

Rekordowe przeładunki i nowoczesne inwestycje w Porcie Gdynia

Stawiamy na dynamiczny rozwój

Rozmowa z Adamem Mellerem – prezesem Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.



szych nowoczesnych portów uniwersalnych działających na Morzu Bałtyckim.

Port Gdynia ma bardzo ograniczone lub uniemożliwione przez ekspansywność miasta, możliwości rozwoju w sensie obszarowym. Jakie Pan widzi sposoby rozwiązania tego problemu?

– Konkretnym panaceum na ów problem jest projekt budowy portu zewnętrznego w Gdyni, zaprezentowany podczas spotkania – w maju br. – Marka Gróbarczyka, ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A. Pomyślnie utworzenia portu zewnętrznego w Porcie Gdynia uzyskał pozytywną opinię ministra Marka Gróbarczyka. Projekt ten to jeden z ważkich elementów rozwoju Portu Gdynia, który umocni jego rolę, jako portu uniwersalnego, zdolnego do konkurencji z portami Morza Bałtyckiego.

Z czego wynikają najnowsze rekordy przeładunków polskich portów?

– W polskich portach jak w zwierciadle widać stan polskiej gospodarki. Efekt w postaci rekordów przeładunkowych to przede wszystkim dobra kondycja polskiej gospodarki, generującej większe obroty w handlu zagranicznym. Polskie porty są więc beneficjentami dobrej koniunktury na przewoży drogą morską...

W których grupach ładunków Gdynia notuje największą dynamikę wzrostu przeładunków?

– Rok 2017 w Porcie Gdynia jest czasem rekordów przeładunkowych – w dalszym ciągu wzrasta wolumen ładunków w takich grupach jak drobnica, drewno oraz ropa i przetwory naftowe. Ogółem w okresie od stycznia do czerwca 2017 roku przeładowano w gdynińskim porcie 10,337 mln ton różnorodnych ładunków, odnotowując wskaźnik dynamiki przeładunku na poziomie 7,5. Duża różnorodność ładunków trafiających do Portu Gdynia to potwierdzenie w praktyce faktu, że gdyniński port jest obecnie jednym z najlep-

- dostosowujące się mechanicznie do różnego umiejscowienia wejścia na staki. Budowa nowego publicznego terminala promowego to niezbędna inwestycja dla rozwoju Autostrady Morskiej Gdynia - Karlskrona. W ramach całej inwestycji przebudowana zostanie część Nabrzeża Polskiego oraz Nabrzeża Fińskiego i powstanie nowoczesny budynek pasażerski z pełną infrastrukturą socjalno-biurową, magazynu i place manewrowe z wyprowadzeniem do układu drogowego oraz dostępnością kolejową.

W jaki sposób projekt ten będzie finansowany?

– Inwestycja jest wpisana do Wykazu Projektów Zidentyfikowanych przez właściwą instytucję w ramach trybu pozakonkursowego pod poz. 3.2-7. Dokument ten stanowi załącznik do szczegółowego pisu osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Projekty znajdujące się w Wykazie mają zagwarantowane środki unijne. Szacunkowy koszt inwestycji to ok. 190 mln zł brutto (155 mln zł netto). Zarząd Portu stara się o pozyskanie na ten cel dofinansowania unijnego, które szacuje się na ok. 90 mln zł. Pierwsze konkretne prace rozpoczyna się już pod koniec 2017 roku...

Baltexpo poświęcone jest poniekąd ochronie środowiska, zielonej energii itp. Co z projektami uwzględniającymi ochronę środowiska takimi jak system ciągłego monitorowania emisji hałasu, zanieczyszczeń do atmosfery, system monitoringu uciążliwości zapachowej „e-nosy”. Czy jakiegokolwiek z wymienionych zostały już wprowadzone? Na czym konkretnie polegają?

– Port gdyniński wiezie prym wśród polskich portów w dziedzinie ochrony środowiska naturalnego. Obecnie woda we wszystkich basenach portowych ma II klasę czystości. Dyżurujące 24 godziny na dobę specjalistyczne służby na bieżąco likwidują nawet minimalne

zanieczyszczenia. Działania Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. od lat rozwijają się w dwóch kierunkach – ochrony środowiska morskiego i redukcji zanieczyszczeń atmosfery. W ramach programu Space3ac Intermodal Transportation współpracujemy z firmą Full Fresh Aer, w celu stworzenia na terenie portu systemu monitoringu stałego, w zakresie pomiaru stężeń substancji złośliwych, zapylenia i pomiaru natężenia hałasu. Obecnie jesteśmy w przededniu rozpoczęcia fazy wstępnych pomiarów, w ramach której w wytypowanych miejscach zostaną ustawione kontenery pomiarowe. Pomiaru potrwać do końca marca 2018 r. Na ich podstawie zostaną wybrane optymalne miejsca usytuowania stacji monitorujących oraz zakres prowadzonych pomiarów.

W lipcu prowadzono postępowanie na zadanie „Opracowanie studium wykonalności wraz z elementami koncepcji dla zadania inwestycyjnego „Wykorzystanie paliwa LNG w Porcie Gdynia”. Na czym ma polegać inwestycja i w jakim czasie jest szansa na jej zakończenie?

– Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. rozpoczął przygotowania w obszarze obsługi statków napędzanych gazem LNG. Jednym z elementów jest ogłoszenie i wybranie wykonawcy studium wykonalności z elementami koncepcji pod nazwą „Wykorzystanie paliwa LNG w Porcie Gdynia”.

Wykonawca w opracowaniu ma za zadanie przeanalizować wszelkie możliwe sposoby obsługi statków w Porcie Gdynia napędzanych gazem LNG. Przedstawiciele Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. czynnie uczestniczą również w spotkaniach na płaszczyźnie Komisji Europejskiej. Celem spotkań jest wypracowanie jednolitych wytycznych obsługi procesu bunkrowania na terenie wszystkich polskich portów morskich. Wytyczne będą mogły być zaimplementowane do krajowych regulacji dotyczących bezpieczeństwa przeładunku w granicy administracyjnej portu.

