

Z Łukaszem Greinke prezesem Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. rozmawia Radosław Nosek



Łukasz Greinke, prezes portu Gdańsk fot. mat. prasowe

Jaka jest pozycja Portu Gdańsk, wśród portów bałtyckich, pod względem wielkości przeładunków?

Port Gdańsk przekroczy w tym roku barierę 50 mln ton przeładunków. Tym samym osiągnie zakładany plan na rok 2019. Należy pamiętać, że dekadę temu taka wartość odzwierciedlała sumę przeładunków we wszystkich polskich portach. Jesteśmy dumni

z tego, że Port Gdańsk jest postrzegany jako najszybciej rozwijający się port w całej Europie. Wśród portów bałtyckich awansowaliśmy z 6-go na 4-te miejsce. W 2016 roku Port przeładował łącznie 37,3 mln ton, tymczasem 2019 rok planujemy zamknąć wartością powyżej 50mln. To pokazuje skalę naszego zaangażowania i ciężkiej pracy. Dokonaliśmy tego realizując jednocześnie inwestycje infrastrukturalne, niejednokrotnie wymagające czasowego wyłączenia z użytkowania niektórych odcinków nabrzeży. Oczywiście nie byłoby to możliwe bez współpracy pracowników Portu z naszymi operatorami realizującymi przeładunki.

Czy Port Gdański ma ambicje, aby stać się „bramą do Bałtyku” dla singapurskich i azjatyckich firm logistycznych?

Port Gdańsk już teraz jest głównym miejscem wymiany towarów na trasie euroazjatyckiej. DCT jest aktualnie największym terminalem kontenerowym na Bałtyku, a Port Gdańsk jako całość, z roku na rok poprawia swoją pozycję wśród najważniejszych portów europejskich. Wiele linii żeglugowych zmieniło swoje ścieżki logistyczne i właśnie przez Gdańsk transportuje swoje towary. Jesteśmy jedynym bałtyckim portem, który regularnie przyjmuje największe na świecie kontenerowce, takie jak MCS Gülsün. Mamy jednak jeszcze dużo do zrobienia. Wyzwaniem jest zmiana ścieżki logistycznej dla towarów transportowanych kolejną z Chin do krajów Skandynawii oraz Wielkiej Brytanii. W listopadzie zainaugurowaliśmy wspólnie z firmą Adampol oraz DCT pierwsze takie połączenie. Liczę, że rynek skorzysta z tej usługi, zaś sam projekt oceniam jako bardzo rozwojowy.

Czy rozwój infrastruktury portowej nadaża za zwiększającą się z roku na rok wielkością przeładunków?

Aby zwiększyć możliwości przeładunkowe Portu w pierwszej kolejności przystąpiliśmy do

optymalizacji wykorzystania potencjału już istniejącego, dzięki czemu udało nam się sprowadzić sporo ładunków dotychczas obsługiwanych przez inne porty. Zacieśnienie współpracy z naszymi kontrahentami oraz coraz większa aktywność międzynarodowa też mają duży wpływ na wzrost przeładunków. Priorytetem w pracy Zarządu Portu Gdańsk od kilku lat jest wychodzenie naprzeciw potrzebom kontrahentów. Chcemy znać specyfikę biznesu każdej z firm operujących w porcie, aby w odpowiednim momencie móc wesprzeć ich działania adekwatnymi inwestycjami w infrastrukturę. Przykładem mogą być parkingi, których przez lata brakowało czy też nowe place składowe. Kilka miesięcy temu oddaliśmy już do użytku jeden duży parking, kończymy budowę drugiego. Nie można zapominać też o podstawowym zadaniu jakie ma Port, a więc modernizowaniu nabrzeży, pogłębieniu toru wodnego w porcie wewnętrznym czy wzmacnianiu bezpieczeństwa portu zewnętrznego poprzez podnoszenie falochronów. Wszystko to skierowane jest na wsparcie kontrahentów, zgodnie z ideą, którą przyjęliśmy w zarządzie. Port Gdańsk to przede wszystkim podmioty działające na naszym terenie. Ich sukces to nasz sukces.

Największa inwestycja morska w Europie



port morski Gdańsk mat. prasowe

1400 ha akwenu i 410 ha powierzchni lądowej. Tyle w ramach projektu Portu Centralnego zyska Port Gdańsk. Warta 12 mld złotych inwestycja jest największą tego typu w Europie. Port Centralny to flagowa inwestycja Zarządu Morskiego Portu Gdańsk. Nowa infrastruktura pozwoli polskiej gospodarce morskiej wejść do czołówki portów europejskich i konkurować z portami światowymi. Ekonomia jest bezwzględna: powstają coraz większe jednostki,

Najszybciej rozwijający się port w Europie

które jednorazowo przewożą więcej towaru. By nadążyć za rozwijającym się rynkiem i konkurencją, konieczne jest zbudowanie nowej atrakcyjnej infrastruktury głębokowodnej. W ten sposób Port Gdańsk ma stać się portem pierwszego wyboru dla wielu rynków.

Projekt zakłada budowę nowego portu, który miałby powstać w sąsiedztwie gdańskiego półwyspu Westerplatte. W ramach przedsięwzięcia przewidziano budowę dziewięciu terminali, czterech obrotnic oraz trzech torów podejściowych. Inwestycja zakłada też budowę 19 km nabrzeży eksploatacyjnych oraz 8,5 km falochronów. W porcie mają znaleźć się m.in. dwa nowe terminale kontenerowe, terminal offshore, LNG przestrzeń dla stoczni i statków pasażerskich. Dzięki budowie Portu Centralnego drastycznie wzrośnie wielkość przeładunków, nawet do 100 000 mln ton w 2045 roku. Jest to wieloetapowa inwestycja dzięki której Port Gdańsk utrzyma tytuł lidera jako najszybciej rozwijającego się portu w Europie.