



Port – kurs na efektywność



JANUSZ JAROSIŃSKI

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.

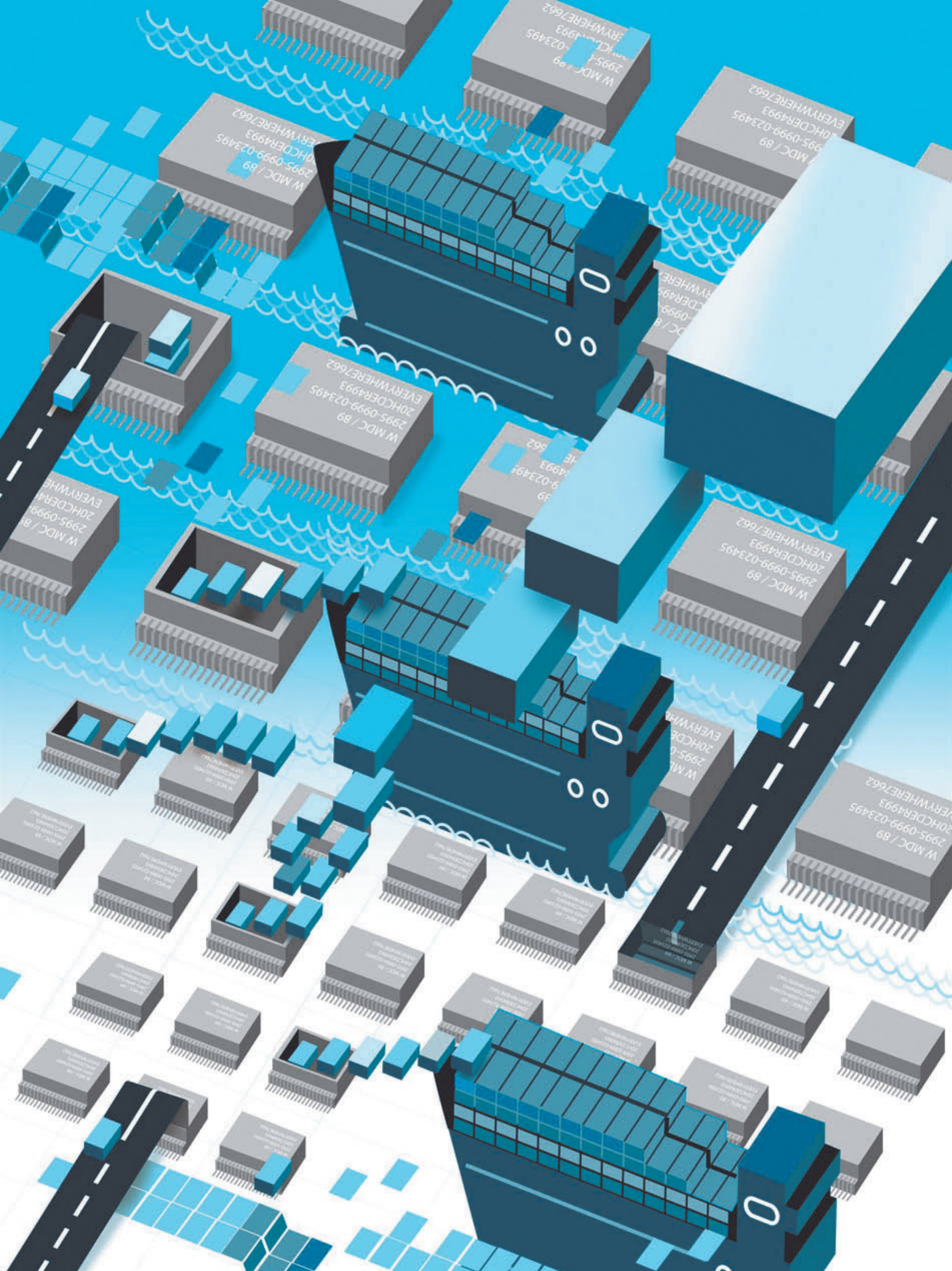
Od redakcji

Czy port, uważany za okno na świat, może być czymś więcej niż miejscem przeładunku towarów? Czy dobrze wpleciony w gospodarkę regionu i kraju stanie się stymulatorem przechodzenia do gospodarki wydajniejszej? Chcąc lepszych miejsc pracy oraz większych zarobków na Pomorzu i w całej Polsce potrzebujemy zwiększenia produktywności przedsiębiorstw – jest to oczywiste. Jaką rolę w tym procesie może pełnić transport i logistyka oraz sama organizacja działalności portu? Okazuje się, że najważniejszy jest dobór partnerów biznesowych – takich, którzy widzą swoją działalność w porcie w szerokim kontekście i długim horyzoncie, mają markę, wnoszą odpowiednią kulturę organizacyjną oraz *know-how*. Dodając do tego dobre relacje z otoczeniem, „czucie” rynku i rozumienie światowych trendów gospodarczych, porty nie tylko zwiększają swoją efektywność, ale także ułatwią rozwój innym firmom i całym branżom.

Rozmowę prowadzi Wojciech Woźniak – Redaktor Prowadzący „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”

Od lat słyhać głosy, że odwróciliśmy się od morza. Czy rzeczywiście tak się stało?

Zupełnie nie zgadzam się z tą opinią. Czy to, że nie ma w naszym kraju Ministerstwa Gospodarki Morskiej oznacza, że ona nie funkcjonuje? Wystarczy spojrzeć na to, co dzieje się w portach czy na terenach stoczniowych. Fakt, że nie ma już tylu wielkich stocznii nie jest równoznaczny z tym, że nie produkuje się i nie remontuje się u nas statków. Wręcz przeciwnie – ze względu na konkurencyjność polskich przedsiębiorstw zamówienia płyną z całego świata. Przeładunki w polskich



