

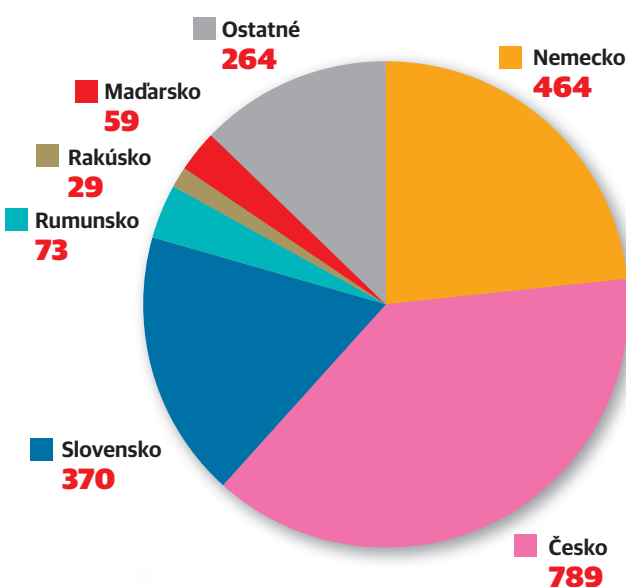
Poľsko chce byť námorným lídrom v baltskom regióne



Foto: MAREK CZASNOJC / Szczecin and Swinoujscie Seaports Authority

Slovensko je tretím najväčším klientom poľského prístavu

(Ročná prepava tovarov v prístave Štetin podľa objemu v tisícoch ton)



GRAF: PRAVDABE © AUTORSKÉ PRAVA VYHRADENÉ

Lucia Lauková
Štetin, Bratislava

Nenápadné mesto Štetin je vzdialené od Bratislavy približne osem hodín cesty autom. Ak si to porovnáme s „tradičným“ slovenským morom v Chorvátsku, je to asi tak ďaleko, ako keď sa vydáte do obľúbeného dovolenkového letoviska na Makarskú riviéru. Naša cesta však nesmerovala za rekreáciou, ale za obchodom.

V posledných júnových dňoch sa totiž v Štetine konal medzinárodný námorný kongres, najväčšie podujatie svojho druhu v krajine so stovkami účastníkov od strednej Európy po Spojené kráľovstvo. A nechýbali na ňom ani Slováci. Pri tejto príležitosti sme Štetin navštívili a naživo sme si prezreli aj samotný prístav. Slovensko je totiž pre Poľsko významným obchodným partnerom.

Už dnes mnohé spoločnosti zo Slovenska využívajú prepojenie so svetom, ktoré cez Baltské more prináša poľský prístav, v oblasti energetiky, ako aj logistiky. Dôvod je jasný: slovenský priemysel je neoddeliteľne naviazaný na vývoz a dovoz zo zahraničia, ktoré často prekračujú

aj hranice Európy. Len cez poľský prístav v Štetine ročne prejde slovenskou časťou približne 400-tisíc ton tovarov. Prekladajú sa tam napríklad aj suroviny zo Švédska, ktoré putujú do šických oceliarní U.S. Steel.

Nová hodvábná cesta

„V Poľsku sa navyše končí aj nová hodvábná cesta, spájajúca Áziu a Európu. Trasa, ktorá mala ísť cez Ukrajinu a Slovensko, sa tak na naše územie môže vrátiť po novom - zo severu. A Slovensko môže následne využiť aj nové tranzitné trasy pre vývoz tovarov opačným smerom,“ vysvetlil František Komora, prezident Zväzu logistiky a zasielateľstva SR, ktorý vystúpil aj na námornom kongrese. „Už keď sa pozrieme na mapu, vidíme, že vzdialenosť do poľských prístavov, oproti nemeckým a jadranským, nie je veľmi rozdielna. Aj keď Jadran je o niečo bližšie, tak kvalita poľskej siete tú konkurenciu dorovnáva,“ dodal.

Tajomník poľského rezortu infraštruktúry Marek Gróbarczyk osobne uvítal zástupcov Slovenska z oblasti logistiky a energetiky. Práve tie totiž podľa neho najvýraznejšie vplyvajú

„V Poľsku sa navyše končí aj nová hodvábná cesta, spájajúca Áziu a Európu. Trasa, ktorá mala ísť cez Ukrajinu a Slovensko, sa tak na naše územie môže vrátiť po novom - zo severu.“

František Komora
prezident Zväzu logistiky a zasielateľstva SR

na bezpečnosť a rozvoj prístavu do budúcnosti. „Tu sa začali aj diskusie o rozširovaní a prehlbení plavebnej dráhy Štetin-Swinoujscie a rozšírení plynárskeho prístavu,“ dodal.