Arkadiusz Zgliński - dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg

Przekop Mierzei to wielka szansa dla całego regionu



Jak radzi sobie ostatnio port Elbląg, jakie były w ostatnich latach wolumeny przeładunków?

– Port Elbląg, jak i wszystkie porty i przystanie na Zalewie Wiślanym nie dysponuje tym, co jest oczywiste dla portów morskich, tj. nieskrępowanym dostępem do morza. Geograficznie dostęp taki zapewnia Cieśnina Piławska, ale Federacja Rosyjska konsekwentnie utrudnia,

ładunków w roku 2015 do wartości 206 900 ton, a w roku 2016 do 139 500 ton.

Rok 2016 był drugim z rzędu, w którym w elbląskim porcie odnotowano spadek ilości przeładowanych towarów. Czy trzeba czekać na budowę drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną, by móc osiągnąć, choć niewielki, wzrost? Pojawiają się głosy, że port może nawet nie przetrwać do chwili ukończenia tej inwestycji...

– Przypomnę, że elbląski port przetrwał gorsze warunki, chociażby wstrzymanie swobodnej żeglugi po rosyjskiej części Zalewu Wiślanego i to na blisko 5 lat. Tylko dzięki władzom samorządowym port nie został całkowicie zamknięty i funkcjonuje do dziś. Jest to najlepszy dowód wskazujący na fakt, że port jest potrzebny dla miasta i całego regionu. Oczywiście na jego funkcjonowanie ogromny wpływ ma wiele czynników. Najważniejszym z nich jest suwerenność i niczym nie zakłócony swobodny dostęp do akwenu Morza Bałtyckiego oraz skomunikowanie z portami Europy Zachodniej i Skandynawii. Natomiast do czasu realizacji inwestycji budowy „Kanału”, port elbląski może osiągnąć, jak to już miało miejsce, wzrosty przeładunków. Oczywiście zależne jest to od wzajemnych re-

lacji polsko-rosyjskich, poszerzenia zakresu kontroli towarów w elbląskim porcie, a także sytuacji gospodarczo-ekonomicznej na rynku europejskim i światowym. Istotnym czynnikiem jest również kurs rosyjskiego rubla na rynku walut, co przekłada się na siłę nabywczą wschodnich kontrahentów.

Na jakim etapie jest organizowanie na terenie portu Elbląg odpraw fitosanitarnych, których brak ograniczał możliwości portu?

– Przypomnę, iż starania o rozszerzenie zakresu kontroli w elbląskim porcie, głównie o kontrole fitosanitarne, sięgają roku 2010. Przez wiele lat składano nam deklaracje i obietnice uruchomienia kontroli fitosanitarnej, niestety z niewyjaśnionymi przyczynami. Dopiero w roku obecnym na skutek podjętych działań Prezydenta Miasta Elbląg, Wojewody Warmińsko-Mazurskiego i Zarządu Portu Morskiego w Elblągu, Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi wdrożyło projekt zmian rozporządzenia, które pozwoli umieścić port elbląski na liście przejść granicznych właściwych do przeprowadzenia kontroli fitosanitarnych.

Dokończenie na str. 6

Przekop Mierzei to wielka szansa dla całego regionu

Dokończenie ze str. 5

Jakie wielkości statki będą mogły zawiązać do Elbląga po zrealizowaniu inwestycji przekopu przez Mierzeję?

– Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślanego z Zatoką Gdańską przyniesie korzyści nie tylko dla samego Elbląga, a ściślej mówiąc portu elbląskiego, lecz dla wszystkich portów nadzalewowych. To korzyści związane z transportem towarów drogą wodną rozwojem usług pasażerskich i wykorzystaniem ogólnego potencjału turystycznego Zalewu Wiślanego. Dzięki stworzeniu bezpośredniego i suwerennego dostępu do akwenu Morza Bałtyckiego elbląski port będzie mógł wykorzystywać istniejący potencjał przeładunkowy portu, jego nabrzeży i terminali, zapewnić funkcjonowanie obecnie nie wykorzystanych terminali pasażerskich oraz nabrzeży cumowniczych w centrum Starogo Miasta. Ponadto, nowe możliwości będą impulsem do rozwoju i budowy infrastruktury portowej.

Obecnie szacowany potencjał to około 1,5 mln ton ładunków rocznie. Po realizacji projektu przekopu przez Mierzeję potencjał ten wzrośnie 3-krotnie. Należy również podkreślić istotny fakt, iż każdy port oprócz działalności strictly portowej kojarzy, łączy i rozwija szeroki zakres działalności okołoportowej. Poza tym elbląski port nie będzie funkcjonował głównie w oparciu o wymianę handlową z portami Obwodu Kaliningradzkiego, a nowe warunki pozwolą na przejęcie funkcji wspomagającej, czy też zaplecza portowego dużych portów morskich, takich jak Gdańsk i Gdynia.

Dzięki realizacji projektu budowy przekopu Mierzei elbląski port będzie posiadał bezpośredni dostęp do portów trójmiejskich, skandynawskich i Europy zachodniej. Reasumując, dzięki nowym możliwościom dostępowym elbląski port wreszcie będzie miał szansę powrócić do swojej świetności wpływając tym samym na rozwój Elbląga jako miasta. W przyszłości mają wpływać statki o zanurzeniu do 4 m, długości 100 m i szerokości 20 m.

