Komentarze OSW

OŚRODEK STUDIÓW WSCHODNICH NUMER 696 14.11.2025 www.osw.waw.pl

# Terminal Rijeka Gateway – nowy gracz w rywalizacji o rynki Europy Środkowej

Sandra Baniak-Stachowiak

**29 października 2025 r. w obecności premiera Chorwacji Andreja Plenkovicia, ministra spraw zagranicznych Danii Larsa Løkke Rasmussena i szefa APM Terminals (spółki należącej do globalnego armatora Maersk) Keitha Svendsena otwarto terminal kontenerowy Rijeka Gateway. To pierwsza inwestycja wywodzącego się z Danii Maerska w Europie Środkowej.**

**Maersk jest kolejnym – po rozwijającym współpracę z Koprem (Słowenia) francuskim CMA CGM i zaangażowanym kapitałowo w Trieście (Włochy) szwajcarsko-włoskim MSC – dużym armatorem wzmacniającym swoją obecność na Morzu Adriatyckim. Ze strony chorwackiej padły zapowiedzi budowy linii kolejowej do granicy z Węgrami – planowanego od lat projektu, który umożliwiłby Rijece umocnienie swojej pozycji nie tylko na Bałkanach Zachodnich, lecz także w Europie Środkowej. Bez tego portowi trudno będzie skutecznie konkurować z Koprem i Triestem.**

## Dominacja na Adriatyku

Zagrzeb ma ambicje, by Rijeka stała się hubem obsługującym ładunki pomiędzy Europą a Azją oraz rynki Europy Środkowej, jak również rywalizowała z Koprem i Triestem o status lidera przeładunków kontenerowych nad Morzem Adriatyckim. W przeszłości była ona największym portem Jugosławii, a nostalgia za latami świetności nie zanika. W konsekwencji działań wojennych na terenie kraju w latach 90. pozycja Rijeki zaczęła słabnąć na rzecz szybko rozwijającego się Kopru. Przez ostatnie trzy dekady chorwacki port pozostawał niedoinwestowany. Kolejne rządy miały też problem z określeniem spójnej strategii jego rozwoju. Czas słabości Rijeki wykorzystał właśnie Koper, który stopniowo rozszerzał zaplecze o rynki istotne z jej punktu widzenia, w tym Węgry i Serbię.

Rijeka tradycyjnie koncentrowała się na obsłudze towarów masowych – głównie węgla, zboża i rud żelaza. Dla Kopru najważniejsze są zaś kontenery – najbardziej perspektywiczny i generujący największe zyski segment ładunków – oraz samochody. Ogółem słoweński port przeładowuje więcej „masówki" (w 2024 r. 23 mln ton) niż chorwacki (ok. 11,8 mln ton).

OSW | 35 LAT

Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia
ul. Koszykowa 6a, 00-564 Warszawa
tel.: (+48) 22 525 80 00, info@osw.waw.pl
www.osw.waw.pl

REDAKCJA MERYTORYCZNA: Wojciech Konończuk, Jakub Jakóbowski
REDAKCJA: Tomasz Strzelczyk, Matylda Skibińska
SKŁAD: Wojciech Mańkowski

Opinie wyrażone przez autorów analiz nie przedstawiają oficjalnego stanowiska władz RP.

W tej dziedzinie na Adriatyku niekwestionowanie przewodzi Triest (59,5 mln ton). Zawdzięcza to swojej podstawowej specjalizacji – przeładunkom ropy naftowej, największym w całym basenie Morza Śródziemnego. W porcie ma początek jeden z najistotniejszych europejskich ropociągów – TAL (rurociąg transalpejski), zapewniający 90% dostaw surowca do Austrii oraz 100% do południowych Niemiec i Czech. W przypadku ostatniego z tych państw w minionych latach nastąpił wzrost z 50% związany z udaną dywersyfikacją importu ropy. W 2024 r. zakończyła się modernizacja szlaku (tzw. projekt TAL-PLUS) zlecona przez akcjonariuszy ropociągu (w tym rząd w Pradze poprzez państwową spółkę Mero), co zwiększyło jego przepustowość o dodatkowe 4 mln ton rocznie. Dzięki temu za pośrednictwem tej infrastruktury do Czech każdego roku ma trafiać 7–8 mln ton paliwa.

