



Butelkowanie wina poza miejscem produkcji czyli o rynku wina luzem w Polsce i na świecie

Wino, po które sięgamy ze sklepowych półek, produkowane jest w mniej lub bardziej odległych regionach winiarskich, z których zostaje przywiezione przez importerów. Drogę tę przebywa w dwojaki sposób. Może zostać zabutelkowane już na miejscu lub przetransportowane w dużych zbiornikach do kraju, w którym nastąpi rozlew do butelek, czyli zwykle tam, gdzie zostanie wprowadzone na rynek, ale nie zawsze. Czasami wina pochodzące spoza Europy są konfekcjonowane w jednym z krajów unijnych, a dopiero stamtąd docierają do Polski.

Historia

Transport wina do początku XX w. odbywał się niemal wyłącznie w dużych zbiornikach. Grecy, Etruskowie i Rzymianie przewozili je w amforach. W czasach średniowiecza i aż do początków XX w. beczki były popularnymi zbiornikami transportowymi, a rozwój kolei przyniósł nową erę masowego transportu wina w obrębie kontynentu.

Nawet znakomite wina z Bordeaux i Burgundii mają długą historię wysyłania luzem. Swoją reputację zbudowały przed laty, gdy były rozlewane przez kupców w innych lokalizacjach w Europie. Znakomite Château Margaux z Bordeaux było wysyłane do krajów odbioru w dużych zbiornikach aż do rocznika 1948.

Przełom nastąpił na początku XX wieku. W związku z niedoborem wina (czego przyczyną była filoksera pustosząca regiony winiarskie pod koniec XIX wieku) dramatycznie wzrosła ilość fałszerstw, jakich dopuszczali się kupcy. Wtedy to dbający o jakość producenci, zaczęli butelkować swoje wina

w miejscu wytworzenia, tak by uchronić się przed ewentualnym oszustwem i tym samym zapobiec utracie renomy.

Mówi się, że w latach dwudziestych baron Philippe de Rothschild zaczął butelkowanie w swoim majątku – Château Mouton Rothschild. Chodziło o ochronę przed fałszerstwami, a przez to o zapewnienie jakości i wyraźne podkreślenie pochodzenia trunku. Przekonał także innych producentów do naśladowania. Od tego czasu butelkowanie wina w miejscu pochodzenia stało się synonimem jakości i coraz bardziej powszechną praktyką.

Należy zaznaczyć, że także dziś to bardzo dobry wybór w przypadku win luksusowych, sprzedawanych w stosunkowo małych ilościach. W szczególnych sytuacjach prawo nawet nakazuje butelkowanie w rejonie produkcji. Przykładem jest Rioja czy - z oczywistych względów (w związku z wtórną fermentacją przeprowadzaną w butelkach) - Szampan.

W większości innych przypadków butelkowanie poza miejscem wytworzenia to bardzo dobra opcja. W ostatnich latach wzrasta popularność transportu wina luzem. Niesie on bowiem za sobą szereg korzyści. I to nie tylko ekonomicznych.

Liczby

Rynek win butelkowanych poza miejscem wytworzenia, a bliżej konsumpcji, rozwija się. Jak podaje Forbes (za WBWE's Bulk Wine Club), jedynie w pierwszym kwartale 2018 r. ilość wina wysydanego luzem zwiększyła się o 4,5%, a pod względem wartości wzrosła o 9,4%. Dziś, wartość tego rynku wyceniana jest na niemal 3 miliardy dolarów, a ilościowo stanowi on około 40% całego eksportowanego wina.

Szacuje się, że największym producentem wina sprzedawanego luzem jest Hiszpania. Natomiast Republika Południowej Afryki i Chile są głównymi dostawcami wina luzem do Europy - ich odległość od Starego Kontynentu sprzyja przesyłkom masowym.