Zalew Wiślanego wraz z jego przystaniami i portami posiada ogromny i niewykorzystany potencjał turystyczny. Przekop pozwoli na pełne wykorzystanie istniejącego potencjału, stanie się dla turystów europejskich „oknem na świat”. Przede wszystkim zapewni bezproblemowy dostęp od strony morza. Pamiętajmy o naszych zasobach historycznych i kulturowych miast i miejscowości nadzalewowych i Wysoczyzny Elbląskiej. Region Zalewu Wiślanego posiada bezpośrednie połączenie z jedynym na świecie historycznym, zabytkowym obiektem infrastruktury hydrotechnicznej, jakim jest kompleks pochylni na Kanale Elbląskim, łączącym ten akwen z Pojezierzem Hawskim. Obecnie marin w Tolkmicku, Frombruku przechodzą prace modernizacyjne, dzięki którym infrastruktura przystaniowa i socjalna dostosowana jest do standardów europejskich. Modernizacji doczekała się również infrastruktura socjalna i towarzysząca. Ponadto jestem głęboko przekonany, że po realizacji projektu Elbląg stanie się miejscem, które przyciągnie inwestycje i turystów. Obecnie mariny w Tolkmicku, Frombruku przechodzą prace modernizacyjne, dzięki którym infrastruktura przystaniowa i socjalna dostosowana jest do standardów europejskich. Modernizacji doczekała się również infrastruktura socjalna i towarzysząca. Ponadto jestem głęboko przekonany, że po realizacji projektu Elbląg stanie się miejscem, które przyciągnie inwestycje i turystów. Obecnie mariny w Tolkmicku, Frombruku przechodzą prace modernizacyjne, dzięki którym infrastruktura przystaniowa i socjalna dostosowana jest do standardów europejskich. Modernizacji doczekała się również infrastruktura socjalna i towarzysząca. Ponadto jestem głęboko przekonany, że po realizacji projektu Elbląg stanie się miejscem, które przyciągnie inwestycje i turystów.

Celebrating 10 years of Baltic Revolution

DCT Gdańsk
3 million TEU terminal
your gateway to Central and Eastern Europe

www.dctgdansk.com

DCT.GDANSK.SA
Deepwater Container Terminal Gdańsk

KONFERENCJE BALTEXPO 2017*

11 września

10.30 – 11.00 (Sala C) Uroczyste Otwarcie BALTEXPO 2017
11.00 – 13.00 (Sala A) Debata „Transnarodowe synergje w rozwoju przemysłów morskich” przygotowana przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
15.00 – 17.00 (Sala C) Nordic & Central Europe Maritime Ties Business Mixer
15.00 – 17.00 (Sala B) Otwarte zebranie Rady Budowy Okrętów: Działalność flot wojennych- wyzwania współczesności i przyszłości

12 września

10.00 – 11.25 (Sala A) **Sesja 1A:** Intermodal jako optymalne narzędzie budowy łańcucha dostaw
11.30 – 13.00 (Sala A) **Sesja 2A:** Budowa infrastruktury na rzecz rozwoju gospodarki morskiej i logistyki z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej – inwestycje i ich realizacje w Polsce
13.15 – 14.45 (Sala A) **Sesja 3A:** Dobre praktyki i rozwiązania w zakresie rewitalizacji żeglugi śródlądowej i śródlądowych dróg wodnych – doświadczenia holenderskie
15.00 – 16.30 (Sala A) **Sesja 4A:** Przyszłe inwestycje na rzecz rozwoju polskich portów morskich. rola korytarzy TEN-T w rozwoju gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej

PRZEMYSŁ OKRĘTOWY/OFFSHORE/STOCZNIE

11.00 – 12.00 (Sala B) **Sesja 1B:** Program „Batory” szansą na innowacyjne rozwiązania polskiego przemysłu okrętowego dla światowej żeglugi
12.30 – 14.00 (Sala C) **Sesja 1C:** Seminarium GAZ-SYSTEM Łącząc kooperantów GAZ-SYSTEM w budowie infrastruktury energetycznej
14:30 – 16.00 (Sala C) **Sesja 2C:** Impulsy dla wprowadzenia innowacyjnych rozwiązań w przemyśle okrętowym- nowe napędy, remonty i modernizacja, wymogi ochrony środowiska, kondycja sektora offshore i nowe nisze rynkowe

13 września

11.00 – 15.00 (Sala B) **Sesja 2B:** Walne zgromadzenie członków Związku Pracodawców Forum Okrętowe (wstęp dla członków FO)

BEZPIECZEŃSTWO

11.00 – 13.00 (Sala C) **Sesja 3C:** Aktualne wyzwania i rozwiązania na rzecz bezpieczeństwa portów i nadmorskiej infrastruktury krytycznej

EDUKACJA

13.30 – 15.00 (Sala C) **Sesja 4C:** Obecne i przyszłe wyzwania w zakresie kształcenia kadr dla przemysłów morskich i możliwości ich realizacji. Jaki model kształcenia?

OCHRONA ŚRODOWISKA

13.30 – 15.00 (Sala A1) **Sesja 1A1:** Politechnika Wrocławska

Projekt SEMLA: Użycie nowych technologii mikrofalowych i ultralekkich konstrukcji antenowych do ochroniania i zabezpieczania środowiska polarnego

Projekt MARENOR: Funkcjonowanie morskich systemów radiowych na dalekiej północy (MARENOR).

* Organizator zastrzega sobie prawo do zmian w programie.

GAZETA TARGOWA

Nr 1

Przemysł okrętowy w Polsce w 2016 roku

10,6 miliarda złotych przychodów!



Salish Ora – jeden z trzech nowoczesnych promów pasażersko-samochodowych napędzanych silnikami zasilanymi LNG, zbudowanych w stoczni Remontowa Shipbuilding. Promy zostały zbudowane dla BC Ferries – największego w Ameryce Północnej, kanadyjskiego operatora promowego.

Mimo trudnej sytuacji na światowym rynku żeglugowym, firmy gospodarki morskiej w Polsce radzą sobie niezle, choć wciąż nie wykorzystują w pełni swojego potencjału. Porty morskie notują rekordowe ilości przeładunków, stocznie realizują ambitne projekty intensywnie poszukując nowych zleceń, a wielu dostawców urządzeń na jednostki

Trzy pytania do...

