

Vortrag (9)

**LOGISTIK-ANGEBOTE
AM HAFENSTANDORT SZCZECIN-SWINOUJSCIE**

Monika Forys, Szczecin

**OFERTA LOGISTYCZNA PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJSCIE
W ZAKRESIE ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ –
potencjał i rzeczywistość**

Dipl. Ing. oec. Andreas Häfner
mgr inż. Monika Forys
BEST Logistics Sp. z o.o.

06/07.09.2012

POTENCJAŁ portów Szczecin i Świnoujście

Położenie geograficzne:

- Morze Bałtyckie – bezpośrednie połączenie portu Świnoujście; port Szczecin połączony z Bałtykiem torem wodnym o długości 68 km i głębokości 10,5 m.
- Ujście rzeki Odry - zapewnia połączenie z rozbudowanym systemem dróg wodnych Europy Zachodniej.
- Sieć dróg i autostrad – gwarantuje połączenie z szerokim zapleczem.

POTENCJAŁ portów Szczecin i Świnoujście

Żegluga morska i śródlądowa:

- Porty mają regularne połączenia z Europą Zachodnią, Skandynawią, Afryką Zachodnią i Azją. Poza tym są punktami połączeń nieregularnych z różnymi portami morskimi.
- Połączenie portów z siecią dróg wodnych zapewnione jest dzięki położeniu w ujściu rzeki Odry.
- Odrzańska droga wodna zapewnia przede wszystkim połączenia z Górnym Śląskiem.
- Kanały Odra – Havela oraz Odra – Sprewa stanowią połączenie portu z rozbudowanym systemem dróg wodnych środkowej i zachodniej Europy. Zapewniają płynną żeglugę ze względu na brak wahań poziomu wód.

POTENCJAŁ portów Szczecin i Świnoujście



Przeładunek zbiorników 49 i 106 ton z barki na statek w porcie Szczecin

POTENCJAŁ portów Szczecin i Świnoujście

Połączenia kolejowe

- Liczne szlaki kolejowe stanowią połączenie portów z rejonami południowej Polski oraz krajami południowej Europy (Czechy, Słowacja, Austria), a także północno-wschodnimi obszarami Niemiec.
- Sieć kolejowa na terenie Szczecina umożliwia dojazd do niemal wszystkich części i nabrzeży portu.

Połączenia drogowe

- Rozbudowana sieć połączeń, którą tworzą: droga międzynarodowa E-28 (autostrada A-6), droga międzynarodowa E-65 (droga ekspresowa S-3) oraz droga krajowa nr 10, zapewnia połączenia portu z Europą Wschodnią, Południową i Zachodnią.

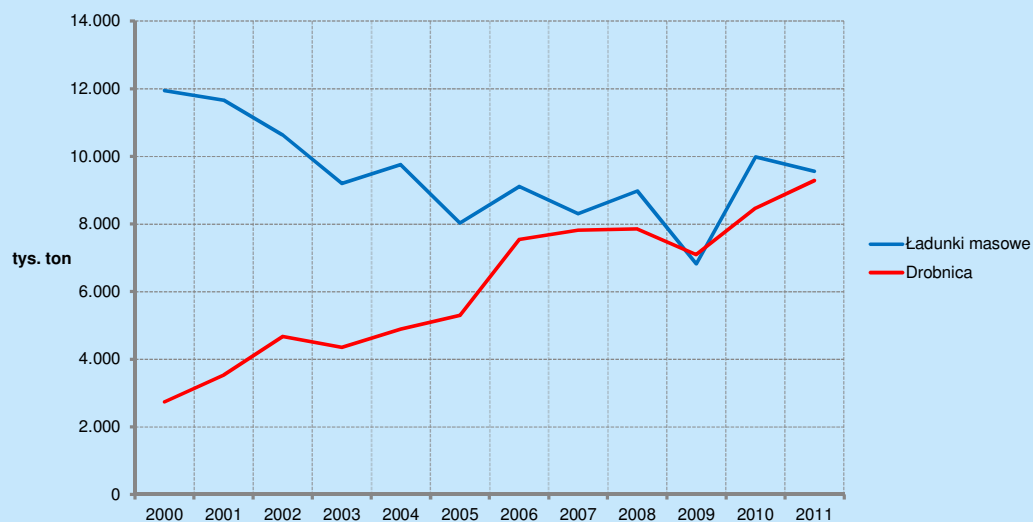
POTENCJAŁ portów Szczecin i Świnoujście

Obsługiwane ładunki:

- masowe: węgiel, zboża, ruda, nawozy sztuczne – ilość eksportowanych ładunków masowych zmniejsza się ze względu na zmieniający się charakter polskiej gospodarki.
- kontenery - ilość zwiększy się w wyniku otwarcia Terminalu Kontenerowego w Porcie Szczecin.
- drobnica / project cargo – wyroby hutnicze, papier, granit, ładunki ponadnormatywne: konstrukcje stalowe, linie technologiczne i urządzenia w częściach.

