

12,5 m dla Szczecina – czyli to co każdy Szczecinianin wiedzieć powinien...

Przeciętny Szczecinianin śpiąc sobie spokojnie w nocy pewno nawet nie wie, że w tym czasie w jego mieście w dziesiątkach ładowni statków, na nabrzeżach i w magazynach, na układarkach czy na dźwigach pracują ludzie w porcie w Szczecinie, którzy czasami dumnie zwą sami siebie sztauerami. Inni śpią, kiedy w portach wrze robota. Kiedy ktoś z nas w zimie zakłada w domu ciepły sweter spoglądając na termometr za oknem pokazujący – 10°C to w tym czasie ktoś w porcie podczepia zmarzniętymi rękami na hak dźwigu kolejną setną jednostkę ładunku, czasami tylko w przerwie rozgrzewając się przy palącym się na nabrzeżu koksownikowi. Tak robota w porcie ciężka i trwa w systemie zmianowym przez 24 godziny na dobę i nie rzadko 7 dni w tygodniu. Robota w porcie zawsze była ciężka i często niewdzięczna. Ale czy ktoś narzeka – nie, wszyscy się przyzwyczaili. Portowcy to nie tylko Ci co bezpośrednio ciężko pracują przy przeładunkach. Portowcami są też strażacy z portowej jednostki straży pożarnej, celnicy przewalający tony papierów oraz odprawiający towar, który przychodzi do portu, strażnicy na bramach portu, magazynierzy, operatorzy najdziwniejszych urządzeń, agenci statkowi, spedytorzy – oj długo by nas portowców wymieniać. Łączy nas jeden wspólny mianownik szanujemy i często wręcz kochamy nasze miejsce pracy, gdyż to my wszyscy utrzymujemy się z naszej pracy dla portu i w porcie. Port to bardzo skomplikowany organizm, z którym my portowcy wiemy jak sobie radzić. Do tej pory wszyscy słyszeli nie raz o porcie, ale pewnie nikt nie słyszał by ktoś z nas portowców o coś prosił – dawaliśmy sobie radę. Teraz mamy do wszystkich jasne przesłanie - apel – pomóżcie, potrzebujemy jak statek wody: „12,5 m dla Szczecina”.

Dnia 27.04.2009 odbyła się konferencja właśnie pod tym tytułem czyli „12,5 m dla Szczecina”. Szkoda tylko, że to wydarzenie nie od odbiło się szerokim echem w naszych nie tylko Szczecińskich mediach. A powinno bo to jedno z najważniejszych wydarzeń od wielu lat w naszej tzw. Zachodniopomorskiej Gospodarce Morskiej choć właściwie można śmiało powiedzieć w naszej Polskiej Gospodarce Morskiej. To wydarzenie zapoczątkowało oficjalnie staranie naszego Zespołu Portów Szczecin – Świnoujście o pogłębienie kanału podejściowego do Portu w Szczecinie oraz samego portu z 10,50 do 12,50. A nie jak niektórzy mówią z 9,15 na 12,50 myląc zanurzenie techniczne (czyli tyle ile rzeczywiście jest głęboka woda) z eksploatacyjnym (czyli do jakiej maksymalnego zanurzenia statki są wpuszczane do portu stosując odpowiednie wyliczenia określone w przepisach danego portu podyktowane względami bezpieczeństwa nawigacyjnego). To ważna różnica – choćby tylko z ze strony wizerunkowej – z 9,15 m do 12,50 jest 3,35m, a my chcemy pogłębić akweny nie o 3,35 a równo 2 m czyli z 10,50 na 12,50 m. Czytelnik spyta się pewno: czemu na wodzie o głębokości 10,50 m mogą pływać jednostki jedynie o zanurzeniu 9,15 m? To co jest pomiędzy 9,15 a 10,50 to zapas bezpieczeństwa niezbędny by odbywała się bezpieczna żegluga oraz by statki nie oddziaływały niszcząco na dno kanału. Więcej w tym miejscu tłumaczyć nie ma co. Fachowcy wiedzą o co chodzi a zwykłemu czytelnikowi więcej już wiedzieć nie ma potrzeby.

Na tej konferencji najciekawsza była dyskusja po prelegentach. I ruszyła brać portowa do przodu... Większość argumentów była za ale były też i przeciw. Przytoczę dwa bo bardzo utkwily mi w głowie. Pierwszy był taki po co budować głęboki na 12,5 m kanał podejściowy (nie mylić z torem wodnym – bo ta nazwa nie jest prawidłowa) skoro do Szczecina nie przyplływają duże statki. Kilkanaście lat temu był w porcie podobny dylemat – po co budować terminal kontenerowy skoro nie przychodzą kontenerowce. Taki sam poziom logiki jak w stwierdzeniu po co budować lotnisko w Gorzowie skoro nie lądują tam samoloty. Otóż odpowiedź jest prosta we wszystkich trzech przypadkach – najpierw budujemy infrastrukturę i suprastrukturę a potem dopiero mają szansę wpłynąć duże statki, kontenerowce czy w Gorzowie lądować samoloty. Bez infrastruktury się nie da!!! Dziecinnie proste prawda?

Drugą równie ciekawą tezą było to że w przyszłości planowana jest budowa statków płaskodennych które będą ładowały więcej a będą miały mniejsze zanurzenie. Również w tej samej wypowiedzi padło stwierdzenie, że w planach jest budowa jednostek dwukadłubowych w tym samym celu – więcej załadować przy mniejszym zanurzeniu. Jak się takie plany mają do rzeczywistości – tak jak artykuły z Miesięcznika Morze z końca lat 50-tych pokazujące że w roku 2000 towar i pasażerów będą woziły ogromne poduszkowce. Jak widać wizja była nie trafiona. Z tymi statkami płaskodennymi i dwukadłubowcami sytuacja jest nieco podobna. Eksperymentalnie może tak, ale ekonomia transportu jest nieugięta. Każdy statek buduje się tak by jego cena była jak najniższa w stosunku do ilości ton jakie będzie mógł przewozić. A niestety statki dwukadłubowe są potwornie wręcz drogie. Szerokie płaskodenne jednostki owszem mogą mieć mniejsze zanurzenia ale również i do ich obsługi trzeba przebudowywać infrastrukturę portów bo nie tylko głębokość decyduje o dostępności portu.

Różne optyki

W porcie pracuję od 1993 roku. Wcześniej pływałem po morzach i zawodowo i jako mały chłopak z Ojcem i Matką na różnych statkach PŻM-u. Mam dlatego możliwość spojrzenia na zespół portowy Szczecin – Świnoujście używając dwóch optyk – raz ze strony statku a dwa ze strony portowca. Jako że jestem również od urodzenia Szczecinianinem mogę też spojrzeć na port w Szczecinie od strony Miasta i jego obywateli. Która z tych optyk jest prawidłowo spytacie? Żadna. Prawidłowa przewrotnie jest z praktyki optyka Warszawska. A która naprawdę optyka jest prawidłowa? Właściwie dzisiaj powinniśmy powiedzieć optyka Europejska. Dlaczego? Ktoś powie, ale po co dzielić włos na czworo? Bo port to jedno a polityka to drugie. Port w Szczecinie choć wie co dla niego jest najlepsze to jednak wszelkie strategiczne decyzje zapadają poza Szczecinem i poza nawet naszym Zachodniopomorskim. Nie od dziś wiadomo, że wszelkie strategiczne decyzje co do naszej szczecińskiej gospodarki morskiej zapadają w Warszawie na szczeblu ministerialnym lub nawet rządowym.

Trochę o historii

Pragnę jeszcze jeden osobisty element umieścić we wstępie by podejść rzeczowo do opisywanych problemów. Jestem reprezentantem pokolenia przełomu. W trakcie moich studiów na WSM w Szczecinie nastąpił koniec tzw. demokracji ludowej i początek demokracji. Jedna i druga demokracja nic ze sobą wspólnego nie miała. Moje pokolenie to ludzie którzy doskonale pamiętają jak było. Sam pamiętam stanie 6 godzin w kolejce po kostkę solonego masła z pomocy z zapasów armii amerykańskiej do lady usytuowanej przez supersamem na Pomorzanach. Czemu lada była przez sklepem? Bo nawet nie było sensu wchodzić do środka – tam był tylko ocet. Porównując to co było a to co jest mogę śmiało stwierdzić: jestem dumny z tego co jako kraj, miasto czy jako społeczeństwo do tej pory osiągnęliśmy. To nie moje pokolenie złamało w Polsce komunizm. Na naszych bardzo młodych oczach niemożliwe stało się możliwe. Wiemy, że jak ludzie razem wezmą się ostro do pracy nawet nad niemożliwymi z pozoru do wykonania zadaniami to da się zrobić praktycznie wszystko. Kto chce to potrafi.

