

Z Łukaszem Greinke prezesem zarządu Portu Gdańsk S.A., rozmawia Radosław Nosek



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

Podczas V edycji Kongresu 590 zorganizowano panel tematyczny „Port Gdańsk oknem na świat dla towarów 590. W kierunku synergii i uwolnienia potencjału polskiego eksportu”. Jakie jest obecnie znaczenie Portu Gdańsk dla rozwoju polskiego eksportu?

– Naszym celem jest być portem pierwszego wyboru dla produktów 590, czyli towarów polskich producentów, którzy chcą rozwijać swój biznes międzynarodowo. Chcemy, aby te potoki towarów płynęły przez Port w Gdańsku, zamiast przez porty zachodnie. To już się dzieje, ale nadal jest wiele do zrobienia w tym zakresie. Obserwując statystyki przepływu towarów w naszym porcie widzimy, że eksport bardzo mocno rośnie. Wolumen polskiego eksportu w ciągu ostatnich 10 lat wzrósł o ok. 130 proc.

A Gdańsk jest portem o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki. Dzięki doskonałej lokalizacji – port leży na styku głównych szlaków logistycznych – już dziś jest bramą dla wielu towarów importowanych i eksportowanych przez przedsiębiorstwa Europy Środkowo – Wschodniej. Coraz więcej dużych podmiotów decyduje się na to, żeby mieć w portach nie tylko swoje magazyny, ale nawet morskie terminale przeładunkowe. Inwestycje infrastrukturalne, w tym kolejowo-drogowe, to koło zamachowe gospodarki. Już niebawem, bo w 2022 r., przejedziemy bez zatrzymywania się na światłach autostradą A1 bezpośrednio z Portu w Gdańsku do czeskiej Ostrawy, Brna, Pragi czy słowackiej Bratysławy. To wszystko sprawia, że wielu inwestorów, zarówno krajowych, jak i zagranicznych, zainteresowało się Gdańskiem, lokując tu swoje biznesy. Jesteśmy gospodarzem tego terenu i staramy się zapewnić jak najlepsze warunki, do lokowania biznesu w naszym porcie. Porządkowana jest przestrzeń, utwardzane place i budowana coraz nowocześniejsza infrastruktura, wszystko po to, by maksymalnie przyspieszyć rozwój nowych biznesów i ułatwić inwestorom start.

Port Gdańsk jest jedynym portem na Bałtyku przystosowanym do obsługi największych statków oceanicznych na świecie. Jak to się przekłada na pozycję Portu Gdańsk wśród wszystkich portów

bałtyckich?

- Inwestycje to kluczowy element mający bezpośredni wpływ na wzrost przeładunków. Ma to również bezpośrednie przełożenie na naszą pozycję wśród konkurentów. To właśnie uniwersalna infrastruktura, jej jakość, a także parametry jednostek jakie mogą być dzięki tej infrastrukturze obsługiwane, decydują o wolumenach przeładowywanych towarów. Dlatego Port Gdańsk wciąż poszukuje możliwości rozbudowy infrastruktury planując kolejne inwestycje, aby umożliwić naszym kontrahentom osiągnięcie coraz lepszych wyników.

Ogromne znaczenia mają prowadzone obecnie wielomilionowe inwestycje na terenie portu, które zwiększają naszą konkurencyjność na Bałtyku. Jesteśmy na finiszu prac związanych z przebudową i modernizacją istniejącej infrastruktury. Jest to zarówno przebudowa blisko 5 km nabrzeży, pogłębianie toru wodnego w Porcie Wewnętrznym, modernizacja układu drogowo-kolejowego w Porcie Zewnętrznym, ale także inwestycje Urzędu Morskiego, jak falochrony czy tor podejściowy dla statków oceanicznych czy inwestycje PKP PLK jeżeli chodzi o dostęp kolejowy. To wreszcie nie tylko infrastruktura, ale też suprastruktura, czyli urządzenia przeładunkowe, które muszą spełniać wymogi najbardziej wymagających operatorów. Dlatego cały czas musimy obserwować rynek i dostosowywać naszą infrastrukturę do wymagań rynku. Do naszego portu zawijają największe transoceaniczne jednostki, wymagające głębokowodnych nabrzeży. Do tego celu służy terminal DCT, który jako jedyny na południowym Bałtyku jest w stanie obsłużyć kontenerowce o pojemności ładunkowej do 24 tys. TEU (na swoim pokładzie mogą zmieścić prawie 24 tysiące 20-stopowych kontenerów). Największą jednostką jaka do tej pory została obsłużona w Gdańsku jest „MSC Gulsun” o pojemności 23 700 TEU na pokładzie. I właśnie w bałtyckim rankingu kontenerowym jesteśmy liderem.

