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



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

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk ogłosił konkurs, w którym chce wyłonić partnerów mających przedstawić projekty uruchomienia działalności przeładunkowej m.in. na terenach, na których planowane jest zalądowienie i budowa Portu Centralnego. Dlaczego właśnie teraz

zdecydowano się na ogłoszenie takiego konkursu?

Koncepcja budowy Portu Centralnego jest znana w naszej branży. Przedstawialiśmy ją inwestorom na świecie m.in. w Chinach, Szanghaju, inwestorom arabskim podczas ich wizyty w Polsce,niedawno podczas misji gospodarczej w Japonii, z udziałem premiera RP Mateusza Morawieckiego. W Japonii np. pierwsze rozmowy miały miejsce w Japońskim Stowarzyszeniu Biznesu „Keidanren", które zrzesza prawie 1500 największych firm japońskich, a później w spotkaniach w formule B2B z przedsiębiorcami japońskimi.

Firmy były zainteresowane, nie tylko zaangażowaniem się w inwestycje budowlane, ale także wejściem w konkretne rozwiązania operatorskie, jak np. długoletnią dzierżawą nowo wybudowanych terminali, czy nawet wybudowania własnych nabrzeży. Koncepcja budowy Portu Centralnego wszędzie budziła duże zainteresowanie. Potencjalni inwestorzy zdają sobie sprawę z ogromnych możliwości takiej inwestycji. Teraz przyszedł moment, aby powiedzieć „sprawdzam".

Stawiamy tu znak równości pomiędzy inwestorem a operatorem. Zależy nam na partnerach, którzy mają bardzo silną pozycję na światowych rynkach przewozów towarowych. Liczymy na to, że rozwiną oni działalność na nabrzeżach Portu Centralnego, co w dłuższej perspektywie spowoduje znaczne zwiększenie przeładunków,oraz poszerzenie portfela ładunków portowych.

Jak Port Gdańsk jest przygotowany do tak wielkiej inwestycji?

Koszt tego przedsięwzięcia szacuje się na około 12 miliardów złotych. Jesteśmy dobrze przygotowani. Mam na myśli min. właściwe przygotowanie całej infrastruktury dostępowej, a więc inwestycji drogowych i kolejowych, jak również inwestycje wewnątrz samego portu.

Jesteśmy 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 umożliwią zarówno obsługę większych jednostek, tym samym będzie to miało realny wpływ na zwiększenie przeładunków w Porcie Wewnętrznym. Ponadto modernizowane nabrzeża zyskają bardziej uniwersalny charakter. Z kolei inwestycje drogowo-kolejowe poprawią zarówno dostęp drogowy do portu, jak i standard techniczny dróg. W ramach tej inwestycji powstanie lub zostanie przebudowanych 7,2 km dróg, 10 km nowych torów i 7 obiektów inżynieryjnych, w tym wiaduktów i przepustów osłonowych. Łączna wartość tych inwestycji to 735 mln zł.



Port Gdańsk panorama fot. mat. prasowe

Czy nie istnieje obawa, że możliwości dowozowe i odwozowe przy tak znacznej rozbudowie portu okażą się niewystarczające?

Operacje logistyczne w Porcie to naczynia połączone, z jednej strony nowoczesne nabrzeża i urządzenia przeładunkowe, z drugiej nowoczesne sieci transportowe jak kolej, drogi i w przyszłości żegluga śródlądowa. Budując nowe układy drogowo-kolejowe bierzemy pod uwagę plany rozbudowy Portu i naszych operatorów.

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 opracowujemy również analizę obecnych ograniczeń eksploatacyjnych w ruchu towarowym, która obejmuje najważniejsze z naszego punktu widzenia linie kolejowe w Polsce, z uwzględnieniem przejść granicznych.

Port planuje także kolejne inwestycje, m.in. budowę układu drogowo-kolejowego w rejonie Nabrzeża Przemysłowego, gdzie planowana jest modernizacja ok. 4 km torów wraz z rozjazdami i infrastrukturą towarzyszącą oraz budowa nowej infrastruktury na odcinku ok. 2 km.

