



26 października 2010 r.

### Protokół z II warsztatów TRMS

#### „Gospodarka morska”

1. Miejsce i czas spotkania: Sala Sesyjna Rady Miasta Szczecina, 23 października 2010 r. w godzinach 9<sup>30</sup> – 16<sup>00</sup>
2. Uczestnicy spotkania:

#### Zaproszeni prelegenci:

- Borowiec Andrzej, Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie
- Galor Anna- Akademia Morska w Szczecinie
- Kreft Andrzej- Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie
- Kryżan Andrzej- Prezes Zarządu Stowarzyszenia Ekspertów Morskich w Szczecinie,
- Lisewski Władysław- Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
- Woś Krzysztof- Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie
- Tałasiewicz Marek- Doradca Prezydenta Miasta Szczecin

#### Członkowie wspólnego Komitetu:

- Berlińska Urszula, Główny Specjalista, Sekretariat *Euroregionu Pomerania*
- Czosnowski Krzysztof- Zastępca Naczelnika- Kierownik Referatu Planowania Przestrzennego, UMiG Gryfino
- Dendewicz Stanisław- Dyrektor RBGP – przewodniczący Wspólnego Komitetu
- Garboś Aleksandra- Z-ca Naczelnika Wydziału ds. urbanistyki (Wydział Architektury i Budownictwa) Urząd Miasta Świnoujście
- Michalski Krzysztof- Zastępca Dyrektora Biura Planowania Przestrzennego Miasta
- Pilecki Krzysztof- Naczelnik Wydz. Gospodarki Przestrzennej UM Stargard Szczeciński
- Szostak Anna- Naczelnik Wydziału Architektury i Urbanistyki, UM Police
- Walaszkowski Roman- Dyrektor Biura SSOM

#### Pracownicy RBGP:

- Chojnacki Leszek- Asystent
- Smutek Jan – Asystent
- Urban Jerzy- Główny Projektant
- Urbański Michał - Główny Projektant
- Wolny Lilli- Asystent
- Zieliński Tomasz- Generalny Projektant

Oraz zaproszeni goście (wg listy)

3. Przebieg spotkania:

- Przywitanie uczestników
- Dyrektor RBGP Stanisław Dendewicz streścił historię i założenia projektu, będącego porozumieniem Województwa Zachodniopomorskiego, SSOM, Świnoujścia i Euroregionu Pomerania. Projekt służy przygotowaniu strony polskiej to współpracy z partnerami niemieckimi. Przedstawiono tematy warsztatów: transport (transport publiczny), gospodarka morska (obecne spotkanie), turystyka (Świnoujście), współpraca na poziomie subregionalnym (Gryfino). Przekazano informację o uchwaleniu przed trzema dniami planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Zapisy PZPWZ odnośnie gospodarki morskiej:



- Rozbudowa potencjału gospodarki morskiej w oparciu o porty morskie. Budowa portu zewnętrznego, terminal statków pasażerskich. Rozwój portu w Kołobrzegu. Budowa linii kolejowej do portu w Policach.
  - Rozwój kontaktów w dziedzinie planowania przestrzennego w obszarze Bałtyku. Rozwój planowania w obszarach morskich.
  - Modernizacja i pogłębienie toru wodnego Szczecin- Świnoujście do 12,5m.
  - Rozwój małych portów.
  - Poprawa dostępności portów.
- **Przedstawienie celu spotkania:** Identyfikacja problemów gospodarki morskiej oraz rozwój kontaktów w dziedzinie planowania przestrzennego w obszarze Bałtyku i poprawa funkcjonowania portów morskich
- Prezentacja „**Projekty inwestycyjne realizowane i przygotowywane przez Urząd Morski w Szczecinie**”- **p. Andrzej Borowiec**. Prezentacja zawierała informacje o projektach inwestycyjnych przygotowywanych i realizowanych przez Urząd Morski w Szczecinie. Zwrócono uwagę na problemy prawne (brak przepisów wykonawczych) dla planowania przestrzennego na morzu. Istnieją projekt pilotażowe (BaltSeaPlan), ale nie dadzą one żadnych wiążących dokumentów. Omówiono budowę portu zewnętrznego oraz terminalu LNG. Do 2012 r. zostanie skończony falochron zewnętrzny, a w 2014 r. zawinie pierwszy statek. Modernizacja toru wodnego do 12,5 m. Omówiono także inwestycję w portach Morskich: Mrzeżyno i Darłowo. Rozwijane będą porty w Zalewie Szczecińskim – w tym pogłębiane boczne tory wodne. Modernizacja toru wodnego Szczecin-Świnoujście jest planowana do 12,5 m. Realną datą realizacji tej inwestycji jest 2020 r.. Koszty to 1,126 mln zł, z czego tylko połowa przeznaczona jest na pogłębienie. Dyrektor Borowiec zwrócił uwagę na problem wynikający z braku planów obszarów morskich, w związku z czym lokalizacja każdej inwestycji wymaga pozwolenia ministrów, co wydłuża procedury.
- Prezentacja: „**Kierunki rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu**” **p. Lisewski w zastępstwie pana Sergieja**. Polityka ZPMSiŚ jest oparta o: Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego Portu oraz Strategię Rozwoju Portów Szczecin i Świnoujście. W Świnoujściu istnieje plan dla Warszowa z 2004r. W Szczecinie natomiast uchwalono plany 5 obszarów:
- 1) Międzyodrze (Parnica i Wyspa Zielona),
  - 2) Stołczyn, Skolwin, Gołęcino,
  - 3) Międzyodrze (Wyspa Grodzka i Łasztownia) - dla tej części przewidziano min. funkcję mieszkaniową. Koszty renowacji w celu portowym będą wyższe, niż nowych inwestycji.
  - 4) Międzyodrze Port
  - 5) Międzyodrze Port (Basen Górniczy, Ostrów Grabowski i Ostrów Mieleński)

Wszystkie nowe nabrzeża w porcie są budowane z założeniem głębokości toru wodnego 12,5m. W porcie przewidziane są funkcje: przeładunkowo- składowa, logistyczno-dystrybucyjna, przemysł przyportowy. Dla poprawnego funkcjonowania portu konieczne jest tu zapewnienie dostępności zarówno z wody jak i z lądu. Dąży się do udostępnienia portu w Świnoujściu wszystkim statkom mogącym wpływać na Bałtyk, w związku z tym konieczna jest korekta założeń rozwoju portów, co podyktowane jest budową rurociągu NordStreamem i niebezpieczeństwem marginalizacji portów w Szczecinie i Świnoujściu w przyszłości. Należy także stworzyć warunki do przyjmowania większych promów. Planowana jest przebudowa infrastruktury portowej w Szczecinie w północnej części płw. Ewa (terminal zbożowy) - infrastruktura drogowa i kolejowa, nowy magazyn zbożowy. DB Szczecin przy nabrzeżu fińskim realizuje nowy terminal kontenerowy, planowane jest jego wydłużenie do 1 km. Planowana jest także budowa nabrzeża przy przekopie Mieleńskim (bezpośrednio graniczy to z obszarem Natura 2000). Na nabrzeżu Katowickim przewidywany jest terminal do obsługi przeładunku kwasu siarkowego w Szczecinie. Tereny rozwojowe portu obejmują 180 ha. Teren całego portu leży na torfach



8-12 metrów miąższości. Z tego powodu konieczne jest przeciążenie terenu nasypem, co trwa kilka lat. Każda inwestycja wymaga palowania.

- **Prezentacja: „Strategia rozwoju gospodarki morskiej w Województwie Zachodniopomorskim do roku 2015”- p. Anna Galor.** W 2006 roku powstała pierwsza Strategia, jednak od tego czasu nastąpiło wiele zmian gospodarczo- prawnych, które miały wpływ na gospodarkę morską.

