

„Chcemy kontynuować wizję inż. Tadeusza Wendy i Eugeniusza Kwiatkowskiego, by Port Gdynia na kolejne dekady mógł być generatorem rozwoju gospodarczego kraju” Adam Meller, Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.

Z Adamem Mellerem prezesem Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., rozmawia Radosław Nosek



Adam Meller, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. fot mat. prasowe T. Urbaniak

Pomimo światowego spowolnienia gospodarczego wynikającego z pandemii tempo

inwestycji w Porcie Gdynia nie zwalnia. Udało się osiągnąć rekordowy wynik przeładunków – ponad 24,6 mln ton. 2020 był rokiem ogromnych wyzwań, jednak Port Gdynia zakończył go ze wzrostem – 2,9% w skali roku. W grudniu 2020 r. przeładowane zostało 1 959,0 tys. ton, co w porównaniu do wyniku z tego samego okresu w 2019 r. – 1 769,4 tys. ton – jest wzrostem o 10,7%. Bardzo widoczna jest dynamika wzrostu przeładunków zboża – za 12 miesięcy wyniosła 68,6%. Ważny jest także wzrost przeładunków kontenerów – 0,9% w skali roku.

Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia będzie jedną z największych planowanych inwestycji w formule Partnerstwa Publiczno- -Prywatnego realizowanych w Polsce w najbliższym czasie. Jakie jest zainteresowanie ze strony podmiotów gospodarczych, które mogłyby uczestniczyć w tym przedsięwzięciu?

Pogłębione badania rynku pokazuje bardzo duże zainteresowanie zarówno operatorów jak, instytucji finansowych czy firm specjalizujących w budowie budowli hydrotechnicznych. To jest pierwsza tego typu inwestycja infrastrukturalna w Polsce. Formuła PPP jest bardzo korzystna dla budżetu centralnego, w związku z zaangażowaniem środków zewnętrznych, w postaci partnera prywatnego. W najbliższym czasie ogłoszony zostanie przetarg na wybór Partnera Prywatnego, który będzie zarówno budowniczym, jak i operatorem Portu Zewnętrznego. Cieszymy się z wniosków i ocen ekspertów, które wskazują dużą atrakcyjność Portu Zewnętrznego, zarówno dla Gdyni jak i polskiej gospodarki. Port Gdynia w 2019 roku zajął drugie miejsce na Bałtyku w przeładunku kontenerów, w zestawieniu dynamiki rok do roku. Chcemy kontynuować wizję inż. Tadeusza Wendy i Eugeniusza Kwiatkowskiego, by Port Gdynia na kolejne dekady mógł być generatorem rozwoju gospodarczego kraju. Budowa Portu Zewnętrznego jest jedną ze strategicznych inwestycji wspieranych przez polski Rząd i została wyszczególniona w uchwalonej w ubiegłym roku

specustawie o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych. Dla Portu Gdynia ważny jest zwłaszcza zapis o finansowaniu z budżetu państwa projektu budowy Drogi Czerwonej, która ma zapewnić sprawny dostęp do nowego pirsu. Koszt tej inwestycji szacowany jest na 1,5 mld zł i jest to projekt o strategicznym znaczeniu dla polskiej gospodarki. Bardzo ważnym argumentem przemawiającym za rozbudową Portu Gdynia jest obecnie brak wolnych terenów, przestrzeni do dalszego rozwoju portu. Port Gdynia to dziś polska marka z tradycją i historią. Powstał wraz z Niepodległą Polską, budowany przez Polaków dla Polaków za polskie pieniądze. Dziś wyniki przeładunków utwierdzają w słuszności kontynuowania odważnych wizji, czerpiąc z dokonań wizjonerów Eugeniusza Kwiatkowskiego i inż. Tadeusza Wendy. To w obowiązku poszanowania dorobku poprzednich pokoleń, trwa proces inwestycyjny, który ma zwiększyć powierzchnię Portu Gdynia i tym samym Polski o 151 ha, by w poszanowaniu ojcowizny pomnażać zasoby dla dobra wspólnego. Jednak pomnażać efektywnie, alokując w formule PPP środki prywatne by nie sięgać w 100% po środki budżetu państw.

Historia zobowiązuje

Od prawie 100 lat Port Gdynia jest morską bramą Polski i oknem na świat. Obecnie realizowane inwestycje są kontynuacją wizjonerstwa twórców portu, a kolejne ogromne przedsięwzięcia budowane są z myślą o następnych pokoleniach.

Jakie jest zakres tej inwestycji, koszt i planowany termin zakończenia?

Port Zewnętrzny powstanie na załadowionym obszarze morskim, na przedłużeniu istniejącego nabrzeża śląskiego to pirs o powierzchni 151 ha z funkcjonalnością terminala kontenerowego oraz przemysłu offshore. Powstanie 2,5 km nowych nabrzeży, z 3 stanowiskami dla jednostek do 430 m długości i 16 m zanurzenia. Termin zakończenia inwestycji planowany jest w 2028 roku.

