

BRONKA I INNE PORTY ROSJI NAD ZATOKĄ FIŃSKĄ

DATA PRZESŁANIA: 21.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 25.08.2016 | KODY JEL: R49, L91

Tadeusz Palmowski

Wydział Oceanografii i Geografii, Uniwersytet Gdański
e-mail: geotpl@ug.edu.pl

STRESZCZENIE

Zgodnie z rosyjską strategią morską, Morze Bałtyckie jest najważniejszym szlakiem wymiany handlowej Rosji z państwami europejskimi. Modernizacja, rozbudowa i budowa nowych portów Rosji dotyczy głównie Sankt Petersburga i Zatoki Fińskiej. Wzrost możliwości przeładunkowych portów pozwoli na maksymalne zmniejszenie uzależnienia Federacji Rosyjskiej od przewozów tranzytowych. Przeładunki głównych portów rosyjskich w Zatoce Fińskiej stanowią ponad 85% całkowitych obrotów rosyjskich portów bałtyckich. Porty w Ust-Łudze i Primorsku w 2015 roku odnotowały największe obroty. W latach 2008–2015 przeładunki w Ust-Łudze wzrosły ponad 11-krotnie. Sankt Petersburg jest największym portem kontenerowym w regionie Morza Bałtyckiego. Port nie może się dalej rozwijać z uwagi na brak wolnych terenów. Jest to spowodowane bezpośrednim sąsiedztwem miasta Sankt-Petersburg. W końcu 2015 roku do grupy najnowszych portów kontenerowych i ro-ro dołączył port Bronka. Docelowo port ten ma stać się „główną bramą dla kontenerów płynących do Rosji”.

SŁOWA KLUCZOWE

Zatoka Fińska, port Bronka, Ust-Ługa, Primorsk

WPROWADZENIE

Europa Bałtycka należy do jednego z lepiej rozwijających się regionów naszego kontynentu. Odzwierciedleniem tego są przewozy morskie, w tym szczególnie wzrost przeładunku kontenerów. Jednym z pięciu najważniejszych akwenów morskich Rosji o podstawowym znaczeniu dla tego kraju jest Morze Bałtyckie. Przemiany geopolityczne w latach 90. XX wieku spowodowały, że Rosja ze swoim ogromnym zapleczem stała się nagle uzależniona od usług portów państw są-

siednich, a możliwości jej morskich portów handlowych na Bałtyku, stały się niewystarczające. Podjęte w ostatnich latach działania inwestycyjne zmierzają do zwiększenia potencjału przeładunkowego zlokalizowanych tu portów.

Zgodnie z rosyjską strategią morską, Morze Bałtyckie jest najważniejszym szlakiem wymiany handlowej tego kraju z państwami europejskimi. Plany modernizacji i rozbudowy portów rosyjskich, przede wszystkim położonych w Zatoce Fińskiej, oraz wzrost możliwości przeładunkowych portów mają na celu zmniejszenie uzależnienia Federacji Rosyjskiej od przewozów tranzytowych. Już w latach 90. XX wieku Rosja przekierowała większość swoich ładunków kolejowych na Zachód, głównie do Niemiec na autostradę morską, z pominięciem m.in. krajów bałtyckich i Polski. Sytuacja ta spowodowała wzrost znaczenia Sankt Petersburga – największego portu rosyjskiego nad Bałtykiem. Podjęto także decyzje o rozbudowie tego portu i budowie nowych w Primorsku i Ust-Łudze.

Rosję w porównaniu z innymi krajami cechuje niski stopień ładunków skonteneryzowanych. Wyraźne symptomy wskazują jednak, że nastąpi rozwój przewozów ładunków skonteneryzowanych. Konteneryzacja uzależniona jest m.in. od wielkości rynku, a import ładunków skonteneryzowanych wykazuje tendencje rosnące, co dla rynku rosyjskiego w perspektywie długoterminowej jest bardzo pozytywne. Programy inwestycyjne zwiększające konkurencyjność portów zakładają budowę nowych terminali kontenerowych i specjalistycznych kompleksów przeładunkowych.

PORT SANKT PETERSBURG JAKO „EUROPEJSKIE WROTA ROSJI”

Port w Sankt Petersburgu uznawany za „europejskie wrota Rosji” jest najważniejszym portem bałtyckim tego kraju i największym portem kontenerowym w regionie Morza Bałtyckiego. Położony w delcie Newy, na zachodnim krańcu Zatoki Fińskiej, należy do najstarszych portów Rosji. Regularną działalność rozpoczęto tu w 1713 roku. W latach 1874–1885 wykonano kanał długości 32 km od centrum miasta do zewnętrznej redy Kronsztadu, a w latach 1884–1914 zbudowano tamy północną i południową oraz wszystkie główne obiekty portowe (Palmowski, 1999).

