

Jan Muś

Chorwacja: rozbudowa portu w Rijecie przyspiesza

13 września władze Rijeka Gateway wmurowały kamień węgielny pod nowy terminal kontenerowy. Jest to dobry prognostyk dla portu w Rijecie, choć nie przesądza jeszcze o powodzeniu całego projektu. W północnej części Morza Adriatyckiego trzy porty – włoski w Trieście, słoweński w Koprze oraz chorwacki w Rijecie – walczą ze sobą o przyciągnięcie potencjalnych klientów. Realizacja planów budowy nowego (i nowoczesnego) terminalu w Rijecie sprawia, że port ten może rzeczywiście stać się jednym z najważniejszych logistycznych punktów Inicjatywy Trójmorza.

Ceremonia wmurowania kamienia węgielnego, która odbyła się 13 września 2023 r., oznacza początek budowy przyszłego terminalu Rijeka Gateway¹. Oczekuje się, że terminal kontenerowy zacznie działać w 2025 r., a łączna wartość inwestycji wyniesie 380 mln euro. W pierwszym etapie, w ciągu najbliższych 2 lat, zostanie zainwestowanych ponad 200 mln euro, a w drugim etapie, w ciągu najbliższych 10 lat, zaplanowano dodatkowe 180 mln euro. To największa inwestycja w historii portu w Rijecie. Co więcej, zarząd portu oczekuje, że w 2026 r. Rijeka Gateway odprowadzi do budżetu państwa ok. 100 mln euro, a w dalszej perspektywie 2030 r. suma ta wzrośnie do 200 mln euro.

Zarząd Rijeka Gateway jest świadomy, że dwutorowa linia kolejowa w kierunku Rijeki powinna zostać uznana przez chorwacki rząd za projekt o kluczowym znaczeniu. Plan ten ma na celu poprawę połączeń Rijeki z Europą Środkową, zmniejszenie zatorów komunikacyjnych i dalsze stymulowanie wzrostu gospodarczego regionu. Niemniej nawet przy błyskawicznym działaniu władz centralnych w Zagrzebiu oraz regionalnych w Rijecie, budowa nowej linii kolejowej lub istotna modernizacja istniejącej linii potrwa przynajmniej 3-4 lata.

Rijeka Gateway będzie najnowocześniejszym, zdalnie sterowanym terminalem kontenerowym w tej części Europy. Będzie również pierwszym portem na Adriatyku wyposażonym w zdalnie sterowane, elektryczne dźwigi kontenerowe, a przy nabrzeżu o głębokości 20 metrów gotowy będzie na przyjęcie największych kontenerowców na świecie. W pierwszej fazie terminal Rijeka Gateway będzie w stanie przyjąć łącznie 650 tys. TEU² rocznie, w kolejnej – spodziewa się wzrostu do ponad miliona TEU rocznie, czyli tyle, ile obecnie przyjmuje port w Koprze. W dłuższej perspektywie zakłada się, że liczby te będą nadal rosły. Dzięki 50-letniemu okresowi koncesji terminal będzie głównym punktem wejścia do państw i rynków w głębi lądu³. Jednym z głównych inwestorów, ale także przyszłych klientów jest spółka A.P. Moller – Maersk, wiodąca światowa firma spedycyjna i logistyczna.

Władze lokalne liczą, że budowa terminalu będzie miała pozytywny wpływ na lokalną gospodarkę. Oczekuje się, że dzięki zwiększonej aktywności gospodarczej i zaangażowaniu partnerów lokalnych w samym terminalu powstanie ponad 300 nowych miejsc pracy, a zatrudnienie pośrednie w regionie będzie wielokrotnie wyższe. Terminal będzie także odgrywać kluczową rolę w rozwoju lokalnej gospodarki, gdyż większość kontraktów projektowych jest i będzie realizowana przez firmy lokalne i krajowe. Jest to szczególnie ważne dla rządu

¹ Rijeka Gateway jest spółką joint venture pomiędzy A.P. Moller – Maersk za pośrednictwem APM Terminals i Grupą ENNA za pośrednictwem Enna Logic.

² Nazwa jednostki miary pochodzi od standardowego kontenera o wymiarach 20×8×8,5 stopy, czyli 6,10×2,44×2,59 metra lub mniej więcej 39 metrów sześciennych.

³ APM Terminals i Enna Logic zobowiązały się do uiszczania stałej opłaty koncesyjnej w wysokości 2 mln euro rocznie i zmiennej w zależności od przychodów:

- 6% przychodów brutto terminalu, jeśli przychody nie przekraczają 20 mln euro,
- 5% przychodów brutto terminalu, jeżeli przychody mieszczą się w przedziale od 20 do 40 mln euro,
- 4% przychodów brutto terminalu, jeżeli przychody przekraczają 40 mln euro.

chorwackiego ze względu na silne tradycje gospodarki morskiej na wybrzeżu adriatyckim w Chorwacji, ale także silne uzależnienie ekonomiczne od turystyki. Projekt Rijeka Gateway uwzględnia także zrównoważony rozwój poprzez wdrażanie najnowocześniejszych technologii w celu minimalizacji śladu węglowego. Umożliwi to lepszy dostęp oraz wykorzystanie funduszy europejskich przeznaczonych na zieloną transformację.

Wnioski. Rozbudowa portu w Rijece ma istotne znaczenie dla poprawy komunikacji regionu Trójmorza z rynkami zewnętrznymi. Sama Rijeka jest stosunkowo dobrze skomunikowana z chorwackim interiorom, choć znacznej rozbudowy wymaga zarówno infrastruktura drogowa wokół miasta Rijeka, jak i połączenia ze Słowenią oraz dalej – z Włochami i Austrią. Poważnym wyzwaniem pozostaje połączenie kolejowe portu z resztą kraju i Europy. Pod tym względem dużo lepiej wypada port w Koprze, który kończy modernizację i poszerzenie istniejącej linii kolejowej o dodatkowy tor oraz przygotowuje się do budowy drugiej linii. W perspektywie 5-6 lat sukces projektu Rijeka Gateway będzie uzależniony od rozbudowy połączeń drogowych i kolejowych.

Władze Chorwacji uznały, że projekt ten ma dla Chorwacji znaczenie strategiczne z dwóch powodów. Przede wszystkim jest to historyczna szansa, aby pozycjonować Rijekę jako kluczową bramę portową dla państw Europy Środkowej i Południowo-Wschodniej. Wszystkie porty północnego Adriatyku, a więc także i Rijeka, będą poddane dalszej presji w kierunku zwiększania zdolności przeładunkowych. Rijeka Gateway będzie więc stanowić istotny, ale także pierwszy krok w dalszym rozwoju portu w Rijece oraz całego regionu primorsko-gorańskiego, którego gospodarka tradycyjnie opierała się w większym stopniu na żegludze, budowie i naprawie statków niż turystyce. Upadek przemysłu stoczniowego w Chorwacji na przełomie XX i XXI w. oraz zaniedbana infrastruktura portowa doprowadziły do degradacji tej gałęzi gospodarki.