

Wykorzystać potencjał rozwoju – droga Gdyni



BARTŁOMIEJ AUSTEN
Wiceprezydent Gdyni

Gdynia zawsze była związana z portem; a port z Gdynią. Jeżeli będzie się on dalej rozwijał – rozwijać się będzie również i miasto. Nie powinno zatem dziwić, że kluczowy priorytet rozwojowy dla Gdyni stanowi dziś realizacja Drogi Czerwonej, która umożliwi kolejne inwestycje i pozwoli wykorzystać pełen potencjał portu morskiego. Jakie jeszcze cele rozwojowe stoją w nadchodzących latach przed Gdynią?

*Rozmowę prowadzi Marcin Wandałowski
– redaktor publikacji Kongresu Obywatelskiego.*

Jakie są obecnie najważniejsze priorytety rozwojowe Gdyni? W czym należy upatrywać filarów dalszego rozwoju miasta?

Przede wszystkim musimy korzystać z naszej spuścizny; z naszego nadmorskiego charakteru – z tego, na czym nasze miasto wyrosło. Gdynia zawsze była związana z portem, a port z Gdynią. Jeżeli będzie się on dalej rozwijał – rozwijać się będzie również miasto.

Mechanizm ten najlepiej obrazuje przykład naszego sąsiada – Gdańska, który korzysta z owoców handlu morskiego. Ponad 20 lat temu w Trójmieście był jeden terminal kontenerowy, zlokalizowany w Gdyni, na czym bardzo zyskiwaliśmy. Natomiast po powstaniu terminalu w Gdańsku, który rozwinął się w ostatnich latach w nieprawdopodobnym

tempie, gdański port oraz znaczenie tego miasta na ekonomicznej mapie Europy współmiernie urosły. O ile wielkość przeładunków w gdyńskim terminalu wynosi dziś około 30 mln TEU, o tyle w Gdańsku – który zaczynał później od nas – jest to 80 mln TEU, z realnymi planami dojścia do 100 mln TEU w niedalekiej przyszłości.

Jak duży wpływ na rozwój lokalny może mieć obecność portu morskiego?

W ostatnich latach mieliśmy do czynienia z ogromnym rozwojem i sukcesem polskich portów, czego wyrazem jest wzrost przeładunków (również z racji na nowe zapotrzebowanie wynikające z zablokowania portów czarnomorskich w wyniku wojny w Ukrainie). Trójmiejskie porty odgrywają dziś też niezwykle istotną rolę związaną z dostarczaniem wsparcia, w tym również militarnego, do naszych wschodnich sąsiadów.

Odpowiadając jednak na Pańskie pytanie, porty morskie są dziś kluczowymi hubami – w kontekście zarówno tradycyjnego handlu, jak również m.in. rewolucji energetycznej. Wszelkie elementy niezbędne do budowy elektrowni wiatrowych czy atomowych transportowane są drogą morską. Porty, przez które przechodzą, stanowią doskonałą lokalizację do bycia bazą dla firm działających w tych branżach, co wpływa na rozwój całego miasta czy nawet regionu. Rozwijający się port to także wielki potencjał z perspektywy firm spedycyjnych, transportowych czy działających w obrębie gospodarki magazynowej.

Nie mam żadnych wątpliwości, że dalszy rozwój Gdyni – jego charakter i tempo – będzie uzależniony od rozwoju gdyńskiego portu. Leży to niejako w DNA naszego miasta, które od zawsze było nie tylko „morskie”, ale i „kupieckie”. Stanowiliśmy, także w czasach PRL-u, połączenie z całym światem, gdzie docierały zagraniczne towary, co pozwoliło m.in. na rozwinięcie się znanej w całym kraju ulicy Świętojańskiej.

Jak w takim razie uwolnić potencjał rozwojowy gdyńskiego portu, a co za tym idzie – stworzyć szanse rozwojowe dla całego miasta?

