

Logistyka nad Bosforem¹

TOMASZ JANIAK

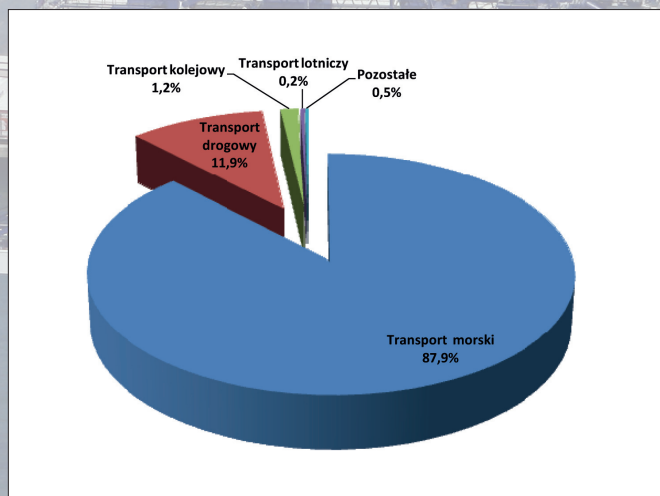
Turcja kojarzy się nam jako kraj o niezwykłych walorach turystycznych. Mało kto wie, że międzynarodowa wymiana handlowa, dynamicznie zwiększające się spożycie wewnętrzne i rosnący poziom inwestycji zagranicznych stworzyły bardzo dobre warunki dla rozwoju logistyki w tym kraju. W przypad-

ku Turcji położenie geograficzne jest niezwykle ważnym atutem, co w połączeniu z obecnie realizowanymi i planowanymi inwestycjami infrastrukturalnymi sprawia, że kraj ten zyskał miano swego rodzaju „mostu logistycznego” pomiędzy Europą a Środkowym Wschodem.

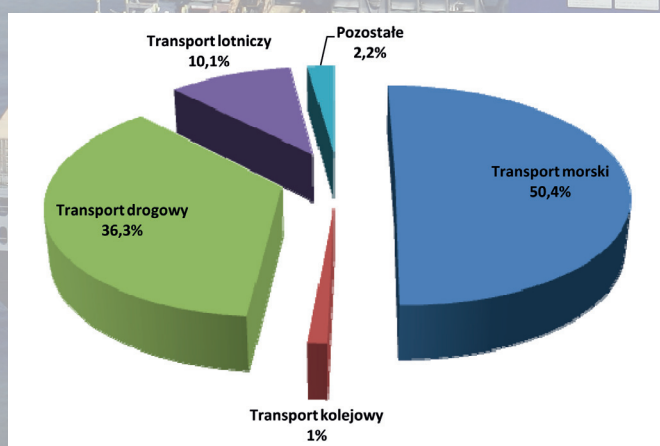
Warto wiedzieć, że Turcja plasuje się w czołówce krajów posiadających najliczniejszą w Europie flotę statków typu *ro-ro*, liczba portów morskich przekracza już 150 (z czego 73% to porty prywatne), tureckie przedsiębiorstwa transportowe dysponują taborem liczącym ponad 25 000 samochodów ciężarowych, a lotnictwo cywilne odnotowało w ostatnich 4 latach ogromny wzrost, sięgający aż 250%. To tylko niektóre fakty świadczące o potencjale rozwojowym logistyki.

Sieć transportowa Turcji obejmuje wszystkie gałęzie transportu, w tym transport rurociągowy, bowiem przez terytorium tego kraju przebiega rurociąg BTC (Baku – Tbilisi – Ceyhan) o długości ponad 1 070 km. Dominującą gałęzią transportu jest transport drogowy. Łączna długość dróg publicznych wynosi 413 000 km, z czego 1 800 km dróg to autostrady. Ta gałąź transportu jest wykorzystywana przede wszystkim w krajowych przewozach ładunków. Długość linii kolejowych wynosi obecnie 10 500 km, jednak tylko 20% z nich to linie zelektryfikowane. We wrześniu 2008 roku Tureckie Koleje Państwowe (TCDD) ogłosiły plan restrukturyzacji i rozbudowy sieci kolejowej do roku 2023. Koszt inwestycji zaplanowano na poziomie 23,5 mld USD. Jednym z priorytetów planu jest strategia budowy kolei dużych prędkości (jedną z magistrali połączy Izmir ze Istanbulem). Kolejną, ważną z punktu widzenia logistyki inwestycją, jest zapowiedź budowy w okresie najbliższych 3 lat kilkunastu terminali intermodalnych i centrów logistycznych, które mają powstać w wyniku przekształcenia lub modernizacji istniejących terminali. Projekty te powstają z inicjatywy wspomnianych wcześniej Tureckich Kolei Państwowych i ważnych organizacji gospodarczych (The Businessmen's Association TOBB i Istanbul Chamber of Trade ITO). Ogromny potencjał dla rozwoju wymiany międzynarodowej posiada transport morski. Długość linii brzegowej Turcji wynosi prawie 8 500 km, a w skład floty handlowej wchodzi ponad 800 statków.

