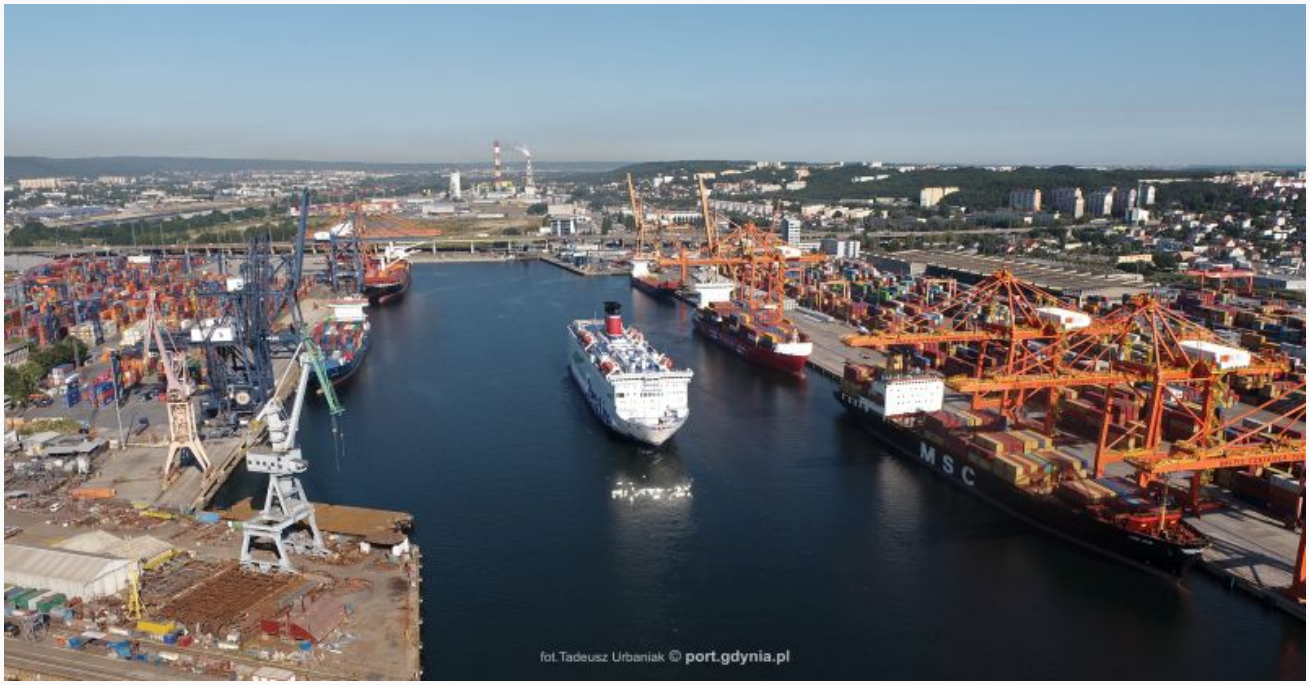
Pandemia COVID-19 wpływa na kondycję żeglugi morskiej. Pomimo kryzysu większość polskich portów nie zamroziła usług, a wprowadzane ograniczenia w związku z pandemią nie zakłócają ich funkcjonowania.



Basen-Kontenerowy fot. T. Urbaniak mat. prasowe Port Gdynia

W I kwartale 2020 roku przeładunki polskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej wyniosły łącznie 25 554 tys. ton wobec 26 862,2 tys. ton w I kw. 2019 r. Były zatem niższe o około 5 procent w porównaniu do analogicznego okresu ubiegłego roku. W tym, udział Portu Gdynia w przeładunkach wzrósł o 3 procent, Portu Gdańsk spadł o 2 procent, a Portów Szczecin-Świnoujście spadł o 1 procent. W Porcie Gdynia przeładunki wyniosły 6 355 tys. ton i były wyższe o prawie 5 procent (o ok. 300 tys. ton). W tym samym czasie Port Gdańsk podobnie jak (np. Port Rotterdam) odnotował 8 procentowe spadki w przeładunkach. Warto także zauważyć, że 2020 rok okazał się

rekordowy dla przeładunków zbóż w polskich portach – Port Gdynia posiada tutaj dominującą pozycję -udział wyniósł aż 64 procent. W I kwartale 2020 roku w Porcie Gdynia przeładowano tego ładunku o 722 tys. ton więcej niż w I kwartale 2019 roku. Na plusie są w Porcie Gdynia także kontenery – w lipcu br. odnotowano 18 procentowy wzrost. Równie dobrze wypadły w Porcie Gdynia w pierwszym półroczu 2020 roku: ładunki inne masowe – dynamika wzrostu 112,9 i zboża – wzrost 205,6 oraz ropa i przetwory naftowe – 102,6.