Z danych brytyjskich wynika, że napęd w odrodzeniu wysyłki wina luzem w dużej mierze pochodził z Australii. W latach 90. tylko 10% australijskiego wina wysyłano do Wielkiej Brytanii w dużych zbiornikach do rozlewu na miejscu, a w 2010 r. odsetek ten osiągnął 60%.

Odbiorcami największej ilości wina luzem w Europie są Niemcy, Wielka Brytania i kraje skandynawskie. Ciekawostką dla niektórych może okazać się fakt, że w tej formie wino transportowane jest też pomiędzy krajami winiarskimi – ogromne ilości z Hiszpanii do Francji, Włoch i Portugalii, czy np. z Francji do Włoch. Polski nie ma na liście liderów. Po pierwsze, konsumujemy mało wina, a po drugie - idziemy wbrew światowym trendom. U nas udział wina sprowadzanego luzem zamiast rosnąć, spada. W 2017 r. było to jedynie ok. 24%.

W Niemczech, gdzie import wina luzem do rozlewu na miejscu od kilkunastu lat rozwija się imponująco (przy stałym poziomie przywozu wina w butelkach), zgodnie z danymi z 2015 r., stanowił 60% wina sprowadzanego do tego kraju.

W krajach takich jak Wielka Brytania czy Holandia, wzrost znaczenia tego segmentu rynku wina jest bardzo silnie związany z rozwojem marek własnych.

Ze względu na ograniczone możliwości przemysłu rozlewniczego, w niektórych państwach (np. Holandia) na rynek wprowadzane są wina konfekcjonowane w innych rejonach Europy.

Jak to się odbywa?

Wino luzem najczęściej przewożone jest w tzw. Flexi Tankach, bądź rzadziej w ISO Tankach. Są to wielkogabarytowe zbiorniki zaprojektowane tak, aby można je było transportować w kontenerach i na samochodach ciężarowych. Są przystosowane również do tego, żeby pokonywać drogę morską i kolejową. Ich pojemność to 24 000 l w przypadku Flexi Tanków i 26 000 l – standard dla ISO Tanków.

W miejscu odbioru wino jest kontrolowane przez enologów, którzy sprawdzają jego jakość przed rozlewem i w razie konieczności stabilizują. Samo butelkowanie niczym nie różni się od procesu przeprowadzanego w kraju pochodzenia.

Przyczyny rozwoju rynku wina luzem

W ostatnich kilkunastu latach globalnie obserwowaliśmy istotne zmiany w gospodarce i technologii, zmieniło się też podejście do zrównoważonych praktyk produkcyjnych i ochrony środowiska. Rozwiązane zostały problemy jakości transportu i rozlewu, które utrudniały rozkwit handlu winem luzem. Rozwój technologii przechowywania, urządzeń do obróbki i protokoły jakości przyczyniły się do lepszej ochrony standardów, a w konsekwencji - do szerszego wykorzystania wina luzem.

Aspekty ekonomiczne

Sprowadzając wino luzem, importer ma szansę w sposób szczególny zadbać o to, by stosunek jakości wina do jego ceny był bardzo korzystny dla konsumentów. Znacząco obniża się koszt transportu. Z informacji od importerów wynika, że ulega on redukcji nawet o połowę. W przypadku win sprowadzanych z Nowego Świata, oszczędności są szczególnie spektakularne. Dlaczego? Przewożenie wielkiej masy łatwego do uszkodzenia szkła po prostu musi kosztować. Ponadto wino zapakowane w butelki zajmuje znacznie więcej przestrzeni. Standardowy kontener zwykle mieści od 12 000 do 13000 butelek, podczas gdy zbiorniki, w których transportuje się wino luzem, mają pojemność odpowiadającą 32 000 - 35 000 butelek. Taka oszczędność ma z kolei wpływ na cenę wina stojącego na półce sklepowej, albo - patrząc na to z drugiej strony - na jakość win oferowanych w

określonych cenach. Odgrywa zatem bardzo istotną rolę w przypadku win stołowych (w cenie win klasy premium transport nie stanowi już tak istotnego elementu). Jeśli porównamy przykładowo dwa wina oferowane konsumentowi za 16 zł (cena zbliżona do średniej ceny wina sprzedawanego w Polsce) - jedno rozlewane w kraju wytworzenia i transportowane w butelce do Polski, a drugie przywiezione do kraju luzem i zabutelkowane na miejscu, to można się spodziewać, że to drugie będzie wyżej jakości - mniejszy udział w jego cenie stanowi przecież koszt transportu, a większy wartość samego wina.