Znaczenie gospodarki morskiej w Unii Europejskiej jest bardzo duże. Obsługują ona 90% handlu na rynki zewnętrzne i 40% handlu wewnątrz UE. Niebieska księga UE na rzecz zintegrowanej polityki morskiej zakłada wzrost znaczenia polityki morskiej.

Do nowych priorytetowych kierunków polityki morskiej RP należą poprawa szkolnictwa i poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju. Do nowych priorytetów w strategii rozwoju gospodarki morskiej w województwie należą: planowanie przestrzenne obszarów morskich, żegluga śródlądowa, infrastruktura transportowo-logistyczna oraz szkolnictwo śródlądowe. W myśl tej strategii gospodarka morska to także turystyka oraz żegluga śródlądowa. Istnieje konieczność zmodernizowania całej Odry, są jednak problemy z realizacją programu Odra 2006. Umożliwi to pełny kontakt Szczecina z jego zapleczem: Południową Polską i Wschodnimi Niemcami.

Kryzys gospodarczy mocno wpłynął na działalność portów, szczególnie mocno odbiło się to na przeładunkach w porcie w Policach. Największy polski armator PŻM dzięki podpisanym długoterminowym umowom nie odczuł za mocno kryzysu. Żegluga promowa także nie odczuła dużego spadku.

Najtrudniejszym rozdziałem jest przemysł stoczniowy. Oprócz upadłej Stoczni Szczecińskiej w regionie działa wiele firm zajmujących się przemysłem stoczniowym. Produkują one często dla stoczni norweskich. Problemem dla rozwoju tych firm jest zapewnienie odpowiedniego nabrzeża.

Zasygnalizowano konieczność poprawienia warunków dla inwestorów, w tym obniżenia podatku od nieruchomości w porcie do poziomu konkurencyjnego w Trójmieście (w Szczecinie jest to 3%, w Gdańsku i Gdyni 0,3%). Konieczny jest lobbing na rzecz naszej gospodarki morskiej. Lobbing ten powinien obejmować także rozwój powiązań z zapleczem, w tym działania na rzecz rozwoju korytarza CETC. Lobbing powinien dotyczyć także wpisywania w dokumenty strategiczne konkretnych inwestycji. Przykładem skutecznego lobbingu jest lobbing trójmiejski, dzięki któremu do Polityki Morskiej RP wpisano budowę terminalu węglowego w Gdańsku (a nie ogólne wzmocnienie przemysłu).

Morskie Planowanie Przestrzenne rozpoczęło się w ramach VASAB. W projekcie BaltSeaPlan obszarem pilotażowym jest Zatoka Pomorska. Celem planowania przestrzennego na morzu jest łagodzenie konfliktów przestrzennych: np. budowa elektrowni wiatrowych, a ruch statków.

Kontrowersje w strategii wzbudzała budowa portu śródlądowego w rejonie ujścia Odry. Konieczność ta wynika z braku możliwości przeładunku ze statków rzecznych bezpośrednio na statki morskie.

Realizacją strategii zarządza zespół powołany w Urzędzie Morskim. Strategia zawiera listę inwestycji wraz z kwotami i terminami realizacji. Istnieje konieczność powołania w Szczecinie Ośrodka Gospodarki Morskiej Pomorza Zachodniego. Instytucja ta powinna być niezależna, składać się z przedstawicieli nauki i ekspertów praktyki oraz świadczyć usługi doradcze na rzecz podmiotów gospodarki morskiej regionu.

- **Dyskusja:** Moderatorem dyskusji był dyrektor RBGP Stanisław Dendewicz.

Marek Tałasiewicz zwrócił uwagę na sprzeczność działania polskiego rządu ze strategią UE, która zakłada wspieranie przemysłu stoczniowego w okresie kryzysu. Zniknięcie stoczni powoduje zniknięcie uzasadnienia funkcjonowania kilku wydziałów ZUT.