Łączna długość nabrzeży sięga w Sankt Petersburgu 7,7 km, przy których zlokalizowano 52 stanowiska cumownicze dla statków. Maksymalna głębokość przy nabrzeżach to 11,5 m. Port składa się z ponad 50 basenów. Rocznie obsługuje około 2,5 tys. statków, z czego 80% to statki armatorów rosyjskich. Eksploatacja portu prowadzona jest przez cały rok, lecz w okresie od końca listopada do połowy kwietnia, ze względu na zamarzanie, odbywa się przy udziale lodolamaczy.

Już w latach 90. XX wieku władze Sankt Petersburga rozpoczęły modernizację portu morskiego. Powstały nowe terminale kontenerowe, uniwersalne i wyspecjalizowane m.in. do przeładunku paliw płynnych, cukru, ładunków ciężkich i wielkogabarytowych. Terminal kontenerowy zbudowany w latach 1990–1995 należy do lepiej wyposażonych we wschodniej części Bałtyku. W ostatnich latach podejmowano tu kolejne inwestycje, chociaż warunki batymetryczne i położenie w granicach miasta poważnie ograniczyły jego dalsze możliwości rozwojowe. Utworzony w 1998 roku First Container Terminal (FCT) został największym portem kontenerowym na Bałtyku. Stąd prowadzą połączenia do terminali w Rotterdamie, Hamburgu, Bremerhaven i Antwerpii. Obsługują je tacy operatorzy jak: Maersk Line, MSC, CMA CGM,

OOCL, Unifeeder, Hapag Lloyd, Team Lines, FESCO ESF, Evergreen, COSCO, HMM, Hanjin i Yang Ming.

W 2014 roku na Sankt Petersburg, z obrotem prawie 2,4 mln TEU, przypadało 30% bałtyckiego ruchu kontenerowego. Towary przeładowywane w Sankt Petersburgu kierowane są w większości na rynek rosyjski i do byłych republik radzieckich, tranzyt do Azji jest mniej znaczący. W kontenerach, przez Sankt Petersburg płyną na rynek rosyjski różnego rodzaju towary, w tym odzież, sprzęt AGD, części i komponenty samochodowe.

Tabela 1. Przeładunki kontenerów w Sankt Petersburgu w latach 2004–2015 (w tys. TEU)

Lata	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Przeładunki	777	1117	1450	1698	1987	1342
Lata	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Przeładunki	1930	2366	2525	2515	2382	2249

Źródło: opracowanie własne na podst. Gopkalo, Goloviznin 2014, uzupełnione.

Do momentu wprowadzenia przez Rosję embarga na produkty spożywcze, do kraju tego dostarczano drogą morską duże ilości mięsa, warzyw i owoców. Zmniejszenie obrotów jest także następstwem spadku konsumpcji, dochodów społeczeństwa i wartości rosyjskiej waluty. Spadek wartości rubla wpłynął natomiast na wzrost popytu na rosyjskie towary, które potaniały, co ożywiło eksport. Jego przedmiotem są głównie produkty mineralne, żelazo i metale kolorowe oraz drewno i węgiel.

W rejonie Sankt Petersburga zlokalizowano liczne centra logistyczne, oferujące takie usługi, jak kompletowanie ładunków, magazynowanie, usługi transportowe. Jednym z nich jest Ahlers Logistic Center powstałe w celu obsługi francuskiej Groupe SEB, importującej wyroby z Chin na rynek rosyjski i europejski (Biuletyn Informacyjny Wydziału Promocji Handlu i Inwestycji Konsulatu Generalnego RP w Sankt-Petersburgu, 2015, s. 9–10).

Brak terenów rozwojowych związanych z zabudową miejską Sankt-Petersburga oraz wzrost wielkości i zanurzenia współczesnych statków spowodowały, że możliwości rozwoju portu Sankt-Petersburg zostały praktycznie wyczerpane.

PORTY SATELITARNE SANKT PETERSBURGA

W ramach rozbudowy zespołu portowego wokół Sankt Petersburga powstało kilka nowych portów przeładunkowych. Najważniejsze z nich to Ust-Ługa, Primorsk i Wysock (Klimek, 2005). Portem powiązanim z Sankt Petersburgiem jest także Wyborg. Porty o mniejszym znaczeniu to Batarejna, Łomonosow, Kronsztadt, Gorskaya i Otradnoe. Dwa nowe porty morskie – Ust-Ługa i Primorsk rozwijały się znacznie szybciej niż pozostałe porty regionu. W końcu 2015 roku do grupy najnowszych portów kontenerowych i ro-ro dołączył port Bronka.