portach są rekordowe i z roku na rok rosną. Dlaczego mamy więc mówić, że nie ma w Polsce gospodarki morskiej? Ona jest, rozwija się i ma spore znaczenie dla naszego regionu oraz kraju.

Czym jest zatem port dla Gdyni i Pomorza? Jaka jest jego rola w gospodarczym rozwoju miasta i regionu?

Czujemy się bardzo związani nie tylko z Gdynią i Pomorzem, ale także z całym krajem. Wszystkie cztery główne zespoły portowe stanowią swego rodzaju zaplecze czy – mówiąc bardziej obrazowo – krwiobieg dla wielu sektorów rodzimej gospodarki. Być może w bezpośredni sposób nie generujemy znacznej wartości dodanej w regionie, jak niektóre wysokotechnologiczne pomorskie firmy, ale stwarzamy warunki dla funkcjonowania bardzo wielu podmiotów gospodarczych z różnych branż. Nasz port przez lata był największym portem drobnicowym, przeładujemy też najwięcej kontenerów na rynek polski – korzysta na tym sporo przedsiębiorstw działających np. w handlu czy przetwórstwie przemysłowym. Bardzo pręźnie rozwijają się też u nas przeładunki zbóż, które oczywiście zasilają branżę spożywczą. Z faktu istnienia portu korzysta naprawdę wiele podmiotów. Co więcej, można powiedzieć, że sama Gdynia powstała „na bazie” portu, gdyż ten był tu wcześniej niż samo miasto. Bardzo cieszę się widząc, jak się ono zmienia, jak rozwija się cały region, bo wiem, że my na każdym etapie dokładamy swoją cegiełkę do tego sukcesu. Choć czasami trzeba podejmować trudne decyzje, mające na względzie interes ogólnospołeczny.

“ **Port to krwiobieg regionalnej gospodarki – mimo że w bezpośredni sposób nie generuje znacznej wartości dodanej jak niektóre wysokotechnologiczne firmy – to stwarza warunki dla funkcjonowania wielu podmiotów z różnych branż.**

Czyli zdarza się, że port podejmuje pewne działania w jakimś sensie wbrew swojemu interesowi?