Stocznia jest nie tylko zakładem produkcyjnym, ale także ośrodkiem naukowym. Postulat utworzenia w Szczecinie ośrodka badania z oceanotechniką. Potrzebni są specjaliści do prac podwodnych (na niewielkich głębokościach). Potrzebny jest rozwój elementy medycyny morskiej.

Ważną instytucją działającą w Szczecinie jest Interoceanmetal, który zajmuje się pozyskiwaniem nieożywionych zasobów morza. Jest to potrzebne aby zapewnić Polsce bezpieczeństwo surowcowe. Jedyne w Polsce ośrodek tego typu jest w Szczecinie.

Dyrektor Dendewicz zwrócił uwagę na utworzenie nowego kierunku na Uniwersytecie Szczecińskim: oceanografia. Bez odpowiedzi pozostały pytania odnośnie wpływu konkurencji portów Trójmiasta na działalność portową w Szczecinie. Urząd Morski zajmuje się tylko realizacją potrzeb zgłaszanych przez użytkowników (w tym przez ZPMSiŚ).

Omówiono także sytuację z rurociągu Nord Stream. Stan w zakresie podejścia zachodniego jest zadowalający. Inaczej wygląda sytuacja odnośnie podejścia północnego. Zdaniem dyrektora UM Andrzeja Borowca uzasadnione żądania strony polskiej spotykają się z nieuzasadnionym sprzeciwem ze strony niemieckiej. Rurociąg kładzie się na zawsze i należy tu planować z perspektywą kilkudziesięcioletnią. Niemcy kładąc rurociąg naruszyli własny plan zagospodarowania przestrzennego na obszarze żeglugi o priorytetowych działaniach. Ostatnio pogłębienie toru do Świnoujścia do głębokości 14,5 m uznane zostało przez MSZ za strategiczne dla Polski. Wpisane zostało to do odpowiednich strategii.

Do marginalizacji portów w Szczecinie i Świnoujściu przyczynić się może rozbudowa portu węglowego w Trójmieście.

W przyszłości wzrosną przeładunki kontenerów w porcie Szczecin i Świnoujście. Możliwy jest rozwój przeładunku do 200 tys. TUE, po przedłużeniu nabrzeża fińskiego. Zagrożeniem dla rozwoju portu w Szczecinie jest konkurencja Gdańska.

Poruszono temat utrzymania terenów inwestycyjnych w porcie (Półwysep Mieleński) w odpowiednim stanie. Zdaniem dyrektora UM Andrzeja Borowca nie jest możliwe wykorzystanie do tego urobku z budowy portu zewnętrznego (ze względów ekonomicznych i czasowych). Będzie to możliwe w przypadku pogłębienia toru wodnego Szczecin-Świnoujście.

W ramach LNG pracę znajdzie 100 osób w specjalnościach do tej pory nie znanych na polskim rynku. Akademia Morska w Szczecinie otwiera kierunek aby zapewnić naturalną wymianę kadry.

Padło pytanie o to czy w wyniku pogłębienia toru wodnego do 12,5 m sytuacja powodziowa na Zalewie się polepszy. W rzeczywistości ze względu na niebezpieczeństwo powodzi sztormowej sytuacja w tym zakresie się pogorszy. Większa głębokość oznacza konieczność budowy wrót sztormowych. Pogłębienie do 12,5 m może się odbyć w praktyce dopiero za 8-10 lat. W sumę 1,2 mld nie wchodzi obecne inwestycje.