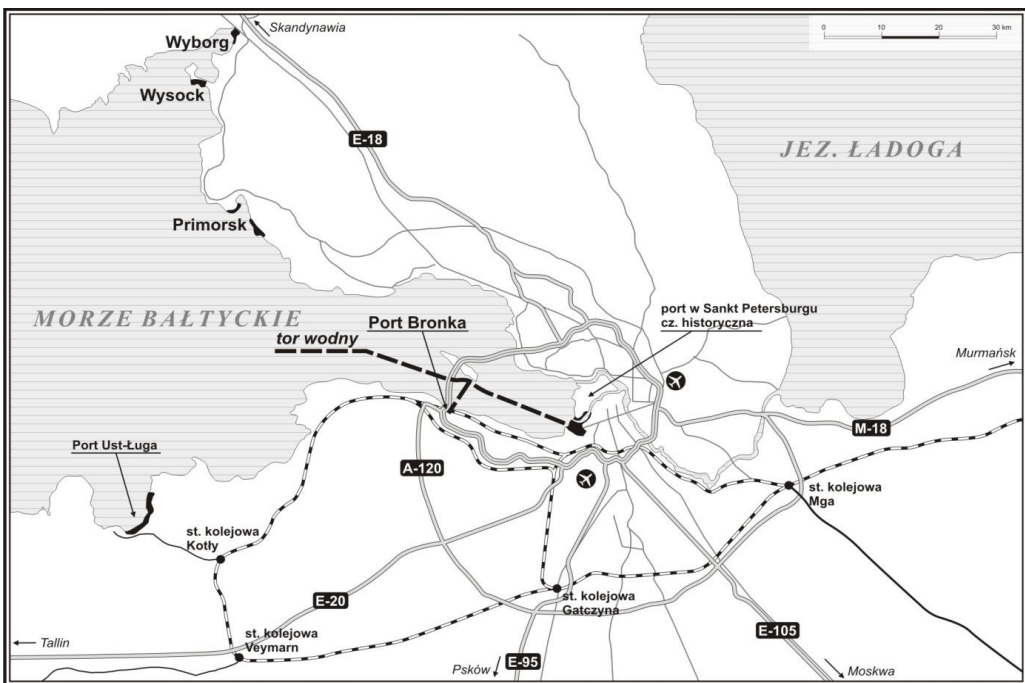
Port Ust-Ługa położony jest w odległości 147 km od Sankt Petersburga i 36 km od granicy z UE, u ujścia rzeki Ługa do Zatoki Fińskiej (rys. 1). Ze względu na krótki okres zlodzenia trwający około 40 dni, eksploatacja portu prowadzona jest bez większych przeszkód przez prawie cały rok. Budowę portu rozpoczęto w 1996 roku, pierwszy terminal do przeładunku węgla

uruchomiono w 2001 roku. Przeprawa promowa samochodowo-kolejowa została oddana do użytku w 2006 roku. W następnym roku zainaugurowano działalność uniwersalnego terminala przeładunkowego dla załadunku węgla, koksu i rud. Terminal kontenerowy, a także specjalistyczny kompleks przeładunkowy „Jug-2” i terminal przeładunku siarki rozpoczęły funkcjonowanie w 2008 roku. Do wszystkich terminali wykonano odpowiednie tory podejściowe.

W latach 2008–2015 przeładunki w Ust-Łudze wzrosły ponad 11-krotnie. W porcie znajduje się 11 specjalistycznych terminali. Pogłębienie kanału wejściowego do prawie 15 m pozwala na przyjmowanie przy 38 nabrzeżach przeładunkowych, o łącznej długości 7 km masowców do 75 tys. t i zbiornikowców do 120 tys. t nośności (Pacuk, 2015).

Większość morskiego eksportu węgla rosyjskiego odbywa się przez porty bałtyckie. Zapożyczkowe w 2010 roku prace modernizacyjne w Ust-Łudze pozwoliły na zwiększenie zdolności przeładunkowych nowoczesnego terminala węglowego do 12 mln t rocznie (Stala-Szlugaj, 2011), a w 2014 roku do 22 mln t. Tym samym port w Ust-Łudze osiągnął drugą pozycję (po Rydze) portu o największych obrotach ładunków masowych suchych w regionie bałtyckim.

Uruchomienie terminala naftowego w Ust-Łudze w 2012 roku i połączenie z Bałtyckim Systemem Rurociągowym (BTS2), omijającym Białoruś, zmieniło drogi eksportu tego surowca. Wyposażenie portu w dodatkowe zbiorniki umożliwia magazynowanie zapasów ropy w przypadku przerwania dostaw. W 2015 roku przez port Ust-Łudze wywieziono na Zachód ponad 50 mln t ropy naftowej.



Rysunek. 1. Sankt Petersburg i jego porty satelitarne

Źródło: opracowanie własne na podst. Port Bronka, Saint-Petersburg new deep water port, www.gospodarkamorska.pl (06.2016).

Tabela 2. Przeładunki w rosyjskich portach Zatoki Fińskiej w latach 2012–2014 (w mln t)

Nazwa portu	2012	2013	2014	2015
Ust-Ługa	46,8	62,6	75,7	87,9
Primorsk	74,8	63,8	53,7	59,6
St. Petersburg	57,8	58,0	61,2	51,1
Wysock	13,6	16,2	17,4	17,5
Wyborg	1,6	1,5	1,7	1,2
Ogółem	194,4	202,1	209,7	217,3

Źródło: opracowanie własne na podst. www.morport.com.

