

Z Adamem Mellerem prezesem Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., rozmawia Radosław Nosek



A. Meller fot T. Urbaniak

Jaką wielkość przeładunków zaplanowano w Porcie Gdyni w tym roku, czy wielkość ta będzie osiągnięta?

Po 11 miesiącach 2019 roku notujemy znakomite wyniki. Z najnowszych statystyk wynika, że wskaźniki wzrostu wolumenu przeładunków są bardzo wysokie w prawie każdej grupie towarów. Łącznie Port Gdynia przekroczył już granicę 20 mln ton ładunków. Przeładunki przetworów naftowych wzrosły o 8,8% (141 tys ton), przeładunki węgla i koksu aż o 9%

(217,1 tys ton), zboża o 6,8% (188,1 tys. ton), drobnicy o 2,8% (358 tys. ton), a przewóz innych ładunków masowych wzrósł o 11,9% (147 tys. ton). Naszym ogromnym osiągnięciem jest przede wszystkim przeładunek kontenerów. Po 11 miesiącach 2019 roku wyniósł 831073 TEU o daję wzrost o 13,2 % w stosunku do analogicznego okresu z zeszłego roku. W tym tempie wzrostu obroty kontenerowe pod koniec 2019 roku osiągną wielkość około 900 000 TEU, natomiast przeładunki wszystkich grup ładunków ok. 24 mln ton. Polska jest jedną z najlepiej prosperujących gospodarek w Europie. Średnia stopa wzrostu wynosi 4,2 % rocznie, biorąc pod uwagę lata 1992-2019. Z całkowitym PKB wynoszącym 524 miliardów euro plasuje się na 7 pozycji co do wielkości gospodarek w Unii Europejskiej. Wzrost wspierany jest przez inwestycje infrastrukturalne, w tym 208 miliardów euro z funduszy UE w latach 2007-2020 zainwestowanych na terenie całego kraju. Efektywne wykorzystywanie własnych środków finansowych jak i tych pozyskanych z funduszy unijnych sprawia, że Port Gdynia prężnie się rozwija. Realizację portowych inwestycji wspierają konsekwentnie pozyskiwane środki z Funduszu Spójności, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Z powodzeniem realizujemy jedną z kluczowych inwestycji, dzięki której możliwa będzie obsługa dużych promów o długości do ok. 240 m, a także zwiększenie częstotliwości ich zawijania. Odpowiadamy na potrzeby rynku wynikające ze stale rosnącego ruchu pasażerskiego oraz wymiany handlowej ze Skandynawią. Nowa lokalizacja terminalu – przy Basenie im. Marszałka Piłsudskiego, zapewni połączenie z najważniejszymi lokalnymi i krajowymi drogami stanowiącymi istotny element wymiany handlowej – autostrady morskiej Gdynia Karlskrona. Usytuowanie terminalu niesie za sobą również inne korzyści, wynikające ze skrócenia czasu nawigowania jednostek w porcie. Oszczędność czasu oraz zmniejszenie ilości spalin wpisuje się w naszą strategię zrównoważonego rozwoju. Łącznie na wszystkie inwestycje otrzymaliśmy 428 337,137 zł dofinansowania.

Wielkim wyzwaniem dla Portu Gdynia jest budowa Portu Zewnętrznego. Na jakim etapie jest to

przedsięwzięcie i jak zmieni ono funkcjonowanie gdyńskiego portu?

To kluczowa dla europejskiego rynku usług logistycznych inwestycja, którą prowadzimy w oparciu o partnerstwo publiczno-prywatne. Dokonaliśmy wyboru doradcy transakcyjnego, z którym w połowie listopada podpisaliśmy umowę. Odpowiedni partner consultingowy, którym jest konsorcjum Ernst & Young Sp. z o.o., Domański Zakrzewski Palinka sp. k., WYG INTERNATIONAL Sp. z o.o. jest jednym z kluczowych elementów w realizacji tej inwestycji. Ten etap projektu przepracowaliśmy wspólnie z Departamentem PPP Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju i jesteśmy przekonani, że wspólnymi siłami osiągniemy sukces, znajdując odpowiedniego partnera biznesowego. Na sztucznym lądzie przy nabrzeżu Śląskim i Szwedzkim, powstanie głębokowodny Port Zewnętrzny. Zwiększy powierzchnie Portu Gdynia o 151 hektarów, stworzy ponad 700 nowych miejsc pracy, a zdolności przeładunkowe zwiększą się aż o 2,5 mln TEU. Wartość inwestycji szacujemy na 3,2 mld zł.

