



DCT GDANSK

A Member of the  PSA Group

Adam Żołnowski

CFO, Członek Zarządu

Adam.Zolnowski@dctgdansk.com

An aerial photograph of a large port facility at sunset. The foreground shows a vast area filled with colorful shipping containers. In the middle ground, several large blue gantry cranes are visible, with one prominently displaying the 'COSCO SHIPPING' logo. The port is situated along a wide body of water, with a city skyline visible in the background under a twilight sky.

DCT Gdańsk – The Baltic Hub



**Odwrót od globalizacji w kierunku regionalizacji?
- doświadczenia z poprzednich kryzysów i zakłóceń dostaw**

PSA International Pte Ltd

40%

Wiodąca globalna grupa portowa i zaufany partner dla podmiotów z branży cargo na całym świecie. Wraz z kluczowymi przeładunkami w Singapurze i Antwerpii grupa PSA obejmuje sieć ponad 50 lokalizacji w 26 krajach. Portfolio grupy obejmuje ponad 60 morskich, kolejowych i śródlądowych terminali, a także podmioty stowarzyszone w distriparkach, magazynach i usługach morskich. Opierając się na głębokiej wiedzy i doświadczeniu zróżnicowanego międzynarodowego zespołu, PSA aktywnie współpracuje ze swoimi klientami i partnerami, aby dostarczyć najwyższej jakości usługi portowe, innowacyjne rozwiązania w branży cargo i współtworzyć rozwiązania IT dla logistyki. Jako partner z wyboru w globalnym łańcuchu dostaw, PSA jest portem światowych zawinięć.

Polski Fundusz Rozwoju

30%

Instytucja finansowa oferująca instrumenty służące rozwojowi przedsiębiorstw, samorządów oraz osób prywatnych, inwestującą w zrównoważony rozwój społeczny i gospodarczy kraju. Misją PFR, jako polskiej instytucji finansowej, jest promowanie i realizacja programów sprzyjających zwiększeniu długoterminowego potencjału inwestycyjnego i gospodarczego Polski, oraz wyrównywaniu szans i ochronie środowiska naturalnego.

IFM Global Infrastructure Fund

30%

Założona ponad 20 lat temu **globalna firma zarządzająca funduszami instytucjonalnymi** o wartości 118 miliardów USD (na dzień 31 marca 2021 r.). Jest własnością 27 australijskich funduszy emerytalnych, a jego inwestycje są ściśle powiązane z interesami inwestorów. Zespoły inwestycyjne w Australii, Europie, Ameryce Płn. i Azji, zarządzają strategiami instytucjonalnymi w zakresie inwestycji dłużnych, infrastruktury, akcji i funduszy private equity.

DCT Gdańsk: Roczna zdolność przeładunkowa do 3,25 mln TEU

Dwa głębokowodne nabrzeża i nowoczesny sprzęt przeładunkowy



6,5ha
Teren rozbudowy

T2

14
Suwnice
nabrzeżowe

1 072
Przyłącza
reeferowe

40
RTG i eRTG

T1

Ponad 2 MLN TEU
Przeładunki w 2020 roku

Automatyczna brama
600 000 ciężarówek rocznie

Bocznica kolejowa
3 RMG
7 torów / 5,25 km długości
całkowitej
6 000 pociągów rocznie

