Porty w Szczecinie i Świnoujściu zmieniają się na naszych oczach. Boom inwestycyjny trwa!

W zespole morskich portów Szczecin-Świnoujście trwa wielka ofensywa inwestycyjna. W trakcie są przełomowe inwestycje, o których dyskutowano przez wiele lat, a teraz ich realizacja odbywa się na naszych oczach. Dzięki nim poprawi się konkurencyjność obu portów, a także firm działających na ich terenie.



Port Świnoujście fot. mat. prasowe

Zarówno infrastruktura obydwu portów, jak i połączenia drogowe i kolejowe do nich prowadzące zostaną przystosowane do aktualnie obowiązujących trendów na rynku transportu morskiego. Porty poprzez poszerzenie oferty handlowej będą mogły zawalczyć o nowych kontrahentów i większą ilość obsługiwanych ładunków. Najważniejsze projekty

inwestycyjne w zespole portów Szczecin-Świnoujście.

12,5 m dla Szczecina

Pogłębienie toru wodnego Świnoujście- -Szczecin do 12,5 metra pozwoli wpływać do portu w Szczecinie większym jednostkom, co znacząco poprawi jego zdolności przeładunkowe oraz zwiększy spektrum obsługiwanych towarów. To ogromna szansa rozwoju nie tylko dla samego Szczecina, ale także dla całego Pomorza Zachodniego. Wartość tej inwestycji, którą realizuje Urząd Morski w Szczecinie wynosi ok. 1,44 mld zł. Termin jej zakończenia to 2022 rok. Aby osiągnąć zakładany efekt w postaci większej ilości obsługiwanych towarów, konieczne jest dostosowanie portowych nabrzeży do nowej głębokości toru wodnego. Zadanie to wykona Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA w ramach dwóch pakietów inwestycyjnych: „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego" oraz „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego".

W ramach inwestycji w Basenie Kaszubskim szczecińskiego portu powstanie m.in. nowe nabrzeże Dąbrowieckie, a zmodernizowane zostaną nabrzeża Katowickie i Chorzowskie. Z kolei projekt w rejonie Kanału Dębickiego obejmuje wybudowanie nabrzeża Norweskiego o długości 300 m, zmodernizowanie nabrzeża Czeskiego i Słowackiego oraz poszerzenie Kanału Dębickiego do 200 m na całej jego długości. Akweny portowe uzyskają głębokość 12,5 metra. Nabrzeża mają być gotowe w 2023 roku. Łączna wartość obu tych inwestycji to 750 mln złotych.

Portowe szlaki kolejowe zmieniają się na lepsze

W Szczecinie i Świnoujściu trwają największe w historii prace budowlane obejmujące modernizację linii kolejowych. Realizacja tej inwestycji przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA i Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA poprawi dostęp do portów od strony

lądu, dzięki czemu ładunki obsługiwane w portach będą sprawniej wywożone w głąb kraju. Docelowo inwestycja umożliwi dojazd do portów dłuższych i cięższych składów. Pojadą pociągi 750-metrowe o obciążeniu 221 kN na oś. Dzięki likwidacji wąskich gardeł, składy towarowe zostaną obsłużone szybciej i sprawniej. Wartość inwestycji wynosi łącznie ok. 1,5 mld zł. Termin jej zakończenia to 2022 rok.

Bezpieczeństwo priorytetem

Portowy System Dokowania PNDS to narzędzie, które umożliwia bezpieczne i sprawne manewrowanie promem podczas cumowania na nabrzeżu. System składa się z części lądowej oraz statkowej. Jego wdrożenie mało na celu podniesienie bezpieczeństwa i niezawodności operacji cumowania promu do nabrzeża na terminalu promowym w Świnoujściu, gdzie manewrowanie jest często ograniczone przez trudne warunki pogodowe. System określa za pomocą dwóch skanerów laserowych dokładną prędkość i położenie promu w stosunku do nabrzeża. Informacje przesyłane są bezprzewodowo na pokład manewrującego promu i wyświetlane na tablecie statkowym. Dodatkową funkcjonalnością systemu jest możliwość zapisu danych z cumowania na serwerze oraz zdalny dostęp do nich, co może być wykorzystane w celach szkoleniowych. System kosztował ponad 775 tys. złotych.