Ostatnie lata przyniosły dynamiczny rozwój rynku usług logistycznych. Do czołówki operatorów logistycznych należą firmy tureckie: Arkas Denizcilik, Omsan, Barsan, Reysas, Borusan, Türksped i Balnak. Liderem jest właśnie Balnak – firma zatrudniająca ponad 1 500 pracowników, posiadająca po-



Rys. 1. Struktura gałęziowa w międzynarodowych przewozach ładunków (praca przewozowa). Źródło: Kostas Sandalcidis, „Turkish-German Trade and Perspectives of Logistics in Turkey” Bosphorus (International Trade Press Exscursion transport logistic 2009, 22 to 24 February 2009, Istanbul)



Rys. 2. Struktura gałęziowa w międzynarodowych przewozach ładunków (obroty). Źródło: Kostas Sandalcidis, „Turkish-German Trade and Perspectives of Logistics in Turkey” Bosphorus (International Trade Press Exscursion transport logistic 2009, 22 to 24 February 2009, Istanbul)

¹ Przy opracowywaniu artykułu autor korzystał m.in. z następujących pozycji: Kostas Sandalcidis, „Turkish-German Trade and Perspectives of Logistics in Turkey” Bosphorus (International Trade Press Exscursion transport logistic 2009, 22 to 24 February 2009, Istanbul), „Logistic Hub on the Bosphorus (International Trade Press Exscursion transport logistic 2009, 22 to 24 February 2009, Istanbul), Juengst I., *Trocken durch den Bosphorus*, „trans aktuell”, nr 23/24, wrzesień 2008, s. 3.



Wjazd do terminala w Marporcie (fot. T. Janiak).

nad 200 000 m² nowoczesnych powierzchni magazynowych, świadcząca usługi logistyczne dla przemysłu motoryzacyjnego, elektronicznego, tekstylnego. Na rynku tureckim są również obecne światowe marki, takie jak DHL, TNT, Kuehne + Nagel, Schenker i Panalpina.

Poprawa jakości i rozwój infrastruktury logistycznej jest jednym z najważniejszych priorytetów rządu tureckiego. W roku 2009 zaplanowano na ten cel wydatki na poziomie 1,7 mld euro. Jedną z najważniejszych inwestycji infrastrukturalnych jest budowa w Istanbule ponad 13-kilometrowego tunelu kolejowego Marmaray, którego fragment (o długości 1,5 km) ma przebiegać pod dnem cieśniny Bosfor. Będzie się on składał z 11 betonowych odcinków o długości 135 m i wadze 18 000 ton. Te gigantyczne elementy są budowane w specjalnym do tego celu stworzonym suchym porcie, a następnie zatapiane i osadzone na dnie morza. Warto zaznaczyć, że sam tunel, który jest elementem linii kolejowej o długości 76 km, połączy azjatycką i europejską część miasta. Ten spektakularny projekt połączenia obu kontynentów rozpoczęto w 2004 roku, chociaż – co ciekawe – pierwsze plany sięgają II połowy XIX wieku. Projekt miał zakończyć się w 2010 roku, ale z uwagi na konieczność prowadzenia prac archeologicznych, jego ostateczną realizację przesunięto na rok 2012.

Jedną z najważniejszych inwestycji logistycznych w Turcji jest położony nad morzem Marmara, w odległości kilkudziesięciu kilometrów od Istanbula, port – terminal intermodalny Marport. Powstał on jako odpowiedź Turcji na rosnące zapotrzebowanie na obsługę ładunków, wynikające z intensyfikacji eksportu i importu. Dzięki konsekwentnie realizowanym

inwestycjom od roku 2001 roku, port uzyskał miano jednego z najważniejszych w regionie, odnotowując wzrost przeładunków o około 40% rocznie. Podstawowym walorem logistycznym portu jest jego dogodne położenie. Ponadto jest on jedynym głębokowodnym portem w Turcji zdolnym obsługiwać największe kontenerowce („post-panamaksy”) o głębokości zanurzenia 14,5 m. Projekt zakłada rozbudowę terminalu transportu kombinowanego do 409,000 m², zakup 12 suwnic typu SGS (*Ship to Shore Gantry Crane*), 35 suwnic typu RTG (*Rubber Tyred Gantries*), 72 wozów przedsiębiornych i ciągników. Po zakończeniu projektu modernizacji port osiągnie roczną zdolność obsługi 1,7 mln TEU. Marport spełnia standardy ISO 9001, ISO 14001, IAS 18001, posiada także certyfikat ISPS (*The International Ship and Port Facility Security Code*). W roku 2007 otrzymał wyróżnienie „Terminal of the Year”.

