

## CZĘŚĆ 1

### 1. Współpraca: Miasto Szczecin - Port Szczecin

Opracował: Rafał Zahorski - dyrektor Magemar-Polska

Wspólna polityka inwestycyjna portu i miasta odnośnie zagospodarowania terenów inwestycyjnych zlokalizowanych w pobliżu Odry i terenów portowych wymaga powołania małego zespołu roboczego o pełnych cechach grupy managerskiej zdrowego przedsiębiorstwa kapitalistycznego. Te cechy to pełna operatywność warsztatowa (znajomość elektronicznych mediów komunikacji/Internet, e-mail/, biegła znajomość programów/Word, excell, Linux/, biegła znajomość języka roboczego-Angielskiego na operacyjnym poziomie biznesowym, znajomość języków komplementarnych /ang.franc.hiszański .rosyjski na poziomie umożliwiającym swobodną lekturę materiałów). Grupa ta, nazwijmy ją roboczo Zesół Analiz Inwestycyjnych lub Zewnętrzny Audytor Inwestycyjny-ZAI musi mieć pełną mobilność operacyjną: dostęp do szybkiego Internetu, własna siedziba i adres, adres mailowy. ZAI musi ponadto mieć pełen dostęp do wszelkich danych z portu i z miasta. Zasada poufności obowiązuje tak jak każdego audytora, z obowiązkiem sformułowania zaleceń, wskazań i analiz inwestycyjnych. Cały blok decyzyjny pozostaje oczywiście w rękach miasta. Musi być to jednocześnie skrzynka kontaktowa - inwestor - gestorzy gruntów do inwestycji i polityki - czyli ZMPSiŚ SA oraz Miasto, albo inaczej kanał przepływu informacji. To mają być młodzi ludzie z wizją i z doświadczeniem w kooperowaniu z podmiotami zagranicznymi. Grupa ta w ogóle nie będzie się zajmowała inwestorami krajowymi - a jeżeli już to tylko w zakresie unikania sytuacji kolizyjnych z inwestorami zagranicznymi.

Grupa ta będzie skrzynką kontaktową dla potencjalnych inwestorów, inwestorów w trakcie inwestowania oraz co najważniejsze również i potem - mówimy tu o wszelkiej pomocy pozwalającej inwestorowi w sprawnym prowadzeniu interesów. Będzie również chronić inwestorów przed wadami ukrytymi i udzielać pomocy prawnej. Tereny inwestycyjne muszą być bowiem czyste prawnie z pełnymi gwarancjami prawnymi. Trzeba będzie dokonać dobrego wyboru ludzi. Albo ich umieścić w strukturze działów marketingu portu i miasta oraz odpowiednio wyeksponować, albo stworzyć model niezależnego audytu zewnętrznego. Nie chodzi o promowanie tychże osób. Promowana, ma być grupa i jej cele albo inaczej grupa ZAI znaleźć się musi po parasolem ochronnym i promocyjnym miasta i portu. Musi być identyfikowalna i widoczna, na stronach www trzeba zrobić podstrony wyspecjalizowane wyłącznie dla inwestorów. Musi być na tyle wyeksponowana by wszyscy obracający się w światku portowo - shippingowym wiedzieli do kogo się trzeba zwrócić bo otrzymać szybką pomoc. Nastąpić musi pełna koordynacja rozwoju miasta i portu. Odium niechęci do inwestorów zagranicznych straszących za czasów Jurczyka musi zostać raz na zawsze wymazane z pamięci miasta. PORT I MIASTO WSPÓLNIE, JAK WOJSKOWA GRUPA TAKTYCZNA MUSI WYJŚĆ Z OKRĄŻENIA, MUSI WYJŚĆ NA ŚWIAT ZEWNĘTRZNY.

**Ujście Odry definiowane jest obszarem postrzeganym przez analityków Banku Światowego jako eldorado inwestycyjne**

spełniające wszystkie kryteria potencjalnego obszaru przyspieszonego rozwoju gospodarczego.

**PODSTAWOWYM atutem promocji jest fakt , 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 jest w tym zakresie zarówno konieczne jak i pożyteczne dla obu stron. Tereny te powinny być przeznaczone do zarówno działalności stricte portowej jak i dla szeroko rozumianego przemysłu przyportowego.**

Powinna działać następująca strategia działań:promować oba podmioty na rynkach dalekowschodnich jako tereny przyjazne inwestycyjnie zaś w momencie pojawienia się konkretnych działań inwestycyjnych - tj konkretnych przymiarek do konkretnych projektów - wtedy przekserowanie inwestorów stricte do Portu lub do Miasta. Do momentu skonkretyzowania projektu przez potencjalnych inwestorów miasta i porty powinny działać razem.