- Prezentacja: „**Funkcjonowanie Żeglugi śródlądowej- szanse i zagrożenia rozwoju.**”- p. **Krzysztof Woś**. Zadania inwestycyjne w transporcie muszą tworzyć pewną całość. W Zachodniopomorskim jest największa w Polsce koncentracja żeglugi śródlądowych. W Polsce jest dużo dróg wodnych, ale problemem jest ich jakość. W szczególności problematyczna jest duża zmienność przepływów na polskich drogach wodnych. Polska klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych jest oparta na europejskiej. Śródlądowe drogi wodne nie tworzą w Polsce jednolitego systemu. Polscy armatorzy przewożą 8-10 mln t. Z tej sumy w Polsce przewożone jest 3,3 mln t, w tym 2,5 mln t na Odrze.

Odrzańska Droga Wodna jest najlepiej zagospodarowania w Polsce, co nie oznacza, że jest to wystarczające. W połowie odcinka jest to tylko II klasa. Międzynarodowa droga wodna rozpoczyna się od Ognicy. Około 100 km ujściowego odcinka Odry posiada klasę



Vb. Odrzańska Droga Wodna wiąże porty ujścia Odry z aglomeracją górnośląską, wrocławską i Berlinem. Żegluga koncentruje się na górnym i dolnym odcinku.

Wielkim problemem jest brak odpowiednich prac utrzymaniowych. W ciągu 1945-1948 wykonano więcej inwestycji niż w okresie późniejszych 60 lat. Problemem jest brak konsekwencji w realizacji inwestycji. Wybudowany stopień wodny w Brzegu Dolnym przedłużył odcinek żeglowny o 20 km, ale brak wybudowania kolejnego przyczynił się do erozji poniżej zbiornika i utrudnień w żegludze.

W polityce UE żegluga śródlądowa jest wspierana i oceniana bardzo pozytywnie, ze względu na jej niską energochłonność. Typowa barka odrzańska 500 t przenosi ładunek 25 tirów, a wykorzystując do transportu silnik taki jak w jednym tirze.

Unia Europejska wprowadza Zintegrowany Europejski Program Działań (NAIADES). Dyrektywa 2995/44/WE Dyrektywa RIS (zharmonizowane usługi informacji rzecznej na śródlądowych drogach wodnych). System jest podobny do działającego na morzach i obowiązywać będzie na drogach wodnych klasy międzynarodowej, które łączą się z drogami wodnym o tej klasie. Jest złożony wniosek o dofinansowanie budowy. Lata 2013-2014 to przewidywany termin wdrożenia systemu.

Możliwości rozwoju żeglugi śródlądowej zależą bardziej od uwarunkowań środowiskowych a nie finansowych. Modernizacja drogi wodnej dla wielu funkcji.

Objęcie prawną ochroną, w tym obszarami Natura 2000, utrudnia inwestycje. Należy udowodnić, że inwestycja jest konieczna, występuje nadrzędny interes społeczny (warunek ten dla żeglugi nie jest spełniany), potrzebna jest też kompensacja.

- Prezentacja: „Uwarunkowania rozwoju gospodarki wodnej na Odrze”- p. **Andrzej Kreft**. Podstawowym uwarunkowaniem rozwoju gospodarki wodnej na Odrze jest jej całościowe objęcie obszarem Natura 2000 na odcinku granicznym. Najważniejszym priorytetem jest bezpieczeństwo powodziowe, wtórnym czynnikiem jest wykorzystanie przez żeglugę, oznacza to przystosowanie Odry do głębokości 1,8 m, jaka jest potrzebna dla lodołamaczy. Brak odpowiedniego zagospodarowania dna dolin rzecznych (utrzymanie międzywala) powoduje zwiększenie zagrożenia powodziowego.

Wszelkie inwestycje na Odrze powinny być uzgadniane ze stroną niemiecką. Program Odra 2006 nie był uzgodniony, są jednak prowadzone rozmowy.

