

Die Oder als zukünftiger Verkehrsweg - Interessenlage der verladenden Wirtschaft und der Schiffsbetreiber

(Gruppenvortrag)

**# Perspektiven des Containertransports
zwischen den Seehäfen Szczecin-Swinoujście und der Oder-Region**

Marek Prazmak, Szczecin



Perspektywy transportu kontenerów pomiędzy portami Szczecin-Świnoujście a Odrą



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE



14 września 2021

Struktura obrotów ładunkowych portów Szczecin-Świnoujście

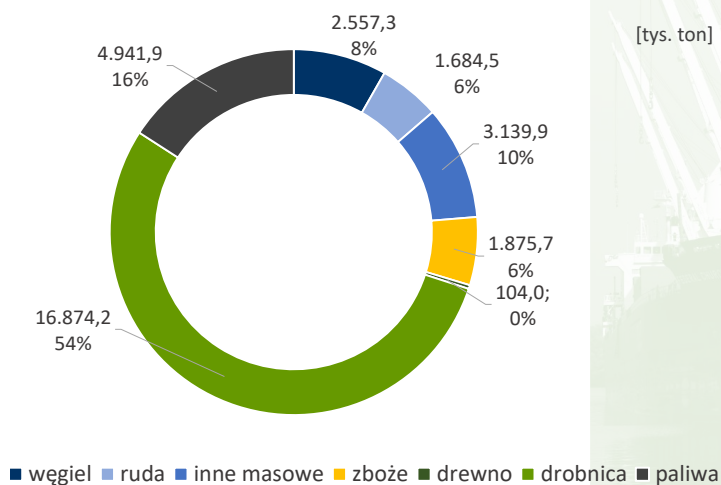
łącznie 2020:
31,2 mln ton

największy polski port w obsłudze promów

największy polski port w przetadunkach rudy żelaza

największe centrum dystrybucyjne bloków granitowych w Europie

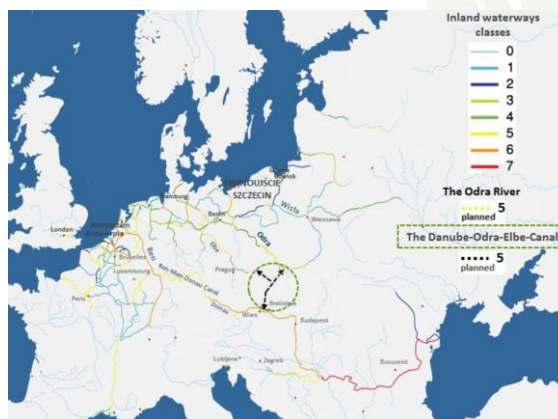
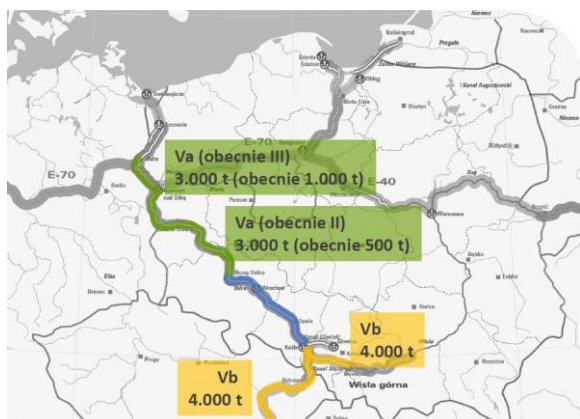
9. port promowy w rejonie M. Bałtyckiego



[tys. ton]

Uniwersalne porty

ODW wraz z połączeniami – DOL i Kanał Śląski



Odrzańska Droga Wodna (ODW) - jedna z dróg prowadzących do portów Szczecin i Świnoujście

Modernizacja ODW do międzynarodowej klasy żeglowności Va jest niezbędna dla jej efektywnego wykorzystania w celach transportowych

Po modernizacji, ODW stanie się elementem sieci TEN-T

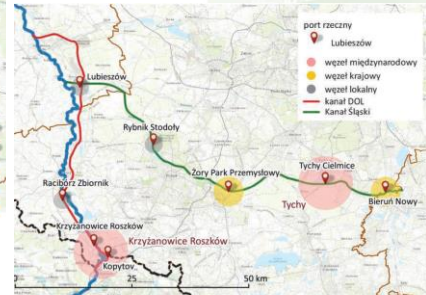
Lokalizacja potencjalnych portów rzecznych na ODW – wyniki analiz ZMPSiŚ S.A.