## **2.Municipalizacja portów - zwiększenie udziałów Miast w portach.**

Dzisiejsza struktura własnościowa portów - w tym naszego zespołu Szczecin - Świnoujście sprawia że Miasta (Świnoujście i Szczecin ale i okoliczne gminy) nie mają właściwie żadnych finansowych udziałów w majątku portów. Oczywiście mają wpływy z CIT i PIT - ale to nie jest wystarczający stymulator. Na świecie miasta żyją z własnych portów i współpraca miasto-port jest po prostu zdrowa. Miasta są finansowo związane z portami i zobligowane w finansowaniu rozwoju portów. Porty są w stanie generować ogromne zyski - miasta winny być nimi też zainteresowane. Zarówno Porty jak i miasta winny współdziałać w budowie infrastruktury około portowej.

Reasumując mówimy tu o lobbowaniu na rzecz zmiany ustawy o portach morskich. Są tu oczywiście zagrożenia bo również miasta mogą nominować niekompetentnych .Obecnie Skład Zarządu Portów jest ustalany przez polityków z Warszawy .Jest to chore. I niedopuszczalne i nielegalne.Procedura taka powinna zostać zaskarżona do trybunału stanu, bowiem Warszawka nie jest właścicielem portu. Jest to wspaniały temat dla konstytucjonalisty. Tytularna własność skarbu państwa nie może przekładać się w skutkach na niedorozwój,zacofanie regionu całego i miasta. Władze portu Antwerpia czy Hamburg nie są mianowane w Brukseli czy Berlinie. Skład Zarządu Portów powinien być mianowany przez Miasto i przez nie rozliczany.Mało pieniędzy do kasy-to won.

Takie rozwiązanie jest po prostu zdrowe, na pewno lepsze od sytuacji obecnej: zawsze, kiedy zmienia się władza w kraju , nagle niezależnie czy Zarząd jest dobry czy nie to „ktoś” go zmienia bez patrzenia nawet na osiągnięcia. Chodzi w tej całej sytuacji by ekipa która wybiera członków Zarządu była bliżej tegoż Zarządu - bliżej by właściwie ocenić i bliżej by dobrze wybrać.

W dzisiejszej aglomeracji jaką jest Szczecin czy Świnoujście + inne gminy nie da się rozdzielić rozwoju aglomeracji miejskich i portów. Jesteśmy na siebie wzajemnie skazani.

### **3. Współpraca wszystkich gmin i miast od Świnoujścia aż po Szczecin.**

Wspólny projekt pod roboczym tytułem Klaster Ujścia Odry polegający na następującej koncepcji:

Wszystkie gminy leżące w bezpośrednim sąsiedztwie lub zainteresowane współpracą, firmy na szlaku od Świnoujścia do Szczecina, wyłaniają ze swojej struktury osoby o podobnych umiejętnościach co uczestnicy ZAI, grupy opisanej w na początku niniejszego tekstu. Kiedy pojawia się Inwestor lokalny, kontaktuje się właśnie z tą grupą czy osobą, ta zaś z pomocą Grupy szczecińskiej - ZAI, jest w stanie w maksymalnie szybkim czasie skontaktować się z np. Prezydentem Świnoujścia czy Prezesem ZMPSiŚ SA lub innymi podmiotami decyzyjnymi. Pozwoli to na gigantyczne przyspieszenie i ułatwienie wszelkich decyzji administracyjnych i spotkań o charakterze inwestycyjnym, prezentacji. Np. Zielona linia na wydanie zgody za budowę czy innych decyzji administracyjnych (chodzi o to że taka osoba z tego zespołu jest w stanie położyć w sensie dosłownym papier na odpowiednie biuro i dana sprawa jest rozpatrywana w pierwszej kolejności - itd, itp., czy udostępnianie informacji w wersji elektronicznej, ekspertyz itd., ponadto może skorzystać z pomocy i nawet środków nacisku ZAI)

### **3. Projekty na dzisiaj a nawet na wczoraj**

Projekty: - **pogłębienie kanału piastowskiego**, S3, Odrzanka - czyli linie kolejowe północ - południe, inwestycje związane z transportem barkowym drogą rzeczną.

