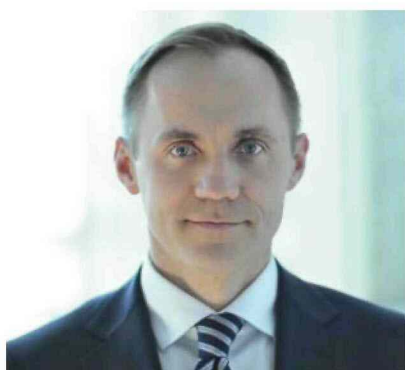


48

GOSPODARKA

# Local content kluczowy dla energetyki morskiej



Za inwestycjami w portach muszą podążać prace rozwojowe w odniesieniu do tak zwanej infrastruktury dostępowej, zarówno od strony wody, jak i od strony lądu. Rozwój połączeń kolejowych, powiązań drogami szybkiego ruchu czy też udrożnienie śródlądowych szlaków wodnych stają się kluczowe dla budowy silnej pozycji rynkowej przez polskie porty morskie – mówi dr hab. Maciej Matczak, prof. UMG, dyrektor Instytutu Morskiego.

## Infrastruktura portowa dynamicznie się rozwija. Czy obrany kierunek działań jest właściwy?

– Potrzeby rozwoju infrastruktury portowej w Polsce wynikają zarówno z konieczności poprawy stanu technicznego jej istniejących elementów, jak i obecnych oraz przyszłych potrzeb rynku. Infrastruktura portowa może funkcjonować przez dziesiątki lat, dlatego też wciąż istnieją części portów, które wymagają modernizacji. W drugim przypadku widoczny jest trend do optymalizacji procesów przewozowych, w którym wiodącą strategią jest wykorzystanie efektu skali w przewozach oraz technologii zunifikowanych, usprawniających przeładunki. W re-

zultacie ciągi ładunkowe są obsługiwane coraz większymi statkami, które potrzebują odpowiedniej infrastruktury oraz wyposażenia przeładunkowego w portach. Konsekwencją są inwestycje w głębokowodne terminale kontenerowe i nowoczesne terminale promowe. Wskazane zjawisko dotyczy także przeładunków masowych, gdzie duże statki wymagają dostępu do nabrzeży i sprawnych systemów przeładunkowych.

Za inwestycjami w portach muszą podążać prace rozwojowe w odniesieniu do tak zwanej infrastruktury dostępowej, zarówno od strony wody, gdzie kluczowe znaczenie mają tory podejściowe i systemy falochronów, jak i od

strony lądu. W tym przypadku rozwój połączeń kolejowych, powiązań drogami szybkiego ruchu czy też udrożnienie śródlądowych szlaków wodnych stają się kluczowe dla budowy silnej pozycji rynkowej przez polskie porty morskie. Ta z kolei umożliwia nie tylko obsługę własnego handlu zagranicznego, lecz także świadczenie usług tranzytowych.

Można zatem przyjąć, że kierunek działań inwestycyjnych realizowanych w obszarze portów morskich jest właściwy, bowiem odpowiada na potrzeby rynku transportowego. Jednocześnie należy uwzględnić realne możliwości wykorzystania powstającego zaplecza. Wzrost popytu na usługi przeładunkowe jest dzisiaj skorelowany głównie

z warunkami ekonomicznymi, czyli rozwojem gospodarczym oraz wymianą handlową Polski. Potwierdzając to analizy rynkowe, które miałem okazję prowadzić dla szeregu kluczowych inwestycji portowych, jak publiczny terminal promowy w Gdyni czy koncepcja Portu Centralnego w Gdańsku. Popyt jest także kreowany przez inne państwa w regionie, do których ładunki mogą trafić w tranzycie przez polskie porty. Trzeba mieć jednak świadomość, że Bałtyk jest akwenem peryferyjnym, a gospodarki państw regionu rosną w umiarkowanym tempie.

Co więcej, koncentracja strumienia ładunkowego, wynikająca ze wskazywanej wyżej chęci uzyskania korzyści skali przez przewoźników morskich, niewątpliwie będzie prowadzić do ograniczenia liczby niezbędnych portów i terminali do obsługi rynku. Zwiększa się więc ryzyko nadmiernej rozbudowy infrastruktury, a to oznacza, że konieczna staje się skuteczna koordynacja na poziomie systemu transportowego, szczególnie w kontekście dużych nakładów inwestycyjnych realizowanych ze środków publicznych.