Zdecydowanym priorytetem jest w tym kontekście budowa tzw. Drogi Czerwonej, która stanowi dziś kluczową determinantę rozwoju zarówno samego portu morskiego, jak i szeregu inwestycji związanych z jego działalnością. Realizacja tej arterii zagwarantowałaby pełny dostęp do gdyńskiego portu. Osobiście o projekcie Drogi Czerwonej usłyszałem po raz pierwszy, kiedy byłem na studiach, czyli na początku lat 2000. Po ponad dwóch

dekadach nadal nie jest ona wybudowana i to niezwykle martwi.

Porty morskie są dziś niezwykle istotnymi hubami w kontekście m.in. rewolucji energetycznej. Wszelkie elementy niezbędne do budowy elektrowni wiatrowych czy atomowych transportowane są drogą morską. Porty, przez które przechodzą, stanowią doskonałą lokalizację do bycia bazą dla firm działających w tych branżach.

Dziś jedyną drogą dojazdową do terenów portowych jest *de facto* Estakada Kwiatkowskiego, znajdująca się w bardzo kiepskim stanie technicznym. Była ona budowana kilka dekad temu, jeszcze przed tzw. rewolucją kontenerową. W efekcie w niektórych miejscach charakteryzuje się nośnością zaledwie na poziomie 30 ton, choć na co dzień przejeżdża po niej średnio 1800 TIR-ów wiozących kontenery o ciężarze przekraczającym 40 ton. Tym samym droga ta ulega coraz większej degradacji. Jej dalsza eksploatacja wymaga gruntownego remontu, którego koszt może wynosić ponad 0,5 mld zł. Są to pieniądze nieosiągalne dla gminy, którą co najwyżej stać na przeprowadzanie bieżących, najpilniejszych prac utrzymaniowych. To natomiast może się skończyć poważnymi problemami technicznymi i koniecznością wyłączenia z użytku tej drogi.

Ten czynnik najmocniej ogranicza możliwości rozwojowe gdyńskiego portu?

Zdecydowanie. Obecnie żaden inwestor, chcąc długoterminowo ulokować znaczne środki na

terenie portu morskiego, nie będzie ryzykował, że dostęp do jego inwestycji zostanie w jakiejś (trudnej do określenia) perspektywie czasowej odcięty. Zdarzały się już przecież sytuacje, w których droga ta, z uwagi na remonty, musiała być zamykana. To powoduje, że tereny te nie są na poważnie brane pod uwagę jako miejsce lokalizacji istotnych projektów, a miasto na tym traci. W efekcie gdyński port od wielu lat się nie rozwija, a gdański, „wyposażony” w nieporównanie lepszą infrastrukturę dojazdową, bije rekordy przeładunków.

Co istotne – bez Drogi Czerwonej na pewno nie powstanie, planowany obecnie, port zewnętrzny. Bez niego z kolei dalszy rozwój gdyńskiego portu będzie mocno zagrożony. Pomijając fakt, że ze względu na to, iż tereny pod Drogę Czerwoną są od dłuższego czasu „zarezerwowane”, nie możemy realizować w tym rejonie innych projektów.

Jak wyjść z impasu w przypadku tej inwestycji?

Port morski służy przede wszystkim nie danemu miastu, lecz całemu państwu. Obsługuje ruch towarów z całego kraju, będąc dla niego oknem na świat. Porty generują ogromne wpływy podatkowe do budżetu państwa, liczone w miliardach złotych. Tymczasem Estakada Kwiatkowskiego, a zatem główna droga dojazdowa do gdyńskiego portu, jest utrzymywana przez Gdynię. Rodzi to dla miejskiego budżetu ogromne koszty, gdyż wymaga ona nieustannych napraw, modernizacji, a tak naprawdę – generalnego remontu. Do portu powinna prowadzić bowiem droga spełniająca parametry współczesnych przewoźników. Bez tego gdyński port będzie dalej wegetował. Koszty takiego remontu są

z perspektywy gminy niebotyczne, niemożliwe do poniesienia. Dla budżetu państwa – przeciwnie.