Port jest nadal rozbudowywany, jednocześnie na jego zapleczu trwa rozbudowa infrastruktury drogowej, kolejowej i rurociągowej. Do 2025 roku w celu zwiększenia potencjału portu zaplanowano budowę kompleksu paliw płynnych do 76 mln t, rozwój terminala kontenerowego do 35 mln t, modernizację terminala węglowego, co wiąże wzrostem przeładunku towarów masowych do 28 mln t (Sokołowski, 2015).

Port Primorsk usytuowany w Cieśninie Bierkesund o głębokości do 20 m położony jest w odległości 130 km od Sankt Petersburga. W 2001 roku otwarto tu pierwszy terminal paliwowy. Port specjalizuje się w przeładunkach ropy naftowej (Palmowski, 1999). Terminal paliwowy Primorska z czterema stanowiskami przeładunkowymi o głębokościach ponad 17 m umożliwia obsługę największych zbiornikowców wpływających na Bałtyk – o nośności 150 tys. t. Połączony w 2006 roku z systemem rurociągów bałtyckich (BTS) może od roku 2007 eksportować 65 mln t ropy naftowej. Roczne obroty w 2015 roku przekraczały 47 mln t, a w rekordowym 2012 roku nawet ponad 74 mln t. Znaczna część eksportu rosyjskiej ropy naftowej do krajów UE przechodzi przez port w Primorsku, skąd transportowana jest drogą morską do Rotterdamu, głównego centrum handlu i przetwórstwa ropy naftowej w Europie. Plany rozwoju portu w Primorsku przewidują jego ekspansję i dywersyfikację przeładunków – nowe terminale mają być przystosowane do obsługi kontenerów, ładunków masowych suchych oraz gazu płynnego.

Port Wysock usytuowany nad Zatoką Fińską w odległości 30 km od Wybarga i 150 km na północny zachód od Sankt Petersburga był portem uniwersalnym, który przyjmował statki do 10 tys. t. W strukturze obrotów dominowało drewno i ładunki masowe. W roku 1991 udział ładunków przewożonych przy pomocy żeglugi kabotażowej sięgał 40%.

W roku 2004 w Wysocku ukończono pierwszy, a w 2006 roku drugi etap budowy terminalu do przeładunku ropy naftowej należącego do koncernu Łukoil. Służy on do obsługi zbiornikowców eksportujących rosyjską ropę. Wraz z oddaniem do użytku pierwszych obiektów infrastruktury portowej, rozpoczęto dalszą jego rozbudowę. Uruchomiono także trzecią linię kolejową i osiem zbiorników (o łącznej pojemności 460 tys. m³) do przechowywania ropy naftowej i jej produktów. Surowiec dowożony jest do portu cysternami kolejowymi i zbiornikowcami rzeczno-morskimi. Dzięki nowym liniom kolejowym, transport omija miasto Wybörg. Doprowadzenie bezpośrednio do terminala rurociągu naftowego miało nastąpić w 2008 roku. Port zbudowano zgodnie ze światowymi standardami w zakresie bezpieczeństwa transportu ropy naftowej. Dzięki temu Wysock uważany jest za jeden z bezpieczniejszych portów na Bałtyku. W latach 2013–2015 jego przeładunki oscylowały na poziomie 16–17 mln t (tab. 2).

Port Wyborg znajduje się w granicach miasta. Część lądowa portu zajmuje powierzchnię 16 ha. Przy nabrzeżach o długości 1588 m i głębokości od 4,6 do 8,8 m przygotowano 16 stanowisk do cumowania statków. Port pracuje przez cały rok, z tym, że w okresie zimowym zabezpieczają go lodolamacze. W 2015 roku przeładowano tu 1,2 mln t ładunków.

Modernizacja i rozbudowa portów i infrastruktury transportowej na zapleczu zdecydowanie wpłynęła na wzrost ich obrotów. Szczególnie jest to widoczne na przykładzie Ust-Ługi i Primorska (tab. 2), które osiągnęły dominujący udział w obsłudze ładunków płynnych masowych. Gwałtowny wzrost przeładunków węgla w latach 2013–2014 w Ust-Łudze, wiązał się z przeniesieniem do tego portu ładunków tranzytowych rosyjskiego węgla, wcześniej eksportowanego przez porty krajów bałtyckich. Kosztowne inwestycje związane z eksportem surowców energetycznych w portach rosyjskich na Bałtyku są zgodne ze strategią o uniezależnieniu tego kraju od tranzytu przez obce porty i zwiększeniu udziału własnych portów w transporcie aż do 95%.