Zdarzają się takie sytuacje – ale są to ruchy, które tylko z pozoru wydają się być dla nas niekorzystne. Takim przykładem są przewozy statkami pasażerskimi. Logika tego biznesu zakłada kontraktowanie zawinięć z bardzo dużym wyprzedzeniem czasowym. Musimy zagwarantować, że np. za dwa lata, 18 czerwca, dany statek pasażerski będzie mógł do nas zawinąć. Gdyński port, którego działalność koncentruje się głównie na przeładunku towarów, nie ma obecnie specjalnego nabrzeża wyłącznie dla statków pasażerskich, co jeszcze bardziej komplikuje sytuację. Nie możemy przecież nagle oznajmić jakiemuś terminalowi towarowemu, że nie może danego dnia dokonywać przeładunków. Zatem wydawać by się mogło, że pomysł przyciągania do nas

statków pasażerskich jest nietrafiony. Wiemy jednak, że turyści, są bardzo ważni dla miasta i regionu – ich obecność to wszak realne ekonomiczne korzyści. Poza tym są też wspinałymi ambasadorami Pomorza i Polski. Bardzo często spotykam się z opiniami, że odwiedzający nas ludzie z zagranicy mają bardzo pozytywne zdanie o tym, co u nas zobaczyli i z jak ciepłym przyjęciem ze strony Pomorzan się spotkali. Każdy turysta, który powie: „Byłem w Polsce. Ten kraj bardzo dynamicznie się rozwija, a ludzie są pozytywnie nastawieni. To miejsce, do którego warto pojechać, warto się nim zainteresować, zacząć robić tam interesy” jest najlepszą gospodarczą reklamą, jaką można sobie wyobrazić. Dlatego, mimo iż wydawać by się mogło, że ruch pasażerski czasami nie do końca jest nam na rękę, stawiamy na niego i będziemy dążyć do tego, by jak najwięcej statków pasażerskich zawijało do Zatoki Gdańskiej. Im więcej turystów będzie do nas przybywać, tym lepiej będzie się miała polska i pomorska gospodarka, a tym samym także gdyński port.

“ Czasami trzeba podjąć działania, które pozornie nie przynoszą profitów, lecz w szerszej perspektywie grają one na naszą korzyść. Tak jest m.in. z ruchem pasażerskim, który – mimo uciążliwości dla zasadniczej towarowej działalności portowej – służy gospodarce miasta i regionu. Dzieje się tak dlatego, że w szerszym rozliczeniu im lepiej ma się Gdynia i Pomorze, tym lepiej ma się też port.

A więc port jest dobrym sąsiadem i partnerem. Trudno jednak nie zauważyć też pewnych niedogodności związanych z Waszą obecnością w mieście. Wystarczy choćby wspomnieć ruch samochodów ciężarowych.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że jesteśmy dla Gdyni z jednej strony bardzo cenni, a z drugiej nasza obecność powoduje też pewne problemy dla mieszkańców. Co do tego nie mamy żadnej wątpliwości. Trzeba jasno powiedzieć, że inna była pozycja gdyńskiego portu i jego wpływ na miasto kilkadziesiąt lat temu, a inna jest dzisiaj. Nie jesteśmy firmą, która pracuje między 7:00 a 15:00. Funkcjonujemy 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu. To oznacza, że transport kolejowy i samochodowy musi obsługiwać nas w dzień i w nocy. Około 2/3 towarów z portu gdyńskiego transportowanych jest ciężarówkami – tylko ładunki zbożowe obsługuje 800 aut dziennie. Oczywiście, mamy świadomość tego, że dla mieszkańców Gdyni rodzi to pewne problemy, podobnie zresztą jak obsługa biomasy, która w pewnych okolicznościach wiąże się

z emisją nieprzyjemnych zapachów. Zdarza się to rzadko i trudno taką sytuację przewidzieć, ale nie dziwimy się narzekaniom ludzi. Bardzo chciałbym, żeby port miał możliwość przeniesienia się dalej od miasta, jak miało to miejsce np. w Helsinkach. Niestety, uwarunkowania naturalne i przestrzenne Zatoki Gdańskiej są takie a nie inne, więc realokacja nie jest możliwa. Trzeba też mieć świadomość procesów urbanizacyjnych i tego, że dzielnice mieszkaniowe coraz bardziej zbliżają się do portu, co może oznaczać nasilenie tego typu napięć. To oczywiście z naszego punktu widzenia nie jest pozytywne. Dlatego niezwykle ważne jest, żebyśmy w tych okolicznościach potrafili sobie układać relacje z miastem i jego mieszkańcami, rozumiejąc ich prawa i preferencje. Uwarunkowania te braliśmy pod uwagę, m.in. stawiając nowy magazyn, który będzie minimalizować uciążliwości związane z przeładunkiem i składowaniem zbóż. Zdarzają się też sytuacje, w których musimy wyraźnie walczyć o swoje racje, jak np. w przypadku propozycji zmiany granic portu [w związku z planowaną sprzedażą części terenów stoczni Nauta – przyp. red.]. Najważniejsze jest jednak to, że finalnie zawsze udaje nam się znaleźć kompromis, czyli dbając o własny rozwój, widzimy, rozumiemy i uwzględniamy racje innych podmiotów. Wszyscy jesteśmy przecież częścią jednego miasta, jednego regionu i jednego kraju, dlatego staramy się patrzeć na nasze działania całościowo i kompleksowo.