...Jerzego Czuczmana, prezesa Związku Pracodawców FORUM OKRĘTOWE

Jaka jest obecnie sytuacja na rynku żeglugowym, poza sektorem offshore?

– Rynek przewozu towarów przeżywa załamanie. Na Dalekim Wschodzie nie buduje się już w ogóle jednostek towarowych. Według SEA Europe, za 3 kwartały roku 2016, prawie 60 proc. wartości wszystkich kontraktów na nowe statki na całym świecie zawartych w tym czasie, ułożonych zostało w Europie. Europejskie stocznie mają wartyściowo więcej kontraktów niż Chiny, Korea Płd., Japonia i reszta świata razem wzięte.

Jakie statki składają się na ten europejski portfel zamówień?

– Głównie wycieczkowce. Europejskie

Morski.pl, w roku 2016 w Polsce zbudowano 12 w pełni wyposażonych jednostek pływających o łącznym skompenowanym tonażu pojemnościowym brutto 68 004 CGT (miara uwzględniająca pracochłonność produkcji w porównaniach między statkami różnych rodzajów) i tonażu pojemnościowym brutto 38 883 t (GT). 60-procentowy udział w rynku nowo budowanych jednostek pod względem wartości sprzedaży mają stocznie zrzeszone w Forum Okrętowym.

W roku 2016 polskie stocznie ogółem zbudowały, także w podwykonawstwie, na zlecenie stoczni zagranicznych, przynajmniej 37 kadłubów lub częściowo wyposażonych statków o łącznym tonażu 78 248 GT, czyli ok. dwa razy więcej niż w przypadku statków w pełni wyposażonych.

Na koniec roku 2016 w portfelu zamówień polskich stoczni były 21 w pełni wyposażonych jednostek pływających, reprezentujących międzynarodowych rynkach. Wiele innowacyjnych rozwiązań made in Poland będzie pokazanych na tegorocznych targach Baltexpo.

Według danych przedstawionych przez związek pracodawców Forum Okrętowe, opracowanych we współpracy z serwisem Portal-

Dokończenie na str. 2



– Dobra droga dojścia do większych kontraktów jest budowa promów. I w to powinni się zaangażować wszyscy uczestnicy sektora, łącznie z Ministerstwem Gospodarki Morskiej. Chodzi o jednostki o wartości około 250 mln euro, a więc 1/4 wartości wycieczkowca, długości ok. 225 m i szerokości ponad 30 m, zasilane LNG, super ekologiczne, o niskim indeksie energetycznym, z pednikami azyumalnymi, słowem Hi-Tech. Jest na rynku nisza na

Paweł Adamowicz, Prezydent Miasta Gdańska

Branża morska naszą wizytówką



Targi Baltexpo organizowane są w Gdańsku już po raz 19. Jak postrzega pan rolę i znaczenie tej imprezy dla naszego miasta, także w kontekście konkurencyjnych imprez targowych organizowanych np. w Hamburgu, czy Rotterdamie?

– Gospodarka morska jest wiodącą branżą w strukturze gospodarki kraju. Zapewnia znaczne przychody dla państwa i dynamicznie się rozwija. W związku z tym zasługuje na to, aby w Polsce odbywało się kilka znaczących wydarzeń poświęconych tej branży. Targów w Hamburgu czy Rotterdamie nie traktowałbym przy tym w kategorii konkurencyjnych imprez targowych, ale raczej jako wydarzenia komplementarne wobec Baltexpo. Powiem więcej – marzy mi się, aby w przyszłości inne polskie miasta i regiony żyjące z przemysłu morskiego aktywniej prezentowały swoje możliwości dla rozwoju tej branży.

Czy to cykliczne wydarzenia, poza sferą gospodarki i biznesu, przekładają się potem także na zwiększenie zainteresowania ofertą kulturalną i turystyczną Gdańska?

– Oczywiście, takie duże i prestiżowe wydarzenia jak targi powodują zwiększone zainteresowanie ofertą kulturalną i turystyczną Gdańska. Są więc świetną okazją do promocji naszego miasta. Z drugiej strony – są też realnym impulsem dla gdańskiej sieci hoteli, gastronomii, czy organizatorów wydarzeń kulturalnych i branży „czasu wolnego”.

Dokończenie na str. 2

Branża morska naszą wizytówką

Dokończenie ze str. 1

Mimo światowego spowolnienia w branży, w Gdańsku dynamicznie rozwija się przemysł okrętowy. Stocznie i firmy tego sektora znajdują się blisko miasta. Jaki władze Gdańska mają pomysły na zapewnienie dobrej koegzystencji (architektonicznej, komunikacyjnej, środowiskowej) stoczniowych terenów przemysłowych z miastem?

– Stocznie to ważny element miasta. Oczywiście działalność tego typu wiąże się z pewnymi uciążliwościami, ale także budzi wielkie zainteresowanie. Koegzystencja przestrzeni stoczniowych z tkanką miejską jest możliwa - choćby poprzez rozwój kultury na byłych terenach postoczniowych czy wręcz zabudowę mieszkaniową zbliżającą się do tej działalności.

Port Gdańsk bije kolejne rekordy w przeładunkach, zrealizowano też znaczące inwestycje poprawiające infrastrukturę portową i miejską. Czy Gdańsk jest, lub będzie w najbliższych latach gotowy, także w sensie aglomeracyjnym i komunikacyjnym, aby stać się wielkim hubem kontenerowym na Bałtyku?