### **Na czym powinny bazować aktualne strategie rozwojowe dla transportu i logistyki z uwzględnieniem przewozów morskich?**

– Jak wspomniałem, kluczowym elementem rozwoju sektora transportu i logistyki jest odpowiednia infrastruktura. To ona stanowi pierwotny czynnik rozwojowy. Jednocześnie nie można mówić o sprawnie funkcjonującym sektorze bez dobrze działających przedsiębiorstw transportowych, zaplecza magazynowego czy wreszcie zaawansowanych, kompleksowych rozwiązań informatycznych. Ważnym aspektem rozwoju sektora jest także ograniczanie kosztów zewnętrznych generowanych przez transport, gdzie promowanie i wspieranie przyjaznych środowisku gałęzi transportu oraz wykorzystanie czystych środowiskowo źródeł napędu stanowią podstawowy kierunek zmian.

W tym kontekście transport morski jawi się jako ważna część systemu transportu, bowiem pozwala ograniczać koszty zewnętrzne, a jednocześnie jest obszarem bardzo istotnych zmian technologicznych, gdzie wykorzystanie niskoemisyjnych paliw, np. LNG, oraz innowacyjnych systemów napędowych jest coraz szersze. Dobrą ilustracją jest model transportowy stworzony przez Instytut Morski w ramach międzynarodowego projektu INCONE 60. Pozwala

on porównać koszty społeczne transportu realizowanego przez różne gałęzie transportu na wybranej trasie europejskiej. Wyniki jednoznacznie wskazują na przewagę przewozów morskich, szczególnie w odniesieniu do poziomu tworzonych kosztów zewnętrznych. Co ważne, dotyczy to nawet relatywnie niewielkich jednostek pływających, których funkcjonowanie w ramach serwisów żegluga bliskiego zasięgu jest atrakcyjną alternatywą dla przewozów drogowych.

### **Które z realizowanych inwestycji offshore są aktualnie kluczowe dla krajowej gospodarki morskiej i przemysłu stoczniowego?**

– Pojęcie offshore może być bardzo szeroko interpretowane, dlatego skoncentruję się na jego wycinku, jakim jest morska energetyka wiatrowa. W obszarze tym od wielu lat aktywnie działa Instytut Morski, będący dzisiaj częścią Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Naszą domeną są przedinwestycyjne badania środowiskowe, które prowadzimy dla większości przedsiębiorstw rozwijających projekty farm wiatrowych na polskich obszarach morskich.

Projekty farm wiatrowych na Bałtyku, będące w fazie przygotowawczej, w niedalekiej przyszłości będą wymagać odpowiedniego zaplecza infrastrukturalnego – portów instalacyjnych i serwisowych – oraz usługowego, gdzie kluczową kwestią będzie zapewnienie floty statków do budowy i obsługi farm wiatrowych, a także odpowiednich kadr.

Rozwój energetyki odnawialnej, której elementem są wiatraki na morzu, należy uznać za cel cywilizacyjny, który pozwoli na poprawę struktury naszego mixu energetycznego, a co ważniejsze, da nam wszystkim możliwość korzystania z czystej energii. Projekty farm wiatrowych na Bałtyku, będące w fazie przygotowawczej, w niedalekiej przyszłości będą wymagać odpowiedniego zaplecza infrastrukturalnego – portów instalacyjnych i serwisowych – oraz usługowego, gdzie kluczową kwestią będzie zapewnienie floty statków do budowy i obsługi farm wiatrowych, a także odpowiednich kadr. Nie ma wątpliwości, że rozwój tak definiowanego sektora offshore jest ogromną szansą dla uczestników łańcucha dostaw, włą-

czając przemysł stoczniowy oraz sektor nauki i edukacji.

W tym miejscu należy mocno podkreślić, że w interesie naszego kraju jest maksymalne wykorzystanie wskazanej wyżej szansy, aby jak najwięcej wartości w sektorze energetyki offshore tworzone było w Polsce, w ramach tzw. local content. Zderzamy się tutaj jednak z dwiema barierami. Z jednej strony, jak szacuje Polskie Towarzystwo Morskiej Energetyki Wiatrowej, zaplecze przemysłowe i usługowe w kraju pozwala dziś na zapewnienie jedynie ok. 20–25 proc. udziału w wartości inwestycji. Z drugiej strony brakuje odpowiednich regulacji, które dałyby preferencje dla krajowych dostawców. Dobrym przykładem, swoistym benchmarkiem, jest w tym przypadku Wielka Brytania, gdzie notuje się już 48-procentowy udział krajowych dostawców.