Tendencje spadkowe, szczególnie w przeładunkach kontenerów (tab. 1), a także innych ładunków (tab. 2) widoczne w ostatnich latach w Sankt Petersburgu związane są z rosyjskim kryzysem gospodarczym, którego skutkiem jest znaczące zmniejszenie siły nabywczej rubla, a co za tym idzie, importu, a także restrykcje nałożone przez UE (w następstwie kryzysu ukraińskiego) na handel z Rosją.

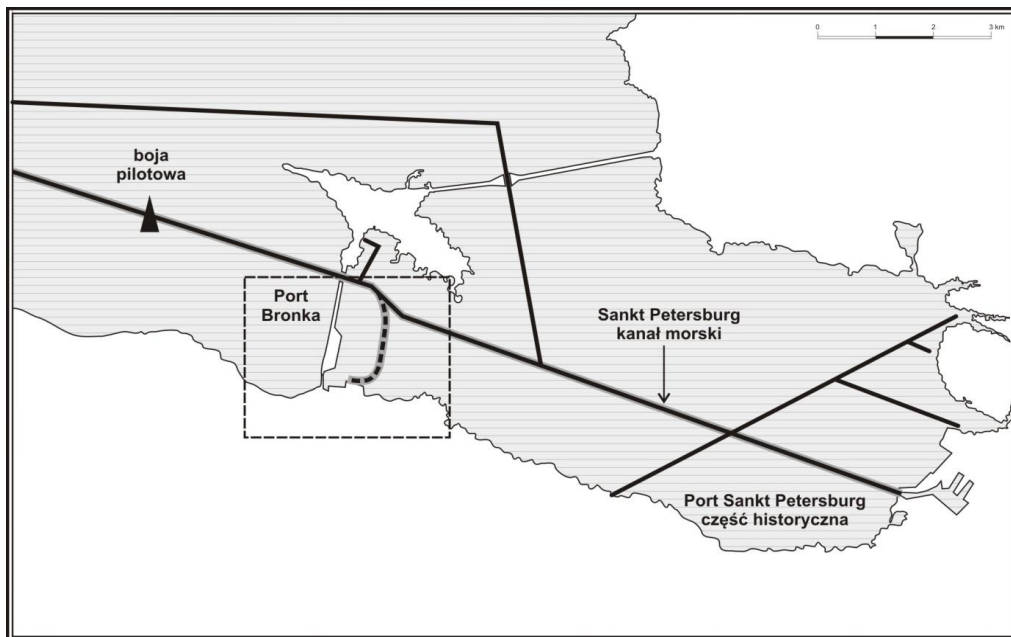
BRONKA – NOWY PORT KONTENEROWY I RO-RO

Rozwój portu Bronki zainicjowany został przez Ministerstwo Transportu Federacji Rosyjskiej i władze Sankt Petersburga, z powodu braku wolnej przestrzeni w porcie Sankt Petersburg, co doprowadziło do wyczerpania się jego możliwości rozwojowych. W przeciwieństwie do terminali kontenerowych w historycznym porcie Sankt Petersburg i ich centralnym położeniu względem miasta, port Bronka nie jest ograniczony przestrzennie, zlokalizowany został w pobliżu tamy południowej, rozdzielającej Zatokę Fińską od jej strony wewnętrznej, z dala od miasta, tuż przy obwodnicy drogowej i w pobliżu sieci kolejowej. Dzięki temu przez system autostrad i za pomocą kolei można wysyłać kontenery bezpośrednio do Moskwy. Skróci się też czas ich przewozu do stolicy.

Na razie głębokości przy nabrzeżach osiągnęły 11,2 m, a docelowo 14,4 m. Zaczęły do nich zawijać statki o pojemności 1,8 tys. TEU, a w przyszłości kontenerowce typu post-Panamax do 5 tys. TEU.

Od przejścia przy tamie i głównego toru wodnego niezbędne były kosztowne prace pogłębiarskie i wykonanie kanału o długości 6 km i głębokości 14,4 m, zakończonego obrotnicą i podejściem do nowego obiektu portowego¹.

¹ Z 2 mln m³ refulatów uzyskano 96,3 ha terenu pod budowę MSCC Bronka.



