

# Port Gdańsk ma się świetnie

Dorota Raben, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. odpowiada na pytania „Magazynu Pomorskiego”



Fot. Caroline Anielewska & Irek Kamiński

**K**iedy niedawno rozmawiałam z Teresą Kamińską, prezesem Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, to bardzo ubolewała, że zarówno w odczuciu polskiego społeczeństwa, jak i wielu przedstawicieli władz centralnych gospodarka morska w naszym kraju rozwija się bardzo słabo, a lata świetności są dawno za nią i już pewnie nie wrócą. Rzeczywistość jest jednak inna. Jak Pani ocenia stan naszej gospodarki morskiej?

Polska gospodarka morska przeżywa w tej

Jeszcze nigdy nie było aż tak dobrze i z tego powinniśmy być dumni.

chwili swój historyczny rozkwit. Wielka szkoda, że społeczeństwo nie jest tego świadome. Polskie stocznie mają coraz więcej zamówień, wdrażają innowacyjne technologie, można śmiało powiedzieć, że realnie konkurują na rynkach światowych zarówno krótkimi terminami dostaw, wysoką jakością i właśnie innowacyjnością. To w polskiej stoczni powstał jeden z pierwszych na świecie holowników o napędzie hybrydowym, to w Polsce funkcjonuje światowy lider w budowie luksusowych katamaranów, buduje się wysoce specjalistyczne statki dla różnych krajów świata.

Szkoda, że ten ogromny potencjał widoczny jest jedynie z oddali, ale to sygnał, że należy uświadamiać Polaków o naszej pozycji w świecie. Wolałabym, aby o stoczniach wypowiadali się ludzie, którzy się w tej dziedzinie specjalizują. Ja czuję się swobodniej, mówiąc o portach.

Rok 2014 był pierwszym w historii polskiej gospodarki morskiej, w którym w pierwszej trójce największych bałtyckich portów kontenerowych znalazły się aż dwa porty polskie – Gdańsk i Gdynia. To w roku ubiegłym w polskich portach przeładowano historyczną liczbę przeładunków, której wolumen sięgnął ponad 75 mln ton, tymczasem jeszcze dekadę temu było to niewiele ponad 54 mln ton, czyli o blisko 30% mniej.

**W ciągu najbliższych pięciu lat w Porcie Gdańsk operatorzy przeładunkowi postanowili ulokować aż 7 mld zł i zainwestować je w rozbudowę swojego potencjału, bo polska gospodarka morska jest dla nich ciekawym obszarem do bezpiecznego zwrotu z tych inwestycji.**

Chcemy wprowadzić Port Gdańsk do światowej ligi portów uniwersalnych V generacji.

W ciągu tego wieku Polska znalazła się, po Rosji i Litwie, na trzecim miejscu, jeśli chodzi o tempo wzrostu przewozów towarowych drogą morską z wynikiem +58%. Takie przykłady można mnożyć, więc nie mówmy o zapaści polskiej gospodarki morskiej. Jeszcze nigdy nie było aż tak dobrze i z tego powinniśmy być dumni.

**Kiedy mówimy o kondycji gospodarki morskiej, nie sposób nie zapytać o kondycję portu gdańskiego.**

Port Gdańsk ma się świetnie. Jesteśmy na siódmym miejscu na Bałtyku pod względem liczby przeładowywanych towarów, na drugim miejscu pod względem wolumenu kontenerowego, znajdujemy się w przededniu uruchomienia największego w naszej historii programu inwestycyjnego na kwotę 1 mld zł. Po pierwszych sześciu miesiącach tego roku nasze przeładunki były lepsze w porównaniu z rokiem ubiegłym o blisko 12%, a pamiętajmy, że

rok ubiegły był najlepszym jak dotąd w ponad tysiącletniej historii portu. Co więcej, po siedmiu miesiącach tego roku dynamika wzrosła już do 13%, a po ośmiu miesiącach – aż do 15%.

W tym roku do Gdańska rozpoczął regularne cotygodniowe zawinięcia alians G6 – największych armatorów kontenerowych świata, przez co w chwili obecnej możemy już mówić o dwóch regularnych serwisach oceanicznych z Gdańska i obecności w naszym porcie ładunków aż jedenastu spośród dwudziestu największych armatorów kontenerowych świata. W tym roku największy na Bałtyku terminal kontenerowy DCT zlokalizowany w naszym porcie rozpoczął potężną inwestycję, która wkrótce podwoi jego dotychczasowe roczne zdolności przeładunkowe. Za kilkanaście tygodni oddany zostanie do eksploatacji także nowy terminal naftowy. Tego typu przykłady można mnożyć. Jak widać, Gdańsk jest portem, w którym bardzo wiele się dzieje – trudno mówić o stagnacji czy zapaści. To, realnie rzecz ujmując, najlepszy okres dla portu.

