

XXI MIĘDZYNARODOWE TARGI MORSKIE BALTEXPO 2021

Perspektywy i problemy branży morskiej po pandemii

Za nami XXI edycja Międzynarodowych Targów Morskich i Konferencji BALTEXPO 2021, zorganizowana przez Zarząd Targów Warszawskich S.A. To największe w Polsce oraz jedno z najbardziej prestiżowych w Europie wydarzeń targowo-konferencyjnych poświęconych gospodarce morskiej, które odbywa się w Gdańsku.



Baltexpo to ekspozycje i część konferencyjna

W targach udział wzięło 116 wystawców z ośmiu krajów, reprezentujących stocznie i producentów wyposażenia okrętowego. Obecni byli także przedstawiciele firm realizujących transport intermodalny, branży morskiej energetyki wiatrowej oraz członkowie zarządów portów i terminali. Podczas targów była okazja do nawiązania nowych kontaktów biznesowych oraz prezentacji nowych technologii w przemyśle morskim.

Panele dyskusyjne

Jednym z tematów przewodnich był rozwój Inicjatywy Trójmorza, promującej transport ładunków na linii północ-południe. Ta inicjatywa nabiera realnych kształtów m.in. dzięki współpracy gdańskiego Portu z Odessą nad Morzem Czarnym.

– Patrząc na sytuację geopolityczną widać, że warto rozwijać współpracę z krajami południa – stwierdził Grzegorz Witkowski, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Prelegenci rozmawiali także o branży offshore. Rządowe założenia przewidują, że za kilka lat na Bałtyku powinno rozpocząć się instalowanie morskich farm wiatrowych. W 2040 roku energia elektryczna pochodząca z morskich elektrowni wiatrowych powinna zasilić prawie 20 proc. kraju. Kolejnym tematem tegorocznej edycji BALTEXPO był program „Miecznik”. Przypomnijmy, że jest to największe w historii zamówienie dla krajowego przemysłu obronnego opiewające na 8 mld zł, które ma ożywić polski przemysł stoczniowy, a w przyszłości zwiększyć bezpieczeństwo

kraju oraz polskich sojuszników. Podczas kolejnego dnia dyskutowano o chińskiej inicjatywie Morskiego Jedwabnego Szlaku, morskiej energetyce wiatrowej, strategii rozwoju portów morskich, inwestycjach portowych, infrastrukturalnych, kolejowych w kontekście transportu intermodalnego, czy dekarbonizacji żeglugi.

Porty morskie po pandemii

Porty polskie generalnie postrzegają rok 2020 pozytywnie, biorąc pod uwagę skalę załamania handlu światowego i brak przewidywalności. Podczas pandemii nastąpiły przecież poważne zakłócenia w globalnym łańcuchu dostaw. Z kolei wielkość handlu w skali globalnej tuż przed pandemią w 2019 roku to nieco ponad 19 bln USD, z tego drogą morską przemieszcza się masę towarową o wartości 14 mln USD. Jest to wielkość imponująca.

– Tak więc załamanie jakiegokolwiek ogniwa, zarówno operatorów żeglugowych, jak i operatorów terminali portowych, czyli portów morskich, grozi niewyobrażalnymi konsekwencjami dla całego sektora gospodarki światowej. Jednak już od września 2021 roku rozpoczął się czas wzrostu i ożywienia, chociaż nierównomiernie, bo poszczególne kraje miały różne okresy wprowadzania lockdownów. Podczas, gdy jedne zgłaszały gotowość, inne nie były w stanie przyjąć ogromnej masy ładunkowej przetrzymywanej w magazynach portowych – stwierdził prof. dr hab. Andrzej Grzelakowski z Uniwersytetu Morskiego w Gdyni.



O ogromnych inwestycjach kolejowych w portach mówił Marcin Treła z Urzędu Transportu Kolejowego



Mariusz Witoński, prezes zarządu Polskiego Towarzystwa Morskiej Energetyki Wiatrowej

Gdynia jako port instalacyjny

– Jeśli chodzi o lokalizację portu instalacyjnego, to sprawa jest już rozstrzygnięta. Natomiast kiedy rozważamy, gdzie porty serwisowe mogłyby się znaleźć odpowiedź jest jedna – lokalizacja musi być jak najbliżej farm wiatrowych. Musimy mieć na uwadze porty nie tylko wymienione w Krajowym Planie Odbudowy, czyli Port Gdynia, porty w Ustce i Łebie, ale również we Władysławowie, Kołobrzegu czy Darłowie – podkreślił kpt. ż.w. Wiesław Piotrkowski.

Dodajmy, że port w Ustce wydaje się być najbardziej optymalnym zapleczem serwisowym do obsługi morskich farm wiatrowych w rejonie Ławicy Słupskiej.