Co najciekawsze to właśnie za komuny w latach 70 i początku lat 80 gospodarka morska a szczególnie flota miała się najlepiej w swojej historii. Mieliśmy wtedy rekordowy tonaż lub jak ktoś woli ilość statków zarówno we flocie handlowej jak i w rybołówstwie i to szczególnie w tym dalekomorskim po którym dzisiaj pozostało jedynie mgliste wspomnienie. Mało kto pewnie już pamięta, że Transocean miał trzecią co do wielkości flotę na świecie specjalizującą się w transporcie i przetwórstwie ryby poławianej przez polskie dalekomorskie trawlerzy rybackie. PŻM to było wtedy jedno z największych przedsiębiorstw żeglugowych na świecie, a PLO również swoją wielkością nadawało blasku Polskiej Banderze. Fakt, że rozwój floty zarówno rybackiej jak i handlowej był sterowany politycznie i nie wiele miał wówczas wspólnego z ekonomią. Statki czy handlowe czy rybackie towiły i to nie rybę czy towary do przewozu ale dewizy. Władzy ludowej w PRL były one niezbędne do płacenia za zaimportowane dobra których potrzeba było krajowi i których nie nadążał ściągać eksport polskiego węgla transportowanego również Polską flotą.

Czyż można było wtedy narzekać? Niestety kupowanie na potęgę statków i eksploatowanie potężnej floty nie szło w tamtych czasach z budową infrastruktury. Infrastruktura portowa jakoś nie nadążała za naszą flotą. Gdyby wtedy tak było mielibyśmy w Szczecinie Antwerpię a w Świnoujściu Gent albo może nawet Zbrugge.

Mamy na horyzoncie gospodarki morskiej najnowsze pokolenie – generacje ludzi którzy już nie pamiętają jak było. Dla których słowo kartka kojarzy się jedynie z kartką z książki. To pokolenie porównuje dzisiejszą Polskę do Europy Zachodniej i czasami niecierpliwie neguje nasze narodowe osiągnięcia. Dla tego pokolenia wyjechanie do pracy do Anglii i osiedlenie się tam nie stanowi problemu. Po co walczyć o zmiany w kraju – lepiej wyjechać i nie czekać na czasy kiedy u nas będzie tak jak na Zachodzie.

Wróćmy teraz jeszcze na chwilę do komuny i zadajmy sobie pytanie dlaczego nie nastąpił tak dynamiczny rozwój portów Szczecin i Świnoujście? Może dlatego, że granica na Odrze została uznana przez RFN dopiero w 1972 roku. Do tego czasu wszystko co było w naszym mieście było uważane za niemieckie i z tego powodu mogło w każdej chwili wrócić do Niemiec. To co będziemy inwestować? Mało tego ludzie we władzach centralnych wspierani przez ekipę z Trójmiasta całe dekady jakoś nie mogli się przekonać, że niemiecki Stettin, który zawsze „ostro” konkurował z Polską Gdynią czy Wolnym Miastem Gdańsk jest teraz naszym polskim Szczecinem. Dla mnie Szczecinianina jest dzisiaj smutne, że w 2008 roku pogłębiono znacznie port w Gdyni, ostatnio też i Gdańsk, poza tym zainwestowano w oba porty w ostatnich latach kupę państwowych pieniędzy z budżetu centralnego, a my port w Szczecinie musimy ciągle żebrać. Brakuje nawet pieniędzy na bieżące

utrzymanie toru wodnego. Co z tego, że mamy swoje racje – nikt nas nie słucha. Czuję żal, że nawet dzisiaj kiedy jednej z głównych obrotnic w porcie w Szczecinie grozi redukcja zanurzenia z 9,15 na 9 i nasz Urząd Morski mimo ustawowo zagwarantowanych środków – tych środków nie ma i nie może dostać ani złotówki na utrzymanie nawet dzisiaj skromnych 9,15 m.

Winni?

Winne było i dzisiaj jest przede wszystkim środowisko ludzi związanych z portami w naszym rejonie. Jakoś, jak podobnie w wielu innych dziedzinach nie potrafiliśmy lokalnie walczyć o nasze lokalne sprawy jakże ważne dla naszej całej polskiej gospodarki morskiej. Kolejno padały lub podupadały liczne przedsiębiorstwa związane z naszą lokalną gospodarką morską przy czym upadek całego rybołówstwa dalekomorskiego i przedsiębiorstw powiązanych z tą branżą był chyba najbardziej widocznym symptomem kryzysu.

Znowu o optyce ...

Na wstępie napisaliśmy o 5 optykach. Dwie pierwsze to port widziany oczami ludzi związanych z flotą oraz druga to port widziany oczyma ludzi związanych zawodowo z samym portem. Jedni i drudzy to dumnie nazywana gospodarka morska. Ale jakoś się utarło – głównie poprzez ten nieproporcjonalny rozwój floty nad minimalnym rozwojem portów – że w rozumieniu portu dominowała zawsze optyka shippingowców. W czym się ona wyrażała? Po co budować duży port w Szczecinie skoro jest tak daleko od morza. To przecież aż 65 km, to jest około 4-5 godzin w jedną stronę dla statku a w obie strony to praktycznie min 10 godzin a kalkulowane operacyjnie jako 12 – czyli połowę doby. I przy tym argumentie zwykle u shippingowców odpowiedź na pytanie czy budować duży port w Szczecinie i pogłębiać tor wodny budzi zawsze mieszane uczucia. Po co? Przecież armatorzy nie lubią tracić tyle czasu? Mało tego dystans drogowy jest o 30 km dłuższy i przeważnie wszyscy mówią o 100 km zapominając że wodą jest krócej.

Dla laika prowadzącego na co dzień samochód to odpowiedź jak najbardziej logiczna i uzasadniona. Czy pojedziemy ze Szczecina samochodem do sklepu do Gorzowa Wlkp i z powrotem? Pewno że nie A jak by było po co? No to dlaczego Szczecinianie jeżdżą aż do Poznania, Gdańska czy Belina by zrobić zakupy w Ikea?

I tym trywialnym przyziemnym przykładem rozumiałym dla każdego kto nie ma nawet pojęcia gdzie dziób a gdzie rufa doszliśmy do sedna problemu.

Towar czy inaczej ładunek

Całą ekonomią i gospodarką rządzi pieniądź. To paliwo wokół którego kręci się cała gospodarka i biznes.

Towar czyli inaczej ładunek jest właśnie takim paliwem które napędza i wokół którego kręci się cała gospodarka morska, której integralnymi i nierozzerwalnymi częściami są porty i statki. Żeby nie było wątpliwości gospodarka morska nie zależy od wielkości floty czy ilości armatorów a od tego czy w danym miejscu na ziemi jest towar, ile go jest lub czy go w ogóle nie ma. Jeśli jest to zawsze będą chętni by wykonać na jego rzecz jakieś usługi. I to nie tylko usługę przewozu czyli transport ale przeładunek, składowanie, przepakowanie, itd. Itp. To cała fala usług które są dokonywane na rzecz towaru w portach lub ich bezpośrednim sąsiedztwie czy też całym zapleczu. Równoległe do usług na rzecz towaru jest też całe spektrum usług na rzecz statków i nie mówimy tylko o ich budowaniu czy remontowaniu ale o zaopatrzeniu, usługach pilotowych czy holowniczych i innych. Co najciekawsze pierwotnymi są usługi na rzecz towaru a dopiero wtórnymi na rzecz środków transportu jak np. statki.

A czym takim jest port morski?

Jedynie wyznaczonym na mapie miejscem z odpowiednią infrastrukturą i suprastrukturą gdzie dokonuje się różnego rodzaju usług na rzecz towarów czyli ładunków w tym głównie przeładunki pomiędzy różnymi rodzajami środkami transportu i w przypadku portu morskiego zawsze gdzieś w takiej relacji jest statek morski. Ładunek jest albo z niego wyładowywany lub ładowany.

Aby towar był w danym porcie muszą być spełnione określone warunki zarówno ekonomiczne jak i rzeczowe. Pod pojęciem towar mamy na myśli gestora czyli właściciela towaru, który decyduje za ile, gdzie i jak będzie

obsługiwany jego towar. Czy jest różnica w pojęciach towar a ładunek? Towar to to co leży w magazynie a ładunek to to co jest załadowane na środek transportu. Ale w obu przypadkach chodzi o to samo.