Jak wygląda współpraca Portu Gdynia z firmami i operatorami logistycznymi z Azji?

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. wspiera wielopłaszczyznową integrację Polski z rynkiem chińskim oraz, w szerszym znaczeniu, całym rynkiem azjatyckim. Celem tych działań jest usprawnienie transportu towarów z i do tego regionu z wykorzystaniem Portu Gdynia. Azja jest rynkiem, na którym bezpośrednie relacje biznesowe są bardzo istotne, dlatego też sukcesywnie je rozwijamy. Dla przykładu, we wrześniu br. podpisaliśmy listy intencyjne dotyczące współpracy z dwoma portami chińskimi w Weifang oraz w Tangshan. Współpraca dotyczyć będzie m.in. obszarów najlepszych praktyk handlowych, planowania i realizacji projektów inwestycyjnych oraz nowych technologii. W tym rejonie świata, siedziby swoje mają właściciele obu gdyńskich terminali kontenerowych, czyli ICTSI (BCT) oraz Hutchison Ports (GCT). Są to jedni z najważniejszych naszych partnerów biznesowych, z którymi prowadzimy wiele rozmów dotyczących bieżącej oraz przyszłej współpracy.

Uczestniczymy również w targach oraz wydarzeniach branżowych, na których promujemy nasz port. Dotyczy to zarówno prowadzonych przez nas inwestycji, tj. pogłębienie portu, czy budowa Portu Zewnętrznego, jak również obecnych możliwości Portu Gdynia oraz terminali i firm pracujących na jego terenach. Współpraca w tym zakresie z naszymi obecnymi kontrahentami jest bardzo owocna.

Port Gdynia dzięki realizowanym inwestycjom gotowy jest na obsługę coraz większych statków. Stale rosnące wymagania rynku idą w parze z coraz wyższym poziomem bezpieczeństwa. Jak Port Gdynia radzi sobie z tym wyzwaniem?

Port Gdynia jest jednym z zaledwie dwóch portów na świecie korzystającym z poprawek RTK do celów nawigacyjnych zgodnie z wymaganiami międzynarodowych norm IMO i zaleceń IALA. Na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat technologia globalnego pozycjonowania GNSS stała się jednym z najważniejszych narzędzi nawigacyjnych używanych do ustalenia pozycji statku nie tylko na otwartym morzu, ale także w portach i na wodach podejściowych, gdzie miejsca na manewry jest coraz mniej, a natężenie ruchu coraz większe. Zdecydowanie większe, cięższe i trudniejsze w manewrowaniu są także statki wpływające do portów. Według danych Międzynarodowego Forum Transportu na przestrzeni ostatnich 20 lat średnia wielkość statków zwiększyła się prawie dwukrotnie. W celu przyjęcia tak dużych statków, porty na całym świecie podejmują wielomiliardowe inwestycje zwiększające prześwity pod mostami, pogłębiające tory wodne, wydłużające i wzmacniające nabrzeża oraz stawiające wyższe i większe dźwigi. System RTK pozwala na zoptymalizowanie procesów inwestycyjnych w obszarze portu wewnętrznego. Oprócz systemu GBAS-RTK Port Gdynia jako pierwszy port morski w Polsce, przystąpił do systemu zarządzania lotami dronów, który zintegrowany będzie z ogólnopolskim systemem Pansa UTM, należącym do systemu DTM. W/w systemy służą do lokalnego zarządzania lotami BSP w określonym wolumenie przestrzeni powietrznej, w postaci oprogramowania

zainstalowanego na serwerach zapewnianych przez HAWK-E. W ostatnim czasie podpisaliśmy również list intencyjny z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią w zakresie współpracy przy projektach badawczo-rozwojowych, z którą mieliśmy już okazję współpracować w kwestii rozwoju technologii usług dronowych w obszarze infrastruktury krytycznej. Zależy nam na nawiązywaniu współpracy z podmiotami zaangażowanymi w innowacje. Podpisany dokument to także stymulowanie transportu intermodalnego w korytarzu Bałtyk – Adriatyk.