

Uniwersalizm naszych portów procentuje także teraz

## **Z Krzysztofem Urbasiem, prezesem Portu Szczecin - Świnoujście, rozmawia Marcin Prynda**



Krzysztof Urbaś, prezes Portu Szczecin – Świnoujście fot. mat. prasowe

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście jest jednym z największych inwestorów w regionie. Do roku 2027 wartość inwestycji w zespole portowym Szczecin- -Świnoujście ma sięgnąć kwoty 900 mln zł.

## Jakie są najważniejsze elementy tego przedsięwzięcia?

Kwestią najistotniejszą jest przystosowanie infrastruktury obu portów do aktualnych trendów na rynku transportu morskiego. I nie jest to tylko jeden punkt, lecz trzy. Pierwszym z nich jest pogłębienie toru wodnego Szczecin – Świnoujście do głębokości technicznej 12,5 m, na odcinku 68 km, i otwarcie szczecińskiego portu na znacznie większe jednostki, co pozwoli znacząco zwiększyć konkurencyjność portów oraz działających na ich terenie firm. Dlatego niezbędne jest zapewnienie zanurzenia eksploatacyjnego na poziomie ok. 11,3-11,5 m. Obecnie port w Szczecinie może przyjmować statki o zanurzeniu 9,5 m i to nie zawsze, gdyż wszystko zależy od stanu wody na Odrze. Eliminuje to całkowicie zawijanie jednostek typu handymax, o nośności powyżej 40 tys. t i tym samym zmniejsza konkurencyjność portu, w relacji do Świnoujścia, Gdańska, Gdyni oraz innych portów bałtyckich. Choć samo pogłębienie toru wodnego jest zadaniem leżącym w gestii Urzędu Morskiego w Szczecinie, to rolą Zarządu Portu jest dostosowanie portowych nabrzeży w Szczecinie do nowych parametrów toru wodnego, stąd nasze inwestycje koncentrują się w rejonie Kanału Dębickiego i Basenu Kaszubskiego. W pierwszym z nich niezbędna jest modernizacja nabrzeża Czeskiego, Słowackiego i Fińskiego do głębokości 12,5 m, budowa nowego nabrzeża Norweskiego, a w przyszłości być może nabrzeża Duńskiego, które zamknie tę część kanału. To tam będzie koncentrowała się obsługa drobnicy, w tym kontenerów. Z kolei w Basenie Kaszubskim powstanie m.in. nowe nabrzeże Dąbrowieckie, a zmodernizowane zostaną np. nabrzeża Katowickie i Chorzowskie. Drugim z trzech punktów, o których mówiłem na początku jest

budowa w Świnoujściu głębokowodnego terminalu kontenerowego. Ostatnia kwestia to zbudowanie infrastruktury do obsługi żeglugi śródlądowej i przystosowanie obu portów, w sposób specjalistyczny, do możliwości, które ten rodzaj transportu zapewnia. W strukturze ZMPSiŚ działa biuro Odrzańskiej Drogi Wodnej, które do końca 2020 r. przygotuje program niezbędnych inwestycji związanych z uruchomieniem żeglugi na Odrze. Jeśli zaś chodzi o inwestycje w Świnoujściu, to na tamtejszym terminalu promowym prowadzimy projekt ukierunkowany na dostosowanie terminalu do obsługi transportu intermodalnego. Budowany jest także nowy parking na blisko 300 miejsc dla samochodów ciężarowych. Modernizacji ulega także infrastruktura portowa, która wpływa na bieżące funkcjonowanie obu portów, a więc m.in. sieci wodno-kanalizacyjne, drogi, czy sieci elektryczne.

## **Zespół Portów Szczecin-Świnoujście zakończył 2019 rok wynikiem ponad 32 mln ton przeładowanych towarów. Jak należy ocenić ten wynik w sytuacji zauważalnego spowolnienia na rynkach światowych?**

Uwzględniając sytuację panującą na rynkach światowych, gdzie już w ub. roku zauważalne było spowolnienie, wypracowany wynik, który jest niemal identyczny z rekordowym 2018 rokiem, wskazuje na bezpieczny poziom przeładunków w portach w Szczecinie i Świnoujściu. Wpływ na to ma z pewnością uniwersalny charakter obu portów, gdzie spadki w jednej grupie, rekompensują wzrosty w innej. Najważniejsze jednak, że w ub.r. udało nam się doprowadzić do zmiany jakościowej jeśli chodzi o strukturę ładunków, która, mam nadzieję, będzie początkiem stałego trendu – zespół portów przeładował bowiem więcej towarów drobnicowych niż masowych. Uniwersalizm naszych portów procentuje także teraz, kiedy zmagamy się z pandemią koronawirusa. O ile ruch cargo odbywa się w porcie zwyczajnym trybem, o tyle wobec członków załóg statków stosowane są obostrzenia wynikające z krajowych regulacji prawnych. Ponadto w zespole portów Szczecin-Świnoujście z uwagi na fakt, iż nie mamy bezpośrednich połączeń z chińskimi portami,