– Gdańsk nie tylko jest gotowy, aby stać się kluczowym hubem na Bałtyku. My już nim jesteśmy. 2 mln TEU to fakt, a zdolność przeładunkowa dzięki inwestycjom prywatnym i publicznym zwiększyła się do 4 mln TEU. Było to możliwe nie tylko poprzez rozbudowę samego portu, ale również dzięki niespotykanym w skali ostatnich kilkudziesięciu lat inwestycjom komunikacyjnym: powstały autostrady, drogi szybkiego ruchu, infrastruktura drogowa w obrębie miasta (np. wspomniany już tunel pod Martwą Wisłą, obwodnica południowa). Wykonane też zostały znaczące inwestycje kolejowe (np. most kolejowy nad Martwą Wisłą). Aktualnie realizowane są kolejne inwestycje na drodze S6 i S7 jak również nowe projekty kolejowe w obrębie Portu Gdańsk, np. terminal przeładunkowy Port Północny. Realizowane są inwestycje związane z poprawą dostępu do Portu od strony morza i lądu dla potrzeb terminali. Rozwija się także zaplecze logistyczne i składowe terminali DCT, a także planowane są inne funkcje towarzyszące, np. duży parking buforowy. Warto dodać, że spółka GARG od kilku lat wraz z Goodman stara się rozbudowywać zaplecze portowe, sama zaś zamieszkiwała w budowę biurowca. Jak widać - miasto robi co może, aby zapewnić ciągły rozwój tego obszaru. To ważny element naszej siły.

Jak układa się współpraca Miasta Gdańska z Portem Gdańsk?

– Nasza współpraca z portem od lat układa się bardzo dobrze. Szczególnie w obszarze wspólnych inwestycji infrastrukturalnych, przygotowań planów miejscowych, a obecnie nowego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w celu zapewnienia możliwości rozwojowych portu. Gdańsk stara się również zapewnić portowi możliwości pozyskiwania nowych nieruchomości na potrzeby inwestycji samego portu, jak i inwestorów. Jednocześnie od lat zabiegamy o wprowadzenie zmian w strukturze własnościowej portu wzorem portów niemieckich oraz krajów Beneluxu, w tym Rotterdamu czy Antwerpii.

Prestiżowy kontrakt z polskim armatorem

Urządzenia Alfa Laval na statkach PŻM



Na zdjęciu od lewej: Grzegorz Wardziński – dyrektor Pionu Technicznego PŻM, Andrzej Smoleński – dyrektor ds. Rozwoju Sprzedaży Międzynarodowej Alfa Laval Polska Sp. z o.o., Piotr Cichoński – Dyrektor Pionu Finansowego PŻM

Alfa Laval Polska sp. z o.o. podpisała umowę z Polską Żegluga Morską dotyczącą dostarczenia na statki polskiego armatora systemów uzdatniania wód balastowych. Zakresem dostawy objętych jest osiem systemów PureBallast 3.1 USCG z zamiarem rozszerzenia kontraktu na cały zakres floty. Systemy uzyskały akceptację zarówno IMO jak i amerykańskiego Coast Guardu. Systemy PureBallast 3.1 3000 m³/h będą przeznaczone dla statków: Karpaty, Sudety, Beskidy, Tatry, natomiast systemy PureBallast 3.1 1500 m³/h, dla statków: Podlasie, Pomorze, Kaszuby, Roztocze.

– Jesteśmy dumni, że czolowy polski armator zdecydował o zakupie urządzeń od firmy, mającej w Polsce przeszło 90-letnią historię - mówi Andrzej Smoleński, Dyrektor ds. Rozwoju Sprzeda-



Przemysł stoczniowy w Polsce w 2016 roku

Dokończenie ze str. 1

Słaby napływ nowych zamówień do polskich stoczni w ostatnim czasie jest przede wszystkim efektem załamania się rynku offshore. Podana wyżej wielkość portfela zamówień na koniec minionego roku zawiera zarówno zamówienia zdobyte w ciągu roku 2016, jak i wcześniej. Według bazy danych statków i zamówień stoczniowych IHS Sea-Web, polskie stocznie w ciągu całego roku 2016 zdobyły zamówienia na cztery niszczące, w pełni wyposażone statki o łącznym tonażu ok. 5400 GT. Do lipca bieżącego roku, według tego samego źródła, polskie stocznie zdobyły zamówienia na trzy statki w pełni wyposażone, o łącznym tonażu 61 000 GT (w tym prom dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, reprezentujący 55 000 GT).

W ciągu roku 2016 i do lipca w roku bieżącym polskie stocznie zdobyły zamówienia na 39 statków częściowo wyposażonych i kadłubów (nie licząc zestawów sekcji i bloków, także w znacznej mierze zapewniających obsługę do potencjału produkcyjnego).

Po zamknięciu dużych stoczni produkcyjnych w Gdyni i Szczecinie w 2009 roku ich tereny stały się miejscem budowy głównie różnych konstrukcji stalowych, nie tylko dla

sektora morskiego oraz wyposażenia okrętowego i offshore, ale także częściowo wyposażonych statków i kadłubów oraz sekcji i bloków dla stoczni zagranicznych.

W Szczecinie budowane są zarówno w pełni wyposażone statki (w zdecydowanej większości), jak i częściowo wyposażone kadłuby. Majątek produkcyjny w byłej Stoczni Szczecińskiej wykorzystywany jest przez większą liczbę mniejszych podmiotów, zazwyczaj dzierżawiących teren i hale oraz urządzenia produkcyjne do Szczecińskiego Parku Przemysłowego, budujących m.in. małe statki "pod klucz" i częściowo wyposażone jednostki.

Na terenie byłej Stoczni Gdynia, którego część zagospodarowano na funkcje remontu statków, jest mniej podmiotów, za to większych i o lepiej uregulowanym statusie własnościowym majątku produkcyjnego. Skala produkcji jest tam również większa niż na terenie byłej Stoczni Szczecińskiej.

Buduje się tam statki oraz częściowo wyposażone statki lub kadłuby większe niż w ostatnich latach w Szczecinie i znacznie większy jest łączny tonaż konstrukcji okrętowych budowanych w Gdyni.