– Ustka była kiedyś portem zdominowanym przez rybołówstwo morskie. Jednak obecnie kondycja bałtyckiego rybołówstwa jest bardzo zła. Dlatego offshore wind w naturalny sposób wypełnia tę lukę i z punktu widzenia dywersyfikacji źródeł dochodu jest bardzo ważna – stwierdził Maciej Karaś.

Obecnie rosną przeładunki w portach. Zwiększa się też udział ruchu pasażerskiego, a ich beneficjentami stają się porty, do których zawijają wycieczkowce. Jednym z ważniejszych beneficjentów są również przewoźnicy. Na tym rynku stawki frachtowe wzrosły prawie o 40 proc. w trzech głównych relacjach ładunkowych.

– Pandemia pokazała, że należy wciąż wprowadzać inteligentne rozwiązania w portach, nie pomijając twardej infrastruktury, która jest niezbędna dla rozwoju portów morskich. Część portów morskich funkcjonuje obecnie zapominając o trudnym okresie. Czy słusznie? Czy nie powinno to nauczyć obsługi portów, że trzeba zmienić mentalność i model zarządzania? Przecież port musi stać się integralnym ogniwem cyklowego łańcucha dostaw – dodał prof. Grzelakowski.

Dodał również, że cyfryzacja i wdrożenie automatyzacji oraz robotyzacji okazuje się niezbędne, by skutecznie i sprawnie funkcjonować też w dobie kryzysu.

Energia z morza

W panelu „Morskie farmy wiatrowe jako koło zamachowe dla polskiej gospodarki morskiej” udział wzięli m.in.: Maciej Karaś – prezes Zarządu Portu Morskiego w Ustce, Maciej Krzesiński – dyrektor ds. marketingu i współpracy z zagranicą w Porcie Gdynia, dr inż. kpt. ż.w. Wiesław Piotrkowski – dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, Grzegorz Strzelczyk – prezes Zarządu LOTOS Petrobaltic SA oraz Michał Śmigielski – prezes Zarządu Morskiej Agencji Gdynia. Rozmawiano o roli operatora floty offshore wind do jakiej pretenduje Lotos Petrobaltic, mający duże doświadczenie w pracach głębokowodnych na Bałtyku oraz zaplecze techniczne. Omówiono także możliwości budowy floty specjalistycznych jednostek do budowy i obsługi farm wiatrowych.

Jak zaznaczył dr inż. kpt. ż.w. Wiesław Piotrkowski, wydano już osiem decyzji dot. układania kabli i kompetencji dyrektorów urzędów morskich.

– Mamy kompetencje do wydawania pozwoleń i określania warunków lokalizacji w zakresie wód morskich i morza terytorialnego, natomiast na wznoszenie sztucznych wysp, w zakresie wyłącznej strefy ekonomicznej, pozwolenia wydaje ministerstwo – podkreśli dyrektor UM w Gdyni.



Laureaci „Złotej Kotwicy” Międzynarodowych Targów Morskich BALTEXPO 2021

W tym roku Rada BALTEXPO postanowiła przyznać trzy Złote Kotwice, w tym jedną o szczególnym charakterze. Pośmiertnie otrzymał ją prezes Piotr Soyka, twórca Grupy Kapitałowej REMONTOWA Holding. Złota Kotwica trafiła także do stoczni Remontowa Shipbuilding S.A. za serię niszczycieli min projektu 258 Kormoran II – jedno z najważniejszych osiągnięć polskiego przemysłu w ostatnich latach. Złota Kotwica BALTEXPO 2021 trafiła również do Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. za utrzymanie stałego tempa inwestycji, które istotnie zwiększają potencjał przeładunkowy portu, za zachowanie płynności przeładunków, również w 2020 roku – roku pandemii.

Jak podkreślił Mariusz Witoński, prezes zarządu Polskiego Towarzystwa Energetyki Wiatrowej, morskie farmy wiatrowe to stosunkowo stabilne, wielkoskalowe i co najważniejsze – zeroemisyjne źródła energii, które w znacznym stopniu przyczynią się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego kraju i pozwolą zrealizować czekającą Polskę transformację energetyczną, w tym w kierunku gospodarki wodorowej.

► dok. ze str. 13

Zielony Ład dla portów morskich

Jeden z paneli dyskusyjnych dotyczył dekarbonizacji żeglugi. Przypominamy, że w 2019 roku Unia Europejska przyjęła „Zielony Ład”, któremu towarzyszy strategia rozwoju transportu, nakładająca określone działania w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych również na porty morskie. Wskazano, że z transportu morskiego i śródlądowego pochodzi łącznie 13,5 proc. emisji gazów cieplarnianych (z transportu drogowego aż 71 proc., a kolejowego zaledwie 0,5 proc.). To oczywiste, że wiążą się z tym wyzwania ekologiczne dla portów, które muszą współkreować swoją własną strategię dla redukcji gazów cieplarnianych.