**Od ponad dwóch lat zarządza Pani Portem w Gdańsku. Jest Pani nie tylko pierwszą kobietą w Polsce na podobnym stanowisku, ale także przede wszystkim logistyką. Czy Pani wykształcenie i dotychczasowe doświadczenia mają wpływ na sposób zarządzania portem?**

Na pewno tak. Jakby nie było, port jest największym węzłem logistycznym kraju, zatem moja praca w porcie można powiedzieć jest ukoronowaniem dotychczasowych doświadczeń logistycznych. Mówiąc port, myślimy o morzu, ale miejmy świadomość, że właśnie tu zbiegają się niemal wszystkie gałęzie transportu. Ładunki przewożone są drogą, koleją, statkami, ale również przesyłane rurociągami. Miejmy nadzieję, że wrócimy również do transportu śródlądowego. Na dodatek Trasa Słowackiego łączy port morski z lotniczym.

Nie ukrywam, zarządzanie tak potężnym węzłem jak port nie jest łatwe. Port to przeładunki, transport, dystrybucja, magazynowanie, konfekcjonowanie, a przy tym, kiedy mówimy o zarządzaniu portu należy mieć świadomość, że jego funkcjonowanie uregulowane jest ustawą o portach i przystaniach morskich, która nakłada na nas konieczność ciągłego inwestowania, modernizowania i rozwoju portu, zatem dochodzą tu przede wszystkim kwestie inwestycyjne, a pamiętajmy, że inwestycje w porcie są niezwykle kosztochłonne. Każda decyzja wymaga głębokiej analizy, precyzji, a przede wszystkim strategicznego myślenia.

Z drugiej zaś strony zarządzanie tak skomplikowanym organizmem przysparza wiele satysfakcji, zwłaszcza jeśli weźmiemy pod uwagę

jego obecnie notowane sukcesy. To ogromna przyjemność móc mówić o porcie w samych superlatywach, które są nieklamane. Także nie tylko wysiłek w zarządzaniu takim organizmem jest podwójny, ale i radość z jego sukcesów jest zwielokrotniona.

**Jaka jest Pani wizja rozwoju portu w Gdańsku? Czy jest w niej miejsce na współpracę z portem w Gdyni?**

Moja wizja rozwoju to taki model jego funkcjonowania, w którym mamy efektywność, wysoką jakość usług portowych, ogromną dynamikę wzrostu w przeładunkach, szeroki zakres usług dodatkowych i w efekcie zwiększone przychody, co ułatwi realizację nowych inwestycji, doskonalenie standardów obsługi klienta, a tym samym w konsekwencji utrzymanie wysokiej konkurencyjności na rynkach międzynarodowych. A jeśli chodzi o Gdynię, to mogę wymienić choćby kilka projektów, w których nasze oba porty mówią jednym głosem. Tak było w przypadku opracowania koncepcji bunkrowania statków, czyli zasilania jednostek

Zgodnie z przewidywaniami dla Portu Gdańsk kolejne kilka lat może przynieść nawet potrojenie rocznego wolumenu ładunków.

paliwem LNG. Wspólnie lobbowaliśmy na rzecz portowego pakietu deregulacyjnego, dzięki któremu dziś odprawa celna towarów w porcie trwa maksymalnie dobę, a w praktyce dużo krócej. Wspólnie podejmujemy działania w zakresie Inteligentnych Specjalizacji Pomorza, to odrębne partnerstwo skupiające się na specjalizacji obejmującej zagadnienia bliskie pomorskim portom oraz szeroko rozumianej logistyce nie tylko portowej. I tak utworzone zostało tzw. partnerstwo specjalizacji Smart Port & City, które Urząd Marszałkowski uznał za bardzo ważne dla naszego regionu i perspektywiczne, jeśli chodzi o potencjał wzrostu dla województwa. W partnerstwie tym aktywnie współpracujemy z Portem Gdynia na rzecz wypracowania wspólnej koncepcji realizacji innowacyjnych przedsięwzięć inwestycyjnych oraz projektów badawczych. Wiele spraw konsultujemy i wypracowujemy wspólne stanowiska. To choćby kilka z wielu przykładów wspólnych przedsięwzięć, na których finalnie wygrywa klient.