1. Porty rzeczne ładunkowe na odcinku Odry swobodnie płynącej od stopnia wodnego Malczyce do Bielitzka



2. Porty rzeczne ładunkowe na odcinku Odry skanalizowanej od Kędzierzyna Koźle do stopnia wodnego Malczyce



3. Porty rzeczne ładunkowe na Kanale Śląskim i kanale DOL

Źródło: „Lokalizacja portów rzecznych ładunkowych na Odrzańskiej Drożce Wodnej – wyniki analiz Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście”. Przegląd Komunikacyjny 10/2020.

Opracowanie wykonano na bazie: „Methodology for Determining the Location of River Ports on a Modernized Waterway Based on Non-Cost Criteria: A Case Study of the Odra River Waterway”. Czasopismo Sustainability 2021, 13(6)

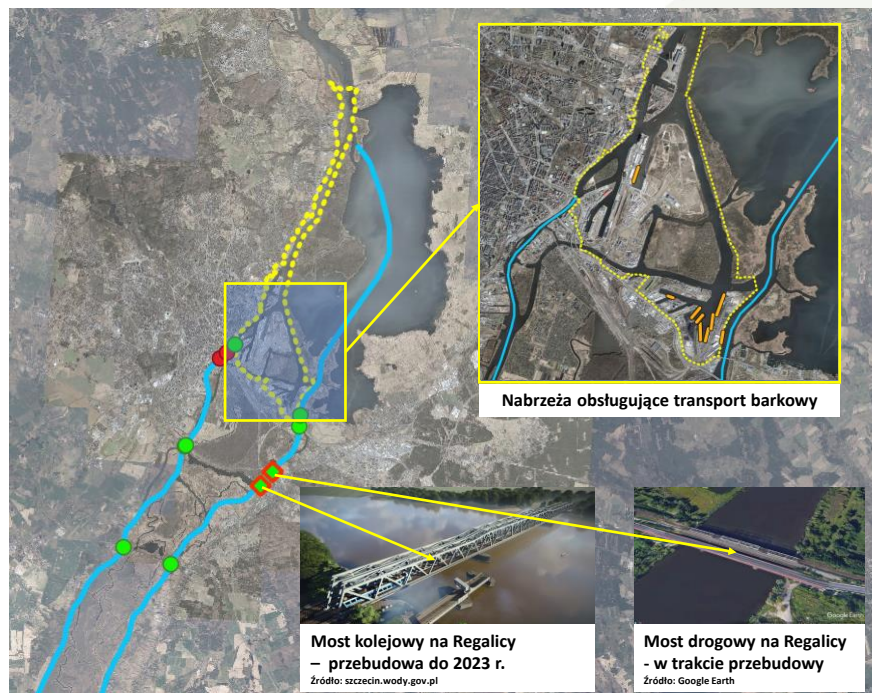
Artykuły dostępne na stronie: <https://odw-rozwoj.pl/>

Port Szczecin - obsługa transportu śródlądowego

Mosty

- prześwit przy WWŻ < 5.25 m
- ◆ most w przebudowie
- prześwit przy WWŻ > 5.25 m

- ▬ Nabrzeża obsługujące transport barkowy
- ▬ Granica Portu Szczecin
- ▬ Wody śródlądowe





Czynniki rynkowe wpływające na porty Szczecin-Świnoujście



Warunki rynkowe projektu

- **Globalny kontenerowy obrót portowy**

2018 - ponad **770 mln TEU**

2040 - pomiędzy **1.700 mln TEU** a **2.060 mln TEU** (spodziewany agr w zakresie 3.5% - 4.5%)