Prowadzone są również prace koncepcyjne w aspekcie wypracowania jednego wspólnego modelu zarządzania ruchem kolejowym w oparciu o stworzenie swego rodzaju Lokalnego Centrum Sterowania (tzw. LCS) wzorem z sieci Polskich Linii Kolejowych.

W 2019 roku Port Gdańsk osiągnął rekordowy wynik przeładunków – ponad 52 mln ton, dzięki czemu znalazł się w „wadze ciężkiej” europejskich portów przekraczających poziom 50 mln ton ładunków. A jaki będzie pod tym względem 2020 rok?

Jeśli chodzi o tegoroczne wyniki przeładunkowe, to wprawdzie będą one nieco gorsze niż w 2019 roku, ale trzeba tu uwzględnić efekty wysokiej bazy w 2019 roku, zwłaszcza jego pierwszego półrocza, kiedy to zanotowano bardzo duże, dodatkowe przewozy ropy naftowej koniecznej do utrzymania ciągłości produkcyjnej polskich rafinerii w sytuacji kryzysowej związanej ze wstrzymaniem transportu ropy rurociągiem „Przyjaźń”. Jeśli odliczymy ten efekt, wówczas spadki przeładunków w 2020 roku będą niewielkie.

Zakładamy, że do końca roku powinniśmy osiągnąć poziom około 48,5 mln ton. Gonić czołówkę można na dwa sposoby, albo szybciej się rozwijać, albo mniej tracić. W dobie światowej pandemii większość portów europejskich traci dużo więcej niż my. Jestem pozytywnie nastawiony jeżeli chodzi o 2021 rok. Rosną nam przeładunki w Porcie Wewnętrznym, co świadczy o słuszności realizowanych inwestycji. Trzeba po prostu jeszcze więcej inwestować. Na ten moment mamy wystarczające środki własne, aby prowadzić taką politykę, kolejne inwestycje możemy finansować m.in. kredytami. W ten sposób będziemy o wiele szybciej przygotowani do odbicia gospodarczego, które przecież musi nastąpić.

Pomimo trudniej sytuacji w światowej gospodarce spowodowanej pandemią Port Gdańsk awansował w tym roku do pierwszej „dwudziestki" portów europejskich. Jest również na czwartym miejscu w grupie portów bałtyckich. Jakie to ma znaczenie dla Portu Gdańsk?

Awansując do tego grona wyprzedziliśmy porty w Genui i Dunkierce. Domyślam się, że nasi potencjalni klienci obserwując coraz lepsze wyniki Portu Gdańsk i tak istotny awans w rankingach zastanawiają się z czego on wynika. Okazuje się, że łańcuch logistyczny z wykorzystaniem Portu Gdańsk może być tańszy od dotychczas wykorzystywanych. Liczymy na to, że w sytuacji tak dużych inwestycji rozwojowych będziemy coraz lepiej wykorzystywać naszą rentę lokalizacyjną i jeszcze szybciej się rozwijać.

W Gdańsku ma również powstać pływający terminal LNG. Co to oznacza dla Portu?

Jednostka FSRU jest statkiem, który posiada funkcje magazynowania i regazyfikacji

skroplonego gazu LNG. Przedstawiciele Gaz-System, Zarządu Morskiego Portu Gdańsk i Urzędu Morskiego w Gdyni podpisali list intencyjny dotyczący współpracy przy realizacji programu budowy pływającego terminalu LNG (FSRU) w Zatoce Gdańskiej. Naszym zadaniem będzie przygotowanie stanowiska dla tego terminalu.

Znaczenie tej inwestycji jest bardzo duże, przede wszystkim dla bezpieczeństwa energetycznego Polski. Dla nas to kolejny impuls rozwojowy, uzyskanie nowej dla nas grupy ładunkowej. Będzie ona miała również duże znaczenie zwłaszcza dla przedsiębiorstw naszego regionu wykorzystujących LNG.