

Budowa nowego terminalu głębokowodnego w Rijecie

Mateusz Seroka

Koncesję na zaprojektowanie i budowę nowego terminalu kontenerowego w Rijecie oraz zarządzanie nim przez 50 lat uzyskało konsorcjum utworzone przez holenderską spółkę APM Terminals (należącą do duńskiego giganta Maersk) i chorwacką spółkę Energia Naturalis. W uroczystym podpisaniu umowy konsorcjum z zarządem portu Rijeka (Luka Rijeka) 5 listopada wziął udział premier Chorwacji Andrej Plenković. Wartość transakcji wynosi 2,7 mld euro, a opłata koncesyjna wnoszona do budżetu państwa została ustalona na 2 mln euro rocznie. Terminal ZDSCT (Zagreb Deep Sea Container Terminal) ma mieć możliwość przyjmowania statków o zanurzeniu do 20 m, w tym największych kontenerowców, mogących przewozić jednorazowo do 24 tys. TEU. Projekt o nazwie Rijeka Gateway ma być podzielony na dwa etapy: w ciągu trzech i pół roku powstanie 400 m nowego nabrzeża wyposażonego w trzy suwnice, a w drugiej fazie – dodatkowe 280 m nabrzeża wraz z kolejną suwnicą. Roczne możliwości przeładunkowe terminalu mają sięgać 1,055 mln TEU. APM Terminals (51% udziałów) nastawia się głównie na połączenia Rijeki z Dalekim i Bliskim Wschodem, ale bierze też pod uwagę USA i Amerykę Południową.

Ruch kontenerowy w Rijecie jest obecnie obsługiwany przez terminal Adria Gate Container Terminal (AGCT), w którym większość udziałów ma filipiński koncern ICTSI. Terminal ten ma możliwości przeładunkowe do 600 tys. TEU rocznie i może obsługiwać statki o głębokości zanurzenia do 15 m.

Komentarz

- Podpisana umowa to wynik powtórzonego przetargu na udzielenie koncesji na budowę i zarządzanie ZDSCT. Pierwsze postępowanie przeprowadzono w latach 2019–2020, wówczas najkorzystniejszą ofertę złożyło konsorcjum chińskich spółek Ningbo Zhoushan Port Company Limited, Tianjin Port Overseas Holding Limited oraz China Road and Bridge Corporation (CRBC) z ofertą opłaty koncesyjnej na poziomie 2 mln euro, a ich konkurencją było konsorcjum APM Terminals i ENNA, które zaoferowały dwukrotnie niższą stawkę. Pomimo wygranej Chińczyków operator portu Rijeka na przełomie 2020 i 2021 r. unieważnił przetarg, po czym w marcu rozpiął nowy. Media prezentowały to jako efekt nacisków ze strony dyplomacji USA i przedstawicieli UE.
- Budowa nowego terminalu kontenerowego ma umożliwić portowi w Rijecie poprawienie pozycji w odniesieniu do głównych konkurentów na Adriatyku, zwłaszcza w walce o rynek węgierski. W 2020 r. w Rijecie przeładowano 344 tys. TEU wobec 945 tys. TEU w Koprze i 776 tys. TEU w Trieście. Realizacja tych planów wymaga nie tylko rozbudowy infrastruktury portowej, lecz także przebudowy linii kolejowej z Rijeki do granicy z

Węgrami. Choć nizinna część trasy jest już częściowo zmodernizowana, do tej pory nie rozpoczęto poważniejszych prac przy realizacji najważniejszej części projektu, związanej z przebudową lub budową nowego odcinka torów przez tereny górskie. W styczniu 2021 r. podczas wizyty w Rijecie węgierski minister spraw zagranicznych i handlu Péter Szijjártó deklarował zainteresowanie dalszym rozwojem potencjału przeładunkowego portu, którego jedna szóstą przeładunków już obecnie trafia na Węgry. Budapeszt w celu zwiększenia możliwości transportowania towarów przez porty Adriatyku inwestuje w budowę kolejowego terminalu kontenerowego w Zalaegerszeg.

- 49-procentowy udział w konsorcjum Grupy Energia Naturalis (ENNA) wiąże się z politycznym wsparciem inwestycji przez władze Chorwacji. ENNA jest własnością Pavao Vujnovaca, który utrzymuje dobre kontakty z politykami różnych opcji, a zwłaszcza z rządzącą Chorwacką Wspólnotą Demokratyczną (HDZ). Prowadzi on interesy z Węgrami i Rosją – najważniejszą spółką Grupy ENNA jest Prvo Plinarsko Društvo (PPD), dystrybutor gazu ziemnego i importer rosyjskiego surowca (kontrakt na lata 2017–2027), który ma też filię na Węgrzech. PPD wraz ze spółką INA, będącą w połowie własnością węgierskiego koncernu MOL, jest większościowym udziałowcem zakładów nawozowych Petrokemija Kutina. Mimo kontraktów ze spółkami rosyjskimi Vujnovac pozytywnie wypowiadał się o budowie terminalu LNG na wyspie Krk, importującego m.in. amerykański gaz. ENNA jest już aktywna na rynku logistycznym i zapewne upatruje zysków we wzroście udziału portu Rijeka w obsłudze Węgier. Jest też większościowym udziałowcem w obsługującym Bośnię i Hercegowinę porcie Ploče. Spółka ENNA Transport dysponuje lokomotywami i oferuje przewozy cargo, m.in. w kierunku Bałkanów Zachodnich.