**Potencjał Rijeki dostrzegł Maersk – drugi największy armator na świecie. Duńskiego giganta nie byłoby w Rijece, gdyby nie wcześniejsze wyeliminowanie z przetargu Chińczyków.**

Na przestrzeni ostatnich lat Triest zaczął także rozwijać przeładunki kontenerowe. Na Adriatyku ma pod tym względem status wicelidera, tuż za Koprem, z wynikiem na poziomie 730 tys. TEU (dane za 2024 r.). Z kolei ten drugi od 2023 r. przeładowuje rocznie ponad 1 mln TEU, dwukrotnie więcej niż Rijeka (501 tys. TEU). Przeładunki w chorwackim porcie napędzał dotychczas jeden terminal kontenerowy – otwarty w 1977 r. Adriatic Gate Container Terminal (AGCT), znany również pod chorwacką nazwą Jadranska Vrata (Adriatycka Brama). Ma on jednak ograniczone możliwości (600 tys. TEU rocznie), choć i tak nie wykorzystuje ich w pełni – w 2024 r. przeładowano tam nieco ponad 400 tys. TEU. Lata opóźnień w modernizacji infrastruktury sprawiły, że największy port w kraju pozostawał do tej pory daleko w tyle za swoimi głównymi konkurentami, bez realnych perspektyw na dorównanie im. Od 2011 r. 51% udziałów w nim posiada filipiński koncern ICTSI, jeden z największych operatorów portowych na świecie. Dotychczas do AGCT zawijały jednostki najważniejszych armatorów, takich jak MSC, CMA CGM, chińskie Cosco i OOCL, tajwański Evergreen, niemiecki Hapag-Lloyd oraz właśnie Maersk. Prawdopodobnie ci dwaj ostatni wycofają się z niego na rzecz terminalu Rijeka Gateway.

## Nowy gracz ze wsparciem Maerska

Rijeka Gateway ma zmienić mapę portową Morza Adriatyckiego. To najnowocześniejszy i najbardziej zaawansowany technologicznie terminal kontenerowy w regionie. Wyposażono go w cztery zdalnie sterowane suwnice STS (ang. *ship-to-shore*, używane do przeładunków między statkiem a lądem) chińskiej firmy ZPMC oraz 15 suwnic bramowych na kołach gumowych (RTG) i dwie montowane na szynach (RMG) od niemieckiego przedsiębiorstwa Liebherr. Jest podłączony do sieci 5G i w ok. 95% zasilany elektrycznie. Jednocześnie to największa prywatna inwestycja infrastrukturalna w Chorwacji, która może dać impuls do rozwoju gospodarczego kraju i pozwolić na wygenerowanie znaczących wpływów do budżetu z tytułu cła, VAT-u i akcyzy.

Potencjał Rijeki dostrzegł Maersk – drugi największy armator na świecie. To on stoi za konsorcjum złożonym z APM Terminals (ma 51% akcji nowego terminalu i jest jego spółką zależną) oraz chorwackiej firmy logistycznej Enna Logic (udziałowiec mniejszościowy – 49%). Ta druga stanowi część grupy ENNA, w której skład wchodzą też spółki z sektorów energetycznego i gazu ziemnego (w tym PPD, jedno z największych przedsiębiorstw w kraju), transportu (Enna Transport) i handlu (Fortenova, do której należą m.in. sieci supermarketów Konzum i dystrybutorów prasy Tisak), a także port w mieście Ploče, obsługujący głównie Bośnię i Hercegowinę. Właścicielem grupy ENNA jest jeden z największych biznesmenów w Chorwacji Pavao Vujnovac. Duńskiego giganta nie byłoby w Rijece, gdyby nie wcześniejsze wyeliminowanie z przetargu Chińczyków. Początkowo wygrało konsorcjum Ningbo Zhoushan Port Company Limited, Tianjin Port Overseas Holding Limited i China Road and Bridge Corporation, ale ze względu na naciski polityczne na Zagrzeb ze strony USA i UE postępowanie unieważniono.