Z inwestycji RZGW wymienić należy nocne oznakowanie nawigacyjne na granicznym odcinku Odry. Inwestycje w sześciu odcinkach na Odrze odbywać się będą w pierwszej kolejności. Harmonogram rzeczowo-czasowy określa uzyskanie głębokości 1,8 m w całość długości Odry do 2025 r. Rok temu przeprowadzono aktualizację programu dla Odry 2006 r. Zakłada ona pogłębienie jeziora Dąbie dla lodołamaczy. Urobek trzy lata temu był urobkiem niebezpiecznym, obecnie jest tylko czysty lub zanieczyszczony. Może on być przydatny do budowy wałów przeciwpowodziowych. Obniża to koszty obu inwestycji. Inwestycja jest realizowana przez RZGW, Niemcy dofinansują ją w 50%. Połączenie Schwedt z morzem wykonane będzie na koszt strony niemieckiej. Strona niemiecka sfinansuje zakup dwóch nowych lodołamaczy. Występują problemy z krą, w tym z odprowadzeniem jej przez rynnę lodową. Jest niebezpieczeństwo powodzi z zatoru lodowego. Problem do rozwiązania także w tym roku. Do 2015 r. zostaną wymienione lodołamacze.

- Dyskusja: Moderatorem dyskusji był dyrektor RBGP Stanisław Dendewicz.

\_\_\_\_ Dyrektor RZGW Andrzej Kreft omówił problemy z dostępnością portów w okresie zimowym. Kolejnym poruszonym tematem była dostępność od 2014 r. dla statków powyżej 115 m Kanał Odra-Havela (znajdujący się w Niemczech) jest modernizowany do klasy Vb. Obejmując ona także przebudowę mostów aby mieściły się na niej dwa rzędy kontenerów. Ważne jest aby uwzględnić to w planach po polskiej stronie. Poinformowano o tym, że most kolejowy w Podjuchach, stanowiący jedną z przeszkód w żegludze,



zostanie przeniesiony, a wybudowany w jego miejsce będzie umożliwiał spełnienie wymogów klasy Vb.

Miasto zamierza przeznaczyć część terenów portowych na funkcje wielkomiejskie lub działalność produkcyjną. Przez przedstawicieli armatorów zwrócona została konieczność funkcjonowania nabrzeża do obsługi statków pasażerskich. Podniesiono także sprawę zagospodarowania okolic ulicy Kolumba w Szczecinie tzw. „Wenecji Szczecińskiej”. Wiąże się to jednak z problemem przejęcia przez miasto części terenów kolejowych.

- Prezentacja: „**Priorytetowe wyzwania Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego.**”- p. **Andrzej Kryżan**, [www.mea.szczecin.pl](http://www.mea.szczecin.pl). Omówiona została sytuacja gospodarki morskiej w Szczecinie i regionie oraz norweska stocznia Ulstenvijk, w której praktycznie wszyscy pracownicy są Polakami. Działalność tą można by prowadzić w Szczecinie/Polsce. Podobna sytuacja występuje w zakresie recyklingu statków. Omówione zostały także inicjatywy klastrowe na świecie. Wzmacniają one produktywność dzięki czemu uczestnicy mogą lepiej konkurować na rynkach globalnych. Do innych korzyści należą lobbowanie i wspólne standardy techniczne. Zaletą klastrow jest też łatwość pozyskiwania funduszy unijnych.

Pierwszym klastrem morskim w Polsce był trójmiejski klaster morski. W 2008 r. powstał Zachodniopomorski Klaster Morski. W powstaniu i funkcjonowaniu klastrow ważne jest ich odpowiednie wspieranie przez instytucje państwowe i samorządowe.