Rozbudowa Terminalu LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu zespole morskich portów

W Terminalu LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu wspólnie z Gaz Systemem ZMPSiŚ SA realizuje wartą prawie dwa miliardy złotych inwestycję obejmującą budowę trzeciego zbiornika na LNG, drugiego nabrzeża i infrastruktury do załadunku i rozładunku skroplonego gazu. Inwestycja zwiększy elastyczność pracy świnoujskiej instalacji do ok. 8,3 mld m3 rocznie oraz umożliwi uruchomienie nowych usług, na które

jest coraz większy popyt na dynamicznie rozwijającym się rynku LNG. Termin zakończenia inwestycji to koniec 2023 roku.

Przystosowanie infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego

Obszarem działań objęta jest północna część terminalu, tj. stanowiska promowe nr 5 i 6 oraz ich zaplecze, które połączono w jedno stanowisko. W rezultacie powstanie linia cumownicza o długości 294 m, umocnione będzie także dno przy nabrzeżu. Istniejąca rampa przeładunkowa o szerokości 14 m i nośności 60T zostanie przebudowana 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 jest przebudowa istniejących oraz budowa nowych torów kolejowych i 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 teren terminalu z zapleczem. Zakupione zostaną również cztery ciągniki siodłowe i dwa wózki wysokiego składowania typu „reach stacker” służące do transportu i przeładunku kontenerów na terminalu. Całkowity koszt robót budowlanych przekracza 155 mln złotych. Zakończenie realizacji inwestycji planowane jest w roku 2022.

Porty w Szczecinie i Świnoujściu zmieniają się na naszych oczach.

Boom inwestycyjny trwa!



Terminal promowy Świnoujście fot. mat. prasowe

Budowa parkingu przy terminalu promowym w Świnoujściu

Parking zaoferuje 278 miejsc dla ciężarówek. Będzie połączony z siecią wodociągową i kanalizacyjną, a także z siecią elektroenergetyczną i teletechniczną. Będzie wyposażony w system sygnalizacji, oznakowanie dróg, oświetlenie oraz instalacje sanitarne i recykling odpadów. Celem projektu jest nie tylko poprawa infrastruktury dostępowej do portu oraz usprawnienie połączenia morskiego pomiędzy Świnoujściem a dwoma portami w Szwecji – Trelleborg oraz Ystad, ale także troska o środowisko naturalne. Efekty inwestycji odczują również mieszkańcy Świnoujścia, bowiem w momencie spiętrzenia ruchu ciężarówek, te nie będą już parkować na poboczach ulic wiodących do terminalu. Ponadto zaplecze sanitarne dostępne na parkingu poprawi komfort oczekiwania kierowców na prom.

Porty w Szczecinie i Świnoujściu zmieniają się na naszych oczach.
Boom inwestycyjny trwa!

Inwestycja jest realizowana w formule projektuj i zbuduj. Parking ma być gotowy jeszcze w tym roku. Jego koszt to prawie 31 mln zł brutto.

Zakup statku pożarniczego

Główne zadania statku pożarniczego to: prowadzenie akcji ratowniczo-gaśniczych, zabezpieczanie akwenu portowego przed pożarem, ochronę przeciwpożarową i asystę, np. gazowców w granicach portów Szczecin i Świnoujście. Nowa jednostka będzie trzecią we flocie Spółki. Obecnie w Szczecinie cumuje „Strażak – 24", w Świnoujściu zaś „Strażak – 26".