Średnioroczna produkcja statków w pełni wyposażonych w polskich stoczniach, po roku

2009, w jednostkach GT stanowi 1/20 poziomu produkcji z lat 1996-2006. Nicco lepiej jest pod względem wskaźnika pracochłonności CGT (tonażu skompensowanego brutto), a co za tym idzie - wartości budowanych statków.

Znaczenie lepsze, w skali kraju, jest wykorzystanie majątku produkcyjnego aktywnego w sektorze remontów i przebudów statków. Jak wstępnie szacowało Centrum Techniki Okrętowej - polskie stocznie wyremontowały i przebudowały w 2016 roku łącznie ok. 560 jednostek (a wśród zleceń były także duże, skomplikowane przebudowy). Tutaj udział firm należących do Forum Okrętowego wyniósł nieco ponad 50 % pod względem wartości sprzedaży.

Szacowana przez Forum Okrętowe łączna wartość przychodów za rok 2016 uzyskanych przez firmy sektora, w tym stocznie budujące nowe jednostki, stocznie remontowe oraz dostawców wyposażenia i usług wyniosła 10,6 mld złotych.

Jeżeli chodzi o strukturę produktową (według udziałów w wartości sprzedaży), to szacuje się, że budowa nowych jednostek pływających obejmuje 19%, remonty i przebudowy mają 16 % udziału, a dostawy wyposażenia i innych usług (poza remontami) stanowią 65 %.

zy Międzynarodowej Alfa Laval Polska Sp. z o.o. – Przypomnę, że oprócz prowadzenia działalności handlowej i serwisowej, firma nasza posiada w Polsce swój czolowy zakład produkcyjny. Osiem systemów Alfa Laval PureBallast® zostanie zainstalowanych w przyszłym roku podczas dokowań i odnowień świadectw klasyfikacyjnych statków. Na jednostki serii Karpaty trafią systemy o wydajności 3000 m³/h. Systemy będą instalowane w polskich stoczniach remontowych pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków. Systemy nasze nie mają żadnych ograniczeń z uwagi na zasolenie (wliczając w to wodę słodką) oraz temperaturę wody. Jeżeli chodzi o przenikanie światła UV, które jest mierzone w trakcie balastowania, system Alfa Laval jest liderem na rynku. System spełnia wymogi konwencji nawet przy bardzo niskiej, 42% przenikalności światła ultrafioletowego, co pozwala na balastowanie z pełną wydajnością nawet w wodach mocno zabrudzonych.

Alfa Laval to jeden ze światowych pionierów prac badawczych i konstrukcji systemów uzdatniania wód balastowych. Posiada centra serwisowe w portach w Szanghaju, Singapurze, Dubaju, Rotterdamie i Houston. W polskich portach Alfa Laval Polska umożliwia realizację usługi przez polskich inżynierów serwisu.

Przypominamy, że konieczność montażu systemów uzdatniania wód balastowych wynika z wejścia w życie Konwencji o Kontroli i Postępowaniu ze Statkowymi Wodami Balastowymi i Osadami (BWM Convention) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

W XXI wieku nadal niezbędne



Wciążniki łańcuchowe firmy Exar

Statki, nawet te prostsze, są dzisiaj naszpikowane elektroniką i mechaniką precyzyjną, a bardziej skomplikowane z nich, to niemal pływające miasta i fabryki w jednym, krótko mówiąc - są to produkty high-tech.

Mimo wysokiego stopnia skomplikowania współczesnych statków i innych obiektów pływających, żegluga wciąż jeszcze polega na nieskomplikowanych, starych i niezbędnych po dziś dzień urządzeniach, osprzęcie i rozwiązaniach technicznych. W oczach laika mogą one być proste i nietknięte postępowem od dekad. A jednak się zmieniają. Np. nowoczesne materiały pozwalają zwiększyć ich wytrzymałość i trwałość - wydłużyć okres bezawaryjnej eksploatacji. Tak jest np. z olinowaniem i pozostałym osprzętem ruchomym statków. Olinowanie i takielunek, a także szeroka gama różnorodnego innego zaopatrzenia technicznego statku oferuje kilkanaście firm prezentujących się w tym roku na Baltexpo. Należy do nich Exar z Bielska Białej. Jak widać na przykładzie tej firmy - nie ma

przesady w stwierdzeniu, że statki buduje cała Polska. Sektor budowy i remontów statków potrzebuje szerokiego zaplecza kooperacyjnego i zaopatrzeniowego przez co może być uznany za jedną z lokomotyw przemysłu.

Exar może się pochwalić udziałem w głównym ostatnio projekcie budowy żaglowca *El-Mellach*, który jest właśnie przygotowywany przez stocznię Remontowa Shipbuilding SA z Gdańska, do przekazania armatorowi. Exar dostarczył na piękny żaglowiec szkolny dla algierskiej marynarki elementy takielunku, w tym liny stalowe nierdzewne, ściągacze okrętowe, szklake czy sockety (gniazda) linowe.

Alle Exar to nie tylko bogata gama lin wszelkiego rodzaju, ale i zawieszki, szeroko stosowane w portach i stoczniach. Firma wykonuje i dostarcza m.in. zawieszki linowe trójzwite (tzw. grommet) oraz bogaty wybór ocieków łańcuchowych i innego osprzętu używanego nie tylko w szeroko pojętej branży morskiej. Przy demontażu i montażu urządzeń, a nawet elementów konstrukcji często znajdują zastosowanie wciążniki. Te dzwignice, przystosowane do pionowego podnoszenia ładunku, najczęściej są za pomocą chwytnego (np. haka), są także na wyposażeniu siłowni niemal na każdym statku w eksploatacji.

Exar oferuje wciążniki łańcuchowe o uniesie nawet 30 lub 50 ton - co jest rzadkością na naszym rynku.