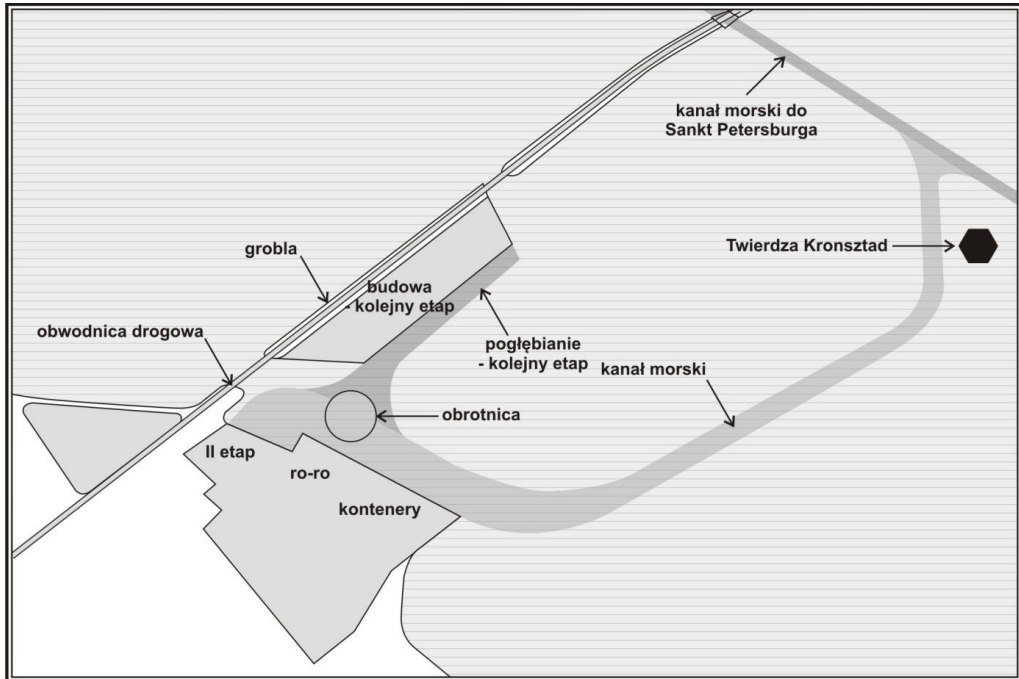
Rysunek 2. Lokalizacja portu Bronka w pobliżu Sankt Petersburga

Źródło: opracowanie własne na podst. <http://mozg4d.com/bronka.pdf> (06.2016).

Krótszy niż do Sankt Petersburga tor wodny, skraca czas dotarcia statku o trzy godziny, zmniejsza także czas pobytu pilota na pokładzie zawijających do Bronki statków. Odcinek toru wodnego od boi, gdzie podejmuje się na pokład pilota do portu to 14 mil morskich.

INFRASTRUKTURA I SUPRASTRUKTURA PORTU BRONKA

Inwestycję rozpoczęto w 2014 roku. Ukończenie pierwszego etapu i otwarcie portu odbyło się w październiku 2015 roku. Port obsługuje zarówno kontenery, jak i naczepy – ro-ro. Terminal kontenerowy Bronki obejmuje 107 ha i oferuje pięć miejsc postojowych wzdłuż nabrzeża o długości 1200 m (rys. 4). Terminal ro-ro zajmuje 57 ha i 210 m nabrzeża (710 m w 2017 r.). Po uruchomieniu, port wyposażono tylko w jedną rampę, docelowo będą trzy. Roczne możliwości przeładunkowe terminala ro-ro to 130 tys. jednostek (w 2017 r. ma być to 260 tys. jednostek). Zakłada się, że przy pomocy spedytorów morskich Finnlina i Transfenica możliwości terminala ro-ro wzrosną do 500 tys. jednostek. Możliwości terminala kontenerowego określone 500 tys. TEU mają docelowo zwiększyć się do 1,9 mln TEU.



Rysunek. 3. Podejście i tor wodny do portu Bronka

Źródło: opracowanie własne na podst. <http://mozg4d.com/bronka.pdf> (06.2016).

Część lądowa portu Bronka razem z terminalami, centrum logistycznym do obsługi, pakowania i magazynowania zajmuje łącznie 132 ha. Jest to największa powierzchnia lądowa portu nad Bałtykiem. Do portu doprowadzono bocznice kolejową o długości 1070 m. Powierzchnia składowa kontenerów zajmuje 8600 m² (docelowo 28 600 m²). Dla kontenerów chłodzonych przygotowano 777 przyłączy (docelowo 4 tys. przyłączy).

Suprastruktura obsługująca port Bronka przystosowana została do obsługi statków typu post-Panamax. W jej skład wchodzi potężny żuraw portowy LHM-800 o udźwigu ponad 300 t, niezbędny do przeładunku ciężkich wyrobów przemysłowych. Może także obsługiwać kontenerowce o szerokości do 22 kontenerów w rzędzie. Jest to obecnie jedyny tego typu dźwig w Federacji Rosyjskiej.

Cztery suwnice bramowe STS o udźwigu 65 t i wysięgniku 51 m pozwalających na układanie kontenerów w pięciu warstwach i 18 rzędach na pokładzie statków. Kolejne elementy wyposażenia to 10 suwnic bramowych RTG, ciągnik RT 403 mogący przewozić ładunek o masie 400 t, pięć ciągników YT 223 (do 50 t), dwie układarki z ramieniem o udźwigu 45 t, dwie układarki o udźwigu 9 t, dwa spalinowo-elektryczne przewoźniki wahadłowe o udźwigu 50 t, 25 ciągników terminalowych z przyczepami do przewozu ładunków do 90 t oraz 17 ładowarek widłowych o udźwigu od 1,5 t do 33 t.

