

„ŁADOWANIE AKUMULATORÓW”

Jerzy Wojtowicz

C. Hartwig Szczecin sp. z o.o.

O Profesorze Franciszku Gronowskim najpierw usłyszałem, a dopiero po wielu latach miałem przyjemność osobiście Go poznać. A było to tak. Moje koleżanki i koledzy z LO nr 5 w Szczecinie gorączkowo dyskutowali na jakie uczelnie i kierunki mają po maturze zdawać egzaminy wstępne. Ja w tych dyskusjach nie uczestniczyłem – było mi trochę żal, ale miałem inny plan. Moim priorytetem było jak najszybsze rozpoczęcie pracy, aby odciążyć nieco budżet domowy moich rodziców, a dopiero po uzyskaniu finansowej samodzielności ukończenie pełnych studiów wyższych. W ten sposób zdawałem do 2-letniej Państwowej Szkoły Ekonomicznej powołanej do kształcenia kadr dla gospodarki morskiej Szczecina, gdzie szczególnie nacisk położono na naukę języków obcych, korespondencję i zagadnienia handlu zagranicznego. Jako słuchacz PSE zostałem stypendystą firmy C. Hartwig Szczecin SA, a po jej ukończeniu – pracownikiem.

Wielu moich kolegów z pracy studiowało w tym czasie w systemie niestacjonarnym na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Politechniki Szczecińskiej, więc studia i wykładowcy były częstym tematem rozmów. To wówczas usłyszałem pierwszy raz o Profesorze Franciszku Gronowskim. Z tych rozmów moja wyobraźnia zbudowała obraz osoby surowej, wymagającej, ale cieszącej się dużym autorytetem wśród braci studenckiej.

Nadszedł czas realizacji moich dalszych planów edukacyjnych. Zdałem egzamin wstępny na WIET Politechniki Szczecińskiej, ale zanim zdążyłem rozpocząć studia otrzymałem propozycję pracy w Afryce. Ciekawość świata, właściwa młodym ludziom, zwyciężyła i propozycję przyjąłem. Bez większej nadziei napisałem do dziekana podanie o zgodę na rozpoczęcie studiów z rocznym opóźnieniem i – ku mojemu lekkiemu zaskoczeniu – taką zgodę uzyskałem. Już z Afryki napisałem podobną prośbę dotyczącą kolejnego rocznego przesunięcia terminu rozpoczęcia studiów i kolejny raz uczelnia poszła mi na rękę.

Wreszcie rozpocząłem wymarzone studia i na wykładach z transportu morskiego zobaczyłem tego osławionego Profesora Gronowskiego. Zdawałem też u niego egzamin. Mój obraz Profesora zbudowany w wyobraźni na podstawie rozmów z kolegami właściwie się potwierdził. Profesor był niekwestionowanym autorytetem. Był rzeczywiście wymagający. Nie pozbawione racji było też określenie go surowym. Ale ta surowość nie wynikała z jego autorytarnej postawy, wprost przeciwnie. Okazał się człowiekiem bardzo kulturalnym, traktującym studentów po partnersku i z szacunkiem. I ta surowość jego obrazu była budowana w każdym z nas, bo próbowaliśmy wejść na Jego poziom i za wszelką cenę unikać sytuacji, kiedy mógłby być rozczarowany poziomem naszego przygotowania do zajęć. A te były bardzo ciekawe. W grupie

znajdowało się wielu doświadczonych pracowników gospodarki morskiej, m.in. kapitan żegluga wielkiej. Ja sam byłem po kilkumiesięcznej praktyce w Belgii, miałem za sobą dobrych kilka lat pracy na różnych stanowiskach w C. Hartwig oraz pobyt w Afryce. Mam wrażenie, że nie tylko my wynosiliśmy korzyść z bogatej wiedzy wykładowców, ale nasze praktyczne doświadczenia też były cenne dla kadry naukowej.

Po obronie pracy magisterskiej, której promotorem był oczywiście Profesor Gronowski, moje kontakty z uczelnią stały się sporadyczne, a potem wyjechałem na niemal 8 lat do Belgii. Po powrocie objąłem w C. Hartwig stanowisko dyrektora ds. Spedycji i nieoczekiwanie przyniosło to odnowienie kontaktów z Profesorem. Okazało się, że ówczesny dyrektor naczelny – Juliusz Stępień spotyka się niezbyt często, ale regularnie z Profesorem i panowie „ładują akumulatory”. Polegało to na dzieleniu się aktualnymi informacjami o rynku transportu morskiego, ale nie tylko, również wspólnym komentowaniu rozwoju sytuacji. W pewnym momencie panowie zaprosili również mnie do udziału w tych spotkaniach, co było dla mnie wielkim zaszczytem.

Po przejściu J. Stępnia na emeryturę kontynuowaliśmy z Profesorem te spotkania, aż do jego wyjazdu i osiedlenia się w Bydgoszczy. Niestety, od tego czasu zaledwie kilka razy miałem okazję widzieć Profesora przelotnie, głównie na konferencjach organizowanych przez WZiEU Uniwersytetu Szczecińskiego.

Brakuje mi tych rozmów i mądrych komentarzy Profesora. Dodawały mi siłę i często utwierdzały mnie w przekonaniu o prawidłowości ocen określonych zjawisk.