“ Z jednej strony nasza obecność w mieście przynosi korzyści, z drugiej jednak rodzi pewne niedogodności. Staramy się je minimalizować, gdyż zależy nam na dobrych relacjach z otoczeniem. Wszyscy jesteśmy przecież częścią jednego miasta, jednego regionu i jednego kraju.

Kiedyś port był integralnym organizmem: wszystko znajdowało się pod jednym zarządem, który decydował o każdej sprawie, jaka działa się na jego terenie. Dziś jest on zespołem autonomicznych podmiotów, musiał się więc zmienić też system zarządzania.

To prawda. Do lat 90. ubiegłego wieku organizacja życia w porcie całkowicie zależała od jego zarządu. Transformacja ustrojowa i prywatyzacja dość diametralnie zmieniły ten stan rzeczy. Z podmiotu posiadającego swego rodzaju wszechwładzę, staliśmy się kimś, kto przygotowuje „pole uprawne”, na którym sieje się różne biznesy. Jeśli my dobrze sprawujemy tę rolę, to firmy na naszym terenie rozkwitają, a wtedy rośniemy i my.

Jak to robimy? Na pewno przez rozwój infrastruktury, zarówno tej wewnętrznej, jak i poprawiającej zewnętrzną dostępność portu, w tym np. drogi czy parkingi. Ważne jest, by ta infrastruktura była

dostosowana do potrzeb rynku, bo tylko wtedy będzie ona pracowała na rozwój zlokalizowanych u nas firm. A ich ekspansja oznacza też większe przychody dla nas. Odpowiednio dobieramy też partnerów biznesowych. Już od czasów prywatyzacji stawiamy na takie podmioty, które po pierwsze mają ugruntowaną pozycję w branży, a po drugie widzą swoją obecność u nas w długim horyzoncie czasowym. Nie zależało nam na inwestorach, którzy mogliby traktować prywatyzowane spółki w charakterze krótkoterminowej inwestycji kapitałowej. To nas nie interesowało, bo nawet lepsza stopa zwrotu ze sprzedaży mogła oznaczać osłabienie konkurencyjności oferty portu.

“

Do lat 90. ubiegłego wieku organizacja życia w porcie całkowicie zależała od jego zarządu. Transformacja ustrojowa i prywatyzacja dość diametralnie zmieniły ten stan rzeczy. Z podmiotu posiadającego swego rodzaju wszechwładzę, staliśmy się kimś, kto przygotowuje „pole uprawne”, na którym sieje się różne biznesy. Jeśli dobrze sprawujemy tę rolę, to firmy na naszym terenie rozkwitają, a wtedy rośniemy i my.

Wydawać by się mogło, że w przeszłości łatwiej było o całościowe patrzeć na działalność portu niż ma to miejsce w obecnych realiach, gdzie różne firmy mogą mieć odmienne wizje na temat kierunków jego rozwoju i działalności.

Nie ma mowy o czymś takim jak sukces pojedynczych terminali czy innych podmiotów albo też zarządu portu. Jest sukces całego organizmu portowego. Mamy tę świadomość i na szczęście nasi partnerzy także to rozumieją, co, jeszcze raz podkreślę, jest efektem odpowiedniego ich doboru. Naturalnie, to często wymaga pewnych kompromisów, ale ważne jest zrozumienie, że mamy wspólny cel – dobre obsługiwanie klientów i przyciąganie nowych. Jak w zespole piłkarskim jest w nas wszystkich poczucie, że gramy w tej samej drużynie. Port zarabia dzisiaj głównie na dzierżawie terenów poszczególnym podmiotom działającym w jego obrębie oraz na opłatach portowych. Zdarza się, że te drugie przynoszą nam straty, np. ze względu na prace pogłębiarskie. Czy to jednak oznacza, że mielibyśmy rezygnować z obsługi statków o większym zanurzeniu? Przecież terminale z tego żyją. Jeśli nie wygenerują one dochodów, stracimy i my – są to wszak nasi dzierżawcy. Poza tym klienta nie interesuje to, na czym my zarabiamy więcej, na czym mniej, a na czym tracimy. On chce kompleksowej i atrakcyjnej oferty. Na tym rynku jest duża konkurencja