- **Obroty kontenerowe w północnej Europie**

2018 - **72,90 mln TEU**

2040 - pomiędzy **98 mln TEU** a **107 mln TEU** (w zależności od agr: 5% - 6,5%)

- **W rejonie Morza Bałtyckiego**

2018 – **7,5 mln TEU**

2040 – pomiędzy **11,8 mln TEU** (agr: 2%) a **14,3 mln TEU** (agr: 3%)

- **Obroty w polskich portach**

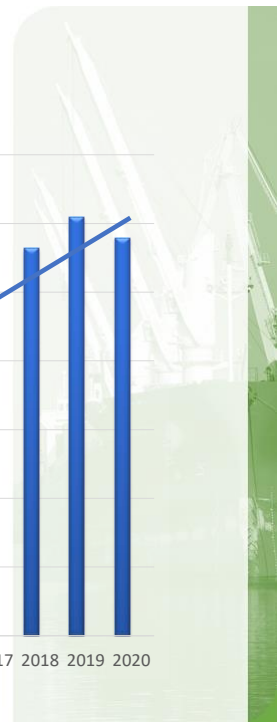
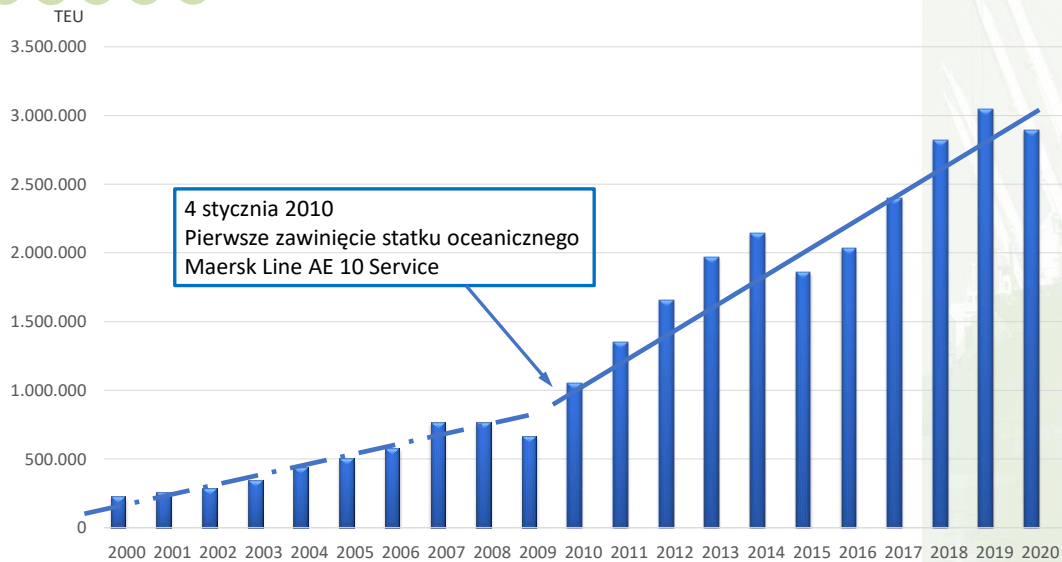
2018 - ponad 30% przeładunków w rejonie Bałtyku

2040 - ponad 40% przeładunków w rejonie Bałtyku

Według prognoz, obroty w polskich portach do roku **2040** **zwiększą się co najmniej dwukrotnie** i osiągną poziom pomiędzy **5.98 mln TEU** a **8.21 mln TEU**.