**Pogłębienie Kanału Piastowskiego w pierwszej fazie do 12,5 m w latach kolejnych 14,00 m:**

Szacunkowy koszt dla głębokości 12,5 m to ca 600-700 mln zł. To tylko trochę więcej od dotacji dla ojca Rydzyka i KK. Kwota wydaje się szalona, idea zresztą też - jednak jest to możliwe przy pomocy środków unijnych i zainteresowania Niemców. Czas realizacji projektu to około 2-3 lata.

(Wspólnego projektu polsko-niemieckiego pogłębienia toru wodnego zaniechano ze względów politycznych wskutek kretyńskiej wizji rozwojowej radnego Zaremby.

I za tą wizję powinien przed społeczeństwem odpowiedzieć i to nie tylko politycznie. Takie bowiem działania wywołują podejrzenie o działalność agenturalną.)

Korzyści pogłębienia toru wodnego są NIEWYOBRAZALNE.

Z trzeciorzędного portu rzecznoego Szczecin staje się największym portem Bałtyku.

Profit dla wszystkich gmin są tu widoczne. Najbardziej zainteresowani to Elewator Zbożowy, Stocznia, Nowy Terminal Kontenerowy, Bulk Cargo, i Inne spółki mogące w niedalekiej przyszłości obsługiwać max statki zdolne do wejścia na Bałtyk. Miasto Szczecin winno być zainteresowane wspomżeniem tego projektu - pamiętajmy o dużych statkach

pasażerskich które mogły by wpływać bez problemu i stawać na Wałach Chrobrego - to były by dochody i dla Zarządu Portów (z opłat) jak i Miasta (turystyka).

Ponadto będzie to jasny sygnał płynący od portu w Szczecinie i władz naszego kraju do potencjalnych inwestorów - chcemy rozwijać port i mamy jego wizję. Inwestorzy lubią inwestować w portach w grupie. Każdy nowo wybudowany terminal przeładunkowy przyciąga następne.

Dodatkowo sprawa bardzo ważna - wszelkie materiały wydobyte w trakcie pogłębiania można złożyć na okolicznych bagnistych terenach i poprzez to stworzyć nowe tereny inwestycyjne. Jak wiemy jest sporo podmokłych terenów w granicach i miasta i portu które wymagają nawiezienia ogromnych ilości ziemi. Po pierwsze przy tego typu pracach potrzeba gigantycznych ilości ziemi, transportu i wymaga to ogromnych nakładów. W wypadku pogłębiania kanału piastowskiego można to zrobić jakoby przy okazji prac pogłębiarskich i również obniżyć ich koszt. Wiadomo że coś z tym urobkiem pogłębiarskim trzeba zrobić i jego wywożenie w dużych ilościach wymagało by w innym wypadku dalekiego transportu barkami w rejon składowania a może nawet w morze.

Finansowanie budżet Państwa (via Urząd Morski) + Unia Europejska + wszelkie pomysły.

### Terminal kontenerowy w Szczecinie

Dla portu w Szczecinie priorytetem musi być budowa i uruchomienie terminala kontenerowego. Przewidywany obrót kontenerów to nie zakładane 70 tys TEU a min 200 tys w ciągu 2 lat od momentu jego uruchomienia z perspektywą realną na 300 tys.

To przedsięwzięcie to nie kwestia pieniędzy czy prestiżu portu. Po pierwsze to inwestycja - pewniak. Dwa nieudane przetargi nie są wyznacznikiem tego że nikt nie chce tu inwestować. Limity zanurzenia - statki max 9,30 zanurzenia - to jest coś co odstrasza. Dzisiejsze statki - mówię o dużych Feederach - czyli dowozowcach - a nie oceanicznych - bo takich w Szczecinie nie należy się spodziewać mają często zanurzenia powyżej 10 i 11 metrów. Ktoś kto zainwestuje w bazę kontenerową nie może mieć kagańca 9,30.

Dzisiejsza inwestycja zakłada i to bardzo mądrze co podkreślam techniczne zanurzenia dla statków 10,50 czyli rzeczywiście 12,5 - ale .... ścianki nabrzeża nowej bazy są tak konstruowane że bez problemu można pogłębić tak by techniczne było aż 12 m. A to wydają się być wystarczające dla projektu i dania perspektywy dla przyszłego inwestora i zarazem operatora.