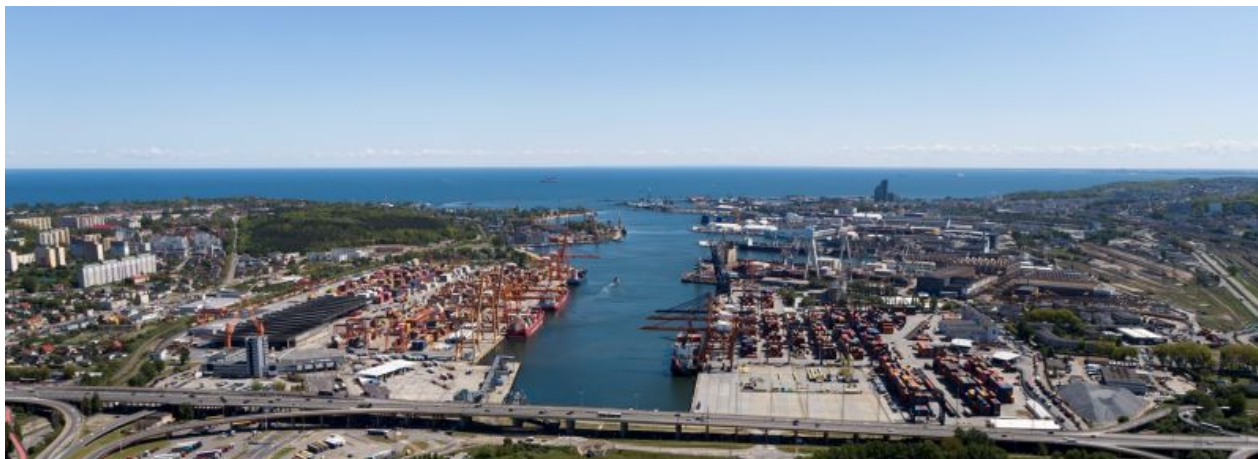
Port Gdynia uczestniczy w projekcie pn. „Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia - przebudowa i elektryfikacja”. W jaki sposób realizacja tego projektu zmieni sposób dostawy towarów do przeładunku dla portu?

Port Gdynia jest elementem korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk, który jest jednym z kluczowych szlaków komunikacyjnych Unii Europejskiej. Zatem zapewnienie efektywnego dostępu kolejowego do Portu Gdynia jest nie tylko niezbędne dla jego rozwoju, ale stanowi jedno z zobowiązań Polski wynikających z regulacji unijnych w zakresie transportu.

Procentowy transportu kolejowego w Porcie Gdynia osiągnął w roku 2019 ponad 28 procent. Suma tonażu przeładowana przy udziale transportu kolejowego w 2019 roku to 6 760 695 ton.

Nasze działania w zakresie rozwoju zmierzają w jednym, ściśle określonym kierunku. Do 2027 r. nie mniej niż 40% towarów w naszym porcie obsługiwana będzie koleją. To założenie zapisane jest w naszej Strategii Rozwoju i dołożymy wszelkich starań, by je spełnić.

W realizacji są również inwestycje infrastrukturalne polegające na elektryfikacji i dostępie do zachodniej części portu w zakresie kolejowym oraz budowa intermodalnego terminala kolejowego, również w tej części portu. To wszystko będzie spięte nowym układem torowym, który realizuje PKP PLK w ramach swojego kontraktu w kwocie 1,5 mld zł.



Jak Port Gdynia radzi sobie w czasach epidemii?

Trudne czasy dla gospodarki, jakie nastąpiły w wyniku pandemii pokazały, jak bardzo istotne są porty dla zachowania ciągłości dostaw towarów. Port Gdynia, jako port uniwersalny, specjalizujący się w obsłudze ładunków drobnicowych, w tym głównie zjednostkowanych, przewożonych w kontenerach i w systemie ro-ro, nieprzerwanie od rozpoczęcia światowej pandemii funkcjonował bez zakłóceń, odnotowując wzrosty przeładunków w porównaniu do roku 2019. Jako port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej jest najbardziej sprawną granicą Państwa Polskiego, zapewniającą ciągłość dostaw i utrzymanie łańcuchów logistycznych, także w lockdownie.

W czasie, gdy praktycznie całkowicie wstrzymany został ruch lotniczy, kolejowy, a ruch drogowy odbywał się z bardzo dużymi utrudnieniami, porty morskie działały w pełni wydajnie. To wskazuje o kluczowej roli portów morskich w funkcjonowaniu gospodarki. Ponadto Port Gdynia jest inicjatorem akcji #dzielmysiędobrem, której idea jest zaangażowanie firm we wsparcie lokalnej społeczności w szczególnie wyjątkowym czasie, jakim jest pandemia. Otoczyliśmy opieką osoby starsze ze stowarzyszenia Światowego Związku Armii Krajowej, z którymi współpracujemy od lat, wspierając działania statutowe,

jak i uczestników Powstania Warszawskiego mieszkających w Gdyni. Dostarczamy niezbędne artykuły i zakupy, osobom które obecnie są w grupie dużego ryzyka i nie powinny wychodzić z domu. Do akcji dołączyło wiele firm z Trójmiasta, za co jesteśmy niezmiernie wdzięczni i bardzo dziękujemy. W ostatnim czasie pozyskaliśmy kolejnego partnera, Grupę LOTOS, dzięki czemu jesteśmy w stanie kontynuować tę akcję również w roku 2021.