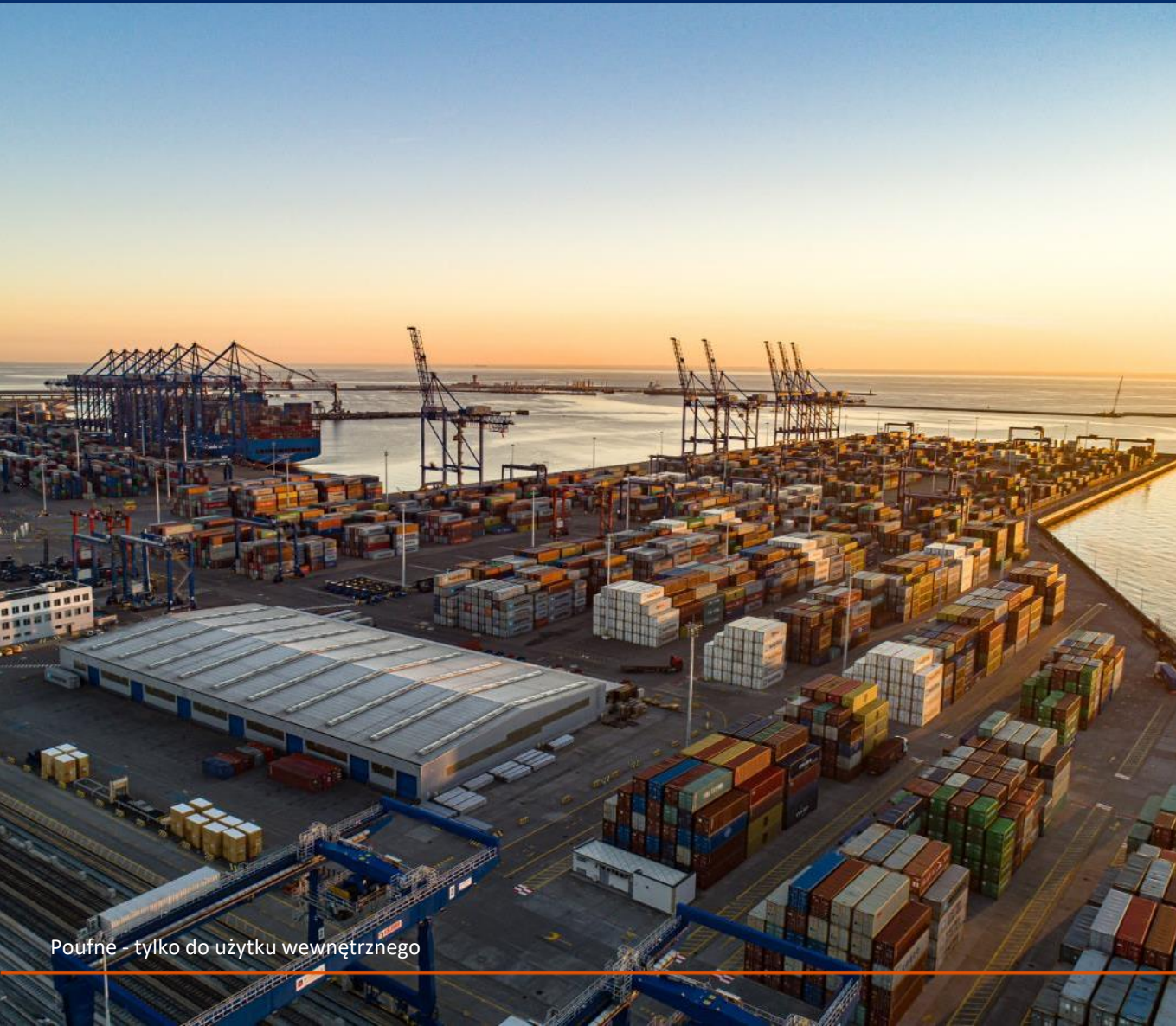
8 200m²
Magazyn (CFS)

1000+
Pracownicy

620
zawinięcia
statków rocznie

DCT Gdańsk: Top 15 portów europejskich w 2020

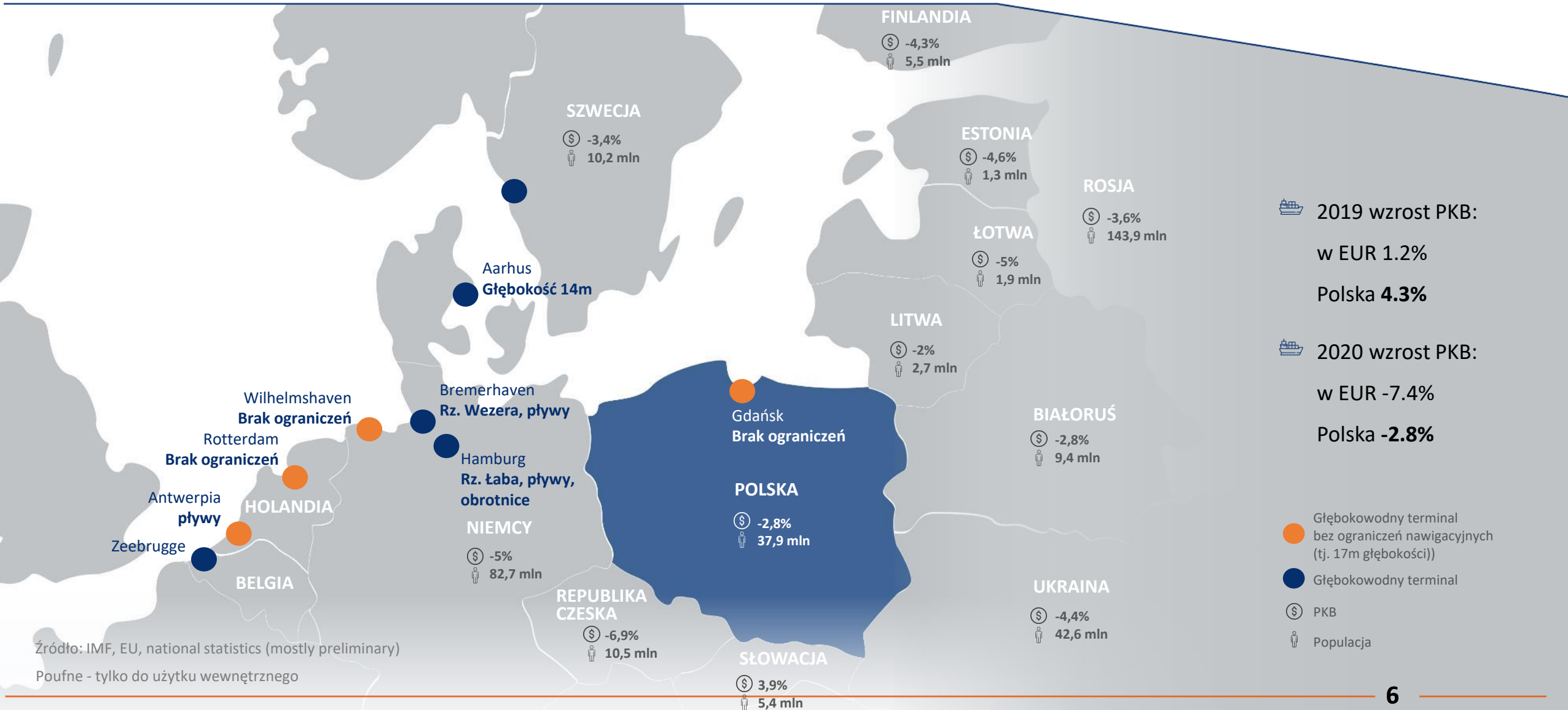
Tylko 2 nowe europejskie porty w Top 15 w ciągu ostatnich 14 lat