W takie działania wpisuje się Uniwersytet Morski w Gdyni, który obok realizacji badań środowiskowych i analiz przedinwestycyjnych przygotowuje szeroką ofertę edukacyjną i szkoleniową ukierunkowaną na potrzeby morskiej energetyki wiatrowej. Szacuje się, że

rozwój sektora MEW przyczyni się do utworzenia w Polsce do 2030 r. ok. 77 tys. nowych miejsc pracy. Doświadczenie oraz kompetencje występujące po stronie wydziałów naszej uczelni pozwalają na przygotowanie kompleksowo wykształconej i wyszkolonej kadry pracowników.

### **Jaki kierunek inwestycji ma największy potencjał? Czy Polska ma szansę zaistnieć w sferze zielonych technologii energetycznych, choćby w kontekście rozwoju farm wiatrowych?**

– Mówiąc o szansach dla Polski w procesie rozwoju nowoczesnych technologii energetycznych, chciałbym wrócić do kwestii podnoszonego wyżej local content. Obecność Polski w obszarze zielonych technologii wymaga du-

znych nakładów w sferze badań i rozwoju – tylko w ten sposób możemy stać się twórcami, a nie użytkownikami nowoczesnych rozwiązań. Takie działania wymagają zarówno wsparcia strony publicznej, jak i aktywności ze strony przedsiębiorstw. Co więcej, konieczna jest współpraca na linii nauka–biznes, bowiem tylko w ten sposób jesteśmy w stanie budować wartość dodaną.

### **Czy projekty z zakresu gospodarki morskiej realizowane na polskim rynku są dobrym przykładem współpracy nauki i biznesu?**

– Temat współpracy świata nauki i biznesu jest dzisiaj w Polsce kwestią bardzo złożoną. Zgodnie z danymi za 2019 r., patrząc z perspektywy nakładów finansowych na badania i rozwój w odniesieniu do PKB, jako kraj znajdujemy się – z wynikiem 1,3 proc. – daleko za średnią europejską czy światową, na poziomie ok. 2,2 proc., nie mówiąc o takich światowych liderach, jak Korea Południowa czy Izrael. Wskazuje się przy tym, że istotnym problemem są właśnie niewielkie nakłady sektora prywatnego. Jednocześnie przez lata znaczenie współpracy z otoczeniem gospodarczym w nauce było marginalizowane. W efekcie oferta świata nauki dla biznesu była ograniczona.

Zmiany wprowadzone tzw. Ustawą 2.0 zmieniły postrzeganie tej sfery aktywności naukowej, premiując w procesie ewaluacyjnym jednostki realizujące projekty i prace na rzecz przemysłu. Warto również podkreślić, że nauka z natury jest zajęciem ryzykownym – w procesie weryfikacji hipotez badawczych często musimy je falsyfikować. Mówiąc prościej, musimy zrealizować wiele prób, badań, eksperymentów, aby osiągnąć pożądaną efekt. Może dziwnie to zabrzmieć, ale nauka w tym kontekście jest zajęciem ryzykownym dla świata biznesu. Z drugiej strony skuteczne wdrożenie innowacyjnych rozwiązań przez przemysł może przynieść znaczącą premię inwestycyjną. Jestem przekonany, że już w niedługim czasie będzie następować coraz silniejsze powiązanie pomiędzy nauką a biznesem, co przyniesie obustronne korzyści.

Z podobną sytuacją można się spotkać w sektorze gospodarki morskiej, gdzie niewątpliwie taka współpraca istnieje, jednak chciałoby się, aby jej zakres i skala były znacznie większe. Dobrym przykładem takiej współpracy jest Instytut Morski, który jako jednostka badawcza uniwersytetu specjalizuje się w realizacji projektów dla pod-

miotów sektora gospodarki morskiej. Dysponujemy nowoczesną aparaturą i sprzętem pomiarowym do badań obszarów morskich, w tym statkami badawczymi. Szczególnie ważnym elementem naszej oferty są akredytowane laboratoria, w których wykonujemy zaawansowane testy geotechniczne, szeroki zakres badań hydro- i geochemicznych, a także pomiary pól elektromagnetycznych.