Będzie bardziej eco

W portach Szczecina i Świnoujścia trwają zaawansowane roboty nad rozbudową i modernizacją infrastruktury technicznej. W ramach inwestycji szczególny nacisk położono na ograniczenie szkodliwych emisji zanieczyszczeń do środowiska oraz bezpieczeństwo energetyczne portów. Inwestycja obejmuje: sieci wodociągowe, kanalizację sanitarną, kanalizację wód opadowych, zasilanie elektroenergetyczne, sieci teletechniczne, sieć wody przeciwpożarowej oraz system odwadniania terenów. Prowadzone prace uporządkują i uzupełnią infrastrukturę techniczną we wszystkich rejonach portu w Szczecinie i Świnoujściu. Zapewni to optymalizację zużycia nośników energii, poprawę sytuacji w zakresie ochrony środowiska i dostosowanie w tym do obowiązujących norm i przepisów. Inwestycja umożliwi zasilanie promów w energię elektryczną z sieci lądowej (zamiast z agregatów), co dodatkowo ograniczy zanieczyszczenie środowiska, szczególnie w zakresie emisji szkodliwych związków siarki i azotu oraz hałasu. Planowany koszt całego projektu przekracza 119 mln złotych. Portowe inwestycje współfinansowane są ze środków unijnych w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko oraz CEF Łącząc Europę. W ramach perspektywy UE 2004-2006 kwota inwestycji zrealizowanych w portach przez ZMPSiŚ SA

wyniosła 120 mln złotych, w kolejnej perspektywie 2007- 2013 wzrosła do 650 mln, z kolei w ramach obecnej na lata 2014-2020 z czasem realizacji do 2023 roku sięga blisko 2 mld złotych.

Jednak, to nie wszystko, nowy etap rozwoju Głębokowodny Terminal Kontenerowy w Świnoujściu to zupełnie nowy etap rozwoju zespołu portów Szczecin-Świnoujście. Przyszły terminal ma powstać w ciągu najbliższych kilku lat i docelowo osiągnąć roczną zdolność przeładunkową ok. 2 mln TEU (znormalizowanych kontenerów 20'). Będzie w nim możliwa równoczesna obsługa co najmniej dwóch jednostek typu ULCS/megamax. Zakłada się maksymalne ograniczenie negatywnego oddziaływania.

terminalu na otoczenie i środowisko, zarówno w okresie budowy, jak i jego eksploatacji oraz wykorzystanie – szczególnie na etapie użytkowania – technologii i sprzętu o możliwie jak najniższym poziomie emisji, zgodnie z koncepcją „green terminal". Ze względu na oddalenie od miasta, umiejscowienie terminalu nie ograniczy dostępu do obiektów turystycznych i nie obniży walorów wypoczynkowych Świnoujścia, a przypływające kontenerowce mogą stać się dodatkową atrakcją. Podobne terminale zlokalizowane w pobliżu stref turystycznych z powodzeniem funkcjonują np. w Barcelonie, Walencji czy Pireusie. ZMPSiŚ SA oczekuje, że podmiot wybrany w obecnie trwającym postępowaniu zrealizuje również działania na rzecz społeczności lokalnej uzgodnione z jednostkami samorządu terytorialnego.

Porty w Szczecinie i Świnoujściu zmieniają się na naszych oczach.
Boom inwestycyjny trwa!



Krzysztof Urbaś, prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA fot. mat. prasowy

Krzysztof Urbaś, prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA:

Zarząd portu działa w oparciu o strategię rozwoju. Obecna przewiduje działania do 2027 roku. W kolejnych latach rozważamy w Szczecinie dalszy rozwój zachodniej części Ostrowa Grabowskiego jako kontynuację obecnej inwestycji w tym rejonie w Kanale Dębickim. Z kolei w Świnoujściu definiujemy możliwości modernizacji portu

wewnętrznego, rozbudowy terminalu promowego oraz poszerzenia działalności portowej o nowe tereny. Nasz plan inwestycyjny chcemy przede wszystkim skorelować z nową perspektywą unijną obejmującą lata 2021-2027, która rozpocznie się de facto w roku 2024. Dysponujemy terenami, które z powodzeniem możemy wykorzystać i zagospodarować na cele portowe, czym zwiększymy potencjał przeładunkowy portów i wielkość obsługiwanych w nich towarów.