Podczas debaty o dekarbonizacji żeglugi handlowej podkreślono, że wyzwania stojące przed armatorami oraz przed przemysłem stoczniowym to obniżenie do roku 2050 łącznej emisji gazów cieplarnianych w żegludzie o 50 proc. (w stosunku do poziomu z roku 2008) oraz obniżenie do roku 2030 emisji dwutlenku węgla z żeglugi o 40 proc. i do roku 2050 o 70 proc. Nadchodzące lata będą więc stały pod znakiem konieczności modernizacji dziesiątek tysięcy pływających już statków i budowy zupełnie nowych niskoemisyjnych jednostek wykorzystujących napęd bateryjnym wodorowy, biopaliw. To gigantyczna szansa dla krajowej branży budowy statków.

Nie ma wątpliwości, że paliwa alternatywne będą odgrywały coraz większą rolę w rozwoju transportu, również morskiego. Obecnie technologie wodorowe rozwija także Grupa Lotos, która zainicjowała w połowie 2020 roku projekt Green H2. Spółka przewiduje stworzenie instalacji zdolnej do wytwarzania wodoru w procesie elektrolizy, w procesie, w którym nie tworzą się gazy cieplarniane.

Warto dodać, że od sierpnia br. prom „Stena Nordica”, który pływa z Gdyni do szwedzkiej Karlskrony, zużywa mniej paliwa i tym samym emituje mniej dwutlenku węgla. Wszystko dzięki zainstalowanemu na statku modułowi sztucznej inteligencji „Stena Fuel Pilot”, który wspiera kapitanów w energooszczędnym operowaniu statkiem. Urządzenie bierze pod uwagę warunki pogodowe, prądy morskie, stan wody, fale, wiatr, głę-

bokość czy specyfikację statku. Wybór optymalnego sposobu prowadzenia statku pozwala zmniejszyć zużycie paliwa, a co za tym idzie – emisję dwutlenku węgla do atmosfery.

Portowe inwestycje infrastrukturalne

Podczas panelu „Portowe inwestycje infrastrukturalne” przedstawione zostały programy inwestycyjne, realizowane przez porty morskie w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu.

– Jedną z najważniejszych inwestycji dotyczących portów w Świnoujściu i Szczecinie jest pogłębienie toru wodnego do 12,5 m, który ma być gotowy w marcu 2022 roku. Niezwykle ważne dla rozwoju portu Szczecin są dwie realizowane obecnie inwestycje – Kanał Dębicki i Basen Kaszubski – powiedział Krzysztof Urbaś, prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Wspominał również o terminalu LNG, który po rozbudowie będzie mógł przyjmować największe jednostki, jakie obecnie transportują do Polski.

– W przyszłości terminal będzie połączony także z terminalem kontenerowym oraz będzie zapewniał możliwość bunkrowania jednostek, które rozprowadzą LNG po innych częściach portu – powiedział Krzysztof Urbaś.

Wspominał również o planach budowy zewnętrznego terminala kontenerowego, a także o modernizacji nabrzeża do przeładunku zboża i pasz w Basenie Kaszubskim oraz terminali intermodalnych. Podkreślił, jak ważne są inwestycje PKP PLK dotyczące polepszenia dostępu kolejowego do portów Szczecin i Świnoujście.

Z kolei Adam Kłós, członek Zarządu Portu Gdańsk, wspominał o inwestycjach Last Mile na DCT – zarówno kolejowych, jak i drogowych.

– W porcie wewnętrznym realizowana jest rozbudowa infrastruktury, co będzie miało wpływ na zwiększenie ilości przeładowywanych towarów. Ponadto na początku września została podpisana umowa pomiędzy Zarządem Morskiego Portu Gdańsk i generalnym wykonawcą modernizacji układu drogowo-kolejowego rejonu Nabrzeża Przemysłowego w Porcie Wewnętrznym. Całkowita wartość inwestycji to 80 mln zł. Prace modernizacyjne są planowane do końca kwietnia 2023 roku – powiedział

Adam Kłós.

Inwestycja zwiększy bezpieczeństwo i przepustowość ruchu drogowo-kolejowego w rejonie Portu Gdańsk. W zakres przedsięwzięcia wchodzi m.in. przebudowa układu kolejowego i drogowego pomiędzy Nabrzeżem Przemysłowym a ulicą Ku Ujściu oraz pomiędzy ulicą Chemików a przyczółkiem przeprawy promowej w ciągu ulicy Bosmańskiej przez Kanał Kaszubski.