### **Jak ocenia pan nakłady, jakimi dysponują branże związane z gospodarką morską? Które sektory są w najlepszym położeniu, biorąc pod uwagę potrzeby inwestycyjne i niezbędne do ich realizacji środki własne oraz dotacje?**

– W tym miejscu chciałbym wrócić do infrastruktury transportu i potrzeb portów morskich, bowiem zadania inwestycyjne związane z tym obszarem stanowią podstawowe wyzwanie rozwojowe. Infrastruktura z natury jest elementem szczególnie kosztochłonnym, który jednak później może służyć przez dziesiątki lat. Tym samym zaangażowanie sektora publicznego w proces rozwoju infrastruktury jest niezbędne, zwłaszcza jeżeli mówimy o elementach strategicznych dla funkcjonowania państwa.

Z tego punktu widzenia nakłady zawsze wydawać się będą zbyt małe, ponieważ wciąż będą istnieć elementy infrastruktury do poprawy lub rozbudowy. Jednak patrząc na działania rozwojowe realizowane w portach morskich z perspektywy kilkunastu ostatnich lat, można mówić o bardzo pozytywnych zmianach, które w dużej części wynikały ze skutecznego wykorzystania środków europejskich, zarówno przez zarządy portów, jak i administrację morską.

Z drugiej strony ważne są działania przedsiębiorstw przeładunkowych i terminali funkcjonujących w polskich portach, z których większość należy do światowych operatorów. W tym przypadku możliwości inwestycyjne determinowane są strategicznymi decyzjami biznesowymi, często o charakterze globalnym, opartymi na przesłankach rynkowych. Realizacja kolejnych projektów potwierdza dobrą ocenę perspektyw rozwojowych naszego rynku portowego.

### **Czy współpraca krajów bałtyckich z udziałem Polski jest naszą mocną stroną, w myśl idei, że razem można więcej?**

– Region Morza Bałtyckiego od lat uznaje się za wzorzec dobrej współpracy międzynarodowej, co oczywiście

w szczególności dotyczy państw Unii Europejskiej. Państwa skandynawskie są jednocześnie niekwestionowanym światowym liderem we wdrażaniu zielonych technologii i rozwiązań proekologicznych, co również odnosi się do obszarów morskich. Bałtyk jest obszarem naturalnym o szczególnym znaczeniu, który należy chronić, a zarazem ważnym zasobem gospodarczym, z którego korzystają wszystkie państwa regionu.

W ostatnich latach dobrym przykładem wspólnych działań realizowanych w obrębie Bałtyku był proces tworzenia planów zagospodarowania obszarów morskich, w którym oddziaływania transgraniczne stanowiły ważny element prowadzonych analiz. W 2019 r. Instytut Morski opracował projekt pierwszego w Polsce planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich, który został zatwierdzony w 2021 r. Wieloletnia współpraca pomiędzy administracjami morskimi krajów bałtyckich pozwoliła na spójne i kompleksowe spojrzenie na przestrzeń morską, co niewątpliwie poprawiło jakość poszczególnych dokumentów.

Innym przykładem są inwestycje w podmorskie połączenia infrastrukturalne, które znacząco poprawiają bezpieczeństwo systemu energetycznego i pozwalają krajom UE na dywersyfikację źródeł energii. Jako że tego typu inwestycje wymagają kompleksowych badań środowiskowych, Instytut Morski UMGI był zaangażowany w badania środowiskowe dla takich projektów, jak gazociąg Baltic Pipe między Danią i Polską oraz realizowane właśnie połączenie energetyczne Harmony Link między Polską a Litwą.

Dobłą współpracę z krajami regionu Morza Bałtyckiego można również oceniać w kontekście wielu projektów i inicjatyw realizowanych w ramach programów regionalnych, m.in. Interreg, w których liderami często są partnerzy z Polski. W projektach, które obecnie koncentrują się na budowie potencjału do współpracy w regionie, ważnym aspektem jest gospodarka morska. Uniwersytet prowadzi wiele projektów tego rodzaju, jak choćby wspomniany INCONE 60 czy projekt Johanna, koncentrujący się na zagadnieniach związanych z rynkiem rejsów wycieczkowych.

**Rozmawiała  
Małgorzata Szerfer-Niechaj**