Trzy prawa

O tym czy dany towar pójdzie do Szczecina, Świnoujścia czy też Hamburga lub Bremen decydują zawsze trzy prawa ułożone wg kategorii ważności:

1. Towar zawsze wybiera dla siebie rozwiązanie najtańsze
2. Towar zawsze wybiera dla siebie drogę najszybszą lub najkrótszą
3. Towar zawsze wybiera dla siebie najnowocześniejszą i najbardziej wyspecjalizowaną w jego kierunku miejsce przeładunku, składowania czy transportu

Ad. 1. Choć pisaliśmy o tym, że usługi portowe są realizowane na rzecz towaru lub środków transportu to jednak i tak finalnie płaci za wszystko towar. Każda usługa holowania, pilotażu dostarczonego paliwa czy zapasów, remontu itd. jest bowiem wliczona do frachtów czyli do opłat za transport płaconych przez towar. Tak samo dzieje się z usługami na rzecz towaru – też płaci towar. Co ciekawe i o czym wie nie wielu to transport wraz z obsługującymi go portami jest klasyfikowany jako dział „produkcja”. A to dlatego, że w procesie każdej produkcji lwią częścią kosztów to właśnie transport i obsługa towaru – albo surowców czy półproduktów do produkcji albo gotowych wyrobów.

Jeśli dany samochód w Japonii kosztuje na składzie fabrycznym cenę „A” to już na placu u Polskiego dealera będzie kosztował dealera cenę „A” + cenę za kompletny transport z placu fabryki w Japonii do np. Wolnego Obszaru Celnego w Gdańsku. Czy cenę „A” może ktoś w Polsce zmienić? Z reguły nie. A koszt transportu? O tak. I kogo organizuje ten transport? No tak by jego koszt był najtańszy. To dlatego mówi się, że towar kieruje się ceną – w której główną rolę gra koszt samego transportu w tym morskiego oraz min koszty portowe np. w Gdańsku.

Ad. 2. Dlaczego czas ma tutaj takie istotne znaczenie? Albowiem każdy towar czy ładunek ma jakąś swoją wartość. Doskonale to widać na przykładzie powyżej wymienionych samochodów japońskich. Ktoś tą wartość finansuje albo z własnych środków albo z kredytu. Od momentu zakupu towaru do jego dalszej sprzedaży ktoś ponosi koszty jego finansowania. Reasumując każdy dzień kosztuje i logiczne jest, że będzie się starał by skrócić ten czas tak by ten koszt był najmniejszy. Czyli wracamy do zasady nr. 1 – im taniej tym lepiej.

Punkty 1 i 2. Są za sobą nierozdzielnie związane i obie zasady stosowane są łącznie. Otóż tak się składa, że transport wodny jest najtańszym wynalezionym i znanym rodzajem transportu. Różnica w cenie transportu jednej tony na dystansie 1 km w stosunku do innych dziedzin transportu jak choćby to transportu samochodowego czy kolejowego o lotniczym nawet nie wspominając jest po prostu porażająco ogromna. To dlatego tak potężne tonaże przewijają się przez porty morskie. I co najciekawsze im większy statek (bo barka rzeczna to też statek) tym koszt transportu na każdą tonę jest mniejszy. I znowu tona przewieziona barką jest dużo droższa niż np. statkiem o tonażu 45 tys ton o zanurzeniu 11 m. Co ciekawe transport wodny jest najdłuższym czasem. Ale działa tu złota równowaga – czasu do ceny. Im towar droższy tym jego wymagania odnośnie krótszego czasu transportu jest większe. Im tańszy tym nawet nikt nie myśli o innym transporcie jak tylko wodnym tj. morskim.

Zasada trzecia też łączy się z dwiema poprzednimi zasadami i ma wymowę następującą: im nowocześniejsza infrastruktura (nabrzeża, głębokości dostępna w danym porcie itd.) i suprastruktura (sprzęt przeładunkowy, magazyny itd.) oraz technologia przeładunku w danym porcie tym towar chętniej przyjdzie do takiego portu. Nowocześniejszy port to szybsze przeładunki czyli większe raty przeładunkowe (ilość ton na zmianę roboczą czy np. godzinę pracy danego terminalu) oraz co równie ważne mniejsze straty (np. wagowe) i uszkodzenia towaru (np. w wyniku uszkodzenia ładunku przy przeładunku przestarzałym i mało przystosowanym sprzętem portowym). Tak samo ze środkami transportu np. ze statkami. Im nowocześniejsze tym lepiej. Co najciekawsze im bardziej wyspecjalizowany czyli nakierowany na bardziej wąską grupę czy wręcz poszczególny gatunek towaru terminal przeładunkowy w porcie tym jego przeładunek jest tańszy i szybszy. Ze statkiem jest tak samo – im bardziej nowoczesny i bardziej wyspecjalizowany statek tym koszt transportu jest tańszy a usługa szybsza. Każdy przeładunek w porcie trwa i dąży się by był jak najkrótszy. Przeładunek czy transport niszczy w jakimś

procencie sam ładunek. Jego ubytki czy uszkodzenia to rzecz naturalna i powszechna. Z jednej strony mówi się żartobliwie że muszą być straty w ludziach i sprzęcie a z drugiej każde uszkodzenie czy ubytek to konkretna strata finansowa i koszt. Im bardziej wyspecjalizowany przeładunek czy transport tym ilości ubytków i uszkodzeń jest mniejsza. Czyli znowu wracamy do pierwszej zasady: im taniej tym lepiej.

Dlaczego tak szczegółowo opisaliśmy te trzy zasady i na koniec udowodniliśmy tezę, że towar wybiera zawsze najtańszą trasę transportu? Po prostu by pokreślić, że to czy coś jest tanie czy drogie to pojęcie bardzo względne. Pojęcie to zależy od czynników, które z pozoru z ceną mają dla szarego człowieka nie wiele wspólnego.

Kryteria

Trzeba w tym miejscu podkreślić jedną zasadniczą sprawę to czy dany port czy rozwiązanie transportowe czy logistyczne jest tanie czy droższe niż inne nie zależy jedynie od tego ile wynosi stawka za przeładunek jednej tony towaru w danym porcie czy jego składowanie – choć i to jest bardzo ważne. Również stawka frachtowa za jedną tonę jest bardzo ważna, ale co z tego jak tanio przewieziemy ładunek do portu gdzie już jako towar będzie drogo bo długo przeładowany? Sedno tkwi w tym, że na łączną cenę jaką płaci towar za transport z punktu A do punktu B odpowiada ogromna ilość elementów. Ale to właśnie w portach morskich te koszty płacone przez towar się dość znacznie kumulują. To w portach towar płaci dość znaczny procent kosztów transportu na rzecz portu w którym jest obsługiwany oraz statek który go przywozi ponosi liczne koszty które są wliczone do ceny frachtu morskiego. Każdy kto chociaż raz miał w swoich rękach gestię transportową czyli organizował transport dla swojego własnego towaru wie o co w tym wszystkim chodzi.

Zaplecze

Idziemy dalej ... Każdy port ma swoje zaplecze. Zaplecze to nic innego jak teren z którego towar ciężko do danego portu i do którego również spływa towar z danego portu. Port komunikuje się ze swoim zapleczem wszystkimi możliwymi środkami transportu od najtańszych którym jest transport rzeczny poprzez w kolejności transport kolejowy i na końcu transport samochodowy. Tak jest w portach w zachodniej Europie i tych oceanicznych i tych feederowych. Ale nie jest w Szczecinie ani w Świnoujściu. I tu napotykamy pierwszy problem naszych portów. Szczecin to jeden z nielicznych portów w Europie gdzie transport samochodowy jest dużo tańszy jak transport kolejowy. Dziwne ale prawdziwe.

Z transportem rzeczny też jest tragedia. Np. ze Szczecina barki pływają do całej Europy ale nie do Gliwic ani Bydgoszczy. Jest oczywiście możliwość dopłynięcia do Gliwic ale jedynie wiosną lub jesienią kiedy jest wysoka woda. Cały problem z głębokością zaczyna się od Kostrzyna nad Odrą i trwa przez następne około 150 km w górę rzeki (czyli na południe Polski). Przez resztę roku żegluga na Odrze realizowana jest przez kanały niemieckie a nie wzdłuż Odry. Dlaczego bo Odra jest przez większą część roku rzeką niezeglowną. Za „Niemca” była i to praktycznie na całej długości od Szczecina do Gliwic. Mało tego przed wojną z Warszawy pływało się do Gdańska Wisłą i ze Szczecina można było dopłynąć do Gdańska. Dzisiaj nie można nawet dopłynąć często za wspomniany Kostrzyn.

