

Aleksandra Kuczyńska-Zonik

Morze z widokiem na przyszłość. Potencjał i rozwój portów państw bałtyckich

Porty państw bałtyckich, szczególnie Ryga i Kłajpeda, są ważnymi węzłami tranzytowymi, łączącymi nie tylko Europę Wschodnią i Zachodnią, ale także Północną i Południową. Na ich rozwój i konkurencyjność wpływają zarówno uwarunkowania geograficzne, jak i otoczenie polityczne i gospodarcze. Podczas gdy modernizacja, nowe inwestycje oraz zmiana struktury ładunków w Kłajpedzie pozwoliły temu portowi skutecznie konkurować z sąsiednimi portami na Morzu Bałtyckim, znaczenie portu w Rydze wyraźnie spadło wskutek przekierowania potoku ładunków do portów rosyjskich.

Dynamika wielkości przeładunków. Od niemal dekady w czołówce portów na Bałtyku pod względem wielkości przeładunków znajdują się rosyjskie porty: Ust-Ługa, St. Petersburg oraz Primorsk, głównie ze względu na eksport ropy naftowej i paliw – łącznie około 212 mln ton ładunków w 2020 r. (z kolei Polska jest liderem, jeśli chodzi o przeładunki kontenerów). Także port w Kłajpedzie należy do najważniejszych portów Morza Bałtyckiego. Pomimo pandemii COVID-19, w 2020 r. obsłużył niemal 48 mln ton ładunków. Tym samym zachował relatywną efektywność operacyjną, co przełożyło się na 3-procentowy wzrost r/r (zdecydowana większość portów zanotowała w tym okresie spadek, niewielki wzrost miał miejsce jedynie w portach w Gdyni i St. Petersburgu). W 2020 r. w Kłajpedzie odnotowano także rekordowe obroty ładunkowe, głównie za sprawą zwiększonych przeładunków towarów tocznych i pojazdów, a także zboża oraz produktów rolnych.

W przeciwieństwie do prężnie rozwijającej się Kłajpedy, roczne obroty ładunkowe portu w Rydze od kilkunastu lat systematycznie spadają, co jest pochodną zmian politycznych i gospodarczych w regionie. W 2020 r. w porcie w Rydze przeładowano 23,7 mln ton ładunków, co oznacza spadek o niemal 28% (tj. 8,8 mln ton) – największy pod względem wielkości na Morzu Bałtyckim. Prawie cały spadek był skutkiem zmniejszenia wolumenu produktów sektora energetycznego (węgla i produktów ropopochodnych). To wynik przede wszystkim ekonomicznych kalkulacji Rosji i przekierowywania towarów do portów rosyjskich, głównie Ust-Ługi (podczas gdy w 2014 r. produkty naftowe z Rosji stanowiły niemal 70% wszystkich towarów transportowanych przez port w Rydze, obecnie ich wolumen wynosi nieco ponad 50%). Niemniej Ryga jest największym portem na Łotwie i drugim co do wielkości portem w państwach bałtyckich. Ze względu na swoją lokalizację stanowi istotny węzeł logistyczny regionu, szczególnie jeśli chodzi o powiązania z obszarem euroazjatyckim, w tym z Rosją i Chinami (w ubiegłych latach ładunki tranzytowe wysyłane do państw WNP lub odbierane z nich stanowiły do 80% obrotu towarowego portu). Do portu prowadzą torowiska spełniające rosyjskie standardy rozstawu osi taboru kolejowego („Komentarze IEŚ”, nr 219). Jednocześnie port w Rydze jest ważnym źródłem krajowego rozwoju gospodarczego, gdyż jest największym dostawcą ładunków dla łotewskich przewoźników kolejowych (w 2020 r. ładunki kolejowe wysyłane do portu w Rydze i odbierane z niego stanowiły ok. 35% całkowitego ruchu Latvijas dzelzceļš), a także generuje znaczący wkład do budżetu państwa.

Podobnie jak port w Rydze, również Tallin ucierpiał z powodu kierowania ładunków do portów rosyjskich. W 2019 r. Białoruś zainteresowana była zwiększeniem własnych dostaw do estońskich portów, a także włączeniem estońskiego biznesu w realizację projektów białorusko-chińskich (m.in. do tego celu miał być wykorzystany port w Sillamäe, jako najbardziej wysunięty na wschód port głębinowy w Europie, zdolny do obsługi wszystkich statków wpływających na Bałtyk przez Cieśniny Duńskie). Estonia znajdowała się jednak poza głównym kierunkiem białoruskiej polityki gospodarczej, a wzajemne stosunki handlowe były znacznie mniej intensywne niż w przypadku Litwy i Łotwy.

Białoruś i Rosja – niestabilni partnerzy. Obsługa ładunków w porcie w Kłajpedzie stale rośnie – zarówno jeśli chodzi o ładunki kontenerowe, jak i drobnicę. Głównymi partnerami Kłajpedy są Brazylia, Chiny i Turcja (produkty

chemiczne, nawozy), a w mniejszym stopniu – Holandia i Rosja (metale). Z kolei Białoruś jest ważnym partnerem, jeśli chodzi o tranzyt drogą lądową (głównie nawozy). Znaczący wzrost udziału nawozów mineralnych w ogólnym wolumenie przeładunków w porcie miał miejsce w 2014 r. przede wszystkim z powodu rosnącego zapotrzebowania na nawozy na rynku światowym oraz zwiększenia ich produkcji na Białorusi. Przyczyniła się do tego także niestabilność polityczna na Ukrainie, w wyniku której znaczna część eksportu została przekierowana z tego kierunku do portów bałtyckich.