Uniwersalizm naszych portów procentuje także teraz

spółki przeładunkowe działające w porcie, jak do tej pory płynnie obsługują zaplanowane i powracające do portów statki. Notujemy znakomite wartości w przeładunkach zbóż. Początek br. przyniósł 80-procentowy wzrost w tej grupie, to dzięki zwiększeniu eksportu polskiej pszenicy na skutek większego światowego zapotrzebowania między innymi poprzez znaczne ograniczenie eksportu pszenicy z Australii. Jednocześnie spadają przeładunki węgla i rudy, co jest efektem zmniejszenia produkcji w polskich, czeskich i słowackich hutach. Widać wyraźnie, że różnorodność towarów procentuje utrzymaniem bezpiecznego poziomu przeładunków.



## **Jakie działania ukierunkowane na pozyskanie dodatkowych towarów do przeładunku podejmują Zarządu Portu i spółki portowe?**

W pierwszej kolejności zaliczyłbym do nich realizowane inwestycje w infrastrukturę portową. Do tego dochodzą także zadania inwestycyjne w infrastrukturę dostępową do portów a realizowane przez inne podmioty, jak właśnie pogłębienie i modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m, dalej rozbudowa trasy S3,

modernizacja szlaków kolejowych CE-59 i E-59 oraz użegłownienie Odrzańskiej Drogi Wodnej. Wszystkie te działania mają przynieść zwiększenie konkurencyjności zespołu portów Szczecin-Świnoujście. Efektem tego będzie rosnący rokrocznie wolumen obsługiwanej masy towarowej. Jednak same inwestycje, to nie wszystko, istotna jest także współpraca międzynarodowa. Mamy trzy umowy o współpracy z europejskimi portami: z Rijką, Triestem i Rotterdamem. Porozumienie z Rijką zostało podpisane w 2017 r. w Pałacu Prezydenckim w Warszawie. To była też inicjatywa, która potwierdzała ideę Trójmorza, kończąca przekonywanie wszystkich zainteresowanych, że korytarz Bałtyk-Adriatyk naprawdę istnieje. Dokument podpisano w obecności prezydenta RP Pana Andrzeja Dudy oraz prezydent Chorwacji Pani Kolindy Grabar-Kitarović. Drugą umowę, która niejako utwierdziła ten kierunek działania, podpisaliśmy z portem Triest we wrześniu 2019 roku podczas 7. Międzynarodowego Kongresu Morskiego w Szczecinie. Złożyliśmy podpisy z Panem Sergio Nardinim, dyrektorem ds. strategii i rozwoju Portu Triest, w obecności ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Pana Marka Gróbarczyka oraz ambasadora Włoch Pana Aldo Amatiego. Obie te umowy są efektem projektu TalkNet z programu Interreg, w którym nasze porty są zaangażowane. Również ostatnia umowa, podpisana 30 października 2019 roku w Rotterdamie, jest bardzo ważna, szczególnie dla mnie, bo mam z tym portem kontakty od ponad 20 lat. Pracując w portach Trójmiasta, już w latach 90. często odwiedzałem Rotterdam i obserwowałem rozwój tego portu – największego w Europie. Roczne przeładunki sięgają tam 470 mln ton i prawie 14 mln TEU, działa ok. 180 operatorów portowych, pracuje ponad 100 tys. osób. Relatywnie bardzo szybko doszliśmy do porozumienia. Umowa o współpracy dotyczy trzech segmentów: żeglugi śródlądowej, żeglugi bliskiego zasięgu i rozwoju inwestycji portowych. Jej podpisanie, w obecności prezydenta RP Pana Andrzeja Dudy oraz holenderskiej minister infrastruktury i gospodarki wodnej Pani Cory van Nieuwenhuizen, było dla mnie dużym przeżyciem. Dodam, że w uroczystości podpisania umowy uczestniczyła wiceminister gospodarki morskiej Pani Anna Moskwa, która była bardzo zadowolona z tego dopełnienia bardzo dobrych kontaktów polsko-holenderskich, istniejących na szczeblu ministerialnym.



Dla nas najbardziej istotna jest kwestia żeglugi śródlądowej, wszystkie sprawy związane z ochroną środowiska, rozwiązaniami logistycznymi, promocją i rozwojem infrastruktury w portach śródlądowych. Holandia jest niekwestionowanym liderem w Europie, jeżeli chodzi o rozwój tej żeglugi. Z kolei żegluga bliskiego zasięgu, to odpowiedź Szczecina na zmiany zachodzące w światowej żegludze oceanicznej, dotyczące transportu kontenerów, które trafiają do państw basenu Morza Bałtyckiego. Chcemy doprowadzić do powiązań pomiędzy zespołem portów Szczecin-Świnoujście a Rotterdamem i innymi portami, gdzie Rotterdam może być na drodze do portów docelowych w Europie Zachodniej, Południowo-Zachodniej i może po brexicie na Wyspach Brytyjskich. To szansa na większą aktywizację portu Szczecin. Chodzi nie tylko o kontenery, ale i klasyczną drobnicę.