Fot. Karper Kowalski / www.portgdansk.pl

### Czy zdaniem Pani należałoby dokonać zmian w ustawodawstwie o portach morskich?

Uważam, że obecny kształt prawodawstwa nie stoi na przeszkodzie w realizacji celów, jakie stawia sobie rynek. Najbardziej zależało nam na zmianach legislacyjnych, które zwiększyłyby konkurencyjność portów polskich względem portów niemieckich czy holenderskich. Stąd wejście w życie z początkiem tego roku wspomnianej wcześniej ustawy deregulacyjnej wszyscy w branży odebraliśmy jako ogromny sukces Polski, który w przyszłości przekładać się będzie na realne wyniki w portach. Zresztą już dziś zauważamy, że porty polskie zaczynają być postrzegane przez rynek nieco inaczej. Oczywiście proces zmian przyzwyczajenia rynku do innych rozwiązań logistycznych nie dokona się w ciągu jednego roku, niemniej jednak właśnie dzięki nowej legislacji zbudowano realne szanse na zmiany w przyszłości.

Warto rozważyć temat dzierżaw terenów. Mam na myśli maksymalny czas dzierżawy, czyli trzydzieści lat. Nie wszystkim inwestorom zwrot inwestycji spina się w tym czasie. A musimy pamiętać, że operatorzy inwestują na naszych terenach ogromne pieniądze.

### Gdzie w Porcie Gdańsk widzi Pani największe możliwości rozwoju? Z czym wiąże Pani największe nadzieje?

Każdy ma marzenia, my też je mamy i robimy wszystko, by je realizować. Kiedy w latach

siedemdziesiątych ubiegłego wieku powstał Port Północny, wizjonerzy i pomysłodawcy tego projektu działali w myśl zasady, że infrastruktura ma wyprzedzać popyt. My chcemy skorzystać z tej lekcji i wprowadzić Port Gdańsk do światowej ligi portów uniwersalnych V generacji. Stąd koncepcja budowy Portu Zewnętrznego na wodach Zatoki Gdańskiej.

Idea budowy Portu Zewnętrznego to największe z dotychczasowych przedsięwzięć inwestycyjnych w polskiej gospodarce morskiej, którego budowa będzie musiała być poprzedzona kilkuletnimi analizami. W tym roku wykonaliśmy już pierwszy krok w kierunku realizacji tej koncepcji. Oficjalnie zaczęliśmy prace nad projektem, powołaliśmy do tego interdyscyplinarny zespół ludzi, którzy w tej chwili pracują nad harmonogramem i kształtem tych szeroko zakrojonych prac. Realnie rzecz biorąc, zakładamy, że budowa nowej części portu mogłaby zacząć się po roku 2018/2020. Wówczas będziemy już mieli za sobą program inwestycyjny obejmujący modernizację nabrzeży w Porcie Wewnętrznym, pogłębienie kanału portowego oraz rozbudowę infrastruktury lądowej w Porcie Zewnętrznym. Jednym słowem – do tego czasu zakładamy zakończenie prac modernizacyjno-remontowych w zakresie dotychczasowej infrastruktury i przyjdzie moment na kolejny etap, a zatem właśnie dalszą rozbudowę portu, którą traktujemy jako inwestycję na miarę już nie XXI, ale XXII wieku. Proszę mi wierzyć, to nie megalomania, lecz

realne, strategiczne i perspektywiczne spoglądanie w przyszłość.

Zgodnie z przewidywaniami budowa Portu Zewnętrznego opierać się będzie na koncepcji załadowni i budowy pirsów na głębokowodnym akwenu portowym, a zatem rozwiązanie którego port doświadczał już w połowie lat siedemdziesiątych, kiedy powstawał tzw. Port Północny, obecnie najbardziej rozwijająca część portu.

Tym samym budowa Portu Zewnętrznego umożliwi dalszy rozwój potencjału kontenerowego i intermodalnego w porcie, jak też budowy terminali dedykowanych współpracujących z planowaną strefą przemysłową w porcie i jego najbliższym otoczeniu. Nie wyklucza się również stworzenia w nowo powstałym miejscu atrakcyjnej oferty ruchu pasażerskiego czy jakiegokolwiek innej formy działalności portowej lub okołoportowej, zbieżnej z rynkowym potencjałem portu i regionu.

### Najbliższe pięć lat w Porcie Gdańsk upłynie pod hasłem realizacji najpotężniejszego jak dotąd programu inwestycyjnego, zarówno pod względem jego zakresu, jak i nakładów, które pochłonie 8 mld zł. Czy może Pani powiedzieć naszym czytelnikom więcej o tym programie?