W nowym zwyciężyli właśnie APM Terminals i Enna Logic. Podpisanie umowy w sprawie budowy nastąpiło w listopadzie 2021 r., a obie firmy otrzymały koncesję na zarządzanie obiektem przez 50 lat.

Aktualnie zakończyła się pierwsza faza realizacji projektu, o wartości 210 mln euro (druga ma kosztować 180 mln euro). Całkowita wartość przedsięwzięcia, obejmująca inwestycje władz chorwackich w infrastrukturę dostępową – kolejową i drogową – ma wynieść 600 mln euro. Docelowo Rijeka Gateway będzie w stanie przeładowywać 1 mln TEU rocznie i przyjmować największe kontenerowce na świecie, o pojemności 24 tys. TEU. Przepustowość obiektu będzie odpowiadała obecnym możliwościom Kopru, który jednak intensywnie wdraża projekt rozbudowy swojego terminalu kontenerowego. Ma on zostać ukończony do 2027 r. i umożliwić portowi przeładunki na poziomie 1,8 mln TEU rocznie.

## Wielcy armatorzy na Adriatyku

Na przestrzeni ostatnich lat porty adriatyckie stały się przedmiotem rywalizacji najpotężniejszych światowych armatorów. MSC, lider w dziedzinie żeglugi kontenerowej, jest zaangażowany kapitałowo w dwóch terminalach w Trieście. W 2022 r. zwiększył swój stan posiadania w Trieste Marine Terminal z 50% do 80%, a od 2023 r. poprzez przejęcie 49,9% udziałów w niemieckim operatorze logistycznym HHLA ma także wpływ na funkcjonowanie drugiego z tamtejszych terminali, o nazwie Piattaforma Logistica di Trieste.

**„Porty adriatyckie stały się przedmiotem rywalizacji największych armatorów. MSC angażuje się kapitałowo w Trieście, CMA CGM współpracuje z Koprem, a Maersk jest obecny w Rijece.**

Z kolei francuski CMA CGM postawił na Koper. Choć nie zainwestował w miejscowy terminal kontenerowy, to ściśle współpracuje z portem i traktuje go jako swój główny hub nad Morzem Adriatyckim. 20 października w obecności prezydenta Francji Emmanuela Macrona i premiera Słowenii Roberta Goloba armator i port Koper zawarli porozumienie o utworzeniu spółki joint venture zajmującej się usługami logistycznymi w branży motoryzacyjnej. Słoweński port skupia się też na przeładunkach samochodów (dysponuje jednym z największych terminali automotive w Europie), a kooperacja z CMA CGM ma dodatkowo wzmocnić jego pozycję w tym segmencie ładunków.

Zaangażowanie kapitałowe Maerska w Rijece pozwoli mu efektywnie konkurować z Koprem i Triestem. Dzięki inwestycji chorwacki terminal został już włączony w siatki serwisów nie tylko duńskiej linii, lecz także niemieckiego przedsiębiorstwa Hapag-Lloyd, z którym współpracuje w ramach Gemini Cooperation – armatorzy preferują bowiem zawijanie do portów, w których mają udziały, co umożliwia im optymalizację kosztów i zwiększenie zysków. Rijeka Gateway skorzysta na tym, gdyż ma zagwarantowane stałe wolumeny ładunków, lecz jednocześnie osłabi potencjał rozwoju i aktywność konkurencyjnego AGCT, z którego od lat regularnie kursują pociągi na ponad 10 trasach – do Austrii, Bośni i Hercegowiny, Czech, Serbii oraz na Węgry. Duński gigant ma ambicje zawalczenia o te same rynki. Dąży do tego, by za pośrednictwem Rijeki Gateway obsługiwać Bałkany Zachodnie, kraje Europy Środkowej, a nawet południowe Niemcy. Wyznaczył sobie za cel, by 60% ładunków przeładowywanych w porcie było przewożonych koleją, jednak na razie to tylko ambitne założenia.