Kontenery w polskich portach





Strategiczne dokumenty



Strategiczne dokumenty

- Strategia Zrównoważonego Rozwoju do 2020 (z perspektywą do 2030)
 - Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030
 - Program Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2030
 - Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego
-
- Ustawa z 9 sierpnia 2019 o inwestycjach w zakresie portów zewnętrznych



Strategiczne dokumenty

2014

2027

Strategia Rozwoju portów Szczecin i Świnoujście do 2027

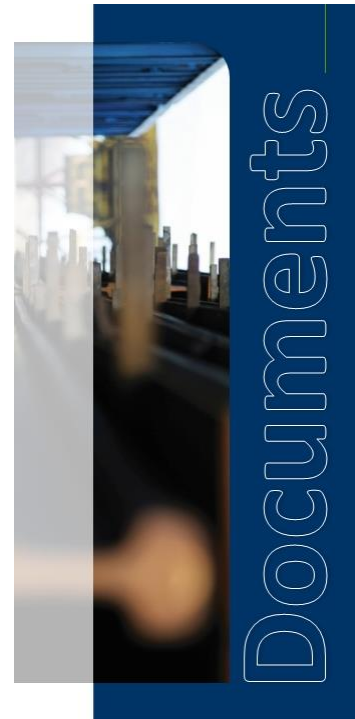
2019

2030

Plan Rozwoju Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście do 2030

misja

Tworzenie dogodnych warunków rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu jako najbardziej uniwersalnego kompleksu portowego na południowym Bałtyku.

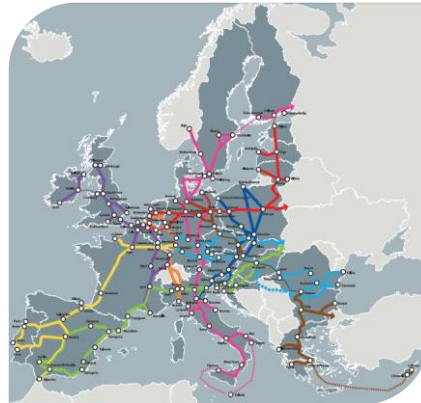


Lokalizacja
głębokowodnego
terminalu
kontenerowego





Porty w TEN-T



Porty Szczecin i Świnoujście są zarówno na liście portów morskich jak i portów śródlądowych sieci TEN-T. Zlokalizowane w ciągu drogi morskiej łączącej Skandynawię z południową Europą. Dogodne położenie dla Zachodniej Polski, wschodnich Niemiec, Czech, Słowacji, Austrii i Węgier.



Location of the terminal



Intra-Europejskie Morze Bałtyckie



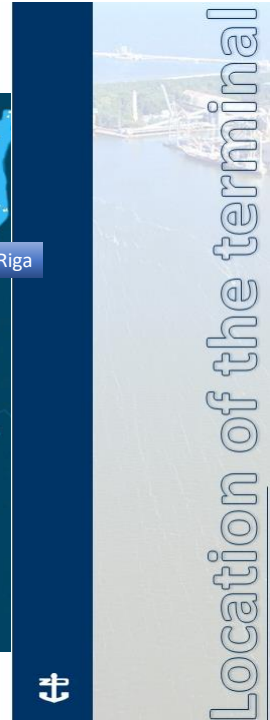
Region jest stosunkowo rozległy z dość dużą ilością portów, lecz są to w większości niewielkie porty, oferujące połączenia feederowe lub regionalne żeglugi bliskiego zasięgu.