Zgadza się. 8 mld zł to poziom nakładów inwestycyjnych, jakie pochłonie port. Z tego 7 mld zł pochodzących będzie od spółek przeładunkowych, które taką kwotą postanowiły

zasiłki swoje terminale, aby zwiększyć czy poprawić swój potencjał przeładunkowy. My z kolei dołożymy do tego kolejny 1 mld zł na rozbudowę ogólnodostępnej infrastruktury portowej. To ambitny, ale realny plan na najbliższe pięć lat.

W ramach tych kwot powstanie nowy terminal naftowy spółki PERN, nowy głębokowodny terminal masowy firmy OT Logistics, kolejne nabrzeże do obsługi największych statków kontenerowych na świecie w terminalu DCT. Powstanie nowa chłodnia, którą zbuduje specjalista w kompleksowej obsłudze logistycznej produktów mrożonych – spółka PAGO. Blisko 100 mln zł planują zainwestować w porcie także Gdańskie Zakłady Nawozów Fosforowych Fosfory sp. z o.o. Wypada doliczyć do tego wciąż rozbudowujące się Pomorskie Centrum Logistyczne, którego docelowa wartość szacowana jest na ponad 1 mld zł, czy projekty inwestycyjne w infrastrukturę dostępową, w tym m.in. modernizacja linii kolejowej 226 wraz z budową mostu kolejowego nad Martwą Wisłą oraz przedsięwzięcie inwestycyjne Urzędu Morskiego, który zainwestuje kolejne setki milionów w rozbudowę infrastruktury dostępowej od strony wody do głębokowodnej części portu.

Reasumując, po raz pierwszy w ponad tysiącletniej historii Portu Gdańsk najbliższe kilka

lat przyniesie kumulację realizacji inwestycji infrastrukturalnych dotyczących wszystkich gałęzi transportu krzyżujących się w, jakby nie było, największym polskim węźle logistycznym kraju, czyli w Porcie Gdańsk. Wszystkie są odpowiedzią na wyzwania stawiane przez rosnący rynek przewozów morskich na Bałtyku. Zgodnie z przewidywaniami dla Portu Gdańsk kolejne kilka lat może przynieść nawet potrojenie rocznego wolumenu ładunków. Stosownie do tego konieczna jest realizacja tych inwestycji, które już wkrótce zapewne sprawią, że port nie będzie przypominał kształtem tego kompleksu portowego, który znamy w tej chwili. Na przestrzeni kolejnych pięciu lat zainwestowane środki niewątpliwie wpłyną na docelowy kształt portu – obszaru, który stanie się potężnym, nowoczesnym i konkurencyjnym w Europie centrum dystrybucyjno-przeładunkowym, początkowym ogniwem korytarza Bałtyk-Adriatyk, który stanowić będzie lokomotywę logistyczną nie tylko całego regionu, ale i kraju.

**Nie mogę oprzeć się, żeby na koniec nie zapytać o Pani blog, który czytam zresztą z wielką przyjemnością. Wylania się z niego nie tylko kompetentna, właściwa osoba na właściwym miejscu, ale też ciepła i dowcipna, refleksyjna i niezwykle spostrzegawcza,**

### mądra i trochę zagadkowa kobieta. Pomysł pisania bloga to moda czy też chęć podzielenia się swoimi przemyśleniami? A może forma relaksu, odreagowania?

Myszę, że wszystko po trochu, choć daleka jestem poddawaniu się modom. Lubię dzielić się swoimi refleksjami z ludźmi, cieszy mnie każdy choćby wirtualny kontakt z nimi, bo zwyczajnie jestem osobą towarzyską. Kocham ludzi, lubię ich obserwować i wyciągać z tego, co mnie otacza, konstruktywne wnioski. Możliwość przelania ich na klawiaturę i puszczenia w wirtualną przestrzeń wydaje mi się być świetnym dobrodziejstwem dzisiejszych czasów.

Na co dzień spotykam na swojej drodze ogromną liczbę osób. Ich różnorodność, doświadczenia, którymi się ze mną dzielą, i mądrość pobudzają do przemyśleń. Czasem sprawia to dobra książka. Między innymi o tym pisałam jakiś czas temu na moim blogu po przeczytaniu „Ostatniego wykładu”. To niezwykle ciekawa pozycja, która uświadomiła mi jedną podstawową rzecz, że po to zbieramy nasze doświadczenie i wiedzę w życiu, aby dzielić się nimi z innymi. Jeśli mamy zatem coś ciekawego do powiedzenia, a przy tym inni chcą nas słuchać i czerpać z naszych doświadczeń i inspiracji, to największy sukces, do jakiego powinniśmy dążyć.



## Fabryka Czekolady

