

Tegoroczna edycja Forum Ekonomicznego odbywała się pod hasłem „Europa w poszukiwaniu przywództwa”. Przez trzy dni odbyło się łącznie około 400 paneli dyskusyjnych i prezentacji, a także wiele wydarzeń towarzyszących. Wśród panelistów gospodarczego kongresu nie mogło zabraknąć silnej reprezentacji Portu Gdańsk. Prezes Łukasz Greinke brał udział w panelu „Giganci eksportowi silniejsi niż pandemia”, wiceprezes Sławomir Michalewski dyskutował na temat „Potencjału korytarza transportowego Bałtyk - Morze Czarne”, a wiceprezes Kamil Tarczewski wziął udział w debacie w ramach Forum Ekonomicznego Młodych Liderów.



Łukasz Greinke, prezes Portu Gdańsk (z prawej) podczas panelu „Giganci eksportowi silniejsi niż pandemia” fot. mat. prasowe

Prezes Łukasz Greinke podczas panelu „Giganci eksportowi silniejsi niż pandemia” wskazywał, iż w ciągu ostatnich 5 lat w Porcie Gdańsk wyraźnie widać tendencję wzrostową eksportu towarów.

- W 2020 roku wyróżniliśmy się także eksportem polskiego zboża. Przez nasze nabrzeża przeszło 1,34 mln ton ziarna, przy czym w latach wcześniejszych było to średnio około 600 tys. ton rocznie. Chcemy, aby Port

Gdańsk był oknem na świat dla polskich przedsiębiorców, dla towarów 590. Dlatego też naszym zadaniem jest stwarzać możliwości. Staramy się poznać naszych kontrahentów i ich potrzeby, aby wspólnie realizować nasze cele - tłumaczył podczas debaty prezes Greinke.

Podczas pobytu w Karpaczu przedstawiciele Zarządu Morskiego Portu Gdańsk odwiedzili firmę Kador, która zajmuje się logistyką przemysłową, montażem i demontażem linii produkcyjnych i wysyła ładunki do Australii, Brazylii, Chin, Kanady, Korei i USA. Jedną z ich lokalizacji jest Miłków w pobliżu Karpacza, a drugą właśnie Port Gdańsk.

- Wierzymy, że jeżeli gestorzy ładunków będą mieli pewność, że mamy nowoczesną infrastrukturę, która umożliwi im przeładowywanie towarów, to Gdańsk stanie się portem pierwszego wyboru. I portem dla eksportu towarów 590. Mówiąc obrazowo, jesteśmy jak bijące serce, które potrzebuje układu krwionośnego, całej sieci drogowo - kolejowej. Dlatego też modernizujemy infrastrukturę portową, aby inwestowanie w naszym porcie opłacało się, by wysyłanie towarów w świat było jak najbardziej uzasadnione ekonomicznie.



Sławomir Michalewski, wiceprezes Portu Gdańsk (z prawej) z Janem Sechterem, wiceministrem transportu Republiki Czeskiej fot. MicrosoftTeams-image

Prezes Greinke posłużył się przykładem Krajowej Spółki Cukrowej, która wybudowała w porcie najnowocześniejszy w Europie terminal cukrowy. Dzięki tej inwestycji polski cukier trafia na rynki całego świata, właśnie przez port w Gdańsku. A kolejne inwestycje kontrahentów w Porcie Gdańsk przed nami. Cedrob planuje wybudowanie automatycznej mroźni wysokiego składowania, a Anwil budowę morskiego terminalu przeładunkowego.

- Rozmawiamy też z branżą mleczarską, ponieważ widzimy, że produkty

spożywcze cieszą się bardzo dużym powodzeniem na świecie. Widzimy potrzebę magazynów, które są w stanie obsługiwać właśnie tego typu ładunki. I wreszcie rozwijamy połączenia żeglugowe. Obecnie mamy bezpośrednie połączenia do 21 państw świata, a w Europie w ramach żeglugi krótkiego zasięgu do wielu miejsc w Skandynawii, Wielkiej Brytanii i portów niemieckich, belgijskich czy holenderskich. Z Portu Gdańsk realizowane są połączenia oceaniczne zarówno na Daleki Wschód jak i do Ameryki Środkowej (Kostaryka, Honduras, Meksyk). I tutaj widzimy też ogromne pole do współpracy z gigantami polskiego eksportu. Firmami, z którymi wspólnie możemy osiągnąć efekt synergii.