Ranking 2020	Port	Przeładunki w 1 000 TEU
1	Rotterdam (NL)	14 349
2	Antwerpia (BE)	12 023
3	Hamburg (DE)	8 527
4	Piraeus (EL)	5 437
5	Valencia (ES)	5 415
6	Algeciras (ES)	5 106
7	Bremerhaven (DE)	4 770
8	Felixstowe (UK)	3 778
9	Gioia Tauro (IT)	3 193
10	Barcelona (ES)	2 958
11	Le Havre/Rouen (FR)	2 445
12	Marsaxlokk (MT)	2 440
13	Genoa (IT)	2 353
14	St Petersburg (RU)	2 100
15	Gdańsk (PL)	1 928









DCT Gdansk: Bezpieczna przystań

Polska gospodarka jako jedna z najmniej dotkniętych COVID-19

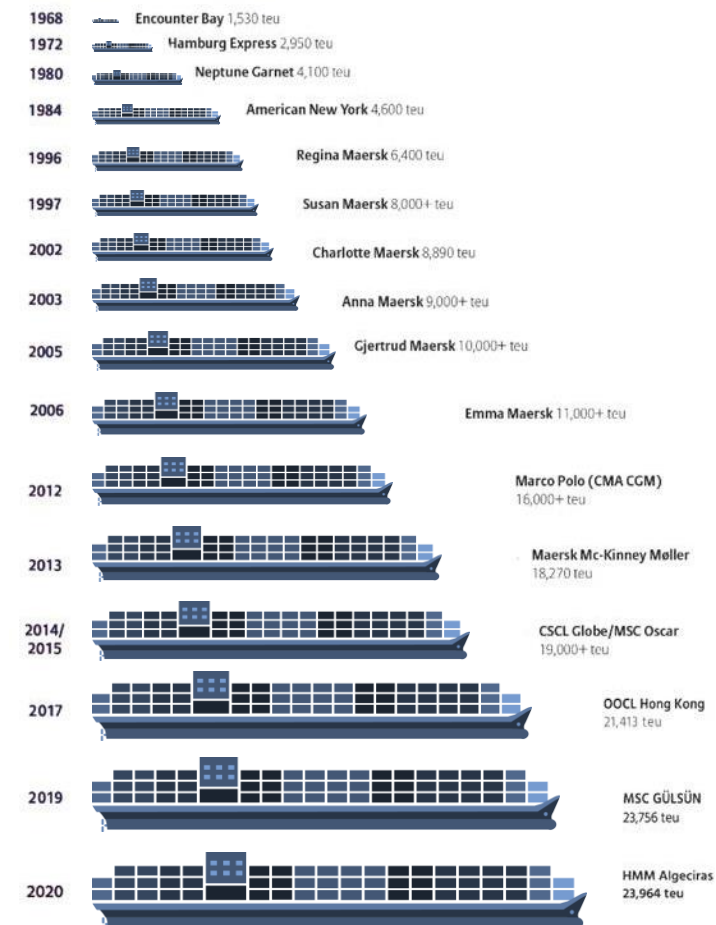


Źródło: IMF, EU, national statistics (mostly preliminary)