Warto przy tym też pamiętać, że butelkowanie w kraju, to przeniesienie części łańcucha produkcji do Polski i tworzenie miejsc pracy wielu krajowym dostawcom (kartony, etykiety, zamknięcia, butelki, transport).

Inne zalety transportu wina luzem

Należy podkreślić, że wino przewożone w dużych zbiornikach jest mniej podatne na zmiany temperatury ze względu na większą bezwładność cieplną.

Wahania temperatury mają zdecydowanie niekorzystny wpływ na wino, są przyczyną przedwczesnego starzenia. Badania naukowe wskazują, że mogą one wpływać nie tylko na aromat wina, ale także na szybkość reakcji chemicznych, takich jak pobór tlenu, tworzenie karbaminianów etylu czy spadek wolnego SO₂ i reakcje brązowienia w winach białych.

Ponadto, ze względu na różną ekspozycję poszczególnych butelek na warunki atmosferyczne, może okazać się, że w obrębie jednego transportu, wysokie temperatury wpłynęły w różnym stopniu na wybrane partie towaru.

Pamiętajmy także, że transport luzem jest bardziej korzystny dla środowiska.

Dzięki podwojeniu ilości produktu, który można wysłać w standardowym kontenerze i uniknięciu przewozu ciężkich szklanych butelek, import luzem znacznie zmniejsza emisję dwutlenku węgla do środowiska związaną z transportem.

Brytyjski WRAP (Waste&Resources Action Programme) zbadał, że transport wina luzem z Australii do Wielkiej Brytanii redukuje emisję CO₂ aż o 40% względem transportu w butelkach.

Transport wina luzem, w związku z ograniczeniem przywozu butelek, pozwala zmniejszyć problem braku równowagi między ilością wyprodukowanego w kraju szkła, a ilością odpadów szklanych.

Butelkowanie bliżej rynku końcowego zapewnia także większą elastyczność w zakresie zmiany formatów opakowań w odpowiedzi na zapotrzebowanie rynku – to istotny argument dla importerów, szczególnie w aspekcie obserwowanych w ostatnich latach trendów w opakowaniach wina. Na

naszych półkach pojawia się znacznie więcej małych butelek. Zakupując wino luzem, importer może na bieżąco reagować i na późniejszym etapie decydować o pojemności opakowań.

Transport wina luzem – analiza ryzyka

Niepokój producentów, importerów oraz konsumentów budziło ryzyko, że w czasie transportu wino straci na jakości. Konsumenti obawiali się również, że w trakcie rozlewu może zostać zafalszowane. W Polsce takie obawy wiążą się z brakiem wiedzy konsumentów i są pokłosiem chaosu oraz nieprawidłowości na rynku, jakie miały miejsce w latach 90 XX w. Istniało wtedy wiele „garażowych” przedsiębiorstw, które licząc na szybki i łatwy zysk, prowadziły rozlew w nieodpowiednich warunkach lub nawet w nieuczciwy sposób.

Do złej sławy win rozlewanych w naszym kraju przyczyniły się też kolor banderol, którymi oznaczane były wina rozlewane w kraju. Te butelkowane poza Polską, w miejscu wytworzenia lub poza nim, miały inny kolor – co budziło wiele pytań i wątpliwości konsumentów. Kolor banderoli był często utożsamiany z jakością zawartości butelki, w czasach kiedy wszystko co zagraniczne wydawało się lepsze.

