

Tomasz Melan  
Prezes Zarządu  
Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.  
ul. Kuźnicka 1  
72-010 Police

## **Konferencja ewaluacyjna SPO Transport 2004-2006 pn. "Perspektywy rozwoju portów morskich" 20-21 listopada 2008 r., Gdynia**

Historia portu od zawsze była i do dziś jest związana z Zakładami Chemicznymi Police S.A. Pierwotnie port powstał, jako potrzeba zapewnienia Zakładom możliwości jak najtańszego dostarczenia surowca i wysyłki produktów. Był to jedyny w Polsce port zakładowy o charakterze morskim. Jego infrastruktura i rozwój był ściśle związany z kondycją gospodarczą, potrzebami i rozwojem Z.Ch.Police S.A..

Pierwsze jednostki z surowcami zacumowały do kei Portu Policach w 1970 r. W latach 70. cała portowa infrastruktura służyły barkom i małym statkom. Fosforyty i apatyty były w Świnoujściu przeladowywane z masowców na barki i tak transportowane do Polic.

W 1979 obroty „Polic” wzrosły i pojawiła się potrzeba odciążenia zespołu portowego Szczecin-Świnoujście. Zapadła decyzja o budowie na Odrze własnego portu pełnomorskiego. Pierwotnie inwestycję tę rozpoczął Zarząd Portu Szczecin-Świnoujście, a Zakłady przejęły ją w 1982 r. Budowa portu zakładowego wraz z taśmociągiem do rozładunku surowców i załadunku nawozów na statki zakończyła się w roku 1993. W 1997 r. Zespole Portowym Police przeladowano 40-milionową tonę towarów. W 2004 r. Zarząd Z.Ch. „POLICE” SA zdecydował o powołaniu Spółki zarządzającej zakładowym portem. Uchwałę o jej utworzeniu jednomyślnie przyjęli radni gminy Police w październiku 2004 r. Spółka rozpoczęła działalność 1 stycznia 2005 r.

Na zarządzanych przez spółkę terenach znajdują się Terminal Morski, Terminal Barkowy oraz Terminalu Mijanka. W Porcie Morskim jest dwustanowiskowe nabrzeże o dł. 415 m.. Głębokość eksploatacyjna nabrzeża wynosi 10,5 m, co pozwala na przyjmowanie największych statków mogących przejść torem wodnym do Szczecina. Największy statek jaki zawinął do polickiego Portu miał wyporność 48 tys. DWT.

Terminal Barkowy składa się z: nabrzeża Północnego o długości 400 m, nabrzeża Południowego o długości 390 m i nabrzeża Czołowego o dł. 138 m. Głębokość eksploatacyjną kanału to 4,5 m. Obsługiwane są tu barki i statki o dł. do 120 m i zanurzeniu 4 m.

Terminal Mijanka to nabrzeże o długości 200 m i głębokości eksploatacyjnej 8,40 m, przeznaczone do przeladunku produktów płynnych – amoniaku i kwasu siarkowego. Na stanowisku tym mogą być obsługiwane statki o długości do 140 m.

Kierunki przewozowe portu w typowym dla tego słowa znaczeniu nie są zależne ani od podmiotu nim zarządzającego ani też operatorów czy spedytorów. Prawie cały przeladowany ładunek to surowce lub produkty Z.Ch. Police S.A. Ich pochodzenie lub przeznaczenie zależne jest od obowiązujących kontraktów. Przeważnie jest to Rosja oraz bliski wschód w kierunkach przywozowych oraz kraje europejskie, a także Brazylia w kierunku odwozowym.

Niestety przy powoływaniu spółki jej wspólnicy nie zdecydowali się wyposażyć ją w majątek obejmujący grunty portowe oraz związaną z nimi infrastrukturę. Wniesiono tylko wkłady pieniężne, które aczkolwiek ważne nie stwarzają spółce możliwości pełnego planowania i realizacji rozwoju portu. Potencjałem lokalizacji portu jest duża ilość gruntów w jego sąsiedztwie, które mogą być przystosowane do ich gospodarczego wykorzystania. Obecny Zarząd prowadzi działania zmierzające do wejścia we władanie nimi. Dopiero wówczas możliwe będzie inwestowanie ogromnych ilości środków w budowę nowej infrastruktury oraz poprawę dostępu do portu tak od strony wody jak i lądu. Oprócz prawa do władania gruntami Zarząd spółki aktywnie uczestniczy w procedurze pozyskania środków finansowych z budżetu UE.

Misją funkcjonowania Zarządu Morskiego Portu Police Sp. z o.o. jest dążenie do rozwoju portu polegające na odejściu od formuły portu zakładowego w kierunku multimodalnego centrum logistyczno - transportowego o charakterze ponadregionalnym

Strategia rozwoju Spółki została opracowana już w 2006 roku a jej zakres czasowy obejmuje rok 2020. Głównym zadaniem rozwojowym Spółki jest budowa nowych nabrzeży mogących obsłużyć największe statki mogące przechodzić torem wodnym Szczecin-Świnoujście, poprawa dostępu do portu od strony lądu poprzez modernizację istniejącej drogi oraz doprowadzenie do niego linii kolejowej łączącej port z zapleczem. Całość dopełnić ma przygotowanie odpowiedniej ilości i jakości gruntów dla przyszłych funkcji portowych. Celem tak zakreślonej strategii jest otwarcie się portu na inne niż Z.Ch. Police S.A. podmioty.

Najważniejszymi inwestycjami, które mamy zamiar zrealizować w najbliższym czasie wspomagając się środkami unijnymi z programu POIiŚ na lata 2007-2013 są:

- budowa 200m nabrzeża uniwersalnego o głębokości technicznej 12,5m, do obsługi ładunków masowych
- budowa 200m nabrzeża dalbowego o głębokości 12,5m do obsługi ładunków płynnych
- budowa linii kolejowej do portu ze stacji Police Chemia
- modernizacja drogi dojazdowej do portu oraz budowa dróg wewnętrznych

Opisany zakres inwestycyjny daje potencjał naszemu portowi do zwiększenia przeladunków z obecnych 2,5 mln ton rocznie do 4,5 mln ton rocznie. Wzrośnie również zatrudnienie w

samym porcie o około 140 osób nie licząc jeszcze nowych miejsc pracy w firmach okołoportowych.

Dodatkowym autem portu w Policach jest bezpośrednio sąsiedztwo Polickiego Parku Przemysłowego Infrapark Police S.A. Infrapark posiada świetnie przygotowaną ofertę dla inwestorów i doskonale wykorzystuje możliwości, jakie dają im przywileje związane z funkcjonowaniem w obszarze parku przemysłowego. Obecnie na jego terenie przygotowują inwestycje dwie duże międzynarodowe firmy. Ich przyszła działalność opiera się również na operacjach związanych z wykorzystaniem portu morskiego jako najefektywniejszego miejsca dostarczania surowca. Stanowi to dodatkowy impuls do wyteżonej pracy nad realizacją zamierzeń inwestycyjnych Portu i dywersyfikacją jego działalności.