Istnienie VGN w Świnoujściu nie stanowi problemu - konkurencja jest jak najbardziej pożądana i spowoduje trzeźwe myślenie o cenach w koegzystencji dwóch podmiotów zajmujących się kontenerami. Mało tego Drobica też mogła by albo obsługiwać nowy kontenerowy terminal (mówię o zasobach ludzkich) oraz obsługiwać Depo. Nie wspomnę o gigantycznej wręcz ilości operacji rozformowania czy sformowania jednostek kontenerowych + wszelkie usługi dodatkowe.

Dopiero po rozruchu nowego terminala kontenerowego będzie możliwe rozruszanie ruchu Ro-Ro i jakiegokolwiek rozmowy co do ewentualnych inwestycji w tereny zwane Centrum Logistycznym.

Każdy działający terminal kontenerowy generuje sporo inwestycji stricte logistycznych oraz związanych z obsługą kontenerów. Wszelkie terminale kontenerowe to serca dzisiejszych portów. Nie ma dzisiaj rozwiniętych portów bez przynajmniej kilku terminalu kontenerowych - w Szczecinie niestety nie ma żadnego - to co jest słusznie nazywa się Tymczasową Bazą Kontenerową - choć stricte z bazą ma nie za wiele wspólnego - czas przeładunku kontenerów jest bardzo długi i nijak się ma do standardów nie tylko światowych ale i Europejskich.

### **Udrożnienie portu**

Oczywiście pogłębienie Kanału Piastowskiego, inwestycje w infrastrukturę portową udrożniają port ale to nie wszystko.

Towar przepływający przez porty morskie kieruje się zawsze zasadą najniższych kosztów - czasami jak najkrótszym czasem tranzytu. Ale wariant minimalnych kosztów przeważa i to ogromnie. W całym łańcuchu logistycznym - patrz bloki granitowe niskie koszty obsługi portowej mają zdecydowane znaczenie wraz w połączeniu z kosztem transportu - zarówno dowozu morskiego jak i kosztów frachtów kolejowych czy samochodowych.

Reasumując na sumę kosztów jakie ponosi towar w porcie mają wpływ opłaty bezpośrednie jak przeładunki i składowanie oraz pośrednie czyli koszty jakie ponoszą środki transportu.

Zwiększenie tonażu statków obsługujących towar służy spadkowi cen frachtów per tona.

Tak samo jak istnienie wyspecjalizowanych terminali - wyspecjalizowana wąska grupa towarowa jest przeładowywana szybciej, taniej i przy zaistnieniu mniejszej ilości uszkodzeń.

Konieczne jest promowanie terenów portowych właśnie z punktu widzenia braków tychże terminali przy jednocześnie ogromnym potencjale wzrostu ładunków.

Wyspecjalizowane terminale są budowane i eksploatowane przez wyspecjalizowanych operatorów. Duże firmy przeładunkowe obsługujące takie terminale mają zawsze w ręku także i gestorów danych grup towarowych.

Tym samym wybudowanie danego terminala specjalistycznego przez np. operatora z Antwerpii skutkuje niemalże automatycznym ruchem danego towaru przez nasze porty. Twierdzenie że po co budować np. terminal kontenerowy na 300 tys TEU jest przy rocznym ruchu na poziomie 30 tys TEU, jest o tyle nie na miejscu że zawinięcie wyspecjalizowanych jednostek obsługujących wyspecjalizowane grupy towarowe jest możliwe przy istnieniu określonej infrastruktury terminalowej i zapewnieniu zdecydowanie krótszych czasów przeładunku kontenerów i obsługi statków jak to ma miejsce dzisiaj.

Lista wyspecjalizowanych terminali których brak w Szczecinie, a które mają niemalże gwarancję powodzenia jest długa. Brakuje terminalu do przeładunku owoców chłodzonych czy mrożonych.

Zlikwidowanie duopolu dwóch firm przeładunkowych Drobnicy i Bulk Cargo.

W porcie w Szczecinie jest miejsce dla co najmniej jeszcze dwóch firm przeładunkowych. W tej chwili Fast Terminals rozwija swoje własne ganki przeładunkowe tak więc jest szansa

by w końcu powstała trzecia firma sztauerska. Niestety mankamentem jest ograniczenie terenu którym dysponuje Fast Terminals.

Bardzo przydały by się jeszcze inne firmy stevedorskie. Każda nowa to dodatkowe nowe technologie, możliwości przeładunkowe i lepsze - efektywniejsze wykorzystanie siły roboczej.