W tym roku awansowaliśmy też do grona trzech największych portów na Morzu Bałtyckim. Port Gdańsk stale rośnie w siłę. Pokonujemy coraz to wyżej ustawione poprzeczki. Od 2016

r. przeładunki na portowych nabrzeżach wzrosły o 15 mln ton, osiągając rekordowy wolumen 52 mln ton w 2019 r. Od stycznia do końca kwietnia br. łącznie przeładowaliśmy 17,3 mln ton. To o 15,2 proc. więcej niż w analogicznym okresie ub.r. Wówczas przeładunki wynosiły nieco ponad 15 mln ton. Dominującą grupą ładunkową nadal jest drobnica (ponad 7,8 mln ton), na drugim miejscu są paliwa (ponad 5,7 mln ton). Liczymy na to, że pod koniec roku przekroczymy 50 mln ton.

Jak duże jest zainteresowaniem Portem Gdańsk ze strony inwestorów. Jak wiele firm i z jakich branż prowadzi działalność gospodarczą na terenie portu?

– Tak naprawdę, gdy patrzymy na skalę handlu morskiego można stwierdzić, że właściwie większość branż korzysta z funkcjonowania portu. Jesteśmy soczewką, która skupia absolutnie wszystkie branże. Są u nas zarówno podmioty z branży automotive, FMCG, czy duże podmioty przeładowujące surowce energetyczne. Praktycznie nie ma grupy ładunkowej, która nie byłaby przeładowywana w naszym porcie: kruszywo, cement, szyny, popiół, ropa naftowa, węgiel, koks, ruda, ale także nawozy, czy produkty spożywcze. Przez nasz port płynie w bardzo dużych tonażach polski cukier, ale też białe mięso, czy produkty mleczne. Wyraźnie rośnie nam eksport mięsa. W 2020 roku było 17,5 tys. ton, a po 4 miesiącach 2021 jest już 14,2 tys ton. Obecnie na naszym terenie o powierzchni blisko 700 ha, biznesy prowadzi ponad setka firm o różnorodnym profilu działalności, z czego 27 kontrahentów realizuje swoje przeładunki w relacji morskiej. To przede wszystkim branże: petrochemiczna, energetyczna, rolno- -spożywcza, budowlana. Zainwestowała u nas m.in. Krajowa Spółka Cukrowa S.A. W 2019 r. wybudowała najnowocześniejszy w Europie terminal cukrowy. Dzięki niemu „Polski cukier” trafia na rynki całego świata, właśnie przez port w Gdańsku. A już niebawem do portowej drużyny dołączą kolejni kontrahenci. Podpisaliśmy umowę ze spółką Cedrob, liderem w produkcji drobiu, która chce w Porcie Gdańsk uruchomić mroźnię wysokiego składowania. Rozmawiamy też z branżą

mleczarską, ponieważ te produkty cieszą się dużym powodzeniem na świecie.

Nadal dysponujemy terenami inwestycyjnymi. Łączna ich powierzchnia to ponad 100 ha. Najbardziej atrakcyjny i unikalny na skalę europejską jest teren z bezpośrednim dostępem do istniejącego pirsu głębokowodnego o powierzchni 25 hektarów. Szukamy również inwestora dla swojej spółki Port Gdański Eksploatacja SA. To największy uniwersalny operator przeładunkowy, działający na nabrzeżach wewnętrznej części Portu Gdańsk i czwarty pod względem przeładunków operator na całym obszarze portu. Teren, na którym operuje spółka to 89 hektarów. Większa jego część została objęta największym programem inwestycyjnym realizowanym przez zarząd portu, a współfinansowanym ze środków CEF.



fot. Port Gdańsk

Ile regularnych połączeń morskich obsługuje Port Gdańsk? Jakie są najważniejsze kierunki obrotów towarów?

– Obecnie obsługujemy 21 regularnych połączeń morskich. Oprócz Europy, stałymi kierunkami obrotu towarów są USA, Ameryka Środkowa i Południowa oraz Azja. W ramach oferowanych linii oceanicznych (aliansów: 2M i Ocean Alliance) jest jedynym bałtyckim

Port Gdańsk pierwszym wyborem dla polskich eksporterów

portem, który obsługuje bezpośrednie połączenia kontenerowe z Chinami. W 2010 r. gdy Maersk Line uruchomiła pierwszy serwis oceaniczny z Chin do Gdańska, wzrosła liczba przeładowanych kontenerów. Port Gdańsk bowiem to dla Azji morska brama do rynków Europy Środkowo-Wschodniej, najdynamiczniej rozwijającego się regionu Unii Europejskiej. To idealny rynek dla 100 milionów konsumentów, ale także ważne miejsce produkcji i stale rosnącego eksportu produktów wysokiej jakości na rynki całego świata. Dlatego też w 2018 r. w samym sercu chińskiej gospodarki w Szanghaju, otworzyliśmy swoje biuro handlowe. Wspólnie z Polską Agencją Inwestycji i Handlu staramy się o nowe kontrakty dla polskich przedsiębiorców.