i łatwo stracić kontrahenta na rzecz innego portu. Trzeba to rozumieć, dlatego ważne jest, by zarząd „czuł branżę”. „Rządy księgowych” to nie jest recepta na długoterminowy rozwój biznesu.

“ Nie można patrzeć tylko na poszczególne elementy działalności biznesowej, ale na całość układanki. Czasami w jednej sferze należy ponieść stratę, by z nawiązką odbić sobie to w innej. Trzeba to rozumieć, dlatego ważne jest, by zarząd „czuł branżę”. „Rządy księgowych” nie są receptą na długoterminowy rozwój biznesu.

Jednym z większych wyzwań, jakie przed nami stoją, jest zwiększenie produktywności naszej gospodarki, szczególnie poprzez rozwój branż innowacyjnych. Jednak w tej kwestii sporo jest do zrobienia również w tradycyjnych sektorach, takich jak przemysł, energetyka czy transport – także morski. Czy w portach wciąż istnieje duży margines zwiększania produktywności?

Myślę, że warto spojrzeć na ten problem z historycznego punktu widzenia. W latach 90. port zatrudniał niemal 7 tys. osób i przeładowywał około 8-9 mln ton ładunków rocznie. Dzisiaj przeładujemy 19 mln ton przy zatrudnieniu na poziomie 2 tys. osób. To pokazuje jak duży skok efektywności miał miejsce w gdyńskim porcie. Jest to zasługą zarówno awansu technologicznego, jak i organizacyjnego. Ten ostatni z pewnością wsparła prywatyzacja, która w naszym przypadku, co przyznam nieskromnie, przebiegła wręcz modelowo. Oczywiście nie obyło się bez niepokojów, a w niektórych przypadkach podchodziliśmy do procesu prywatyzacyjnego kilkakrotnie. Byliśmy jednak przekonani, że to właściwa droga. Nie znajdowałibyśmy się dzisiaj w tym miejscu, gdybyśmy utrzymali starą strukturę organizacyjną. To dzięki nowym inwestorom został wdrożony nowy system myślenia o biznesie, zwiększyła się też przychodząca do nas masa towarowa. O ile w czasach, kiedy byliśmy stuprocentowym właścicielem wydawało nam się, że nasze firmy nieźle działają, to absolutnie stwierdzam, że po prywatyzacji funkcjonują one lepiej. Staraliśmy się i nadal staramy przyciągać do siebie najlepszych, rozpoznawalne w naszym środowisku marki. One budują pozycję całego organizmu portowego – skoro taki Rolls Royce się u nas lokuje [ma w gdyńskim porcie swoje centrum serwisowe – przyp. red.], to jest to sygnał dla branży, że Port Gdynia stanowi poważny ośrodek i warto się nim interesować. Poza tym dobrzy inwestorzy zawsze wnoszą coś nowego – innowacje organizacyjne, *know-how*, które

mogą być w pewien sposób podpatrywane i „zasysane” przez inne firmy działające w porcie. To podnosi konkurencyjność całego naszego organizmu.

“ Staramy się przyciągać do siebie rozpoznawalne w naszym środowisku marki. To sygnał dla branży, że Port Gdynia jest poważnym ośrodkiem i warto się nim interesować. Poza tym dobrzy inwestorzy zawsze wnoszą coś nowego – innowacje organizacyjne czy *know-how*, które mogą być w pewien sposób podpatrywane i „zasysane” przez inne firmy działające w porcie. To podnosi konkurencyjność całego naszego organizmu.

Ale jednak prywatyzacja miała też swoje mniej przyjemne strony. Redukcja zatrudnienia była spora.