Port w Szczecinie i w Świnoujściu ma najniższe w Polsce stawki przeładunkowe. Ale nie są to porty najtańsze. Towar zawsze wybiera drogę stosując dwa kryteria albo najniższe koszty albo najkrótszy czas transportu - w przypadku portów patrz - najkrótszy czas przeładunku. Podkreślam słowo albo w odróżnieniu od oraz. Albowiem port albo jest szybki albo tani. Oba te kryteria nie występują razem. Przeładunek może być szybki i przez to względnie tani - albo tani ale względnie bardzo długi czasowo. Niestety zarówno Szczecin i Świnoujście nie spełniają żadnego z tych kryteriów.

Mamy tutaj coś na kształt jakiejś przedziwnej hybrydy - niby tanio ale drogo, szybko wcale nieestety.

Pod pojęciem tanio nie kryją się bynajmniej jedynie niskie stawki przeładunkowe lub niskie koszty składowania czy operacji dodatkowych. Towar zawsze ponosi wszystkie koszty. Dobrym przykładem jest następujący. Ten sam statek wchodzi do Szczecina i do Antwerpii. W Antwerpii koszty przeładunku per tona są większe niż w Szczecinie, ale czas załadunku statku w Antwerpii to 24 godziny a w Szczecinie 4 dni. Statek ładuje 5 000 ton towaru. Dzienny koszt ca Eur 5000-10 000. Oznacza to że każda doba załadunku kosztuje ca EUR 1-2 per tona. Tym samym przez te trzy dodatkowe dni do stawki Szczecińskiej musimy doliczyć 3-6 Euro per tona. Na koniec okazuje się że przeładunek w Szczecinie idąc za tym przykładem może być finalnie droższy niż w Antwerpii. Ponadto Armatorzy lubią gdy ich statki pływają a nie stoją. Gdy o Szczecinie panuje taka zła opinia to automatycznie indykowane frachty są wyższe. Przedstawiona powyżej sytuacja jest tylko uproszczeniem i jednym ze sposobów porównywania kosztów portowych ale nie jedynym.

Wracając jednak do firm przeładunkowych i przeładowywanego przez nie towaru mamy patrząc na powyższy przykład jasną sytuację - jeśli firmy przeładunkowe zainwestują pieniądze w sprzęt i wykwalifikowanych ludzi to będą po pierwsze w stanie wyraźnie skrócić czas przeładunku danego towaru, zwiększą swoją efektywność - również finansową ale co najważniejsze będą w stanie podnieść stawki przeładunkowe - różnicę w stawkach będą w stanie przeznaczyć na swój rozwój - czyli dochodzimy do sytuacji normalnej. Dobrze zarabiające firmy przeładunkowe działające w odpowiedniej i konkurującej do siebie liczbie będą również w stanie zapłacić w przetargu większe stawki za dzierżawę infrastruktury portowej od ZMPSiŚ SA. Tym samym Zarząd Portu będzie w stanie zwiększyć przyrost roczny zarówno nowej jak i wyremontowanej infrastruktury.

### Demonopolizacja Portu w Szczecinie

Musimy działać w kierunku destrukcji poszczególnych monopolii. Nie może być bowiem czegoś takiego że mamy monopole np. piloci czy ZUŻ, ale nie tylko.

Piloci.

Temat stary ale co roku coraz bardziej aktualny.



To istne szaleństwo że ta grupa zawodowa stosuje bezwzględnie swoje praktyki monopolowe przy wsparciu Kapitanatu Portu i Urzędu Morskiego.

W porcie w Szczecinie tylko 2 kapitanów ma (lub nawet miało) uprawnienia pilotowe - to byli kapitanowie Euroafrica Shipping Lines którzy pływali na RO-RO na linii fińskiej.

Port Szczeciński czy Kanał Piastowski nie są jakimiś potwornie trudnymi akwenami wymagającymi bezwzględnie opieki pilotów. Dla większości kapitanów już 2 wejście do Portu wystarczy by wykonać te manewry bezpiecznie. Dochodzimy do absurdów gdy kapitan holownika holując barkę musi brać pilota bo zestaw przekracza 50 m - i to nic nie szkodzi, że facet pływa po akwenach portowych 20 lat.