POWIĄZANIA BRONKI Z PRZEDPOLEM I ZAPLECZEM

Port Bronka – „główna brama dla kontenerów do Rosji” obsługiwany jest przez CMA CGM, trzeciego na świecie armatora specjalizującego się w przewozach kontenerowych. Ten francuski armator przesunął dwie z czterech swoich regularnych linii dotychczas prowadzących do terminala kontenerowego w centrum Sankt Petersburga do Bronki. Dzięki temu port ten dzięki statkom o pojemności 1.8 tys. TEU uzyskał bezpośrednie połączenie z Rotterdamem, Hamburgiem i Antwerpią². Pierwszy statek kontenerowy CMA CGM zacumował tu 31 stycznia, drugi na początku lutego 2016 roku, a 27 marca 2016 roku, pierwszy pociąg przywiózł do Bronki 61 kontenerów z nawozami mineralnymi. Zostały one przeładowane na kontenerowiec Violetta i popłynęły do Antwerpii.

Przez połączenia z siecią dróg federalnych i siecią kolei rosyjskich port Bronka może obsłużyć 180 ciężarówek na godzinę i cztery pociągi dziennie. Plany zakładają zwiększenie liczby formowanych pociągów do 8–10 dziennie i uruchomienie szybkiego pociągu kontenerowego do Moskwy. W 2017 roku Bronka będzie zdolna obsługiwać do 21,6 mln t ładunków rocznie. Spowoduje to wyraźne zmniejszenie obciążenia transportowego w centralnych dzielnicach Sankt Petersburga.

W styczniu 2016 roku port Bronka został włączony w granice „Wielkiego Portu Sankt Petersburg”, przez co wszystkie przepisy i procedury dotyczące statków i ładunków obowiązujące w Sankt Petersburgu objęły także Bronkę. Port Bronka jest projektem wykonanym w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, zarządzanym przez firmę Fenix LLC, która także jest jego właścicielem. Fenix LLC utworzona została w 2007 roku, jest spółką zależną Forum Holding Company, firmy powstałej w 2001 roku, która skupiła w swoich rękach kilkadziesiąt przedsiębiorstw i organizacji z różnych obszarów biznesowych z terenu Sankt Petersburga.

Port Bronka nawiązał współpracę z portem Hamburg. Wiąże się to rozwojem powiązań transportowych i logistycznych oraz prowadzeniem wspólnych działań marketingowych obu portów.

PODSUMOWANIE

Zgodnie z rosyjską strategią morską, Morze Bałtyckie jest najważniejszym szlakiem wymiany handlowej Rosji z państwami europejskimi. Modernizacja, rozbudowa i budowa nowych portów Rosji dotyczy głównie Sankt Petersburga i Zatoki Fińskiej. Wzrost przeładunków w tych portach pozwala na maksymalne zmniejszenie uzależnienia Federacji Rosyjskiej od przewozów tranzytowych. Największe obroty w 2015 roku odnotowały porty w Ust-Łudze i Primorsku i dotyczy to eksportu rosyjskiej ropy naftowej oraz węgla, wcześniej eksportowanego przez porty krajów bałtyckich. W latach 2008–2015 przeładunki w Ust-Łudze wzrosły ponad 11-krotnie.

2 Utworzony 9.05.2016 r. przez CMA CGM Baltic Levant Express obsługuje sześć kontenerowców o pojemności 1750–1850 TEU (Aristote, Herodote, Homere Platon Violetta i Viona). Łączą one port Bronka i Sankt Petersburg z Hamburgiem, Rotterdamem, Antwerpią, Havrem, Maltą Freeport, Aleksandrią, Beirutem, Mersinem, Aliagą, Valencią, Kartagą, Tangerem i Tilbury.

Sankt Petersburg jest największym portem kontenerowym w regionie Morza Bałtyckiego. Brak terenów rozwojowych związanych z zabudową miejską Sankt Petersburga spowodował, że możliwości rozwoju tego portu zostały wyczerpane.

W końcu 2015 roku do grupy najnowszych portów kontenerowych i ro-ro dołączył port Bronka. Położony z dala od miasta Sankt Petersburg ma duże tereny rozwojowe, a od strony Zatoki Fińskiej stosunkowo krótki kanał podejściowy. Ma także bezpośrednie połączenie z siecią autostrad i dróg federalnych, w tym dwukierunkowe połączenie z obwodnicą Sankt Petersburga, połączenie z rosyjską siecią kolejową. Port został dobrze wyposażony w urządzenia przeładunkowe, posiada dwa terminale: kontenerowy i ro-ro. Znajduje się relatywnie blisko istniejących i potencjalnych obszarów przemysłowych.