Poufne - tylko do użytku wewnętrznego

-  **Transport morski pozostaje podstawą globalizacji, handlu i łańcucha dostaw produkcji.**
Ponad 4/5 światowego handlu towarami transportowane jest drogą morską;
-  **Konsolidacja** - łączny udział rynkowy 10 największych linii żeglugi kontenerowej wzrósł z **68 % w 2014 r. do 90 % w 2019 r.**;
-  **Koncentracja** między operatorami terminali, a także między przewoźnikami i operatorami terminali;
-  **2/3 przeładunków kontenerów** odbywa się w **Azji** (261mln TEU w 2018 r.);
-  **Zmiany klimatyczne i regulacje IMO** (Rozporządzenie IMO 2020 m.in. limit siarki na paliwo);
-  Podatność na **wpływ geopolityki** (np. US-China);
-  Zależność od **warunków atmosferycznych**;
-  **Cyberbezpieczeństwo.**




Ewolucja statków kontenerowych



Sektor Kontenerowy

Doświadczenia związane z kryzysem gospodarczym (2008 vs 2019)

Podobieństwa:

-  Łagodzenie skutków kryzysu poprzez stymulowanie ożywienia dzięki rządowym interwencjom;
-  Wzrost nastrojów protekcyjnych i sceptycyzmu wobec globalizacji;
-  Chiny coraz bliżej do przejęcia roli lidera na świecie.



Różnice:

2019	2008
Kryzys związany z pandemią ogarnął świat w rekordowym tempie	Kryzys bankowy, nieruchomości, finansowy
Lockdown po raz pierwszy na świecie. Natychmiastowe skutki	Najgorsze krótkoterminowe skutki odczuliśmy 8 miesięcy po rozpoczęciu kryzysu
Uderzenia falami o różnym natężeniu. Zakłócenia po stronie podaży w Chinach przekształciły się w globalny, międzysektorowy szok popytowy	Kryzys uderzał punktowo
Linie oceaniczne wyciągnęły wnioski z kryzysu 2008 i przyjęły inną strategię działania. W roku 2018 linie oceaniczne w miesiącach poprzedzających pandemię koncentrowały się na ochronie udziałów w rynku, zaś po jej wybuchu skupiły się na zarządzaniu popytą w celu utrzymania stawek przy jednoczesnym obniżeniu kosztów i zapewnieniu rentowności	Konkurencja między przewoźnikami zdominowała rynek. Statki pływały według stawek frachtowych, ledwo wystarczających na pokrycie kosztów operacyjnych,
Rekordowe historyczne zyski linii oceanicznych. Łączny zysk operacyjny w pierwszym kwartale 2021 r. jedenastu przewoźników morskich wyniósł o 16,19 mld USD	Straty w segmencie kontenerowym branży żeglugowej w wysokości około 20 miliardów dolarów w 2009 r.

Pandemia (COVID-19)

Nowe trendy zmieniające transport morski


- 🚢 **Zmiany w projektowaniu łańcuchów dostaw** i pytania co do globalizacji;
- 🚢 Przyspieszenie regionalizacji handlu - świat po pandemii będzie dążył do **skrócenia łańcuchów dostaw** (nearshoring, reshoring);
- 🚢 Inwestycje w magazynowanie i przechowywanie jako gwarancja bezpieczeństwa produkcji (**zarządzanie zapasami**);
- 🚢 Sprawdzony **model łańcucha dostaw just-in-time** zostanie poddany ponownej ocenie, aby uwzględnić takie kwestie, jak odporność na zdarzenia szokowe;
- 🚢 Dywersyfikacja zarówno w **obszarze pozyskiwania surowców** jak i **dystrybucji produktów**;
- 🚢 Odejście od zaopatrywania się w jednym kraju;
- 🚢 Mniejsze znaczenie będzie przypisywane ograniczaniu kosztów - **wzrośnie rola oceny i zarządzania ryzykiem**;
- 🚢 Utrzyma się **zmiana wzorców konsumpcji** (dystrybucji);
- 🚢 **Sustainability**, niskoemisyjność nabierze większego znaczenia;
- 🚢 Możliwy dalszy protekcyjizm;
- 🚢 Koszty pracy będą prowadziły do większej **automatyzacji**;
- 🚢 Wzrost ryzyk w obszarze **cybersecurity**.


Ruch w portach kontenerowych na świecie





Przyszłość: Projekt The Baltic Hub 3

Nowa era w bałtyckich przewozach kontenerowych od 2024 roku

 Projekt wybrany i zaakceptowany przez Port Gdański

 Zautomatyzowany plac

 **717m** głębokowodnego nabrzeża
 7 suwnic STS (25+ rzędów wysięgu)


Baltic Hub[®]



THANK YOU



DCT GDANSK

A Member of the  PSA Group

WWW.DCTGDANSK.PL