V praxi sme si to mohli overiť, keď sme prístav navštívili. Pár minút chôdze od sídla opery v paláci Pomoranských, kde prebiehal kongres, nás totiž na

nábřeží naproti univerzite čakala dvojpodlažná loď Odra Queen, z ktorej sme si mohli prezrieť zákutia prístavu na vlastné oči. Plavili sme sa totiž aj okolo niekdajšieho československého nábřežia, ktoré sa pred tromi dekadami rozdelilo medzi Česko a Slovensko.

„V slovenskej časti transportujeme hlavne oceľ, hliník a celulózu,“ vysvetlila nám sprievodkyňa s tým, že objem prepravy každoročne narastá. V roku 2021 to bolo podľa štatistik prístavu 362-tisíc ton, tento rok sa číslo pohybuje už okolo 400-tisíc. Po Nemecku a Česku sme tak tretím najväčším klientom prístavu.

Rozvoj prístavov poháňa pandémia aj vojna

Pandémia covidu a vojna námornej doprave zásadne zamiešali karty. Poľsko síce začalo investovať do rozširovania prístavov a posilňovania energetickej bezpečnosti rozvojom LNG terminálov v prístavoch Swinoujscie a Gdansk, ešte pred rokom 2020, odvtedy však dopyt po prístavoch ešte viac rástol.

„Prístav v nemeckom Hamburgu je plný a cesta na východ do Ruska odstrihnutá.

Toto je kľúčový moment pre poľské prístavy,“ zaznievalo z úst účastníkov kongresu. Výstižne to okomentoval štátny tajomník Marek Gróbarczyk, ktorý kongres otváral: „Každý hektár pôdy v oblasti prístavu má cenu zlata. Momentálne nie je na svete prístav, ktorý by nerástol,“ vyhlásil.

„Videli sme, ako blokáda carga vo vojnovnej oblasti na Ukrajine zasiahla svetovú ekonomiku. Musíme sa pripraviť na prudký nárast prevozu uhlia, na to, že budeme uhlie prekladať v Gdansku, ale pomôcť bude musieť aj Swinoujscie. Rovnako významná je však aj situácia v pôdohospodárstve, Ukrajinským zástupcom sme prisľúbili pomoc s prevozom množstva obilja, pšenice, kukurice. Je potrebné zabezpečiť pravidelné prúdenie produktov do prístavov a z prístavov po pevnine,“ zdôraznil Krzysztof Urbas, prezident prístavného úradu Szczecin-Swinoujscie.

„Musíme však myslieť aj na to, čo bude s tovarom, kam by mal ísť, odkiaľ bude. A takisto, kde budeme hľadať tovary, po ktorých bude dopyt v roku 2024 alebo 2026. O tieto dva alebo štyri roky budú existovať úplne iné trhy,“ prognózoval dosahy vojny profesor Janusz Uriasz, prorektor pre inovácie a rozvoj Námornej univerzity v Štetine. Situácia sa dá zvládnuť podľa neho len vtedy, ak bude logistika rýchlejšia a efektívnejšia.

Tim Power, výkonný riaditeľ britskej spoločnosti Drewry, pripomenul, že hoci Európa na pandémiu pomaly zabúda, v doprave rezonuje dodnes. Ilustroval to na číslach.

„Ceny ropy a zemného plynu tak skoro neklesnú. Pandémia v Európe sa síce skončila, lenže svetovú ekonomiku vypínaná čínska „politika nulového covidu“, ktorá sa dotýka aj nášho biznisu. Pamätáte si správy o stovkách lodí, ktoré čakali na vylozenie v americkom Long Beach? Dôvodom boli zápchy v prístavoch a zbrzdzenie celého dodávateľského reťazca. Len v roku 2021 tieto problémy pohltili 17 percent globálnej námornej kapacity. Odhady na rok 2022 hovoria o mínus 15 percentách, do normálu by sme sa mali dostať až v roku 2023, keď čakáme mínus 7 percent. Lenže momentálne sa tieto blokády rozširujú z veľkoobjemných prístavov do tých menších rozmiestnených po celom svete,“ dodal Power.

© AUTORSKÉ PRAVA VYHRADENÉ