## Najsłabsze ogniwo

Problemem Rijeki pozostaje niezmodernizowana infrastruktura kolejowa na terenie kraju. Przewagę słoweńskiemu portowi zapewnia też znacznie większe zaawansowanie projektów kolejowych. Od 2021 r. powstaje nowa linia na odcinku Divača–Koper, która ma zostać oddana na koniec marca 2026 r. Dodatkowo w październiku 2024 r. słoweński parlament zatwierdził budowę drugiej linii, by

jeszcze poprawić przepustowość połączeń kolejowych z portem. Ma się ona rozpocząć w 2026 r., a ukończenie przedsięwzięcia planowane jest na 2030 r. To sprawi, że Koper stanie się jeszcze trudniejszym rywalem.

Główną linię wiodącą z portu w Rijece do Zagrzebia, a następnie do granicy z Węgrami wybudowano w 1873 r. Jest ona jednotorowa, co silnie ogranicza jej przepustowość, oraz nieprzystosowana do potrzeb ruchu towarowego. Aktualnie kolej obsługuje jedynie ok. 25% ładunków – to jeden z najniższych wyników w UE. Chorwacki rząd od lat przymierzał się do urzeczywistnienia projektu tzw. kolei nizinnej z Rijeki do stolicy. Dotychczas na przeszkodzie stał przede wszystkim brak środków. Władze wydają się jednak zdeterminowane, by zrealizować tę inwestycję, na czym bardzo zależy Maerskowi, i uznają ją – obok Rijeki Gateway – za „największy projekt narodowy".

W ciągu ostatnich miesięcy prace planistyczne przy linii przyśpieszyły. We wrześniu zatwierdzono decyzję środowiskową dotyczącą istotnego odcinka Skradnik–Krašica–Tijani. Chodzi o wymagający, prowadzący przez góry teren, generujący wyzwania inżynieryjne. Z tego powodu na trasie ma powstać kilkanaście tuneli, co może wywołać opóźnienia w realizacji przedsięwzięcia i wzrost jego kosztów. Problematyczny jest też odcinek na terenie samej Rijeki – jego postawienie wiąże się z koniecznością wywłaszczenia mieszkańców obszaru, przez który ma biec. Projekt inżynieryjny budowy linii Rijeka–Zagrzeb ma zostać ukończony w 2026 r., a sama inwestycja – do 2036 r.

Zamierzenie napotyka również inne wyzwania, takie jak opieszałość chorwackiej administracji czy deficyt na miejscu inżynierów o dużym doświadczeniu w projektowaniu linii kolejowych, w związku z czym w przetargach najpewniej zwyciężą firmy zagraniczne. Coraz częściej w kraju mówi się o konieczności przyjęcia specustawy kolejowej, która usprawniłaby proces wdrażania inwestycji. Bez nowej linii kolejowej port w Rijece nie będzie w stanie skutecznie zawalczyć o rynki Europy Środkowej.

Dzięki duńskiemu armatorowi, który aktywnie rozwija także usługi przewozowe i spedycyjne w regionie, w perspektywie kolejnych lat Rijeka Gateway może budować przewagę w obsłudze potoków do Węgier, Austrii, Czech czy nawet na Słowację i stawać się – szczególnie w odniesieniu do dwóch ostatnich państw – konkurencją dla polskich portów. Długofalowo efektywna rywalizacja Rijeki z Koprem będzie natomiast uzależniona od postępów w realizacji opisanego powyżej kluczowego projektu kolejowego.