- Dyskusja: Dyrektor Dendewicz zwrócił uwagę na brak analiz porównawczych i prognoz. Stwierdził także, że referaty Dyrektora RZGW p. Andrzeja Krefta i p. kpt. Krzysztofa Wosia były interesujące w zakresie przeniesienia gotowych wniosków odnośnie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Dyrektor BPP miasta Szczecina Krzysztof Michalski przypomniał, że w Zachodniopomorskim działa 5 klastrow (PARP). W Polsce wsparcie instytucjonalne dla takich inicjatyw nie jest takie duże jak na zachodzie, więc trudniej odpowiedzieć dobrze na potrzeby rynku. Klaster IT powstał dzięki współpracy z SPNT Pomerania, która pomagała merytorycznie przy uchwalaniu plan obszaru dla ulicy Niemierzyńskiej. Dla szlaku Berlin-Szczecin-Bałtyk miasto dokładnie nie wie, jakie standardy musi spełnić aby inwestorzy chcieli przyjechać.

Pani Galor omówiła kontrowersje dotyczące lokalizacji portu śródlądowego. Problemem w rozwoju transgranicznej żeglugi jest brak miejsc postojowych dla barek i odpowiedniej suprastruktury przystosowanej do przeładunku burta w burtę z barek na statki morskie. Kontrowersje związane są z odmiennym stanowiskiem Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, który uważa że odrębny port śródlądowy nie jest potrzebny i jego rolę może pełnić port morski. Zdaniem Urzędu Żeglugi Śródlądowej wspomniane braki w suprastrukturze portu oraz wysokie opłaty portowe mocno utrudniają działalność floty śródlądowej w porcie morskim.

Brak wsparcia instytucjonalnego utrudnia organizacjom pozarządowym zdobywanie środków zewnętrznych. Dodatkowo, aby pozyskać środki z UE trzeba mieć zabezpieczenie.

Problemem jest brak miejsc zachęcających turystów do odwiedzin. Przekształcenie Łasztowni w obszar miejski jest kosztowne (1 km nabrzeża to koszt 30 mln). Na Łasztownii ulokowane będzie Muzeum Morskie. Konieczność wybudowania mariny stała się jasna dla większości dopiero po odbyciu się regat The Tallship Races. Właścicielem gruntów jest skarb państwa. Firmy je wynajmujące mają umowy są podpisane na 10-15 lat. W wyniku uchwalenia planu wzrosły ceny gruntu (z 100 zł/m<sup>2</sup> do ok. 1000 zł/m<sup>2</sup>).

Zdaniem pani Anny Galor problemem jest to, że w projektowaniu infrastruktury transportowej nie uwzględnia się przewozów ponadnormatywnych. Dla nich nie może być rond (ew. przejazdowe).



4. Podsumowanie:

Dyrektor Dendewicz podziękował wszystkim uczestnikom za owocne spotkanie. Zagadnienia referowane przez dyrektora Borowca i Lisewskiego mają olbrzymią rolę w rozwoju portu Szczecina.

Podjęmowane są starania aby zidentyfikować zagrożenia dla rozwoju gospodarki morskiej w Szczecinie. Zagrożeniem jest brak odpowiedniej infrastruktury i konkurencja portów niemieckich. Spotkanie z Budapeszcie w zakresie linii komunikacyjnej umożliwiającej korzystanie linii kolejowej Budapeszt-Świnoujście w 22 godziny. Czas w podobnym połączeniu na linii Budapeszt-Rostock to 13 godzin.

Port zewnętrzny w Świnoujściu dają ogromne możliwości rozwoju ale bez odpowiednich inwestycji nie jest to możliwe. Otwartym pozostaje pytanie, czy tunel pod Świną powinien mieć nitkę kolejową?

W zakresie przemysłu stocznioowego ważne jest znalezienie nowej formuły jego funkcjonowania. Powinno sprzedawać się nie produkcję statków ale wiedzę.

Sukcesem jest to, że takie projekty jak droga wodna Berlin-Szczecin-Bałtyk znajdują zrozumienie.

Priorytety z referowanego przez p. Galor programu „Strategia rozwoju gospodarki morskiej w Województwie Zachodniopomorskim do roku 2015” w zakresie przestrzennym zostaną wykorzystane w pracach nad TRMSz.

Sporządzili: Jan Smutek, Lilli Wolny