Prywatyzacja budzi pewne niepokoje społeczne i jest to zjawisko, można powiedzieć, naturalne. W naszym przypadku obyło się bez zwolnień grupowych i zawsze podpisywane były pakiety gwarancji zatrudnienia, dające pracownikom prywatyzowanych spółek pewność utrzymania miejsc pracy przez 3-5 lat. Dzisiejsza struktura zatrudnienia jest efektem rozłożonego w czasie dostosowywania się do potrzeb rynku i struktury przeładunków oraz ich wielkości. Nasza sprawność i jakość oferowanych przez nas usług świadczy o tym, że ów proces adaptacji przeszliśmy pomyślnie.

Prywatyzacja spowodowała też, że otworzyło się pole rzeczywistej konkurencji wśród polskich portów. W przypadku Trójmiasta jest to rywalizacja pomiędzy dwoma podmiotami oddalonymi od siebie jedynie o 30 km. Jak takie bliskie współzawodnictwo wpływa na funkcjonowanie portu?

Cóż, na początku była pewna obawa. Port gdański ma, obiektywnie rzecz biorąc, korzystniejsze warunki do rozwoju – większą głębokość portu zewnętrznego czy też olbrzymie tereny do zagospodarowania. Jednak muszę przyznać, że strach ten okazał się bardzo mobilizujący. Dwa organizmy portowe, spoglądające na siebie „przez miedzę” – taka sytuacja oznaczała ciągłą presję na szukanie przewag, unowocześnianie technologiczne i organizacyjne. Co ważne, podnosiło to konkurencyjność nie tylko w układzie Gdynia-Gdańsk, ale także obu tych portów w konstelacji międzynarodowej.

A co ze współpracą?

Oczywiście jest na nią miejsce. Przykład – linia kolejowa 201 z Gdyni przez Kościerzynę do Bydgoszczy. Pozornie takie połączenie mogłoby być interesujące tylko dla naszego portu. Spójrzmy jednak na to szerzej – jeśli część z gdyńskich ładunków zostanie przetransportowana właśnie tą trasą, to odciążą się linia E65, która obsługuje port w Gdańsku, a także znaczący ruch pasażerski. Jest to zatem nasz wspólny interes i pole do współpracy. Kooperujemy też w szerszym gronie portów Morza Bałtyckiego. Chcemy przyciągać na nasze morze jak największą liczbę statków pasażerskich, dlatego wspólnie promujemy swoje walory, swoją różnorodność, by podnosić atrakcyjność turystyczną tego regionu. Zaznaczę, że wszyscy pogodziliśmy się z tym, że każdy z portów raz zyska więcej, raz mniej. Jednak per saldo wygrywamy na tym wszyscy. Patrząc przez pryzmat ostatnich 15 lat, widać, że liczba zawinięć statków pasażerskich na Bałtyk rośnie i że staje się on coraz bardziej popularny wśród decydentów tego rynku. Każdemu portowi z osobna trudno byłoby doprowadzić do takiego rezultatu. Nasza współpraca przynosi więc realne efekty i bardzo mnie to cieszy.

“ Choć na początku konkurencja między portami budziła strach, okazała się być stymulująca dla rozwoju. Nie oznacza to jednak, że nie ma miejsca na współpracę. Ona istnieje i, co ważniejsze, przynosi realne efekty, jak np. w przypadku przewozów pasażerskich.

Jeśli mówimy o Bałtyku – jaka jest rola portów naszego morza w globalnym układzie portów morskich i jaka jest w nim pozycja Portu Gdynia?

Musimy mieć świadomość tego, że Morze Bałtyckie jest morzem peryferyjnym. Wiem, że mało kto lubi to słowo, ale taka jest rzeczywistość. Inna jest pozycja portów oceanicznych, a inna tych, które znajdują się na morzach prawie zamkniętych, takich jak Bałtyk. Nie ma więc miejsca na mocarstwowe ambicje. Jeśli chodzi o region naszego morza, to też trzeba sobie jasno powiedzieć, że nie jesteśmy jedyni. Mamy jednak dobrą markę, jesteśmy rzetelnym partnerem, bardzo dobrze postrzeganym w branży. Szukamy też swoich nisz i przewag. Dla nas takim obszarem są przeładunki zbóż. Posiadamy wysokiej klasy zaplecze, świetnie wyszkoloną kadrę i, co ważne, bardzo dobre i kształtowane przez wiele lat relacje z największymi globalnymi operatorami na tym rynku. Być może nie jest to tak „ekscytujące” i medialne jak przeładunki kontenerów, ale my powiedzieliśmy sobie – w zbożach możemy oraz chcemy być najlepsi i do tego dążymy.