Inni wystawcy oferujący liny, zawieszki, a także inne elementy takielunku i ruchomego osprzętu okrętowego, to między innymi: Atro-nik-2 (stoisko nr 6.13), Kaya Ropes - PUH BJT (3.09), RUD Systemy Przenoszenia Polska (6.19), P.P.H.U. Vega (5.26).



W celu uzyskania dokładniejszych informacji na temat możliwości zamontowania systemu PureBallast na statkach prosimy o kontakt z pracownikami Alfa Laval Polska.

Alfa Laval Polska Sp. z o.o.
Dział Morski, ul. Sportowa 8, 81-300 Gdynia
tel. 601 454 748, e-mail: andrzej.smolenski@alfalaval.com

Czy wiesz, że...



Fot.: Piotr B. Stareńczak

...największą grupę statków budowanych ostatnio w Polsce stanowią jednostki rybackie i dla sektora akwakultury. Są to jednak głównie częściowo wyposażone statki i kadłuby.

Baza danych statków i nowych budów IHS Sea-Web oraz uzupełniające własne analizy Portalu Morskiego (www.PortalMorski.pl) wykazują, że na 105 statków* budowanych jako kompletne lub częściowo wyposażone w Polsce, a przekazanych przez stocznię (wyposażające - głównych kontraktujących) od początku roku 2017 oraz znajdujących się obecnie w budowie lub w zamówieniach*, aż 37, to jednostki przeznaczone do połowów oraz statki do obsługi farm rybnych (np. do przewozu żywych ryb). Niestety tylko cztery z nich zostaną przekazane przez polskie stocznie jako w pełni wyposażone, „pod klucz”, bezpośrednio armatorom.

Na zdjęciu: częściowo wyposażony sejnier przekazywany w sierpniu br. przez Stocznię Wisła Sp. z o.o.

* w tej grupie ponad 100 statków wszelkich typów znajduje się także m.in. 20 zbiornikowców śródlądowych.

Jeżeli wziąć pod uwagę statki przekazane do eksploatacji od początku 2016 roku oraz znajdujące się obecnie w budowie lub zamówieniach, to polskie stocznie zbudowały lub budują liczne w pełni wyposażone - „pod klucz” oraz - w przytłaczającej większości - przekazane jako częściowo wyposażone statki rybackie i dla sektora akwakultury w łącznej liczbie niemal 60 na ok. 180 jednostek 25 różnych typów (przeznaczenia).

PBS

Na zdjęciu: częściowo wyposażony sejnier przekazywany w sierpniu br. przez Stocznię Wisła Sp. z o.o.

System oczyszczania wód balastowych Alfa Laval PureBallast® z uznaniem US Coast Guard i IMO

Po morzach i oceanach świata pływa około 70 tys. statków. Co roku przewożą one około 10 mld ton wód balastowych, w których mogą znajdować się m.in. wirusy, bakterie i różnego rodzaju morskie mikroorganizmy. Problem niekontrolowanego mieszania się wód balastowych został uznany za jedno z najważniejszych zagrożeń dla środowiska naturalnego, w szczególności dla unikalnych ekosystemów takich akwenów jak np. Wielkie Jeziora amerykańskie.

Od września tego roku wchodzi w życie postanowienia konwencji Międzynarodowej Organizacji Morskiej o kontroli i postępowaniu z wodami balastowymi. Armatorzy, którzy uprawniają żegluga na akwenach USA, dodatkowo są zobowiązani do przestrzegania odrębnych regulacji administracji amerykańskiej, tj. US Coast Guard.

Systemy oczyszczania wód balastowych Alfa Laval PureBallast®



W systemach Alfa Laval PureBallast woda balastowa neutralizowana jest przy użyciu filtracji i światła ultrafioletowego, co jest całkowicie bezpieczne dla statku i jego załogi. Systemy nie mają żadnych ograniczeń dotyczących ich zastosowania z uwagi na zasolenie (wliczając w to wodę słodką) oraz temperaturę wody. Jeżeli chodzi o przenikanie światła UV, które jest mierzone w trakcie balastowania, system Alfa Laval jest liderem na rynku. Spełnia on wymogi konwencji nawet przy bardzo niskiej, 42% przenikalności światła ultrafioletowego, co pozwala na balastowanie z pełną wydajnością nawet w wodach mocno zabrudzonych.

W celu uzyskania dokładniejszych informacji na temat możliwości zamontowania systemu PureBallast na statkach prosimy o kontakt z pracownikami Alfa Laval Polska.

Alfa Laval Polska Sp. z o.o.
Dział Morski, ul. Sportowa 8, 81-300 Gdynia
tel. 601 454 748, e-mail: andrzej.smolenski@alfalaval.com



www.alfalaval.com

Rozmowa z Grzegorzem Orzeszko, dyrektorem ds. efektywności produkcji, ochrony środowiska i BHP Grupy LOTOS

Morska działalność LOTOSU

LOTOS posiada doskonałą logistykę, jaką mają tylko rafinerie usytuowane w pobliżu portów naftowych. Jednak gdański koncern jest o wiele bardziej związany z morzem. Chodzi zarówno o jego działalność wydobywczą, ale i o szeroką ofertę produktów stworzonych specjalnie na potrzeby branży morskiej. O szczegółach rozmawiamy z Grzegorzem Orzeszko, dyrektorem ds. efektywności produkcji, ochrony środowiska i BHP Grupy LOTOS.

Jak przebiegają inwestycje dot. zagospodarowania nowych złóż ropy i gazu na Morzu Bałtyckim?

– Zaczniemy od złoża B8, które jest trzecią co do wielkości kopalnią ropy naftowej w Polsce, o największym zasobie ropy naftowej do wydobycia w polskiej części Bałtyku. W wrześniu 2015 roku uruchomiono wstępnie produkcję z tego złoża przy wykorzystaniu platformy wiertniczej LOTOS Petrobaltic. Dzięki temu Grupa Kapitałowa LOTOS podwoiła poziom wydobycia węglowodorów na Bałtyku. Aktualnie realizowane wydobycie z złoża B8 wynosi ok. 2,8 tys. boe/dzień. Równolegle, kontynuowane są prace związane z przebudową platformy Petrobaltic, która będzie pełniła funkcję docelowego centrum produkcyjnego na złożu. Po zakończeniu prac budowlanych, posadzeniu na złożu oraz po zbudowaniu gazociągu, uruchomione zostanie pełne wydobycie ze złoża, na poziomie ok. 5 tys. boe/d (250 tys. ton rocznie).

