

Duże zainteresowanie inwestorów przejęciem Portu Gdańskiego
Eksplatacja S.A.

Z Łukaszem Greinke prezesem zarządu Portu Gdańsk S.A., rozmawia Ryszard Żabiński



Łukasz Greinke prezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. fot. mat. prasowe

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. zdecydował się na sprzedaż pełnego pakietu akcji swojej spółki Port Gdański Eksploatacja S.A. Jak przebiega proces, który ma ostatecznie wyłonić przyszłego właściciela?

Ogłosiliśmy zaproszenie publiczne, wstępne oferty mają być składane do 4 maja br.

Później przewidujemy dalsze rozmowy z potencjalnymi inwestorami. Na tym etapie mogę powiedzieć, że zgłosiły się zarówno firmy krajowe jak i zagraniczne. Wstępne kryteria zgłoszenia ustaliliśmy na wysokim poziomie, np. zdolność kredytowa takiego podmiotu powinna wynosić przynajmniej 20 milionów euro, a roczne obroty powyżej 40 milionów euro. Chcemy, aby to był duży operator, który wykupi 100% akcji PGE S.A., ale również zagwarantuje przeprowadzenie niezbędnych inwestycji, jak również przedstawi koncepcję rozwoju tego biznesu. Przedmiotem sprzedaży jest w końcu jedna z największych firm operatorskich działająca na terenie Morskiego Portu Gdańsk świadcząca profesjonalne usługi w zakresie przeładunków i składowania towarów w obrocie międzynarodowym.

Zdecydowaliśmy się znaleźć inwestora dla tej spółki, ponieważ jako Zarząd Portu nie chcemy stanowić konkurencji wobec naszych klientów posiadając w swoim portfelu spółkę świadczącą usługi przeładunkowe. Chcemy być transparentni i móc konsekwentnie realizować obrane we wcześniejszych latach kierunki działania.

Z czego może wynikać tak duże zainteresowanie ofertą kupna spółki Port Gdański Eksplatacja S.A.?

PGE jest największym uniwersalnym operatorem przeładunkowym, działającym na nabrzeżach wewnętrznej części Portu Gdańsk i czwartym pod względem przeładunków operatorem na całym obszarze portu. Trzeba też dodać, że zainwestowaliśmy ogromne środki w rozwój infrastruktury, zarówno w Porcie Wewnętrznym jak i w Porcie Zewnętrznym. Na terenie Portu Gdańsk jest realizowanych 40 inwestycji o wartości około 6 miliardów złotych. Są to inwestycje realizowane zarówno przez Port Gdańsk, Urząd Morski, PKP PLK, a także kontrahentów działających na terenie portu.

Firma, która przejmie udziały PGE będzie więc mogła funkcjonować w dynamicznie rozwijającym się i bardzo nowoczesnym otoczeniu. Można powiedzieć, że dajemy takiemu

inwestorowi wędkę, stwarzamy możliwości do szybkiego rozwoju.

Dla przyszłego inwestora nie bez znaczenia jest też chyba rosnąca pozycja Morskiego Portu Gdańsk wśród europejskich portów, ale także w rankingach dotyczących tylko portów bałtyckich?

Początek roku był dla nas bardzo udany pod względem wielkości przeładunków. W styczniu, Port Gdańsk po raz pierwszy znalazł się na trzecim miejscu, pod względem wielkości przeładunków, wśród portów bałtyckich. Osiągnęliśmy wynik 4,6 mln ton przeładunków, wyprzedzając Port Primorsk. W stosunku do stycznia 2020, zanotowaliśmy aż 8,8 procentowy wzrost. Bardzo udany był również dla nas luty, tak więc wszystko wskazuje na to, że w pierwszym kwartale umocnimy swoją pozycję na podium wśród portów bałtyckich. Jeżeli natomiast uwzględnimy tylko przeładunki kontenerowe, to pod tym względem jesteśmy numer jeden na Bałtyku i mieścimy się w pierwszej piętnastce portów europejskich.

Coraz lepiej wypadamy również w rankingu największych portów europejskich. W poprzednim roku mimo, że był on bardzo trudny ze względu na pandemię, weszliśmy do pierwszej dwudziestki i pozycję tę stale umacniamy. Oczywiście, pandemia bardzo niekorzystnie wpływa na światowy handel, a tym samym na wyniki portów morskich. W naszym przypadku jednak można powiedzieć, że tracimy mniej niż inne porty europejskie. Stąd właśnie wziął się nasz awans do pierwszej „dwudziestki” portów w Europie. W rekordowym dla nas 2019 roku, wielkość przeładunków wyniosła 52 mln ton, w naznaczonym pandemią 2020 roku spadła do 48 mln ton, w tym roku znowu chcemy przekroczyć 50 mln ton.

Bezprecedensowa skala inwestycji w Porcie Gdańsk pomaga, czy przeszkadza pracującym tam operatorom?

