

SEKTOR PORTOWO-LOGISTYCZNY

Rada Interessantów Portu Szczecin reprezentuje środowisko, które jest przekonane, że inwestowanie w gospodarkę morską i jej rozwój w naszym rejonie to najlepsza przyszłość dla nas wszystkich. Wiemy co zrobić, by tak jak w innych miastach portowych właśnie gospodarka morska dawała gros wpływów do kasy miasta Szczecina. W europejskich portach ta gałąź gospodarki przynosi do 80% wpływów do budżetu miast. Ostatnio wiele osób zadawało pytanie, co mamy zrobić w Szczecinie by ożywić gospodarczo miasto. Po co „odkrywać Amerykę” – czy nie wystarczy wzorem poprzednich pokoleń Szczecinian robić to co oni, ale lepiej – budować gospodarkę morską?

Skandynawowie i Niemcy mówią nam ciągle, że Szczecin ma fenomenalne położenie geograficzne, że jego renta geograficzna winna być jego największą siłą i szansą rozwoju. Wiadomo, że każde miejsce pracy w porcie pociąga za sobą utworzenie 8 miejsc pracy w mieście portowym.

Gospodarka morska to teraźniejszość i przyszłość Szczecina, a także całego naszego regionu ujścia Odry. Warto przywrócić miastu należną mu rangę i powalczyć o przywrócenie miana:

„OKNO na ŚWIAT”

Bardzo ważne jest zaangażowanie miasta w akcje wpływające na poprawę dostępności do naszych portów od strony zaplecza. Musimy razem lobbować na rzecz centralnych inwestycji takich jak: dokończenie budowy drogi ekspresowej S-3, zarówno jej północnej części od Szczecina do Świnoujścia jak i południowego końca prowadzącego do Czech, modernizacja szlaków kolejowych E 59 i CE 59, czy przywrócenie żeglowności Odry na całej długości na początku w klasie III, a następnie z dofinansowaniem unijnym do klasy IV. W 2017 Niemcy skończą nową podnośnię dla barek w Niederfinow i inne prace, dzięki czemu droga wodna Berlin – Szczecin uzyska najwyższą klasę żeglowności. Szczecin może stać się ważnym partnerem berlińskiej aglomeracji jako najbliższy port morski dostępny dla żeglugi śródlądowej – najtańszego i najbardziej ekologicznego rodzaju transportu.

Nasze środowisko liczy na silne wsparcie ze strony władarzy miasta w realizacji projektu 12,5 dla Szczecina. Głębszy tor wodny gwarantować będzie poprawę

funkcjonowania i dostępności portu w Szczecinie od strony morza, co zwiększy konkurencyjność w stosunku do innych portów, przede wszystkim niemieckich. Czas już, aby złośliwi przestali mówić, że największym polskim portem jest Hamburg.

Sprawy te nie leżą w gestii miasta Szczecina, ale wymagają ścisłej współpracy nas wszystkich i wspólnego lobbowania. Tylko wszyscy razem możemy odnieść sukces. Są jednak problemy i przeszkody na drodze rozwoju szczecińskiej gospodarki morskiej, na które władze miasta mają wielki wpływ.

Kuriozalną sprawą jest pobieranie przez miasto 3% podatku za użytkowanie wieczyste gruntów w granicach portów morskich. Porty Trójmiasta od 8 lat płacą stawkę 0,3%, z uwagi na zaliczenie terenów portowych do terenów o specjalnym znaczeniu dla obronności państwa. W mieście zostaje zaledwie 25% tego podatku, reszta trafia do Skarbu Państwa, czyli z punktu widzenia budżetu miejskiego sprawa nie jest bardzo istotna. Z punktu widzenia portu to ogromne koszty – tylko w wypadku jednej spółki portowej 1 mln złotych rocznie, które można by było przeznaczyć na inwestycje, np. w nowy sprzęt przeładunkowy i zwiększenie ilości miejsc pracy.