Nie znaczy to, że odpuszczamy ładunki kontenerowe, w których niegdyś byliśmy krajowym liderem. Nadal prowadzimy inwestycje [nowa obrotnica do obsługi większych statków – przyp. red.] i prace pogłębiarskie, które pozwalają ze spokojem patrzeć na przyszłość przeładunków kontenerowych w Gdyni. Zdajemy sobie jednak sprawę z tego, że chociażby nasz najbliższy sąsiad ma tutaj przewagi, których my nie jesteśmy w stanie przeskoczyć, ponosząc uzasadnione ekonomicznie koszty.

“

Bałtyk jest morzem peryferyjnym i znajdujące się w jego obszarze porty nie mają szans osiągnąć pozycji ich oceanicznych odpowiedników.

W dodatku Port Gdynia nie jest jedynym ośrodkiem w regionie i ma tu silnych rywali. Szukamy jednak swoich przewag i specjalizacji, bazując na własnym doświadczeniu oraz budowanych od lat relacjach biznesowych.

Można spotkać się z opiniami ekspertów i naukowców, które mówią, że porty będą ewoluowały w kierunku centrów logistyczno-przemysłowych. Przyptywające ładunki w coraz większym stopniu będą na ich terenie poddawane obróbce, „uszlachetnianiu” – czyli z nieskomplikowanych produktów powstaną te bardziej wyszukane, po czym trafią na rynek wewnętrzny lub eksport. To oczywiście zwiększa wartość dodaną działalności portowej. Czy w przyszłości widzi Pan Port Gdynia w takiej właśnie roli?

Do tej pory, od czasów transformacji, Gdynia i inne porty rozwijały się bardzo dynamicznie. Mógłbym nieskromnie stwierdzić, że bardzo solidnie, wręcz w maksymalnym stopniu wykorzystaliśmy ten czas. Oczywiście, chciałbym móc powiedzieć, że np. za 20 lat będziemy przeładowywać czterokrotność dzisiejszych ładunków, co odpowiednio zwiększyłoby naszą dochodowość. Jednak proste rezerwy wzrostu, jak chociażby dostępne tereny, powoli się wyczerpują i w obecnym modelu rozwój naszego portu może nie być już tak spektakularny jak do tej pory. Z drugiej strony, dzisiejsze obroty jeszcze niedawno też wydawały się nie do pomyślenia, więc wierzę, że w przyszłości gdyński port znajdzie nową drogę ekspansji gospodarczej. Portowe centra logistyczne to jedna z możliwych ścieżek rozwoju. W ubiegłym roku oddaliśmy do użytku najnowocześniejszy w portach polskich magazyn, który znakomicie wpisał się w potrzeby naszych partnerów biznesowych. Nie pozostało nam więc nic innego, jak zacząć projektować kolejny.

“ Ostatnie 25 lat to czas bardzo dynamicznego rozwoju portu. Proste rezerwy wzrostu jednak powoli się wyczerpują i w obecnym modelu kolejny okres może nie być już tak spektakularny. Z drugiej strony dzisiejsze obroty jeszcze niedawno też wydawały się nie do pomyślenia, więc wierzę, że w przyszłości gdyński port znajdzie nową drogę ekspansji gospodarczej. Portowe centra logistyczne to jedna z możliwych ścieżek rozwoju.

O autorze



JANUSZ JAROSIŃSKI

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.

Janusz Jarosiński jest absolwentem Uniwersytetu Gdańskiego, na którym ukończył kierunek transport morski. Przez całą swoją karierę zawodową (od 1977 roku) związany jest z gdyńskim portem, gdzie pracował na stanowiskach: dysponenta, kierownika magazynu, zastępcy kierownika działu, kierownika działu eksploatacji, dyrektora ds. eksploatacji, członka Zarządu i prezesa. Od 2009 roku pełni rolę Konsula Honorowego Królestwa Belgii. W kwietniu 2015 roku odebrał z rąk wojewody pomorskiego nagrodę Sint Sua Praemia Laudi w kategorii gospodarka.

Partnerzy „PPG”



SAMORZĄD
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



GDAŃSK



Energa