Kiedy zaczynałem pracę w porcie w 1993 było tak jak powinno. Większe partie drobnicy przyjeżdżały do portu pociągami, a małe partie pojedynczymi samochodami. Barki przywoziły walcówkę. Wtedy port był po prostu zawałony towarem, statki stały po dwa przy jednym nabrzeżu a reda w Świnoujściu w nocy mieniła się światłami nawigacyjnymi stojących na redzie statków, permanentny wieczór wigilijny . I co się stało? Ano nasz rodzimy państwowy monopolista PKP a dzisiaj PKP Cargo zaczął podnosić ceny transportu kolejowego oraz taryfy tranzytowe. Szczególnie portowi zaszkodziły taryfy tranzytowe. Skutek nastąpił dość szybko. Wzrost cen transportu towaru z i do portów z jednoczesnym spadkiem cen frachtów samochodowych do i z Europy spowodował że coraz więcej ton zaczęło omijać nasz port. Jednocześnie ceny transportu kolejowego w Niemczech stały się bardziej konkurencyjne i cenowo i czasowo. Na dodatek z tego jeden ze szczecińskich (!) ministrów-kolejarzy Pan Ernest Waligórski podpisał umowę międzynarodową i na preferencyjnych warunkach powstał Polzug, który po dziś dzień skutecznie czyści zaplecze nie tylko portu w Szczecinie ale i Trójmiasta z kontenerów zaopatrując w nie i obsługując porty Niemieckie. Panie Waligórski – cały port w Szczecinie jest Panu „wdzięczny”. Poważny wzrost kolejowych frachtów tranzytowych spowodował, że towary tranzytowe zaczęły omijać nasz port na rzecz sąsiednich portów Niemieckich. Dlaczego? Bo towar zawsze wybiera rozwiązanie dla niego najtańsze – czyli zasada Nr. 1. Całość działań transportowych, które zbierają towar z zaplecza i tych co transportują towary z portu nazywa się po prostu modnie logistyką zaplecza portu. Choć

słowo logistyka nie znaczy to samo co logika ale logistyka musi być logicznie czyli sensownie zorganizowana by sam port np., Szczecin czerpał z tego zaplecza a zaplecze z portu korzyści i by był konkurencyjny do portów sąsiednich. Proste nie? No to Czemu tak nie jest?

Jeśli mamy drogie frachty kolejowe, praktyczny zanik transportu barkowego i tanie wciąż frachty samochodowe na kierunku wschód – zachód Europy to nie ma cudów – towary omijają porty w Zachodniopomorskim.

Całą sytuację ratują w naszym porcie tanie frachty samochodowe. Tylko jak długo? Koszty przewoźników rosną z roku na rok. W Unii Europejskiej przeciętna prędkość dla tzw. TIRów to 85 km/h a w Polsce dobrze jak jest 50 km/h choć zdarzają się rejony że spada nawet do mniej jak 40 km/h. Dodatkowo w np. Niemczech auto musi mieć max 40 ton łącznej wagi samochód + towar . I to proste. W Polsce do tego warunku dochodzą jeszcze obostrzenia co do nacisku na każdą oś. Mówią o tym przepisy kompletnie niejasne i zagmatwane jak to u nas. Jeszcze się taki kierowca nie urodził co by potrafił załadować swój towar u załadowcy tak by wszystko grało na osiach. A gdyby nawet to jaki ma wpływ kierowca u załadowcy kiedy mu ładują towar – paleta koło palety czy zboże w elewatorze. W Niemczech za przeważenie do 2 ton całego samochodu kierowca płaci EUR 30 mandatu a w Polsce grube kilka a czasami nawet kilkanaście tysięcy zł i jeszcze musi obowiązkowo odładować na inny pojazd nadwagę. Do tego dochodzi jeszcze słynne ITD. – czyli inspekcja transportu drogowego, która nazbyt drobiazgowo sprawdza wszystkie samochody ciężarowe i uwielbia dawać oficjalne mandaty albo w „inny” sposób opodatkowywać samych kierowców. Gdyby policzyć wszystko oraz gdyby faktycznie zrównać zarobki naszych kierowców do zarobków w Unii Europejskiej to transport krajowy byłby w Polsce dwa razy droższy niż w UE. Ale niech teraz ktoś wytłumaczy kolegom z Inspekcji Transportu Drogowego, że nadmierne karanie przewoźników powoduje wzrost cen dóbr w Polsce. Jak tak dalej pójdzie to znowu stawki PKP Cargo będą lepsze i tańsze jak u przewoźników samochodowych i bynajmniej nie poprzez obniżkę cen frachtów kolejowych. Ale to sztuczne odwrócenie dzisiejszych relacji cenowych wcale nie spowoduje ożywienia w porcie w Szczecinie a wręcz odwrotnie.

Przedpole Szczecina

Pisałem o przedpolu – tu też występuje pojęcie logistyki i zarazem logiki przedpola. Im większe statki przywożą i wywożą ładunki do portu w stosunku do małych statków czy barek tym towar płaci taniej. Czyli port w Szczecinie musi promować i zarazem mieć możliwości by obsługiwać statki duże. Ale jak promować statki duże jeśli max dopuszczalne zanurzenie jednostek które mogą wpłynąć do portu w Szczecinie nie może przekroczyć 9,15m? A przecież nie tak dawno było 9,30 m.

Jak do tej pory radziły sobie duże statki? Za czasów komuny duże statki były albo odlichtowywane (odładowywane) w Świnoujściu by osiągnąć wymagane max zanurzenie albo po częściowym załadunku w Szczecinie dolichtowywane w Świnoujściu by wyjść pełne z portu w morze. Za komuny, ba nawet kilka lat temu to było dość tanie rozwiązanie ale w dobie gospodarki rynkowej i ciągłych wzrostów kosztów dzisiaj już takie rozwiązanie jest ekonomicznym samobójstwem. Nie robi tego dzisiaj już nikt – no i zmniejszyła się drastycznie ilość dużych statków wchodzących do Szczecina. Mówiąc o dużych statkach mam na myśli duże statki pod względem DWT czy długości. Zwróćmy uwagę, że to samo zanurzenie 9,15 m będzie miała mniejsza jednostka załadowana do pełna i duży statek rzędu 40 tys DWT załadowany ledwie 15 - 20 tysiącami ton. Co ciekawego nie trzeba być fachowcem by wiedzieć że statek mniejszy załadowany do pełna a duża jednostka wchodząca z ładunkiem stanowiącym np. 50% max pojemności ładunkowej to niebo a ziemia jeśli chodzi o koszty. Nie tylko eksploatacji statku ale i kosztów portowych. I tu czytelnik nawet bez znajomości tematu odpowie sobie na pytanie dlaczego do Szczecina nie zawijają duże statki. Prawda że to bardzo proste? Ale czemu część ludzi związanych z tzw. szeroko rozumianą gospodarką morską tego nie rozumie? Choć samo pytanie jest trywialnie proste to jednak odpowiedź jest już bardzo skomplikowana.

Wolny rynek

Każdy port oferuje ogromne spektrum usług oferowanych przez konkurujące między sobą podmioty. Oznacza to, że towar czy statek wpływający do portu może sobie wybrać kto i za ile będzie go obsługiwał. Konkurencja połączona z liberalizacją rynku powoduje, że usługi są wykonywane na a) wysokim poziomie i b) relatywnie tanio. W porcie w Szczecinie liberalizacja tego rynku wygląda dość blado. Tzw. wyspecjalizowane terminale (np. branża zbożowa) można policzyć na palcach jednej ręki. Jest też kilka ważnych usług całkowicie

zmonopolizowanych np. usługi pilotowe – zmonopolizowany oznacza w tym wypadku drogi. Dlaczego u nas są wyższe stawki za pilotaż jak w Niemczech czy w Belgii? Dlaczego tak jak w zagranicznych portach praktycznie nie ma kapitanów z papierami zwalniającymi ich z obowiązkowego pilotażu? Dlaczego szyper holownika pływający 30 lat w porcie w Szczecinie musi z większą barką brać obowiązkowego pilota, którego doświadczenie nie dorasta do pięt owego szypra? Ciekawe pytania ... Dlaczego nie można zliberalizować tego rynku? Bo jeszcze się taki monopol nie narodził co by sam sobie miskę od ust odpychał. Miska co roku coraz mniejsza to trzeba taryfy podnosić. Każdy monopol jest bardziej pasożytem jak czymś co buduje swój rynek. Po co budować, skoro i tak ma się 100%.

W porcie w Szczecinie poza naprawdę pojedynczymi wyjątkami, nie ma wyspecjalizowanych terminali. Jest za to bardzo dużo miejsc ze statutem albo uniwersalny lub tymczasowy. Jest taka zależność, że im port jest nowocześniejszy tym ilość wyspecjalizowanych terminali jest większa. Porównując nasz port to Europy Zachodniej to nasz czas się zatrzymał gdzieś w 1960 roku.