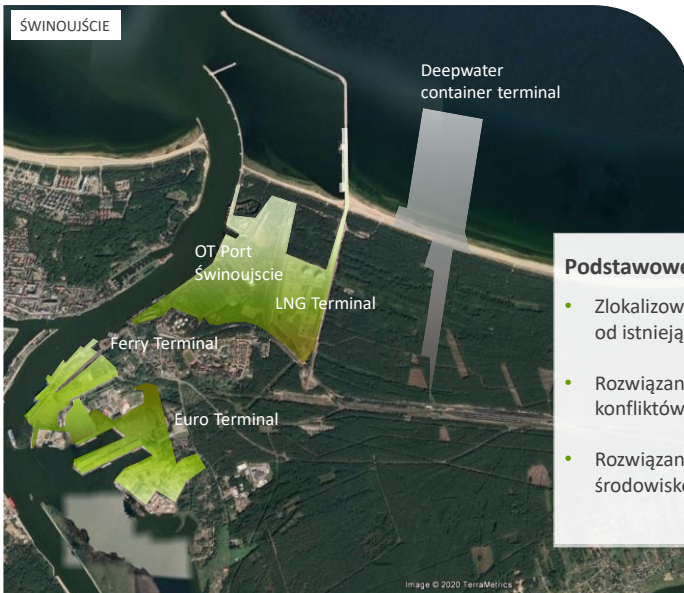
Location of the terminal



Przy wejściu na Morze Bałtyckie



Terminal Kontenerowy w Świnoujściu



- Podstawowe założenia:**
- Zlokalizowany w zewnętrznym porcie w Świnoujściu – na wschód od istniejącego falochronu wschodniego terminalu LNG
 - Rozwiązania konstrukcyjne i planistyczne nie mogą wywoływać konfliktów z działaniem terminalu LNG
 - Rozwiązania ograniczające wpływ na otaczającą naturę i środowisko.



Dostęp od strony morza



Do portów Szczecin i Świnoujście prowadzą dwie dogi podejściowe:

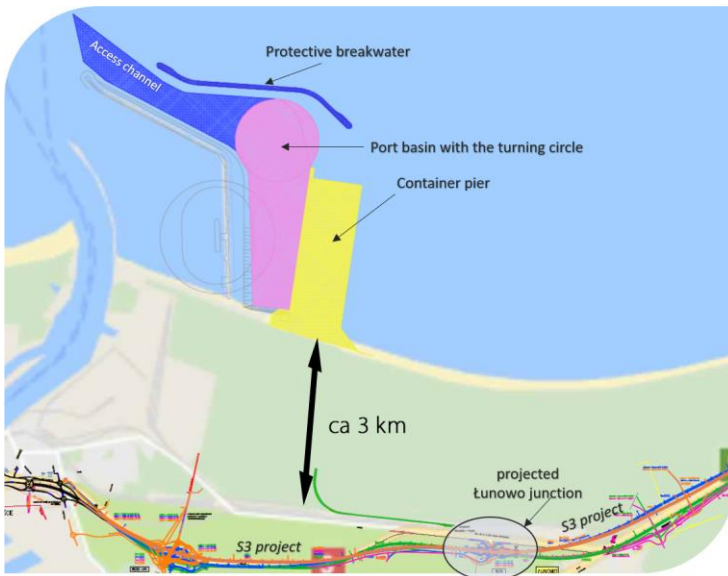
Podjeście zachodnie
Podjeście północne

Swobody dostęp od strony morza



Dostęp od strony lądu

– nieograniczony dostęp drogowy i kolejowy



Połączenie drogowe długości 2900m od planowanego węzła Łunowo na drodze szybkiego ruchu S3

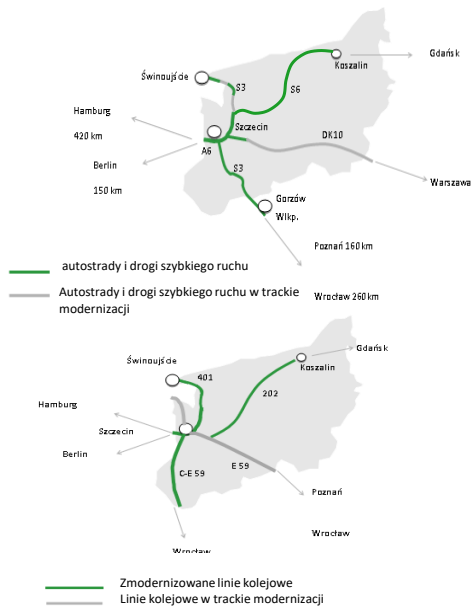
Dwa wiadukty kolejowe

Połączenie torowe długości około 3200m od istniejącej linii kolejowej Nr 401 (C-59, C-E 59),
Tory zdawcze/odbiorcze– 10 szt