Kolejny projekt to B4B6, którego celem jest zagospodarowanie bałtyckich złóż o tym symbolu i uruchomienie wydobycia gazu ziemnego. Projekt realizowany jest wspólnie z partnerem, firmą CalEnergy Resources Poland, przy udziale LOTOSU na poziomie 51%. Aktualnie partnerzy przygotowują rekomendację do podjęcia decyzji inwestycyjnej odnośnie realizacji etapu konstrukcyjno-budowlanego – planowany termin rekomendacji to przełom 2017/2018.

Jakie są perspektywy zaangażowania LOTOSU w plany eksploatacji złoża Yme?

– Udziałowcy złoża Yme wraz z Operatorem (firma Repsol) podjęli decyzję o powrocie projektu na ścieżkę ponownego zagospodarowania, przy wykorzystaniu wynajętej platformy produkcyjnej. Takie podejście ma zapewnić wartość dodaną z realizacji projektu, przy uniknięciu kosztowej operacji likwidacji złoża. W sierpniu 2016 r. wadliwa platforma MOPU została zdemontowana ze złoża Yme z wykorzystaniem jednostki Pioneering Spirit firmy Allseas, co znacząco obniżyło ryzyko projektu i potwierdziło zasadność realizacji ścieżki zagospodarowania.

Aktualnie finalizowany jest Plan Zagospodarowania Złoża Yme (ang. PDO), którego zakończenie zaplanowane w IV kw. 2017 r. Poza tym trwają negocjacje kontraktu na wynajęcie platformy, która będzie stanowiła centrum produkcyjne na złożu. W przypadku zatwierdzenia PDO, możliwy termin uruchomienia wydobycia to IV kw. 2019 r.

Jaki jest obecnie stan posiadania Grupy LOTOS w zakresie licencji wydobycia

ropy i/lub gazu spod dna morskiego poza polskimi wodami i poza Bałtykiem?

– Poza Bałtykiem, LOTOS zbudował silną pozycję w zakresie działalności poszukiwawczo-wydobywczej offshore w Norwegii. Aktualnie jest udziałowcem w 26 koncesjach na szelfie norweskim i posiada zdywersyfikowany portfel aktywów zarówno w fazie eksploatacji, zagospodarowania jak również aktywów rozwojowych w fazie przygotowania do zagospodarowania i poszukiwań. W 2016 r. osiągnięliśmy historyczne rekordy w poziomie wydobycia węglowodorów na poziomie 9,8 mln boe, m.in. dzięki produkcji ze złóż norweskich, która wyniosła 7,3 mln boe (75% łącznego wolumenu). W ramach posiadanych koncesji w Norwegii LOTOS jest także udziałowcem w infrastrukturze gazowej w obszarach Heimdal (5%) i Sleipner (15%).

Przygotujecie się do zmian w segmencie paliw okrętowych prowadzących do zmniejszenia w nich zawartości siarki?

– Nie ograniczamy się tylko i wyłącznie do roli producenta paliw, ale za pośrednictwem spółki LOTOS Asfalt świadczymy też usługi bunkrowania. Jeżeli chodzi o zmianę specyfikacji paliw żegludowych to będziemy przygotowani do tej zmiany. Naszą odpowiedzialność realizację etapu konstrukcyjno-budowlanego – planowany termin rekomendacji to przełom 2017/2018.

Jakie są obecne źródła pozyskiwania ropy dla rafinerii LOTOSU?

– Głównym źródłem surowca dla rafinerii Grupy LOTOS jest ropa z kierunku wschodniego. Jednakże jej udział w przerobie spada i weszłym roku stanowił 75%. Musimy pamiętać, że każda decyzja o przerobie danego gatunku ropy jest przede wszystkim decyzją ekonomiczną. Stale monitorujemy rynek ropy naftowej w poszukiwaniu najatrakcyjniejszych dla spółki kierunków dostaw. W swojej historii przerabialiśmy ropy z różnych kierunków: Bliski Wschód, Nigeria, Morze Północne, ale też np. Kolumbia. Nie zamykamy się na żadną z opcji. Dobrym przykładem jest pierwsza dostawa ropy kanadyjskiej, która trafiła do przerobu w pierwszych dniach września. Możemy



też się spodziewać dostaw z USA. Portfolio naszych produktów jest szersze i poza paliwami żegludowymi możemy zaproponować szerokie portfolio produktów poprzez oleje TPEO - od olejów obiegowych poprzez oleje (Trunk Piston Engine Oil) do olejów cylindrowych. Sprawiamy, że nawet w najbardziej ekstremalnych warunkach, dzięki naszym olejom, każda maszyna, niezależnie od wielkości i przeznaczenia, pracuje precyzyjnie i niezawodnie. W portfolio LOTOSU znajdującej wysokiej jakości oleje silnikowe, które zapewniają bardzo długie okresy wymiany oleju, posiadają zdolności do zmywania powierzchni smarowych i dyspergują osady, transportując je z zmywanej powierzchni bezpośrednio do elementu filtracyjnego.

Jakie pozycje znajdziemy w portfolio LOTOS Oil dla żeglugi?

– Statek w aspekcie posiadania szeregu urządzeń jest jak wielka fabryka z mocnym silnikiem. Znajdujemy tam sprężarki, turbiny, przekładnie, liny czy łańcuchy. Oferta olejów i smarów LOTOS Oil zapewnia prawidłowe smarowanie