Jednym z parametrów opisujących wielkość portu jest roczny łączny przeładunek wyrażony w milionach ton. Rok 2008 był pod tym względem rekordowy dla Zespołu Portów Szczecin i Świnoujście – nasze porty przeładowały aż około 19 mln ton. W 2007 było nieco gorzej bu około 17 mln ton. Pewnie czytelnik powie po angielsku Wow! No to ja skontruję. Żadna rewelacja. Praktycznie można śmiało powiedzieć że port zatrzymał się w swoim rozwoju na początku lat 70-tych. Miałem nie dawno w ręku Studium zlecone przez Szczeciński Urząd Morski w roku 1973 pt. "Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego Portu Szczecin. I co tam jest? Otóż w 1972 roku przeładowano ogółem 17,423 mln ton. To więcej jak w 2007 roku. Rok 2008 był rekordowy pod względem przeładunków w całej europie in plus tak samo jak rok 2009 był rekordowy też w całej EU tylko in minus. No, ale wróćmy do porównania „komuny” do czasów nam współczesnych. Jeśli w 1972 roku przeładowaliśmy tyle samo co w 2007 to oznacza że straciliśmy bezpowrotnie 35 lat. Powiedzmy bardziej dosadnie zmarnowaliśmy. Ale to samo opracowanie (z 1973) przewiduje że w 2000 roku poziom przeładunków winien sięgnąć aż 42 mln ton. Idąc tym tokiem i porównując nasz Zespół Portów do innych tego typu portów w Europie to w 2010 powinniśmy śmiało przeładowywać ponad 50 mln ton. Ktoś powie wizja marzyciela? Nie to standardowe ilości dzisiejszych średniej wielkości portów Europejskich – to taki np. Ghent (Gent) w Belgii. Naprawdę jestem pewien podziwu trafności i rzetelności tego Studium. Ktoś wtedy zrobił dobrą robotę i nie było to wróżenie z fusów porannej kawy. Tak taki zespół portowy powinien bez problemu przeładowywać około 50 mln ton. A czemu tak się nie dzieje? Na to pytanie już odpowiedzieliśmy – za droga logistyka zaplecza i za droga logistyka przedpola – czyli nasz Zespół portowy jest za drogi i na dokładkę nie jest w stanie obsługiwać dużych jednostek których to możliwość zawinicie i bycie obsłużonym w możliwie najkrótszym czasie jest głównym generatorem tych mln ton.

Wróćmy jednak do naszych trzech zasad przepływu towaru. Jeśli teraz zbierzemy wszystkie informacje i poukładamy na czystym białym obrusie położonym na dużym prostym stole to nawet laik powie – o rany, ale ten nasz port w Szczecinie nie spełnia żadnej z 3 zasad którymi kieruje się towar. Brawo drogi czytelniku. Otóż właśnie w tym momencie jesteś osobą, która potrafi odpowiedzieć na pytanie czemu nie ma tyle towaru w porcie w Szczecinie ile być powinno i czemu nie wpływają duże statki. Niestety co widać przyczyny tkwią bezpośrednio poza portem.

Motorem napędowym dzisiejszych portów są dwa czynniki – dostępność portu dla dużych statków już opisaliśmy. Drugim bardzo ważnym elementem jest nowoczesny i bardzo wydajny terminal lub terminale kontenerowe, którego wciąż w porcie nie ma . Ale już go widać na horyzoncie a to najważniejsze. Nowy właściciel spółki DB Port Szczecin – operatora przyszłego profesjonalnego terminalu kontenerowego już podjął decyzję o bardzo poważnym dokapitalizowaniu swojej nowej spółki.

Atuty portu w Szczecinie – czyli perspektywy lepszej przyszłości.

1. Perspektywa terytorialna

Mało osób zdaje sobie sprawę z tego, że wszystkie Europejskie porty mają gigantyczny problem ze swoim rozwojem. Większość z nich ma zamkniętą drogę rozwoju z uwagi jedynie na fakt, że osiągnęły już wielkość graniczną. Takim doskonałym przykładem jest port w Antwerpii. Ostatnio uzyskiwano już ostatnie możliwe tereny poprzez przeniesienie nieco dalej całej wioski. Zabytkowe budynki w tym kościół po prostu uniesiono do góry i przetoczono spory kawał dalej. Ale już dzisiaj wiadomo port w Antwerpii nie ma się już gdzie rozwijać. Hamburg, Bremen i wiele innych portów ma podobną sytuację albo teraz albo niebawem. Miałem przyjemność

być kilka razy z potencjalnymi inwestorami zagranicznymi na najlepszym tarasie widokowym w całym Porcie w Szczecinie tj., na dachu Elewatora Zbożowego Ewa. Nie było nikogo komu ten widok nie zaparł by dech w piersiach. O rany – przecież wy tu macie tyle terenu, że możecie wybudować i Antwerpię i Rotterdam koło siebie. To była oczywiście przenośnia, ale faktycznie kiedy się widzi ogromne dzikie tereny Ostrowa Grabowskiego czy Mieleńskiego i tereny dookoła Odry od Gryfina aż po Świnoujście to tak starczy i na Rotterdam i na Antwerpię razem. Jedynie trzeba te tereny uzbroić i uzdatnić. Ale jedynie to co widać z Elewatora Ewa wystarcza na budowę ogromnego portu. Część tych terenów jest portu a część Miasta Szczecin. Tak czy siak mają jeden wspólny mianownik – to są praktycznie osuchy położone nad wodą bądź w jej bliskim sąsiedztwie – gdzie wody gruntowe są bardzo blisko ich powierzchni i na których nie da się tak po prostu budować praktycznie niczego. Trzeba by umocnić brzegi i utwardzić ich grząską powierzchnię. Jest jakiś pomysł? Jest – stąd mój ogromny optymizm. Ale o tym za chwilę.

Głównym atutem jest to że Port i Miasto Szczecin dysponują razem około 500 hektarami gruntów położonych w okolicach i w sąsiedztwie zarówno bezpośrednim jaki i pośrednim Szczecińskich szlaków wodnych. To niesamowita i zarazem niepowtarzalna na skalę Europejską ilość atrakcyjnych terenów. Współdziałanie miasta i portu w zakresie wspólnego wykorzystania i zagospodarowania jest zarówno konieczne jak i użyteczne dla obu stron. Tereny te powinny być przeznaczone do zarówno działalności stricte portowej, przyportowej (usługi na rzecz towarów, statków oraz samego portu) jak i dla szeroko rozumianego przemysłu przyportowego – pod takim pojęciem rozumiem wszystkie te gałęzie produkcji które rozwijają się zwykle przy portach – gdzie chodzi o minimalizację kosztów logistyki – minimalizacja kosztów dostawy materiałów do produkcji i ekspedycji gotowych wyrobów – np. produkcja wszelkiego typu konstrukcji stalowych np. elementów mostów lub sekcji statkowych. O stocznich złomowych nawet nie wspomnę a to teraz dobry biznes.

2. Szczecin to jedyny port w Polsce, który jest połączony bezpośrednio z systemem autostrad zachodniej Europy poprzez sieć Autostrad Niemieckich. Jest jedynie małe wąskie gardło – nieszczęsne połączenie portu z Ul. Gdańską. Cztery lata temu jeden nasz samochód z blokami zablokował całą ulicę Gdańską a potem przez nieudolność różnych służb porządkowych również i cały Szczecin. Przez 7 godzin w piątek cały Szczecin stał na praktycznie wszystkich drogach wyjazdowych. A to był tylko jeden samochód ciężarowy. Już były rozmowy z Panem Prezydentem Krzystkiem – obiecał mocno pomyśleć o ujęciu w planach połączenie portu z nowobudowaną obwodnicą miasta którą dzisiaj widać min poprzez dwa mosty w okolicach znanego Dziewoklicza. Wtedy z całej zachodniej Europy bez problemu każdy samochód wiedzie i wyjedzie z powrotem poprzez autostradę, S3, obwodnicę oraz nowe połączenie z obwodnicy w kierunku portu. A co z połączeniami z kraju? Budowa samej S3 jest naprawdę imponująca i to co początkowo wydawało się słabością Szczecina (dlaczego droga szybkiego ruchu S3 a nie autostrada A3?) dzisiaj jest naszą siłą – bo S3 będzie bezpłatne, a za A3 trzeba by było płacić jak w Trójmieście za A1. Dla portu to ma kolosalne znaczenie i w tym przypadku to nasza przewaga a nie słabość. Łącząc powyższe z polską, jedną z największych, flotą samochodów ciężarowych (jeśli dzisiaj już nie największą) w Europie otrzymujemy to że transport ten będzie się dalej rozwijał – i na jego rozwoju i konkurencyjnej cenie frachtów będzie korzystał towar czyli port.
3. Przebudowywany jest cały praktycznie szlak kolejowy wraz ze sławną Odrzańką – przy wykorzystaniu funduszy Europejskich rozwijamy dość pręźnie naszą infrastrukturę kolejową. Tylko jak będą ładne tory to kto będzie po nich jeździł? Drogie PKP Cargo? O ... na szczęście nie tylko oni. Mamy w kraju dwóch dużych prywatnych przewoźników – grupę PCC i grupę CTL Cargo. Obaj przewoźnicy bez problemu potrafią obsłużyć cało pociągowe przesyłki (wahadła). Problem jedynie z mniejszymi przesyłkami ale i na to będzie rada. Ostatnio część grupy PCC w tym jedną z największych spółek przeładunkowych w Porcie w Szczecinie czyli PCC Port Szczecin (niegdyś przez zakupem przez PCC – Drobnica Port Szczecin) zakupiła niemiecka kolej DB (Deutsche Bahn). Pewno wielu krzyknie – RATUNKU, Niemcy kupili port w Szczecinie!!! Ja też początkowo się zdenerwowałem, ale po kilku spotkaniach z paroma mądrymi ludźmi – również z PCC doszedłem do słusznego wniosku – otóż mamy teraz port a w nim 4 przewoźników kolejowych – dwóch dużych – czyli PKP Cargo i DB oraz dwóch mniejszych CTL i to co zostało z częściowo sprzedanego PCC. Czy to w połączeniu z nowoczesną infrastrukturą kolejową nie brzmi obiecująco? Tak tylko idiota mógłby w tym momencie kręcić nosem. Dodatkowo DB powiedziało jasno – w roku 2008 zarobiliśmy kupę pieniędzy, w 2009 też nie było źle i mamy co inwestować. Teraz mamy i gdzie – będziemy inwestować w Szczecinie po to by Szczecin dawał nam ładunki do wożenia. Pewno PKP Cargo z miejsca obniży taryfy zagryzając zęby z nerwów. Ale ja powiem jako portowiec – bardzo proszę szanowne PKP – należało wam się za zabicie tranzytu w naszych portach i za