Najważniejszy jest fakt, że w Porcie Gdynia pandemia COVID 19 nie wpłynęła na realizację zadań inwestycyjnych. Żywym tego przykładem jest budowa w Porcie Gdynia Publicznego Terminala Promowego. Jest to największa, od blisko 50 lat, inwestycja realizowana w Porcie Gdynia, która umożliwi przyjmowanie większych promów o długości do 240m oraz skróci czas związany z zawinięciem statku do portu. Terminal zapewni obsługę transportu promowego w systemie dwupoziomowym na jednym stanowisku promowym oraz obsługę ruchu pasażerskiego poprzez galerię łączącą budynek terminalu ze stanowiskiem promowym. Nowy terminal promowy połączony będzie z międzynarodowym układem komunikacyjnym poprzez: ulice Polską i Janka Wiśniewskiego, Trasę Kwiatkowskiego i Obwodnicę Trójmiasta oraz Autostradę A1. Nowy terminal będzie jednym z najnowocześniejszych tego typu obiektów w basenie Morza Bałtyckiego. Inwestycja wpisuje się w ideę Green Port poprzez eliminowanie zanieczyszczenia środowiska. Wynika to z możliwości zasilania prądem promów podczas postoju, dzięki specjalnym urządzeniom, pozwalającym na czerpanie energii elektrycznej bezpośrednio z lądu. Taka technologia umożliwi wyłączenie silników i agregatów podczas postoju. Sam terminal zostanie wyposażony w nowoczesne, przygotowane specjalnie dla Portu Gdynia urządzenia pozwalające na dostosowanie ramp i galerii pasażerskiej do różnej wielkości i typów statków, co istotnie ułatwi wejście jak i zejście na statek pasażerom poruszającym się zarówno pieszo jak i pojazdami kołowymi. Projekt jest realizowany w oparciu o fundusze unijne oraz środki własne Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Finał planuje się w połowie 2021 roku.

Centralną częścią Portu Zewnętrznego będzie terminal kontenerowy z możliwością przeładunku – w pierwszym wariancie – dwóch milionów TEU. W planach przewiduje się rezerwę terenu na kolejne 0,5 miliona TEU. Port Zewnętrzny będzie posiadał nabrzeże o długości 2500 m i szerokości 700 metrów. Zakłada się, że w Porcie Zewnętrznym będą obsługiwane kontenerowce o maksymalnej wielkości ponad 25 tysięcy TEU (o długości 490 m i szerokości 72 m). Równie duża jest obrotnica w Porcie Zewnętrznym – projekt przewiduje 1000 m. Początek nabrzeża Portu Zewnętrznego to przedłużenie obecnego nabrzeża Śląskiego – z pirsu węglowego ma się rozpoczynać nowy układ portowy mający prawie trzy kilometry długości i prowadzący do nowego wejścia głównego do portu o szerokości 300 metrów. W Porcie Zewnętrznym pracę znajdzie ponad 700 osób, natomiast w otoczeniu około portowym 4200. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wspiera budowę Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia jako sztandarową inwestycję.

Nadmienić trzeba, iż jednym z realizowanych zadań inwestycyjnych jest również, współfinansowane ze środków unijnych, pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia oraz związana z tym przebudowa nabrzeży. Zadanie to przyczyni się nie tylko do poprawy konkurencyjności portu oraz poziomu bezpieczeństwa nawigacyjnego – ale prowadzi również do realizacji idei Green Port poprzez ograniczenie zanieczyszczenia środowiska. Celem wykonywanych na dużą skalę prac jest umożliwienie zawijania do portu znacznie większych statków, o maksymalnej długości do 400 m, szerokości do 58 m i maksymalnym zanurzeniu do 15 m (obecne maksymalne zanurzenie wynosi 13,5 m). Inwestycja pozwoli też na poprawę warunków nawigacyjnych i stanu bezpieczeństwa budowli. Przeprowadzana w związku z pogłębieniem przebudowa konstrukcji hydrotechnicznych wybranych nabrzeży zapewni właściwe parametry do cumowania i obsługi większych niż dotychczas statków kontenerowych i masowych.

> *– Inwestycje w Porcie Gdynia realizujemy w ramach zrównoważonego rozwoju, oprócz biznesu ważna jest dla nas również tzw. „wartość dodana” do projektu. W tym przypadku zyskujemy potrójnie, wpływamy na rozwój, bezpieczeństwo oraz ekologie. Działamy z troską o środowisko, odpowiedzialnie i konsekwentnie realizując założone przez nas cele- dodaje Adam Meller, Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.*