Terminal kolejowy na pirsie kontenerowym



Połączenia transportowe z zapleczem

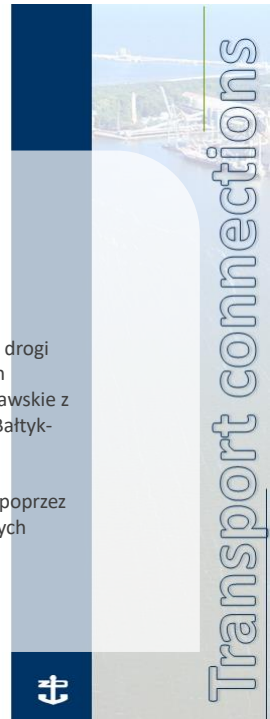


Połączenia drogowe i kolejowe w regionie

Port zewnętrzny w Świnoujściu posiada dogodne połączenia transportowe z zapleczem.

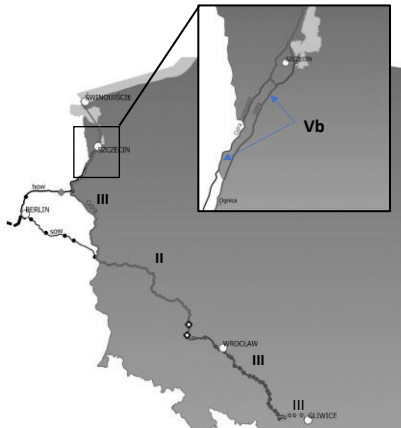
W bezpośrednim sąsiedztwie terminalu przebiegają drogi krajowe Nr. 93 i Nr. 3, włączone w europejski system drogowy pod symbolem E65, łączące kraje skandynawskie z krajami Morza Śródziemnego, w ramach korytarza Bałtyk-Adriatyk, będącego elementem sieci TEN-T.

Podobnie w przypadku linii kolejowej Nr 401, która poprzez linie E59 and C-E 59 umożliwia dostęp do największych centrów przemysłowych w kraju i za granicą.



Drogi wodne śródlądowe

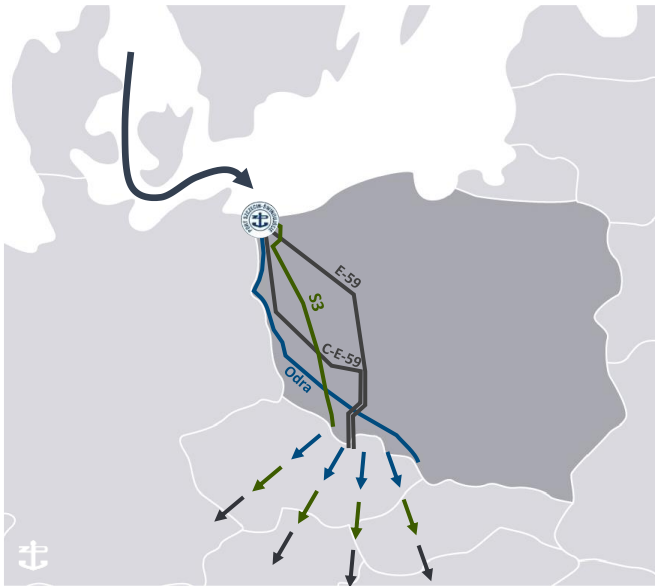
Obecnie



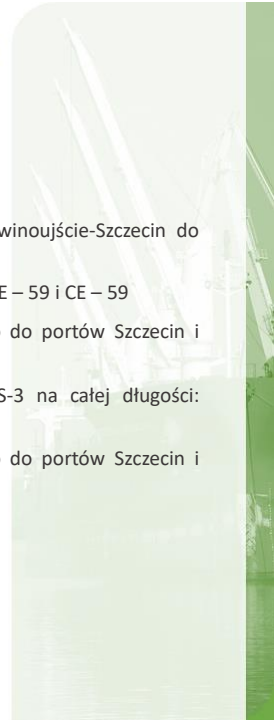
Po modernizacji i rozbudowie



Poprawa dostępu do portów - inwestycje realizowane przez inne podmioty



- Pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12.5m
- Modernizacja linii kolejowych E – 59 i CE – 59
- Poprawa dostępu kolejowego do portów Szczecin i Świnoujście
- Budowa drogi ekspresowej S-3 na całej długości: Świnoujście - Lubawka
- Poprawa dostępu kolejowego do portów Szczecin i Świnoujście
- Poprawa żeglowności Odry