To sprawa do załatwienia na forum między portowym i odpowiednie rozwiązania prawne - ale warto za nimi lobbować. Warto również wskazać potencjalnym inwestorom dziedziny zmonopolizowanych usług portowych tak by Ci chcieli rozwijać swoją działalność właśnie w tych rejonach.

Zwiększenie ilości Kapitanów z uprawnieniami pilotowymi, zmniejszenie restrykcji pilotowych i obniżenie kosztów - patrz cen samego pilotażu to może mieć zasadniczy wpływ na spadek kosztów statkowych - co przekłada się bezpośrednio na ceny frachtów - czyli kosztów jakie ponosi towar przechodzący przez port w Szczecinie.

Kolejna sprawa to ZUŻ - to też dziedzina nad którą trzeba popracować.

Bardzo ważną sprawą jest wspieranie dwóch największych prywatnych przewoźników kolejowych - CTL Logistic i PCC Rail. Musimy złamać monopol PKP Cargo i również wpływać ciągle na „Warszawę” by uwolnić rynek przewozów kolejowych. W chwili obecnej PKP Cargo skutecznie blokuje większość bocznic kolejowych w kraju. Ekipa PKP również blokuje wagony w portach i to zarówno w Świnoujściu jak i w Szczecinie. Sam miałem przypadki gdy wagony szły z Polic do Szczecina ponad 24 godziny.

Udrożnienie linii kolejowych w oparciu o prywatnych przewoźników oraz naciski na PKP Cargo by urealniły swoje taryfy przewozowe oraz uwolnienie rynku przewozów kolejowych wpłynęły bezpośrednio na udrożnienie portu w Szczecinie i w Świnoujściu.

Dodatkowym punktem jest oczywiście wspieranie wraz z gminami sprawy budowy S3 i Odrzanki - czyli remont linii kolejowej tak by zwiększyć przepustowość i prędkość transportu kolejowego - zwiększenie prędkości składów towarowych będzie miało bezpośredni wpływ na spadek kosztów transportu kolejowego i spadek jego cen na konkurencyjnym rynku przewozów kolejowych.

Udrożnienie transportu rzeczno - to zaniedbana od lat dziedzina transportu. Niestety obecnie praktycznie nie ma szans by tego typ transport wykorzystywać pomiędzy np. Szczecinem a Wrocławiem. A szkoda bo np. europejskie porty rzeczne przeładują po kilka milionów ton towarów rocznie. To udrożnienie to niestety są gigantyczne kwoty. Powinno to być przedmiotem oddzielnego studium - ale władze Wrocławia od lat są na szczycie jeśli chodzi o zaradność i rozwój miasta. Może warto by nawiązać w tej dziedzinie współpracę.

**Marketing Warszawski**

Musimy położyć maksymalny nacisk na promocję naszego Zespołu Portowego w Warszawie. Tall Ships' Racing 2007 nie zostało do tego wykorzystane w najmniejszym stopniu. Do połowy lat 70-tych nie Państwo nie inwestowało w naszych portach bo dominowało przekonanie że Szczecin może wrócić do Niemiec. W latach obecnych panuje inna choroba - że Port w Szczecinie jest zbyt oddalony od morza i to jest jego główny minus.

Dla przykładu podaję parametry innych znanych portów Europejskich:

Antwerpia ca 54 mile czas tranzytu z morza do centrum portu to 5-6 godzin

Hamburg ca 75 mil i odpowiednio 7-8 godzin

Rotterdam - ca 30 mil 3-4 godziny

Amsterdam - ponad 100 mil 7-8 godzin

Kristansand, Karlstad - jezioro Vanern - via Goeteborg 12 godzin -

Dla porównania

Szczecin - 65 mil i 4-5 godzin

Położenie Szczecina to jego niewątpliwie bardzo ważny atut. Takie porty jak Antwerpia czy Rotterdam przeladują około 80-90% towarów tranzytowych. Tym samym im port jest głębiej w ładzie tym jest w stanie zbudować dla siebie większe zaplecze. W przypadku Portu w Szczecinie mówimy nie tylko o terenach od Berlina aż po Czechy i Słowację. Również mamy na myśli Szwajcarię, Austrię oraz Włochy. Z drugiej strony można też mówić o terenach Rumunii, Węgier i byłej Jugosławii. Pamiętajmy że pomiędzy Skandynawią a tymi właśnie Państwami są transportowane ogromne ilości towarów, które omijają Szczecin a które kiedyś tędy właśnie były transportowane jako ruch tranzytowy. W chwili obecnej towary te są w większości obsługiwane przez porty niemieckie oraz potem są transportowane drogą kolejową. W drugą stronę towary dojeżdżają do portów Niemieckich i są wysyłane drogą morską do Skandynawii. Ponadto Szczecin może być w niedalekiej przyszłości doskonałą konkurencją dla Portów Niemieckich - pamiętajmy że Polska ma jedną z największych flot samochodów ciężarowych w Europie i dodatkowo wciąż dość tanio jak na warunki europejskie. Obsługa Berlina i wschodnich landów via Szczecin jest więc jak najbardziej ekonomicznie uzasadniona.