Embargo wprowadzone przez Rosję na produkty spożywcze, a także restrykcje nałożone przez UE (w następstwie kryzysu ukraińskiego) na handel z Rosją, wyraźnie wpłynęły na zmniejszenie obrotów. Tendencje spadkowe, szczególnie w przeładunkach kontenerów, a także innych ładunków mający miejsce w ciągu ostatnich kilku lat związane są także z rosyjskim kryzysem gospodarczym, którego skutkiem jest znaczące zmniejszenie siły nabywczej rubla, a co za tym idzie, importu. Spadek wartości rubla wpłynął natomiast na wzrost popytu na rosyjskie towary, głównie surowce mineralne, które potaniały, co spowodowało ożywienie eksportu. Jednak niskie ceny ropy naftowej na rynku globalnym częściowo przyhamowały te tendencje.

Wyraźne symptomy wskazują, że pomimo różnorodnych problemów, przewozy kontenerowe będą się w Rosji rozwijały. W dłuższej perspektywie import ładunków skonteneryzowanych wykazuje tendencje rosnące, co jest korzystne dla rozwoju Bronki. Docelowo port ten ma stać się „główną bramą dla kontenerów płynących do Rosji”.

Z polskiego punktu widzenia nie jest to rozwiązanie korzystne, gdyż może zmniejszyć tranzyt płynący przez polskie porty w kierunku północno-wschodnim.

LITERATURA

- Biuletyn Informacyjny Wydziału Promocji Handlu i Inwestycji Konsulatu Generalnego RP w Sankt-Petersburgu (2015), 3–4, 7–10, 17–19.
- CMA CGM introduces Baltic Levant Express (2016). *International Transport Journal*. Pobrano z: <http://www.transportjournal.com>.
- Gopkalo, O., Goloviznin, A. (2014). Russia's window onto Europe. *Baltic Transport Journal*, 4, 90–96.
- Grzybowski, M. (2014). Inwestycje w portach morskich Wschodniego Bałtyku. Studia przypadków. *Logistyka*, 6, 689–698.
- Klimek, H. (2005). Konkurencyjność polskich portów morskich na bałtyckim rynku usług portowych. *Studia Gdańskie, Wizje i Rzeczywistość*, 3, 128.
- Pacuk, M. (2015). Porty rosyjskie Zatoki Fińskiej. *Logistyka*, 3, 3685–3691.
- Palmowski, T. (1999). Bałtyckie porty Rosji i perspektywy ich rozwoju. W: J. Kitowski (red.), *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, t. V (s. 285–295). Warszawa–Rzeszów: Komisja Geografii Komunikacji PTG w Warszawie, Wydż. Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie.
- Port Bronka, New deepwater port in Saint-Petersburg, Russia* (2016). Prezentacja. Fenix owner & operator of Port Bronka. Pobrano z: <http://eng.port-bronka.ru>.
- Sokołowski, W. (2015). Rosja. Rozbudowa i modernizacja portów morskich na Bałtyku, *Forum Ekonomiczne*, 16.11. Pobrano z: <http://www.forum-ekonomiczne.pl>.
- Stala-Szlugaj, K. (2011). Uwarunkowania logistyczne eksportu rosyjskiego węgla z portów pñ.-zach. Europy. *Przełąd Górniczy*, 7–8, 329–334.

<http://archive.is/http://www.morport.com/rus/news/document1773.shtml>.

<http://eng.port-bronka.ru/descr/shema-cin-13>.

<http://mozg4d.com/bronka.pdf>.

<http://www.transportjournal.com/en/home/news/artikedetail/cma-cgm-introduces-baltic-levant-express.html>.

<http://www.gospodarkamorska.pl/Stocznie,Offshore/nowy-rosyjski-port-wspolpracuje-z-portem-hamburg.html>.

BRONKA PORT AND OTHER RUSSIAN PORTS IN THE GULF OF FINLAND

ABSTRACT

According to the Russian maritime strategy, the Baltic Sea is for Russia the most important trading route to European countries. Modernisation, development and the construction of new ports in Russia concentrate in Sankt Petersburg and the Gulf of Finland. The growing cargo handling capacity of ports will lead to reducing the dependence of the Russian Federation on transit transport. Cargo volumes handled by main Russian ports in the Gulf of Finland constitute over 85% of the total turnover of Russian ports on the Baltic Sea. The ports in Ust-Luga and Primorsk noted their biggest turnover in 2015. In the years 2008-2015, cargo volumes in Ust-Luga rose eleven fold. Sankt Petersburg is the biggest container port in the Baltic Sea Region. The shortage of development areas, caused by the urban built-up of Sankt-Petersburg, has exhausted further port development. At the end of 2015, Bronka Port joined the group of the newest container and ro-ro ports. The port is to become the key gate for containers sailing to Russia.

KEYWORDS

Gulf of Finland, Bronka Port, Ust-Luga, Primorsk

Translated by Anna Stajewska