Wiceprezes Portu Gdańsk Sławomir Michalewski podczas panelu „Potencjał korytarza transportowego Bałtyk – Morze Czarne”, zapewniał, że największy port kontenerowy na Bałtyku jest gotów wykorzystać potencjał korytarza transportowego między Bałtykiem i Morzem Czarnym.

- Przepłynięcie z Gdańska do Odessy dookoła Europy zajmuje 15 dni. W tym czasie statek musi przepłynąć dystans 8,5 tys. km i pokonać kilka cieśnin, w tym trudną do pokonania cieśninę Bosfor. Tymczasem oba porty dzieli tylko 1,7 tys. km drogą kolejową. Stąd szukamy korytarza lądowego między Bałtykiem i Morzem Czarnym. Jesteśmy gotowi wykorzystać jego potencjał – przekonywał. - Przejście przez cieśninę Bosfor trwa ok. 6 godzin, a samo wejście w cieśninę wymaga czekania nawet kilkunastu godzin. Do tego dochodzi wysokie ryzyko kolizji. Tymczasem już teraz funkcjonuje połączenie kolejowe między portami w Kłajpedzie i Odessie. Jako Polska mamy nad nim

przewagę: jedną granicę. Od Sławkowa na Śląsku do granicy z Ukrainą biegnie tzw. szeroki tor (Linia Hutnicza Szerokotorowa) o długości 400 km. Kursują tam już pociągi armatorskie z terminala kontenerowego DCT Gdańsk. Logicznym jest zbudowanie połączenia kolejowego właśnie do i wykorzystanie szerokiego toru do Odessy. W tym zakresie nie jest potrzebne wsparcie instytucji unijnych, którego wymaga Via Carpatia. Mam nadzieję, że brakujący element w postaci kolei ukraińskich uda się dopiąć jeszcze w tym roku. Ostatnim brakującym elementem do złożenia całego korytarza transportowego łączącego Gdańsk z ukraińskimi portami Morza Czarnego są koleje ukraińskie. Mam nadzieję, że uda nam się nawiązać realną współpracę.

O potencjale Morza Czarnego może świadczyć liczba kontenerów wędrujących stamtąd w stronę Skandynawii oceniana na 200 tys. rocznie. Port Gdańsk przeładowuje rocznie około 2 mln kontenerów i jest liderem w regionie Bałtyku. DCT zamierza do 2024 r. zwiększyć jego przepustowość do 4,5 mln TEU. Jeden pociąg kontenerowy jest w stanie zastąpić 54 ciężarówki.



Kamil Tarczewski, wiceprezes Portu Gdańsk (z prawej) na debacie „Gospodarka, infrastruktura, transport – słowa klucze obecnej dekady” fot. MicrosoftTeams-image

Z kolei wiceprezes Kamil Tarczewski wziął udział w debacie zatytułowanej “Gospodarka, infrastruktura, transport – słowa klucze obecnej dekady”, która odbyła się w ramach Forum Ekonomicznego Młodych Liderów, wydarzenia towarzyszącego karpackiemu Forum. Podczas spotkania z młodzieżą z całej Polski i Europy wiceprezes Tarczewski podkreślił, że

Port Gdańsk podczas XXX Forum Ekonomicznego w Karpaczu

infrastruktura jest kluczowa dla odbudowy gospodarczej po pandemii, a programy odbudowy, takie jak chociażby Polski Nowy Ład czy unijne Krajowe Plany Odbudowy to właściwa odpowiedź na recesję i spowolnienie gospodarcze w Europie. Objął rolę Portu Gdańsk dla Polski i szerzej znaczenie gospodarki morskiej dla rozwoju ekonomicznego współczesnych państw.