expected form, RailFreight.com, 31.05.2023.

nieopłacalności i w 2015 r. przyznała dotację w wysokości 241 mln euro jedynie na budowę drugiego toru i modernizację istniejącego na odcinku o długości 42 km (Križevci–Koprivnica–Botovo), co stanowi ok. 15% docelowej długości linii. Przedsięwzięcie to ma zostać sfinalizowane w kwietniu 2024 r., lecz chorwacki rząd niemal na pewno nie zdoła wykorzystał do tego celu środków europejskich²³. Na jego dokończenie władze będą musiały wyasygnować dodatkowe ok. 40 mln euro.

Perspektywy

Porty adriatyckie stają się coraz większą konkurencją dla polskich, intensywnie inwestując w nowe nabrzeża i terminale oraz infrastrukturę dostępową. Dzięki udrożnieniu linii kolejowych przez Słowenię – co według założeń ma nastąpić do 2026 r. – możliwości transportowania towarów z Kopru, a także Triestu do Czech, na Węgry, Słowację, a nawet do Polski znacząco się poprawią. Dodatkowo ze względu na warunki hydrogeologiczne żaden z portów adriatyckich nie jest w stanie – w przeciwieństwie do bałtyckich – obsługiwać największych kontenerowców, co jednak również ma się zmienić. Główną przewagę nad portami polskimi i tymi nad Morzem Północnym zapewnia Koprowi, Rijece czy Triestowi krótszy o ok. 7–8 dni czas transportu dóbr między Europą a Azją oraz tendencja do zwiększania liczby tzw. połączeń *short sea* (bliskiego zasięgu) – w obrębie basenu Morza Śródziemnego.

Na rozwój portów adriatyckich wpływa też pośrednio rosyjska agresja na Ukrainę. Dotychczas czerpały one niewielkie korzyści z eksportu ukraińskiego zboża – dużo większe przynosił im przeładunek węgla i przekierowywanie przez armatorów części ładunków z rumuńskiego portu w Konstancy w obawie o zagrożenia związane z przewożeniem towarów Morzem Czarnym. Największy zysk osiągnęły jednak dzięki kongestiom w portach północnych, co ze względu na planowane inwestycje dużych graczy, jak MSC czy Maersk, tylko zaostrzy konkurencję o region Europy Środkowej.

Pewną szansę na kooperację portów bałtyckich i adriatyckich może nieść dążenie obu stron do udrożnienia połączeń na osi północ–południe, które pozwoli na szybszy, a zarazem alternatywny względem trasy przebiegającej przez Ocean Atlantycki i Morze Północne fracht towarów. Porozumienie w tej sprawie podpisały ostatnio zarządy portów Szczecin–Świnoujście i Wenecja. Krok ten otworzyłby nowe możliwości transportu ładunków (w szczególności artykułów spożywczych) z portów adriatyckich koleją aż do polskich i dalej, do Skandynawii. Ustanowienie stałych połączeń kolejowych i budowa efektywnych łańcuchów logistycznych mogą też zwiększać atrakcyjność portów obu mórz kosztem tych położonych nad Morzem Północnym. Strategia ta – jako element współpracy w ramach Inicjatywy Trójmorza – wzmacniałaby pozycję portów bałtyckich i adriatyckich na rynkach Europy Środkowej, wciąż w dużym stopniu obsługiwanych przez porty niemieckie, belgijskie czy holenderskie.

²³ Propast će 40 milijuna eura iz EU fondova za prugu Dugo Selo-Križevci, Bloomberg Adria, 18.06.2023, hr.bloombergadria.com.

Mapa. Główne korytarze transportowe łączące porty Koper, Rijeka i Triest z państwami Europy Środkowej



- korytarz kolejowy TEN-T Bałtyk–Adriatyk
- korytarz kolejowy TEN-T Śródziemnomorski
- główne połączenia intermodalne z portu w Trieście
- Bursztynowy Kolejowy Korytarz Towarowy nr 11 (Amber Rail Freight Corridor)
- Śródziemnomorski Kolejowy Korytarz Towarowy nr 6 (Mediterranean Rail Freight Corridor)
- Kolejowy Korytarz Towarowy Alpy–Bałkany Zachodnie nr 10 (Alpine–Western Balkans Rail Freight Corridor)

Źródło: opracowanie własne na podstawie map sieci bazowej TEN-T (transport.ec.europa.eu), Rail Net Europe (rne.eu) oraz Interreg Central Europe (interreg-central.eu).