## **Proszę scharakteryzować działania ZMP SiŚ zmierzające do rozwoju obsługi transportu intermodalnego na terminalu w Świnoujściu.**

Inwestycja, którą obecnie realizujemy na terminalu promowym w Świnoujściu stanowi element projektu globalnego dotyczącego usprawnienia i optymalizacji łańcuchów logistycznych pomiędzy Skandynawią i Europą Południową, obejmujących m.in. korytarz transportowy Bałtyk – Adriatyk. Przedsięwzięcie jest kontynuacją współpracy w ramach „Autostrady morskiej” z Portem Trelleborg rozpoczętej w 2014 r. i ma na celu przystosowanie istniejącej infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 270 m. Obszarem działań objęta jest północna część terminala, tj. stanowiska promowe nr 5 i 6 oraz ich zaplecze. Roboty budowlane polegają na modernizacji stanowiska nr 5 w celu uzyskania głębokości technicznej  $H_t = 12,0\text{m}$  i dopuszczalnej  $H_{dop} = 13,0\text{ m}$  oraz przedłużeniu stanowiska nr 5 o stanowisko nr 6. W rezultacie powstanie jedna linia cumownicza o długości 294 m, umocnione będzie także dno. Istniejąca rampa przeładunkowa o szerokości 14 m i nośności 60T zostanie przebudowana do nowych parametrów technicznych i uzyska 35m

szerokości i 180T nośności. Zakres prac obejmuje również przebudowę istniejącej i wykonanie nowej niezbędnej infrastruktury technicznej na nabrzeżu i zapleczu. Kwestią kluczową będzie przebudowa istniejących oraz budowa nowych torów kolejowych oraz placów manewrowo-postojowych. Z kolei zakup i montaż rękawa pasażerskiego umożliwi bezkolizyjne przemieszczanie się pieszych, natomiast budowa estakady nad stacją kolejową Świnoujście w znakomity sposób skomunikuje zaplecze z terenem terminala. Dodam także, że zakupimy cztery ciągniki siodłowe i dwa wózki wysokiego składowania typu „reach stacker” służące do transportu i przeładunku kontenerów na terminalu. Całkowity koszt robót budowlanych przekracza 185 mln złotych netto, dofinansowanie unijne to 75,26% kosztów kwalifikowalnych. Zakończenie realizacji inwestycji planowane jest na koniec 2021 roku.

## **Czy w ślad za rozwojem ekonomicznym Spółki idzie jej zaangażowanie w życie społeczne regionu? Jaka jest skala tej działalności?**

Działania z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu realizowane przez Spółkę stanowią jeden z obszarów aktywności w ramach działalności sponsoringowej i marketingowej. Zależy nam na integracji lokalnych środowisk w ramach ich małych ojczyzn oraz aktywizacji dzieci, młodzieży i seniorów. Ważne jest dla nas również budowanie postaw patriotycznych, co realizujemy wspierając liczne inicjatywy kulturalne, w latach 2016-2019 wsparliśmy blisko 100 takich wydarzeń. Wspieramy sport i to ten duży, czyli m.in. kluby sportowe, jak i ten mniejszy osiedlowy, czy szkolny, w sumie skorzystało z tego już ponad 7 tys. sportowców. Edukujemy dzieci i młodzież w zakresie tematów związanych z gospodarką morską. Mamy swój cykl „Dni portu w szkole”. W lutym br. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wraz z Kuratorium Oświaty w Szczecinie podpisały porozumienie w zakresie popularyzacji wiedzy o gospodarce morskiej wśród dzieci i młodzieży, co ma dla nas w tym roku szczególne znaczenie, obchodzimy w

nim bowiem jubileusz 70-lecia polskiego zarządu w portach w Szczecinie i Świnoujściu. Paleta naszych aktywności jest naprawdę duża i obejmuje wiele obszarów. Jako jeden z kluczowych podmiotów gospodarczych chcemy uczestniczyć i wspierać życie społeczne miasta i regionu. Jako podmiot odpowiedzialny społecznie służymy pomocą w sytuacjach kryzysowych, dlatego też bez wahania odpowiedzieliśmy na apel placówek ochrony zdrowia o wsparcie w walce z koronawirusem. Przekazaliśmy kwotę jednego miliona złotych na rzecz trzech szpitali, dwóch w Szczecinie i jednego w Koszalinie. Przekazana darowizna wesprze te jednostki w walce z wirusem SARS-CoV-2 i posłuży na zakup ambulansu oraz specjalistycznego sprzętu medycznego, w tym m.in. pomp infuzyjnych, respiratorów i kardiomonitorów niezbędnych w przeciwdziałaniu i leczeniu choroby COVID-19. Sytuacja jest bowiem ekstremalna i wymagająca solidarnego współdziałania instytucji i firm, by przezwyciężyć obecną pandemię.