### **Marketing Brukselski**

Musimy lobbować na rzecz Szczecina i Świnoujścia. Do chwili obecnej wypada to ładnie mówiąc słabo. Nie znam dzisiejszych działań ale do niedawna jeszcze Port w Szczecinie nie był specjalnie beneficjentem. To co do tej pory osiągnęliśmy to nie za wiele w stosunku do tego co moglibyśmy i co naprawdę możemy. Dofinansowanie prac przy pogłębieniu Kanału Piastowskiego to tylko jeden punkt. Mamy w tej chwili sytuację że wszystkie praktycznie porty w Europie są zakorkowane, stawki rosną a zatem koszty jakie ponosi towar również. Ta sytuacja nie jest czyś wyjątkowym i ma to tendencję wzrostową. To szansa dla Szczecina. Ponadto sprawa głośnej polityki EU odnośnie przesunięcia sieci autostrad na morze - wprowadzenie opłat - podatków za przejazd każdej granicy dla aut ciężarowych aby ograniczyć transport (tranzyt) wschód



- zachód na rzecz transportu morskiego lub kolejowego oraz przerwania transportu samochodowego na kierunek północ - południe. Rozwój Szczecina jako ważnego węzła komunikacyjnego w tej strategii jest więc koniecznością nie tylko dla Polski ale i dla EU. Trzeba to jasno wyeksponować.

**Na koniec punkt drażliwy i delikatny:**

Restrukturyzacja struktury i zatrudnienia w samym Zarządzie Portów Szczecin i Świnoujście SA.

Jakościowa zmiana z instytucji Urzędu na prawdziwy Zarząd Portu. Likwidacja niepotrzebnych działów i likwidacja przerostu zatrudnienia. Dla tych co pozostaną podniesienie zarobków by uatrakcyjnić pracę w Zarządzie Portów. Odmłodzenie kadry i podniesienie kwalifikacji pracowników. Mówimy o sytuacji gdy ilość pracowników będzie wynosić ca 30-50 osób w zależności od stopnia ile spraw uda się przenieść na spółki działające na terenie Portów oraz od tego ile uda się wyrzucić poza obręb spółki. Chodzi o to by zespół skoncentrował się na trzech działaniach - utrzymaniu bieżącej infrastruktury, budowie nowej oraz co najważniejsze na marketingu portów tak by przyciągać nowych inwestorów, nowe podmioty gospodarcze oraz nowe ładunki poprzez skuteczne udroźnianie kanału północ - południe.

**Podsumowanie:**

Musimy jak najszybciej stworzyć mały zespół roboczy aby opracować doskonałą i profesjonalną prezentację proinwestycyjną terenów portowych i terenów miejskich leżących w bezpośredniej okolicy portu w Szczecinie i szlaków wodnych. Prezentację musimy zrobić i po polsku i po angielsku.

Oddzielna prezentacja musi być stworzona dla nowo budowanej bazy kontenerowej. Tą właśnie prezentację będziemy rozsyłali do konkretnych ludzi odpowiedzialnych za inwestycje u poszczególnych operatorów terminali kontenerowych w Europie i w Chinach. To się wiąże z wyszukaniem tych że nazwisk i konkretnymi personalnymi kontaktami z tymi osobami. Chodzi o to by materiały wysyłane przez nas nie trafiały do sekretarek czy też osób niezwiązanych bezpośrednio z inwestycjami. Ja mogę się zająć Belgami i Chińczykami. Musimy podzielić jakoś robotę. Ponadto prosba do Zarządu Zarządu Portów by zorganizować jak największy nacisk lobbingowy w trakcie Regat. Dobrze by było zorganizować kameralne spotkania z decydentami. My musimy zrobić to właśnie w czasie regat bo jedyna i niepowtarzalna okazja.

**Z pozdrowieniami**

**Rafał Zahorski**