Litwa zaoferowała długoletnie kontrakty i najbardziej korzystne stawki przewozowe. Większość obrotu stanowiły nawozy mineralne, ropa naftowa i produkty ropopochodne oraz metale – i mimo napięć politycznych przepływ ten utrzymywał się na stabilnym poziomie (w 2020 r. towary z Białorusi stanowiły ponad 30% ładunków w Kłajpedzie). Od czasu uruchomienia portu w Ust-Łudze w 2012 r., Rosja wielokrotnie naciskała na Białoruś, by do tranzytu rosyjskich produktów naftowych wykorzystywać porty rosyjskie, a nie państw bałtyckich. Białoruś jednak konsekwentnie odmawiała, gdyż Ust-Ługa jest położona znacznie dalej, a koszty tranzytu przez terytorium Rosji były wyższe. Ponadto w 2013 r. Białoruskalin, jeden z największych producentów nawozów potasowych na Białorusi, nabył 30% udziałów w Birių krovinių terminalas w Kłajpedzie, co spowodowało, że firma była zainteresowana eksportem towarów właśnie przez ten port. Władze Białorusi rozważały Kłajpedę jako potencjalne zaplecze logistyczne dla swojego przemysłu, jednak z uwagi na krytykę tego państwa przez ówczesną prezydent Litwy Dalię Grybauskaitė perspektywa długofalowej umowy stała się mało realna. Nowy prezydent Litwy Gitanas Nausėda zainteresowany był odmrożeniem stosunków, co miało przysłużyć się portowi w Kłajpedzie. Pod koniec 2019 r. strona białoruska wyraziła zainteresowanie inwestycją w jeden z terminali, jednak sprawa utknęła głównie w wyniku konfliktu o elektrownię w Ostrowcu („Komentarze IES”, nr 77).

W odpowiedzi na ostrą reakcję Litwy po wyborach prezydenckich, pod koniec minionego roku Białoruś tymczasowo zawiesiła eksport produktów naftowych przez port w Kłajpedzie, kierując towary przez Rosję („Komentarze IES”, nr 250). Dodatkowo w lutym 2021 r. ministrowie transportu Białorusi i Rosji podpisali porozumienie na okres 3 lat, zgodnie z którym transportowane przez Białoruś produkty naftowe miały być przeładowywane w rosyjskich portach na Bałtyku.

Wnioski i prognozy. Porty w państwach bałtyckich są motorem ich wzrostu i rozwoju gospodarczego. O konkurencyjności portów decydują położenie geograficzne, rozwinięta infrastruktura terminali portowych, a także połączenia kolejowe zapewniające obsługę ładunków lokalnych i tranzytowych. Do tej pory możliwości rozwoju portów wiązano głównie z intensyfikacją współpracy z Rosją, Białorusią i Chinami. Jednak ograniczenia wynikały w dużej mierze z niestabilności polityczno-gospodarczej wschodnich partnerów.

Szczególnie dla Białorusi porty na Litwie i Łotwie mają strategiczne znaczenie ze względu na lokalizację i infrastrukturę dostosowaną do eksportu nawozów i produktów naftowych, a także jako możliwe trasy alternatywne dla portów w Rosji. Dlatego też dwustronną współpracę handlową charakteryzowała względna stabilność. Zwłaszcza Łotwa starała się powstrzymać od umieszczania drażliwych kwestii politycznych w agendzie z Białorusią. Jednak dynamika otoczenia międzynarodowego, a w szczególności rosyjska presja na Białoruś wymusiła na portach oraz przedsiębiorstwach z nimi współpracujących głęboką zmianę struktury i dywersyfikację przepływu towarów i usług. Między innymi w porcie w Rydze spadek transportu produktów naftowych starano się rekompensować zwiększeniem obrotu towarów pochodzenia lokalnego (drewna, zboża). Z kolei Litewskie Koleje, do tej pory specjalizujące się w przewozie towarów ze Wschodu, zintensyfikowały współpracę z Polską i Ukrainą. Litewsko-ukraińskie porozumienie w zakresie transportu kolejowego zakłada uruchomienie usługi przewozu naczep, na czym mogłyby zyskać porty w Kłajpedzie i Odessie. W tym kontekście mogłaby powstać intermodalna trasa od Morza Czarnego do Bałtyku, w której Kłajpeda, ale także polskie porty pełniłyby istotną rolę.

Należy mieć również na uwadze, że na zmianę dynamiki transportu towarów w portach istotny wpływ miała pandemia COVID-19, która znacząco spowolniła współpracę gospodarczą. Dlatego prognozuje się, że w miarę ograniczania restrykcji oraz zwiększania dynamiki programów szczepień wolumen obsługiwanych ładunków w portach będzie wzrastał, co niewątpliwie przyczyni się do ożywienia w sektorze handlu.