Infrastruktura
terminalu
kontenerowego



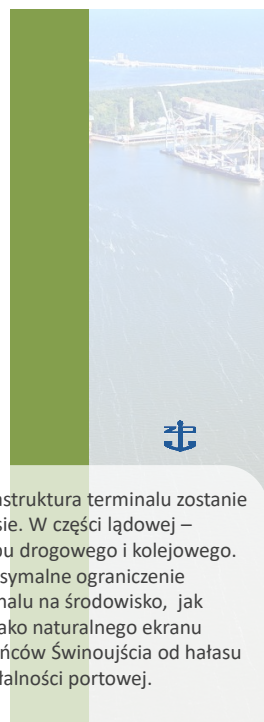
Głębokowodny terminal kontenerowy w Świnoujściu

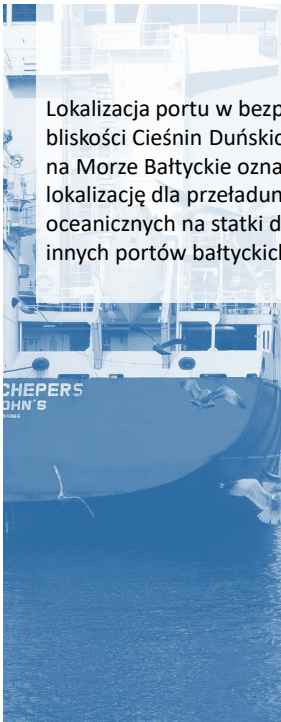


2021-2025

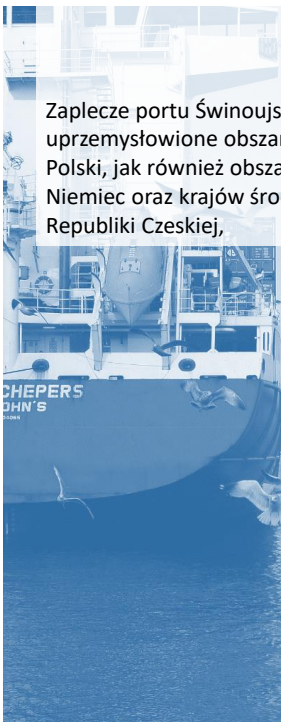


Głębokowodny terminal kontenerowy w Świnoujściu





Lokalizacja portu w bezpośredniej bliskości Cieśnin Duńskich, na wejściu na Morze Bałtyckie oznacza doskonałą lokalizację dla przeładunków ze statków oceanicznych na statki dowozowe dla innych portów bałtyckich



Zaplecze portu Świnoujście obejmuje uprzemysłowione obszary zachodniej Polski, jak również obszar Wschodnich Niemiec oraz krajów środkowej Europy: Republiki Czeskiej,



W obszarze zaplecza znajdują się liczne zakłady przemysłowe wielkich międzynarodowych przedsiębiorstw, czyli centra produkcyjne o znaczących obrotach, w tym np.:

- IKEA (meble, obróbka drewna),
- Tesla (motoryzacyjne),
- Volvo (motoryzacyjne),
- Toyota (motoryzacyjne),
- Solaris (motoryzacyjne),
- Volkswagen (motoryzacyjne),
- Opel (motoryzacyjne),
- Fiat Chrysler (motoryzacyjne),
- LG (elektronika, energia),
- Electrolux (elektronika, gosp. domowe),
- Samsung (elektronika, gosp. domowe),
- B/S/H (house gosp. domowe),
- TPV (elektronika)



Thank you for your attention

In the center of Europe



**Zarząd Morskich Portów
Szczecin i Świnoujście SA**

**ul. Bytomska 7
70-603 Szczecin**

Tel. +48 91 430 82 21
Fax: +48 91 462 48 42

www.port.szczecin.pl
info@port.szczecin.pl