Na pewno jest to spore utrudnienie, warto jednak zwrócić uwagę, że właśnie podczas trwania tych przedsięwzięć notujemy coraz lepsze wyniki jeśli chodzi o wielkość przeładunków, poprawiamy swoje miejsce nie tylko na Bałtyku, ale i w całej Europie. Naszym zadaniem jako zarządzających Portem jest pogodzenie tych inwestycyjnych przedsięwzięć z dbałością o stały rozwój, o poprawę wyników ekonomicznych. Mówi się, że Port Gdańsk jest wielkim placem budowy i nie ma w tym przesady. Czterdzieści realizowanych inwestycji o wartości 6 miliardów złotych, zaangażowanie takich inwestorów jak PKP PLK, Urzędu Morskiego, czy firm działających na terenie Portu, mówi samo za siebie. Ale to jest fundament pod jeszcze szybszy rozwój.

Jesteśmy właśnie na finiszu realizowanych przez nas dużych projektów infrastrukturalnych współfinansowanych przez Unię Europejską z programu CEF „Łącząc Europę”. Są to inwestycje związane między innymi z pogłębieniem toru wodnego, rozbudową nabrzeży, a co za tym idzie, poprawą warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym, a także modernizacją sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym. Inwestycje w nabrzeża i pogłębienie toru wodnego umożliwiają obsługę większych jednostek, tym samym będzie to miało realny wpływ na zwiększenie przeładunków w Porcie Wewnętrznym. Ponadto, modernizowane nabrzeża zyskają bardziej uniwersalny charakter.



Tereny inwestycyjne – Port Gdańsk

Czy w ślad za tak szybkim rozwojem Portu idzie też rozwój tzw. infrastruktury dostępowej?

Nasze inwestycje w układ drogowo – kolejowy prowadzący do Portu zbiegły się z działalnością modernizacyjną PKP PLK, które spowodują m.in. zwiększenie przepustowości stacji kolejowych. Wspólnie z DCT Gdańsk opracowujemy również analizę obecnych ograniczeń eksploatacyjnych w ruchu towarowym, która obejmuje najważniejsze

z naszego punktu widzenia linie kolejowe w Polsce, z uwzględnieniem przejść granicznych.

W marcu zakończona została jedna z naszych kluczowych inwestycji polegająca m.in. na budowie 10 kilometrów dróg, 7 kilometrów torów, 14 rozjazdów 7 obiektów inżynierskich w tym wiaduktów drogowych i przepustów ochronnych na rurociągach paliwowych PERN i LOTOS, o wartości 166 mln zł. Generalnym wykonawcą jest sopocka firma NDI.

Takie inwestycje są prowadzone z myślą o naszych aktualnych i przyszłych kontrahentach, aby prowadzone przez nich procesy przeładunków były jak najbardziej wydajne. Chodzi tu o budowę nowych dróg i układów torowych wyprowadzanych ze stacji kolejowej PKP Port Północy do bram poszczególnych terminali. W przypadku największego z nich, czyli terminalu DCT, będą to dwa dedykowane tory.

Dodatkowo, zrealizowana właśnie inwestycja drogowa, wyprowadzi bezkolizyjny ruch z terminala, dalej na południe Polski. Jest to zupełnie nowy układ drogowy, który umożliwi bezkolizyjny ruch pojazdów. Dwie dedykowane jezdnie w układzie 2 plus 2 do terminala kontenerowego spowodują, że wyprowadzenie kontenerów będzie spełniało najwyższe europejskie standardy. Jedynym miejscem od wyjazdu z terminala, w którym trzeba zwolnić będą bramki na autostradzie. Nasza inwestycja wpisuje się doskonale w projekty realizowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, które na szczeblu rządowym koordynowane są przez Ministerstwo Infrastruktury. Autostrada A1 łącząca Czechy z polskim wybrzeżem Morza Bałtyckiego i Portem Gdańsk jest już gotowa w 85%. Już w 2022 roku przejedziemy bez świateł autostradą bezpośrednio z Portu Gdańsk do czeskiej Ostrawy, Brna, Pragi czy słowackiej Bratysławy.

**Jakie możliwości rozwoju będzie miał Port Gdańsk
i pracujący na jego terenie operatorzy,**

przedsiębiorstwa, gdy te wszystkie inwestycje zostaną już zakończone?

Sami czasem zadajemy sobie takie pytanie. Skoro, w warunkach wielkiego placu budowy możemy się szybko rozwijać, to co będzie później? Na pewno kluczowe będzie utrzymanie podium wśród portów bałtyckich, bardzo dobrej pozycji jeśli chodzi o przeładunki kontenerowe. Pod tym względem chcemy utrzymać prymat na Bałtyku i być nadal w pierwszej piątce w Europie. Przyszłością jest rozwój konteneryzacji ładunków i w naszym przypadku inwestycje w przeładunki skroplonego gazu ziemnego. Budowa pływającego terminalu LNG ma ogromne znaczenie dla bezpieczeństwa energetycznego kraju, a dla nas jest kolejnym impulsem rozwojowym, uzyskaniem nowej dla nas grupy ładunkowej. Będzie ona miała również duże znaczenie zwłaszcza dla przedsiębiorstw naszego regionu wykorzystujących LNG.