W ostatnich latach rynek winiarski uporządkował się i uległ oczyszczeniu. Aktualnie działa na nim niewielka ilość przedsiębiorstw, dla których priorytetem jest utrzymanie swojej renomy, a o jakości ich produktów świadczą międzynarodowe certyfikaty, którymi się legitymują. Jednak mit wciąż istnieje w świadomości konsumentów, a walka z nim to jeden z celów, jaki stawia przed sobą ZP Polska Rada Winiarstwa. Zakłady zrzeszone w organizacji dysponują nowoczesną bazą rozlewniczą, odpowiednim zapleczem laboratoryjnym oraz certyfikowanymi systemami. Nie ma powodu, by nie ufać krajowym przedsiębiorstwom - obowiązują ich te same zasady, co wszystkich butelkujących w Unii Europejskiej. Nie ma w nich miejsca na praktyki szkodliwe dla wina.

Trzeba podkreślić, jak wielki krok został zrobiony w ostatnich latach, by ochronić konsumentów oraz zapewnić jakość wina transportowanego luzem i butelkowanego w kraju odbioru. Ryzyko związane z transportem wina zostało zredukowane lub wyeliminowane, oczywiście jeżeli zastosowane są odpowiednie warunki przewozu.

- Ryzyko oksydacji wina zostało drastycznie zmniejszone dzięki rozwojowi technologii Flexi Tank. Transfer tlenu, który jeszcze przed 30 laty stanowił problem, został znacznie zredukowany. Aktualnie jest on mniejszy niż $0,05 \text{ cm}^3 / \text{m}^2 / 24 \text{ godziny}$.
- Potencjalne zagrożenie, jakim jest refermentacja wina, także może zostać zredukowane do minimum, dzięki zastosowaniu odpowiednich zabiegów chroniących wina przed zepsuciem, jak np. użycie odpowiednich filtrów, właściwej dawki SO_2 czy sterylnych zbiorników.

Ograniczenia

Oprócz ograniczeń prawnych, (tak jak np. w przypadku wina Rioja czy niektórych jakościowych win musujących produkowanych metodą klasyczną) kwestią podstawową jest wielkość transportu. Import luzem nie jest odpowiednią opcją dla win, które są produkowane lub sprzedawane w stosunkowo małych ilościach. Pojemność Flexi Tanku jest często za duża dla win z wyższej półki cenowej, które nie są produkowane albo sprowadzane jednorazowo w wolumenach mogących zapełnić 24000-litrowy zbiornik.

Podsumowanie

Według ekspertów związanych z branżą, popyt na wino luzem globalnie rośnie od kilku lat. Większa opłacalność, poprawa jakości transportu i rozlewu oraz (w mniejszym, aczkolwiek istotnym stopniu) obawy dotyczące wpływu transportu wina na środowisko, były głównymi motorami rozwoju. Prognozy mówią, że zainteresowanie wymienionymi korzyściami pozostanie wysokie, w związku z tym spodziewany jest dalszy wzrost importu wina w dużych zbiornikach oraz rozlew bliżej miejsca konsumpcji.

Polscy konsumenci aktualnie postępują wbrew światowym trendom – wina rozlewane w kraju stanowią jedynie ok. 24 % rynku. Importerzy i ZP PRW od kilku lat walczą z mitem o obniżonej jakości win butelkowanych w kraju.

Źródła:

“Bulk Shipping of Wine and its Implications for Product Quality” Waste and Resources Action Programme

“The benefits of importing wine in bulk” Waste and Resources Action Programme

“SPECIAL REPORT: Bulk shipping and filling” TheDrinksReport [link](#)

“There Is Such A Thing As An Annual Bulk Wine Conference” Forbes [link](#)

“Bulk Wine vs. Bottled Wine” Wine Network NZ [link](#)

Dane American Association of Wine Economics

Informacje od Członków ZP PRW