Uważam więc, że najlepszym wyjściem z obecnego impasu jest przejęcie remontu i utrzymania estakady przez państwo. Dodatkowym argumentem za takim rozwiązaniem powinien być tu fakt, że droga ta jest obecnie strategicznie ważna z punktu widzenia NATO. Większość towarów transportowanych w celu wsparcia Ukrainy, ale też polskiej armii, dostarcza się właśnie przez gdyński port.

Jedyną drogą dojazdową do gdyńskiego portu jest obecnie Estakada Kwiatkowskiego, znajdująca się w bardzo kiepskim stanie technicznym. Była ona budowana kilka dekad temu, jeszcze przed tzw. rewolucją kontenerową, nie będąc dostosowaną do ruchu TIR-ów woźących kontenery o ciężarze przekraczającym 40 ton.

Istotną gałęzią transportową – także z punktu widzenia portów morskich – jest kolej. Czy w najbliższym czasie pojawi się – tak jak w Gdańsku – szansa jej rozwoju na terenie Gdyni?

Rozwój kolei aglomeracyjnej do północnych dzielnic Gdyni stanowi jeden z priorytetów rozwojowych miasta. Wiadomo, że inwestycje kolejowe są bardzo kosztowne. Z tego też względu przez lata wmawiano nam, że budowa nowych połączeń zupełnie nie będzie się spinała finansowo. Tymczasem spójrzmy na to, co się dzieje w Gdańsku – nie dość, że miasto korzysta z oferty Pomorskiej

Obecnie żaden inwestor, chcąc długoterminowo ulokować znaczne środki na terenie portu morskiego, nie będzie ryzykował, że dostęp do jego inwestycji zostanie w jakiejś perspektywie czasowej odcięty. W efekcie tereny te nie są na poważnie brane pod uwagę jako miejsce lokalizacji istotnych projektów, a miasto na tym traci.

Kolei Metropolitalnej, to jeszcze niebawem realizowany będzie kolejny jej etap.

Natomiast Gdynia z PKM korzysta w znacznie bardziej ograniczonym stopniu. Podobnie jak w przypadku Drogi Czerwonej, od ponad 20 lat czekamy na realizację nitki kolei aglomeracyjnej w kierunku północnych dzielnic miasta. W poprzedniej kadencji, w mojej opinii, rozmowy władz Gdyni z władzami regionu na ten temat miały niewystarczającą dynamikę – brakowało determinacji. Warto uznać to za priorytet, mając na uwadze nie tylko rozwój Obłęża czy Pogórza, lecz również sąsiadujących miejscowości, jak np. Kosakowa. Realizacja kolei metropolitalnej powinna w końcu przebiegać na przestrzeni całej aglomeracji.

Jakie są inne priorytety rozwojowe Gdyni na najbliższe lata?

Gdynia jest fantastycznym miejscem do życia – położona nad morzem, posiadająca świetne powietrze i mnóstwo terenów zielonych dookoła. Uwarunkowania te powinny stanowić magnes do osiedlania się tu kolejnych inwestycji usługowych. Mamy ku temu argumenty, w tym – co jest pozostałością po pandemii – dostępną przestrzeń biurową, jak również ciekawą ofertę gastronomiczną i kulturową. Nasz potencjał rozwojowy jest

bardzo duży i mam nadzieję, że będzie w kolejnych latach należycie wykorzystywany.

Inwestorzy często postrzegają Trójmiasto jako jeden obszar, bez rozróżnienia na Gdańsk oraz Gdynię. Jak to natomiast wygląda z perspektywy dwóch oddzielnych jednostek samorządowych – rywalizujecie ze sobą o inwestycje czy też „gracie do jednej bramki”?