W skali miasta marginalizacja i zmniejszenie dostępności naszego portu przejawia się brakiem projektowanych połączeń głównych regionów przeładunkowych z przyszłą obwodnicą. Jesteśmy jednym z nielicznych, a może nawet jedynym portem morskim w Europie, gdzie ruch samochodów ciężarowych wiozących ładunki do i z portu jest połączony z ruchem miejskim. Gdynia i Gdańsk mają te dwa dla siebie niebezpieczne ciągi transportowe odseparowane – łączą się one dopiero na obwodnicy miasta. W naszym przypadku niewielki wypadek z udziałem samochodu ciężarowego na ul. Gdańskiej powoduje kompletną blokadę tej najważniejszej arterii tranzytowej. Dodatkowo torowisko przy ul. Gdańskiej powinno być przejezdne dla służb ratunkowych oraz dla ciężkiego dźwigu, by szybko można było usunąć skutki wypadków i udrożnić zatrzymany ruch. Drogi łączące port z głównym ciągiem wylotowym (Górnośląska, Basenowa, Bulwar Gdański i Hryniewieckiego) wymagają pilnej przebudowy nie tylko w celu udrożnienia komunikacji z portem. Konieczne jest również stworzenie zaplanowanych miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych, które dziś nie mają się już gdzie zatrzymać, tamując ruch na drogach lub blokując pobocza głównych ciągów.

ZMPSiŚ SA realizuje kolejne duże projekty inwestycyjne w porcie w Szczecinie powiązane z programem 12,5 m dla Szczecina. Pojawiają się także nowe inwestycje ze strony zewnętrznych inwestorów – np. zakład utylizacji opon i terminal przeładunkowy firmy Cronimet. Na Ostrowie Grabowskim powstaje spalarnia śmieci, Port Rybacki Gryf otworzył nową chłodnię. Dotychczasowe terminale zwiększają swoje obroty, inwestują, port jednym słowem rośnie. Rośnie też przemysł stoczniowy i remontowy w innych częściach Szczecina. Wszystko to powoduje ogromny wzrost ilości samochodów ciężarowych wyjeżdżających i wjeżdżających na tereny portowe i inne przemysłowe. To wszystko łączy się na ulicy Gdańskiej – teraz jest tłoczno, a będzie dużo gorzej. Tak się składa, że ogromna większość terenów przemysłowych znajduje się dosłownie w geometrycznym środku miasta. Nieodzwonne jest wspólne planowanie rozwoju Miasta i Portu w Szczecinie tak, by były dla siebie komplementarne i współgrały ze sobą, a nie stanowiły wzajemnego zagrożenia.

Dzisiaj w zasięgu portu Szczecin znajduje się praktycznie aż 500 hektarów terenów, które można przeznaczyć na inwestycje przemysłów portowego i przyportowych. Jeśli właściwie skomunikuje się te tereny z portem w Szczecinie i obwodnicą miasta oraz połączy transportem wodnym, kolejowym i drogowym na kierunkach północ i południe to uczynimy ze Szczecina liczący się port w Europie. Sporo już za nami, ale to nic w porównaniu do tego, jaki ogrom pracy czeka nas wszystkich w przyszłości. Przyszłości do której musimy podchodzić z odwagą i klarowną strategią rozwoju.

Chcielibyśmy usłyszeć od Szanownych kandydatów jak zamierzają wspierać rozwój portu w Szczecinie, jak zamierzają przywrócić miastu należną mu rangę centrum gospodarki morskiej w regionie i powalczyć o przywrócenie miana OKNO na ŚWIAT.

Życzylibyśmy sobie, by ponownie gospodarka morska stała się lokomotywą naszej szczecińskiej gospodarki i by stanowiła bazę dla rozwoju naszego miasta i regionu całego ujścia Odry.

Opracował Rafał Zahorski – Przewodniczący Rady Interessantów Portu Szczecin