Leszek Jurczyk, dyrektor ds. strategii i rozwoju Portu Gdynia, omówił temat poprawy dostępu kolejowego do portu oraz prace związane z przebudową nabrzeży.

– Węzeł betoniarski na budowie i łączenie różnych technologii – to między innymi dzięki temu trzy hektary placów manewrowo-składowych w Porcie Gdyni już są gotowe do użytku. Jak tak



Wręczenie Złotych Kotwicz



Tegoroczne Baltexpo zorganizowano z zachowaniem reżimu sanitarnego

dalej pójdzie, nawierzchnia placów o łącznej powierzchni 18 ha zostanie ukończona jeszcze w tym roku. W czerwcu zakończyliśmy przebudowę Północnej Ostrogi Pilotowej w Porcie Gdynia i zyskano prawie 40 m. Dzięki temu do portu będą mogły zawiązać większe statki. To nie wszystko. Ta inwestycja poprawi także warunki nawigacyjne w kanale portowym i stan bezpieczeństwa budowli hydrotechnicznych. Realizujemy także prace w ramach projektu „Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia – przebudowa i elektryfikacja” jest zwiększenie ruchu kolejowego i bezpieczeństwa jego prowadzenia, jak również znaczące ograniczenie emisji spalin do środowiska – podkreślił Leszek Jurczyk.

– Cieszymy się z inwestycji w infrastrukturę kolejową, ponieważ jesteśmy ich beneficjentem – powiedział Łukasz Strzelecki, prokurent spółki PKP Cargo Connect Sp. z o.o.

Jednym słowem, wciąż poprawia się przepustowość terminali oraz dostęp do nabrzeży w polskich portach morskich. Modernizowane są place składowe, a to wszystko przekłada się na zwiększenie liczby statków w porcie i na zwiększoną ilość przeładunków.

– Na DCT w Gdańsku za chwilę będziemy mieli więcej okien ze względu na zwiększenie ilości torów dochodzących na terminal. Inwestycje takie jak terminal cukrowy Krajowej Spółki Cukrowej ma swój wymiar handlowy dla nas. W listopadzie 2020 roku podpisaliśmy bowiem umowę na transport cukru koleją w specjalnie zaprojektowanych i wykonanych przez nas kontenerach intermodalnych – przypomniał Adam Kłos.

– Cieszą również inwestycje w terminal LNG w Świnoujściu, gdzie czekamy na bocznicę kolejową i możliwość załadunku gazu LNG do cystern kolejowych. Wszystkie inwestycje związane z portami wymuszają na Grupie PKP Cargo i naszej spółce działania w kierunku zakupu nowoczesnych wielosystemowych lokomotyw, wagonów intermodalnych oraz prace IT na naszych terminalach, aby zwiększać przepustowość i dostosowywać się do rozwoju zarówno portów, jak i działalności na Nowym Jedwabnym

Szlaku. Oprócz tego potrzeba jest wspólnych działań handlowych z Zarządami Portów zarówno Szczecin, Świnoujście, jak i Gdynia i Gdańsk. Tylko wtedy infrastruktura, która powstaje będzie mogła być wykorzystywana przez nas w pełni – dodał Łukasz Strzelecki.

Stały dostęp pociągów do nabrzeży

Efektom realizacji projektów „Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk” oraz „Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni” będzie przewóz większej ilości towarów. Do nabrzeży będą mogły dojechać dłuższe pociągi z towarami – nawet 750-metrowe cięższe składy o nacisku 221 kN na oś. Poprawi to konkurencyjność oferty transportu kolejowego wobec drogowego. Dzięki nowym urządzeniom sterowania ruchem przewóz ładunków będzie sprawniejszy i bezpieczniejszy. Wartość prac to ponad 2,6 mld zł netto. Prawie 40 proc. tej kwoty stanowi dofinansowanie unijne ze środków instrumentu finansowego Connecting Europe Facility (CEF) – „Łącząc Europę”. Zakończenie wszystkich prac w Gdańsku zaplanowane jest do końca 2021 roku, a w Gdyni do końca sierpnia 2022 roku.

Tegoroczna edycja targów, pierwsza po wybuchu pandemii, pokazała jak bardzo tęskniliśmy za takimi spotkaniami. Stąd nie dziwi fakt, że BALTEXPO 2021 spotkało się z dużym zainteresowaniem przedstawicieli branży morskiej z Polski i zagranicy. Międzynarodowy charakter tego wydarzenia, korespondujący z organizowanymi podczas BALTEXPO specjalnymi międzynarodowymi seminariami i warsztatami, przyczynia się do promocji polskich przemysłów morskich za granicą i ułatwia nawiązywanie współpracy kooperacyjnej pomiędzy polskimi i zagranicznymi przedsiębiorstwami.

Tekst i zdjęcia: ANNA ŁOPION