powszechne blokowanie bocznic prywatnym przewoźnikom w całym kraju. A tak było – my wysyłaliśmy pociąg z CTL a na stacji ekipa z PKP blokowała nam wagony albo kilkoma ich wagonami albo np. wyłączając światło i nie można kontynuować wyładunku. Metod było setki – niestety dość skutecznych mimo ustawy o równym dostępie do infrastruktury kolejowej w Polsce permanentnie łamanej przez PKP, czasami nawet współdziałając z kolejami Rosyjskimi. Ale o tym można by pisać historie i to długie.

4. Szczecin to również jedyny polski port połączony szlakami rzeczными z siecią transportu rzecznej Unii Europejskiej. Fakt, że Szczecina płynie się prosto do Niemiec i bez Niemiec do Gliwic dopłynąć się nie da, ale są już realne plany uregulowania i pogłębienia Odry. Było parę programów – ale do tej pory jakoś nic z nich nie wyniknęło. A powinno. Po pierwsze to udroźnienie Odry zredukuje do minimum ryzyko powodziowe, które co roku nas nęka a po drugie da barkom drogę do żeglugi – a portowi w Szczecinie i w Świnoujściu tani transport z południa Polski do naszych portów.

W samym udroźnieniu Odry będą trzy korzyści : żeglowna rzeka, uregulowana rzeka o dużo większej przepustowości wody i co za tym idzie dużej redukcji ryzyka powodziowego, oraz źródło tanich wysokogatunkowych piasków i kruszyw budowlanych. Nasi sąsiedzi Niemcy pogłębiają swoje rzeki dając koncesję różnym firmom na wydobycie piasków z określonych terenów stanowiących potem pogłębione koryta rzeki. Sprawna i wydajna sieć wodnego transportu rzecznej to podstawa sprawnego transportu z zaplecza zespołu portowego Szczecin i Świnoujścia.

No to gołym okiem widać że są perspektywy – a to podstawa dla przyszłości portu i do dużego zarazem optymizmu.

Pogłębienie kanału podejściowego do Szczecina do 12,50 m czyli udroźnienie portu od strony morza

Dla laików powiem tylko tak – to nie zwykłe kopanie łopata, a potężne przedsięwzięcie nie tylko hydrotechniczne, budowlane, logistyczne czy organizacyjne. To gigant mający w swoim składzie nie tylko pogłębienie i poszerzenie istniejącego kanału podejściowego ale i liczne umocnienia dna, brzegów. Dodatkowo przebudowę oznakowania nawigacyjnego oraz wiele innych niezbędnych elementów o pracach projektowych nie wspomnę. No i największą przeszkodę tzw. ekologię która zakłada że „kupkający” tu i tam kormoran – plaga wszystkich drzew – jest ważniejszy niż budowa portu.

A ile to będzie „Panie” kosztować? Około 1 miliarda zł. Kwota oszałamiająca ale... to kwota do wydania przez około 3 lata od momentu fizycznego rozpoczęcia prac oraz w moim mniemaniu można ją poważnie ograniczyć po pierwsze przez dofinansowanie z Unii Europejskiej (wspomniana optyka Europejska) a po drugie przez uzysk piasków i żwirów wydobytych z dna kanału. Skąd optymizm odnośnie UE? Bo Unia już od pewnego czasu lansuje sentencję „shiting the road to the sea” (po naszymu to jest przesuwanie dróg na morze) . Oznacza to że każda ilość samochodów ciężarowych które można ściągnąć z ruchu z kierunku wschód – zachód Europy jest warta wszelkich wysiłków. Jest wiele pomysłów. Niemcy nas poprą bo to w ich interesie – oni już dawno wprowadzili opłatę za korzystanie z ich autostrad przez Tiry. Jest w tej chwili lansowana idea by obciążyć samochody ciężarowe podatkami granicznymi. Każde auto jadące np. z cytrusami z Hiszpanii do Polski przejeżdżając przez Francję będzie zmuszone płacić jedną opłatę za wjazd do i za wyjazd z Francji. Tak ma być na wszystkich granicach. Czym to ma skutkować? Otóż tym, że nikomu się nie będzie opłacało wozić cytrusów czy ceramiki z Hiszpanii samochodem, a po prostu załaduje się towar w Hiszpanii do kontenera czy w przypadku owoców do kontenera chłodzonego i takie kontenery przyplyną do portu w Szczecinie gdzie następnie towar będzie dostarczony do odbiorcy w głębi Polski czy np. wschodnich Niemiec. Co to oznacza? W przyszłości – miejmy nadzieję że niedalekiej nie będzie już hord tirów przewalających się każdego dnia przez Europejskie autostrady. Za to będzie duży ruch tirów na autostradach północ południe gdzie albo na początku albo na końcu będzie zawsze port morski. Taka jest wizja i co tu dużo mówić wizja realna. Stąd realna szansa na dofinansowanie 12,5 m z funduszy Europejskich ale również i duża szansa na dofinansowanie pogłębienia Odry. Kto by nie chciał by barki pływały z Gliwic i Wrocławia do Szczecina jak niegdyś? To jest bardzo realna wizja.

Na wspomnianej wcześniej konferencji odnośnie 12,5 ktoś powiedział, że przecież nie ma w Polsce firm pogłębiarskich, które miały by sprzęt by przeprowadzić taką potężną operację. I słusznie powiem nie ma i to nie jest tajemnica. Duma naszych firm pogłębiarskich tj., pogłębiarka Rozgwiadza reprezentowała niestety technologię gdzieś około roku 1950. Dzisiejsze pogłębiarki pogłębiają z ilościami m³ czy też ton idącymi w wielkościach wielu tysięcy na dobę. Ich wydajność jest czasami nawet kilkaset razy większa jak naszej starej