O czym byśmy rozmawiali gdyby przyszedł dzisiaj do mnie i usiedlibyśmy nad filiżankami kawy? Na pewno by spytał, jaka jest kondycja firmy. Odpowiedziałbym, że rynek jest bardzo trudny i tylko dzięki ścisłej kontroli kosztów osiągamy dodatni wynik finansowy. Poinformowałbym również Profesora, że jestem członkiem gremiów FIATA i CLECAT omawiających aktualne problemy transportu morskiego. My tutaj w Szczecinie, żyjemy trochę w cieniu potężnego PŻM i martwimy się niskimi indeksami frachtowymi w poszczególnych segmentach przewozów masowych. Tymczasem na spotkaniach FIATA i CLECAT dyskutowane są praktycznie wyłącznie problemy związane z przewozami kontenerów.

Od kilku lat trwa wyścig w budowie mega statków kontenerowych, zapoczątkowany przez Maersk wprowadzeniem do eksploatacji statku o pojemności 18 000 TEU. W ślad za Maerskiem poszli inni armatorzy i obecnie w eksploatacji i w budowie są dziesiątki mega-kontenerowców, z których największe mogą przewozić jednorazowo 21 000 TEU. Statki te zamawiane były w okresie niezłej koniunktury, a armatorzy mieli na względzie poprawę swojej konkurencyjności, gdyż koszty jednostkowe przewozu kontenera na mega statku są oczywiście niższe niż na mniejszych jednostkach. Wejście do eksploatacji dużej liczby mega kontenerowców zbiegło się w czasie z osłabieniem tempa wzrostu gospodarki chińskiej i w konsekwencji mniejszymi niż spodziewane przewozami surowców do Chin i gotowych wyrobów z Chin. Konsekwencją był ogólnosiwiatowy spadek cen surowców oraz stawek frachtowych, czyli zjawisk typowych dla cyklu koniunkturalnego w żegludze. Szczególnie w relacjach dalekowschodnich stawki frachtowe za 1 TEU spadły dwu- trzykrotnie. W celu racjonalizacji kosztów armatorzy kontynuują łączenie się w aliansy. Koncentracja doprowadzi wkrótce do zgrupowania kilkunastu największych armatorów w trzech aliansach. Inną konsekwencją dekoniunktury w przewozach konte-

nerów jest agresywne wchodzenie armatorów na ląd, a więc konkurencja dla tradycyjnych operatorów lądowych, w tym spedytorów.

Żywiolowy rozwój mega-floty kontenerowców powoduje też komplikacje zarówno dla użytkowników infrastruktury lądowej, w szczególności portów, jak i załadowców korzystających z usług armatorów. Mega-statki kontenerowe 18 000 TEU mają długość 400 m, szerokość 60 m i zanurzenie 16,5 m. Ogranicza to automatycznie liczbę portów, do których mogą zawijać. Złożenie ładunku dostarczonego przez taki statek wymaga odpowiedniej wielkości placów składowych. Operacje przeładunkowe z kolei stawiają nowe wymagania przed przeładowcami zarówno w zakresie liczby suwnic kontenerowych, jak i ich zasięgu.

Inny rodzaj problemów dotyczy sprawnego odwozu kontenerów na zaplecze portu. Wystarczy wspomnieć, że pociąg z pełnostatkowym ładunkiem dostarczonym przez taki statek miałby długość stu kilkudziesięciu kilometrów.

Ograniczenie liczby portów zawinięć budzi niepokój w portach, do których zawijały dotychczas statki oceaniczne, gdyż tracą one na znaczeniu stając się co najwyżej, portami feederowymi. Niekorzystne zmiany nastąpią również dla załadowców. Zmniejszenie liczby statków potrzebnych do przewiezienia wszystkich kontenerów występujących w handlu oznacza dla nich rzadsze okazje załadunkowe. Dyskusja na temat konsekwencji eksploatacji coraz większych statków jest bardzo ożywiona, a wielu jej uczestników wprost domaga się wprowadzenia administracyjnych ograniczeń wielkości statków, do czego jednak prawdopodobnie nie dojdzie.

Jest jeszcze wiele innych problemów, z którymi chciałbym się z Profesorem podzielić, np. wprowadzenie nowego Unijnego Kodeksu Celnego, przy której to okazji nasz rząd proponuje niekorzystne dla nas zmiany w przepisach podatkowych. Innym problemem jest siłowe narzucanie przez wielkie korporacje niekorzystnych warunków współpracy dla dostawców usług, którzy mogą je tylko albo przyjąć, albo odrzucić ze świadomością, że tracą substancję pracy i możliwość dalszego działania.

Być może przy okazji kolejnego pobytu Profesora w Szczecinie znajdzie Pan czas na takie spotkanie i rozmowę, a tematy będą bardziej optymistyczne.

Póki co cieszę się, że jest Profesor w znakomitej formie pomimo dziewięćdziesiątki na karku i może efektywnie pracować na uczelni w Bydgoszczy.

Z okazji tego pięknego jubileuszu życzę Profesorowi, aby zdrowie dopisywało Panu jeszcze przez długie lata, na pewno grubo ponad przysłowiową setkę.