Zdecydowanie to drugie. Gdynia, Gdańsk, Sopot, ale też Wejherowo, Rumia czy Pruszcz Gdański stanowią jedną, dobrze ze sobą skomunikowaną – w dużej mierze za sprawą Szybkiej Kolei Miejskiej – aglomerację. Działając wspólnie, możemy przyciągać do Trójmiasta kolejnych inwestorów, również tych bardzo dużych. Czy ostatecznie ulokują się oni w Gdańsku czy Gdyni, nie ma aż tak dużego znaczenia. Osoby pracujące „za miedzą” mogą przecież równie dobrze mieszkać w naszym mieście i dojeżdżać do biura albo pracować zdalnie, korzystając przy tym z lokalnych sklepów, usług, kultury itd.

Gdynia, Gdańsk, Sopot, ale też Wejherowo, Rumia czy Pruszcz Gdański stanowią jedną, dobrze ze sobą skomunikowaną aglomerację. Działając wspólnie, możemy przyciągać do Trójmiasta kolejnych inwestorów, również tych bardzo dużych. A to, czy ostatecznie ulokują się oni w Gdańsku czy Gdyni nie ma aż tak dużego znaczenia.

Z mojej perspektywy ważniejsze jest to, gdzie będą one płaciły podatki. W tej chwili duży problem dla miasta stanowi nierozliczanie PIT-u

przez wielu faktycznych mieszkańców Gdyni w gdyńskich urzędach skarbowych. Tworzy to dla miasta lukę liczoną w dziesiątkach milionów złotych. Dlatego też dążymy do stworzenia stabilnej bazy podatkowej, zachęcając gdynian do rozliczania się w swoim mieście.

Jakie kierunki rozwoju przestrzennego Gdyni są planowane w najbliższych latach?

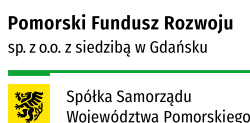
Ze względu na to, że nasze miasto z jednej strony graniczy z morzem, a z drugiej z Trójmiejskim Parkiem Krajobrazowym

jego możliwości rozwoju przestrzennego są mocno ograniczone. Obszarem, na którym się skupimy, będzie z pewnością centrum Gdyni, gdzie nadal mamy jeszcze sporo niezagospodarowanych obszarów (np. tereny dawnego Dalmoru czy tzw. Międzytorze). Cały czas intensywnie rozwijać się będzie także Chwarzno. Jako władze samorządowe zadbamy o to, żeby tereny te – będące jednymi z ostatnich do zagospodarowania w mieście – zostały wykorzystane w optymalny sposób. Wierzę, że podołamy temu zadaniu. ■

O ROZMÓWCY

Bartłomiej Austen – absolwent studiów ekonomicznych Uniwersytetu Gdańskiego na kierunku handel morski. Do momentu objęcia funkcji Wiceprezydenta Miasta Gdyni – wieloletni przedsiębiorca. Od 2015 roku był właścicielem firmy Jase Foods, zajmującej się produkcją, eksportem, importem i dystrybucją hurtową mrożonych owoców i warzyw do sektora B2B, HoReCa na rynek polski, ukraiński, europejski i Bliskiego Wschodu. Wcześniej, jako Dyrektor handlowy, przez ponad 10 lat związany z firmą P.P.Ch. Lodmor S.A. Stały publicysta „Liberté!”, piszący także w mediach ogólnopolskich i lokalnych, głównie w sprawach gospodarczych i podatkowych. W przeszłości członek kilku think-thanków gospodarczych. Członek organizacji Pracodawcy Pomorza. Jeden z założycieli i liderów Gdyńskiego Dialogu. Twórca Stowarzyszenia „Zielona Dąbrowa”. Z zamiłowania sportowiec. Wciąż aktywny koszykarz, piłkarz, biegacz, dwukrotny maratończyk, snowboardzista, pływak, certyfikowany nurek. Miłośnik zwierząt, muzyki rockowej, kina i książek.

Partnerzy



Partnerzy numeru