porównawczej rozgwiadzy. Jedynym ich ograniczeniem w ich pracy jest możliwość oddawania urobku na ląd. Taki sprzęt kosztuje krocie i na robotę która ma trwać np. 3 lata żadnej polskiej firmie nie opłaca się go kupować. Ten sprzęt mogą ściągnąć do Szczecina tylko profesjonalne i duże podmioty. Te zagraniczne firmy mają tzw. know how i ogromne doświadczenie w pogłębianiu dużych portów europejskich czy ich kanałów podejściowych. Aby te firmy chciały u nas pracować i by ich przybycie z własnym sprzętem było opłacalne i dla nich i dla nas jako finansujących to przedsięwzięcie musi być spełniony jeden warunek – a mianowicie wielkości samego projektu – a w tym wypadku to kryterium spełniamy bez cienia wątpliwości. Mało tego te duże firmy pogłębiarskie będą się bić o taką wielką robotę. A co zostanie dla naszych firm? Późniejsze utrzymanie tego co inni zrobią. A to co roku będzie spora ilość pracy ale pod warunkiem że nasze rodzime podmioty zainwestują nieco w nowszy sprzęt. Jestem w kontakcie z jedną bardzo dużą belgijską firmą która właśnie analizuje cały projekt już bardzo dobrze opracowany wstępnie przez Urząd Morski w Szczecinie. Tak, tak nasz Urząd Morski w Szczecinie zrobił już naprawdę kawał dobrej roboty i jest całkiem zaawansowany w całym projekcie. Firma która wygra przetarg na wszelkie prace pogłębiarskie dobierze sobie sprzęt potrzebny jej i wystarczający zarazem do tego by sprawnie i we wskazanym czasie wykonać powierzone jej prace. Ale ona sama sobie nie poradzi. Trzeba będzie jej pomóc by ograniczyć jej koszty a więc i dla nas cenę. Jednym z głównych czynników wzrostu albo redukcji kosztów pogłębiania jest sprawne zorganizowanie logistyki odbioru urobku oraz technologia jego składowania. Część urobku będzie się nadawała w pierwszej fazie na utylizację ze względu na jego zanieczyszczenie. Resztę i mamy tu nadzieję, że będą to potężne ilości będzie można albo od razu składować na wyznaczonych polach refulacyjnych albo też przetworzyć by wykorzystać jako doskonałe materiały budowlane. Jak wygląda technologia oczyszczania urobku zanieczyszczonego? Otóż w wyznaczonym miejscu na lądzie firma pogłębiarska buduje swoją instalację – krótko mówiąc oczyszczalnię gdzie pompuje się zanieczyszczony refulat i tam po prostu się go utylizuje czyli czyści. Jako wynik takiej operacji mamy czystą wodę która wraca do natury i czyste piaski które można przetransportować następnie na pola refulacyjne lub poddać dalszej obróbce tak zresztą jak i pozostały czysty urobek. Na czym polega taka obróbka? Oddziela się wodę od materiałów stałych a same materiały stałe metoda sitową frakcjonuje się na najdrobniejsze piaski płukane, piachy i żwiry o różnej gradacji. To co się otrzymuje to najbardziej wartościowe materiały budowlane które się potem po prostu sprzedaje się od ręki różnym odbiorcom w cenach hurtowych lub będąc mądrzejszymi składowuje się je na wyznaczonych składach i powoli latami sprzedaje detalicznie, a więc drożej różnym odbiorcom. Czyli to co się uda uzyskać i sprzedać odejmuje się od kosztów prac pogłębiarskich. Prawda że to mądre? Ale nie wszystko trzeba aż tak zaawansowanie czyścić czy obrabiać. Czysty urobek można bezpośrednio sypać na wszelkiego typu tereny osuchowe, których pełno dookoła kanału podejściowego. W tym wypadku mamy dwie korzyści. Po pierwsze mamy zagospodarowany urobek, który tak czy inaczej trzeba gdzieś złożyć i składować na zawsze oraz w wyniku połączenia płytkich osuchów z nasypaną grubą warstwą materiału wydobytego z dna dostajemy w perspektywie 3-4 lat wspaniałe naturalnie zagęszczone tereny inwestycyjne dla portu lub dla miasta. Wartość tych terenów wzrasta wtedy kilkadziesiąt razy. Krótko mówiąc bezyteczne łąki zmieniają się w wartościowe tereny inwestycyjne. Czyli raz zagospodarowaliśmy urobek a dwa zwiększamy bardzo poważnie majątek portu i miasta + dostajemy dodatkowe uatrakcyjnienie terenów i zwiększamy naszą ofertę dla potencjalnych inwestorów. Ile to warte – oj bardzo dużo – bezpośrednio ciężko to policzyć ale po pewnym czasie takie wyliczenie jest możliwe z dużą dokładnością. I jest to najlepsze wykorzystanie urobku oraz jedyne sensowne zagospodarowanie nieużytków. Takie tereny można zagospodarować jedynie przy okazji prac pogłębiarskich. W normalnych warunkach trzeba by gdzieś wydobywać ziemię i wozić ją albo samochodami albo barkami i wywalić naprawdę grube pieniądze. W tej wersji taka operacja jest wykluczona – koszty przekraczają grupę wartość samego celu. A refulaty? A tak robimy to praktycznie za darmo. Te bezpośrednio i przyszłe zyski oczywiście obniżają bardzo poważnie koszty pogłębiania. Oczywiście zagospodarowanie takich bezytecznych dzisiaj terenów wymaga przed ich zasypywaniem tego by umocnić wszystkie brzegi a więc trzeba w te tereny zainwestować właśnie w owe brzegi. Ktoś spyta się a skąd pieniądze na to? Od firm pogłębiarskich. Dzisiejsze firmy pogłębiarskie wchodzi w różnego rodzaju umowy towarzyszące samym pracom. Np. robi się z taką firmą umowę że np. na Ostrowie Mieleńskim taka firma stawia tzw. ścianki Larsena na swój koszt i tam potem zwala urobek. Po okresie kilku lat gdy teren jest gotowy do użytku po prostu po jego wydzierżawieniu czy sprzedaży spłaca się takiej firmie jej koszty związane z takim pracami. Do momentu spłaty wpisuje się taką należność do hipoteki nieruchomości. Na zachodzie Europy tego typu firmy robią np. tunele podwodne. Miasto robi umowę z taką firmą – wybudujcie nam taki tunel i np. pobierajcie przez 25 lat opłaty za przejazd a po tym okresie utrzymanie tunelu i jego własność przechodzą na miasto. I tak się dzieje w bogatych państwach Unii Europejskiej, a firmy pogłębiarskie cieszą się że mają robotę i dobrą inwestycję dla swoich zysków. Dzisiaj każda szanująca się firma pogłębiarska ma w swoich strukturach podmioty odpowiedzialne za finansowanie ich własnych prac czy inwestycji. Dzisiaj to nie łaska. Tego typu firmy w ogromnej ilości przypadków są nie tylko

podwykonawcą czy wykonawcą prac ale partnerem dla inwestora. To działa – to się nazywa partnerstwo publiczno – prywatne.

Co jeszcze nam daje pogłębienie toru wodnego do 12,50 m?

To jasny sygnał płynący od portu w Szczecinie i władz naszego kraju do działających w porcie dzisiejszych podmiotów oraz nowych potencjalnych inwestorów – chcemy rozwijać port i mamy jego jasną wizję i wiarę w realizację naszej wizji. Jeśli sami nie zainwestujemy i nie pokarzymy innym, że jesteśmy zdecydowani w rozwijaniu portu i że mamy długoletnią klarowną strategię to ani jeden inwestor nie przyjdzie do portu. Nawet pojedynczy inwestor stanowi magnes dla następnych inwestorów. Inwestorzy lubią inwestować w portach w grupie. Każdy nowo wybudowany terminal przeładunkowy przyciąga następne. Każda fala inwestycji napędza kolejne. Ściąga inwestorów oraz gestorów dużego kapitału chcących w przyszłości finansować duże inwestycje gwarantujące zysk.

Kto będzie beneficjentem omawianego pogłębienia:

1. Nowy terminal kontenerowy w Szczecinie

Dla każdego współczesnego portu motorem napędowym jeśli chodzi o grupę towarów drobnicowych są terminale kontenerowe. Są porty na świecie gdzie ilość tego typu towarów to ponad 95% całości przeładowywanej masy towarowej. Dla portu w Szczecinie priorytetem jest budowana właśnie nowa baza kontenerowa. Nie wiem czemu portowi sceptycy projektując inwestycję na Ostrowie Grabowskim zrobili projekt na przewidywany obrót kontenerów na zaledwie 70 tys TEU. To są naprawdę kulawe wyliczenia. Wszyscy praktycy są zgodni, że po otwarciu nowego terminala – takiego oczywiście z prawdziwego zdarzenia – osiągnie on min 200 tys w ciągu 2 lat od momentu jego uruchomienia z perspektywą realną na 300-400 tys TEU w ciągu 4 lat. To nie są mrzonki to realny cel. Aby go osiągnąć trzeba mieć kanał podejściowy umożliwiający wejście współczesnym dużym bałtyckim feederem kontenerowym mającym zanurzenie mniej więcej na poziomie od 10 do 11 m – czasami nieznacznie przekraczając te 11 m ale wciąż mieszcząc się w parametrach projektowanego 12,50 m. Od razu powiem, że nowe nabrzeże Fińskie które będzie pierwszym z serii nowych nabrzeży Ostrowa Grabowskiego jest tak jak wszystko co nowe budowane na 12,5 m – tj ścianka szczelna nabrzeża (to co oddziela grunt brzegu od wody) pozwala na pogłębienie do właśnie 12,5m . Dzisiaj się ich aż tak nie pogłębia bo nie ma sensu. Dzisiaj jest jedynie 10,50 m. Nowy terminal kontenerowy buduje spółka DB Port Szczecin. Jak już wcześniej wspominałem ma ona teraz wsparcie swojego nowego udziałowca czyli DB. Właściciele firmy podeszli bardzo poważnie do zadania. Nowemu terminalowi kontenerowemu kibicujemy dzisiaj my wszyscy związani sercem i pracą z portem w Szczecinie. To będą nowe i duże płuca naszego portu, które będą pompować w obie strony strumienie skonteneryzowanego towaru – czyli paliwa dla portu.