POTENCJAŁ portów Szczecin i Świnoujście

Przeladunki drobnicy i ładunków masowych w portach Szczecin – Świnoujście w latach 2000 - 2011



Źródło: www.port.szczecin.pl

POTENCJAŁ portów Szczecin i Świnoujście



Przeładunek 90 tonowego elementu żurawiem Liebherr w porcie Świnoujście



Przeładunek transformatora 113 ton żurawiem pływającym Lodbrok w porcie Szczecin

RZECZYWISTOŚĆ

- Polska gospodarka przekształca się, a Polska z eksportera ładunków masowych staje się producentem wyrobów przemysłowych. Zmiany generują potrzeby transportu ładunków drobnicowych.
- Ze względu na zwiększone zapotrzebowanie przemysłu polskiego na energię elektryczną, planowane są nowe elektrownie oraz nowe bloki w istniejących już elektrowniach zlokalizowanych na południu Polski, co zwiększy popyt na transport ładunków ponadnormatywnych.
- Polskie przedsiębiorstwa mają znaczny udział w produkcji dóbr inwestycyjnych, jednak powstaje dylemat dla danych gałęzi przemysłu przy narastających problemach przy wywozie produktów.
- Powinna zostać opracowana infrastruktura umożliwiająca transport ładunków, którymi się obecnie handluje.

RZECZYWISTOŚĆ

ODRA – jedyne wodne połączenie portów Szczecin i Świnoujście z Górnym Śląskiem, bardzo istotne szczególnie dla transportu ładunków ponadnormatywnych.



RZECZYWISTOŚĆ

- Ze względu na coraz gorszy stan Odry wolnopłynącej, obecnie przewozy ładunków masowych, stanowiące na ogół podstawę żeglugi śródlądowej, odbywają się jedynie na pojedynczych odcinkach rzeki.
- Spójna żegluga pomiędzy Szczecinem i Śląskiem dla przewozów masowych nie jest opłacalna ze względu na niewystarczające stany wodne, co w dużej mierze jest skutkiem braku środków do utrzymania obiektów hydrologicznych.
- Szlak wodny Odry odgrywa komercyjną rolę jedynie w przewozach ponadnormatywnych i holowaniu nowowybudowanych kadłubów.
- Ograniczenie środków do utrzymania i rozbudowy drogi wodnej Odry politycy chętnie uzasadniają spadającą masą realizowanych transportów. Zbierane dane statystyczne obejmujące masę przywiezionych towarów w tonach nie mają jednak znaczenia w ocenie transportów specjalistycznych - **tutaj wszystko zależy od wartości towarów.**

RZECZYWISTOŚĆ

Gromadzone dane statystyczne oparte na ilości przewiezionych ton prowadzą do błędnych ocen znaczenia rzeki Odry dla gospodarki Polskiej.

Wartość jednego generatora o wadze 300 ton = 150.000 to węgla kamiennego

Wartość wszystkich ładunków? Może osiągać aż 100 Mio. EUR

Do oceny statystycznej dzisiejszego transportu śródlądowego na Odrze nie powinno brać się pod uwagę jego ilości, lecz wartość przewożonych nim towarów.

Warunki nawigacyjne



Przeciętna wartość ładunków



RZECZYWISTOŚĆ

KANAŁ ODRA-HAVELA – połączenie portów z Berlinem i rozbudowanym systemem żeglugi śródlądowej i zachodniej Europy.

- Następstwem przerwania oraz odkładania inwestycji, techniczny stan kanału uległ pogorszeniu na odcinku Lehnitz – podnośnia Niederfinow. W wyniku tego, od początku 2012 roku właściwy Urząd nie wydaje zezwoleń na przejście zestawów śródlądowych, chociaż wcześniej wydawano zezwolenia jednorazowe na przejście zestawu o szerokości do 11,45 m.
- Do wykonania transportu ładunków ponadnormatywnych często potrzebne są barki większe i z większym zanurzeniem od tego, co jest aktualnie dozwolone.
- Obecnie nie ma możliwości dostarczenia budowanych w Polsce barek drogą śródlądową do odbiorców zlokalizowanych na Renie i ten fakt stanowi zagrożenie dla przemysłu stoczniowego Polski.

RZECZYWISTOŚĆ



Przecholunek barki wykonanej w stoczni Malbo Malczyce do odbiorcy w Holandii



Przecholunek szalandy z Nowej soli do odbiorcy w Holandii

PRZYSZŁOŚĆ ?

- Zapotrzebowanie na obsługę ładunków masowych utrzyma się na aktualnym poziomie, będzie nadal spadać lub zmieni kierunek z eksportu na import.
- Porty Szczecin i Świnoujście mają duży potencjał i dużą szansę rozwoju, jednak powinny skupić się na obsłudze ładunków drobnicowych.
- W ostatnim czasie aktywowane zostały inne obszary: tereny Stoczni Szczecińskiej oraz port barkowy Police, które oferują coraz szerszy wachlarz usług na rzecz ładunków drobnicowych, co świadczy o wysokim zapotrzebowaniu obsługi tych właśnie ładunków.
- Zagrożeniem dla rozwoju portów Szczecin i Świnoujście może być wprowadzenie klasyfikacji administracyjnej dróg wodnych, gdzie odcinek pomiędzy Szczecinem i Berlinem ma być tzw. kategorią boczną – bez perspektyw modernizacji, a jedynie z celem utrzymania stanu obecnego.
- Bez utrzymania oraz modernizacji rzeki Odry jako drogi śródlądowej najpierw upadnie polska żegluga śródlądowa, a w skutek tego również śląski przemysł ciężki.