2. Wtórny podmiotem, który powstanie zaraz blisko bazy kontenerowej będzie terminal RO-RO – bo w portach zwykle te dwa typy terminali są ze sobą powiązane i wzajemnie do siebie komplementarne.

3. Następną branżą która się rozwinie dookoła portu będą przeróżnego rodzaju centra logistyczne zlokalizowane poza portem w okolicy obwodnicy Szczecina i portu oraz S3.

4. Elewator Zbożowy Ewa

To jest podmiot który jest bardzo ważny dla Portu w Szczecinie. Tu nie chodzi tylko o to, że ładnie się prezentuje na tle portu i miasta i że jest to dzisiaj jeden z najlepiej rozpoznawalnych elementów wizerunkowych portu w Szczecinie. PUP Elewator Ewa to dzisiaj jedno z najlepiej zarządzanych firm na terenie portu w Szczecinie. To jeden z największych widocznych magnesów dla dużych statków. Ambicją Elewatora Ewa jest obsługa panamaxów. Co się w tej chwili dzieje? Po pierwsze ekipa kupuje nowoczesny i bardzo wydajny sprzęt przeładunkowy nakierowany pod obsługę dużych statków – tych dla 12,5m. Dnia 22.06.2009 wbito pierwszy pal pod nowy magazyn do składowania śrutu sojowej. Nabrzeże będzie przedłużane o 30 m by to umożliwić obsługę większych statków a ponadto Zarząd Portu przebudowuje już wkrótce nabrzeża Elewatora Ewa tak by były przystosowane do 12,50. W tej spółce portowej nikt ale to nikt nie zakłada tego że 12,5 nie wyjdzie. Tutaj wszyscy są zgodni – 12,5 to być albo nie być dla nas.

5. Bulk Cargo-Port Szczecin – firma specjalizująca się w ładunkach masowych. Tu jest kupę sprzętu do obsługi dużych statków. Trochę ich nie widać bo są pozostawiani licznymi dużymi budynkami, stocznia

Pomeranią ale kiedy wjeżdżamy do Szczecina od Dąbia od ulicy przestrzennej to pierwsze co widać po prawej to właśnie tereny na których działa Bulk Cargo. Firma ma doświadczenie w obsłudze dużych jednostek nie tylko z masówką ale i ze stalą. Tu też nikt nie znajdzie osoby która by powiedziała że wyobraża sobie przyszłość bez 12,5 m

6. Wspomniana wcześniej DB Port Szczecin również specjalizuje się w przeładunkach wszelkiej maści drobnicy którą obsługują typowe duże statki drobnicowe. Oni również inwestują w sprzęt do obsługi dużych statków.
7. Nie mogę nie wspomnieć o Fast Terminals – ich widać z Wałów Chrobrego nie tylko po ogromnym czarnym napisie na frontowej ścianie magazynu. Belgijski Fast który choć znany jest bardziej jako terminal obsługujący małe statki zwane w porcie Fastami to przecież w niedalekiej przeszłości obsługiwał naprawdę duże jednostki. Terminal został ostatnio wyposażony w nowoczesny sprzęt wyładunkowy. Wszelkie towary dla dużych statków trzeba dowieźć i odebrać mniejszymi statkami.
8. A stocznie? Remontowanie większych jednostek jest dużo bardziej opłacalne jak małych. Ale nie ludźmy się nikt nie wysyła statków na pusto by je remontować w Szczecinie. Po prostu duża jednostka przy pływa z ładunkiem i po jego wyładunku idzie na stoczni a po stoczni chętnie załaduje coś w eksporcie. Czyli biznes stoczniowy zakresie remontowym zależy od głębokiego portu również i od ilości towaru który wpływa do i wypływa z portu. W tej chwili są plany budowy dużego dźwigu pływającego o udźwigu 800 ton i pontonu zatapialnego o nośności od 1500 do 3000 ton. Posiadanie takiego dźwigu to nie tylko bezpieczeństwo portu (w każdej chwili można podnieść np. utopioną barkę lub nagle powstałą przeszkodę nawigacyjną), to także udostępnienie przemysłowi stoczniowemu i remontowemu terenów do tej pory nie dostępnych. Takim dźwigiem można po prostu podnieść z wody małą jednostkę i postawić dość daleko od wody na czas remontu i potem po zakończeniu prac ponownie ją „postawić” na wodzie. Można również przeładować np. wszelkiego rodzaju ciężkie konstrukcje spawane na brzegach Odry na statki lub barki.
9. Miasto Szczecin i Zarząd portu będą podwójnymi beneficjentami – raz że przy następnym zlocie żaglowców nie będzie już problemu gdzie postawić Sedova, ale uzyskają i głęboki port w mieście oraz ogromną ilość zrehabilitowanych terenów gdzie zielona wyspa nie będzie jedynym miejscem gdzie będzie można inwestować. W zeszłym roku mieliśmy na dni morza przyplłynął do nas jeden duży statek pasażerski typu cruiser – w przyszłym roku ma już być ich kilkanaście. Branża turystyczna już zaciera ręce.
10. Duży impuls do rozwoju dostaną wszystkie podmioty – terminale przeładunkowe, agenci statkowi, firmy holownicze, firmy pilotowe, firmy spedycyjne czy shippingowe i wiele innych. Wszystkie te podmioty żyjące z portu i w porcie skupiają się obecnie wokół reaktywowanej Radzie Interesantów Portu w Szczecinie – razem chcemy wspomóc i Zarząd Portów oraz Urząd Morski – chcemy aktywnie pomagać i lobbować na rzecz portu w Szczecinie a więc na rzecz naszego Miasta.
11. Będzie też w końcu porządna oferta dla potencjalnych inwestorów – dużo wolnych terenów i warunki rozwoju nowych podmiotów. Pojawiają się nowe firmy przeładunkowe, specjalistyczne terminale np. terminal do przeładunku owoców i statki będą przyplływały do nas bezpośrednio z owocami a nie jak dotychczas do np. Antwerpii a potem samochodami do Polski.
12. Najważniejsze na koniec – tworząc głęboki port będziemy wspomagali wszystkich sąsiadów portu w Szczecinie od Świnoujścia począwszy przez Police, Stepnicę ale i wszelkie małe Wschodnio niemieckie porty aż po Berlin. Dla wszystkich małych portów poukrywanych w tzw. krzakach będziemy portem gdzie duże statki i ich duże partie będą dzielona na małe statki, barki czy samochody. Z tych wszystkich miejsc towar będzie też płynął zwrótnie do Szczecina. Niemców trzeba bezwzględnie wciągnąć w ten projekt i trzeba ich do niego przekonać. Niech to będzie projekt regionu dorzecza Odry. Nie ma już granicy, a z portu w Szczecinie powinni korzystać wszyscy i możliwie jak najdalej. Dla takich portów jak Antwerpia czy Rotterdam aż 80% stanowią towary tranzytowe pochodzące spoza Begi czy Holandii. To co my gorsi?

Trzeba tu jasno powiedzieć że przewidywane wpływy do budżetu Państwa spowodowane poprzez wzrost obrotów portu i wszystkich działających czy żyjących z niego podmiotów gospodarczych będą kilku a może nawet kilkunastokrotnie większe niż inwestycja w sam kanał podejściowy. O dodatkowych zyskach nie będziemy tu wspominać. Port to organizm który potrafi wyżywić całe zachodniopomorskie. Wystarczy tylko chcieć mieć wizję na dziś i na lata przyszłe i konsekwentnie ją realizować.

To przedsięwzięcie to nie kwestia pieniędzy czy prestiżu portu. To konieczność która wina już być bardzo dawno. Nigdy wcześniej jak dziś my wszyscy ludzie portu nie byliśmy tak zdeterminowani do tego by krzyknąć jednym głosem – 12,5 m jest dla nas dzisiaj niezbędne by się dzisiaj rozwijać, a jutro by w ogóle istnieć na mapie Europejskich portów. Albo pogłębiamy albo Szczecin będzie jedynie w przyszłości dużą mariną jachtową. Dajcie nam tylko 12,5 m a dalszą ciężką pracę tak jak zawsze zrobimy my portowcy, my armatorzy, my przewoźnicy – my wszyscy związani życiem i pracą z naszą Polską Gospodarką Morską.

Dziękujemy za uwagę

Rada Interesantów Portu Szczecin

Rafał Zahorski