**Załącznik nr 1**

Działalność portów morskich w 2018 r.

1. Port w Gdańsku
	1. Przeładunki wg grup towarowych w tys. ton (dane Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.).

**Wielkość przeładunków w Porcie Gdańsk w latach 2015-2018**



* 1. Analiza wielkości przeładunków w Porcie Gdańsk w 2018 r.

Przeładunki w Porcie Gdańsk w 2018 r. wzrosły o 20,7% (w roku 2017 o 8,9%), a jego udział w rynku w/w portów południowego Bałtyku wyniósł 9,9%.

W 2018 r. Port Gdańsk odnotował wzrost całkowitych obrotów w stosunku do roku 2017 o blisko 21%. Wzrosły przeładunki: drobnicy (18,7%), węgla (41,4%), innych masowych (13,7%) oraz paliw płynnych (o 17,8%). Spadek odnotowano w przeładunkach zbóż (o 27,8%) i rudy (o 88,8%). W Porcie Gdańsk, pojawiły się, pierwszy raz od wielu lat, przeładunki drewna. Największy udział w przeładunkach miała drobnica (43,7%), natomiast największą dynamiką rok do roku wykazały się przeładunki z grupy węgiel +41%.

Istotną dla Portu Gdańsk jest kontynuacja wzrostu wolumenu przeładowanych kontenerów, których udział w łącznych obrotach wyniósł dokładnie tyle samo, co w 2017 r., czyli 40,5% (w 2018 r. odnotowano w porównaniu do 2017 r., wzrost przeładunku kontenerów w tonażu (o 20,9%) oraz TEU (o 23,3%).

Korzystna sytuacja Portu Gdańsk w 2018 r. w stosunku do innych portów polskich oraz do wielu portów bałtyckich i europejskich wynika z przewagi konkurencyjnej związanej z warunkami obsługi ładunków
w Porcie Zewnętrznym. Dotyczy to zarówno warunków nawigacyjnych, jak i wydajności przeładunkowej zlokalizowanych tam baz, co w sposób zasadniczy wpływa na obniżkę kosztów transportu. Należy pamiętać, iż w 2018 r. rozpoczęły się w gdańskim porcie na niespotykaną dotąd skalę inwestycje, które poprawiają infrastrukturę dostępową od strony lądu i wody, a jednocześnie zapewniają realizację rosnących przeładunków.

W 2018 r. odnotowano w Porcie Gdańsk większą ilość ładunków z grupy ro-ro, w tym samochodów handlowych, których po podsumowaniu całego roku przeładowano w porcie gdańskim 82 647 sz., co daje wynik o 13% lepszy niż w roku poprzednim. Większy wolumen samochodów handlowych
to odbudowywanie pozycji Gdańska na mapie logistycznej branży motoryzacyjnej, a wykorzystywanie Portu Gdańsk jako motoryzacyjnego hubu dystrybucyjnego na Europę Środkowo-Wschodnią,
wiązać się będzie w roku 2019 z jeszcze większą liczbą przeładowanych samochodów. Czynnikami determinującymi w głównej mierze wolumen samochodów handlowych obsługiwanych w Porcie Gdańsk jest poziom produkcji oraz sprzedaży samochodów w regionie. Odnosząc się do czterech państw stanowiących bezpośrednie zaplecze portowe (Polska, Czechy, Węgry i Słowacja) można mówić
o systematycznym wzroście produkcji aut, którego dynamika jednak wyhamowała.

W 2018 r. liczba zawinięć statków do Portu Gdańsk wyniosła 3 620, co oznacza wzrost o 315 zawinięć w stosunku do 2017 r. Równocześnie w 2018 r. zanotowano największą z dotychczasowych średnią pojemność brutto statku (17 321 GT/statek), a łączne GT wyniosło 62 702 691. Z powyższego wnioskować należy, że nadal trwa tendencja podstawiania przez armatorów większych jednostek, czyli racjonalizacji wykorzystania przestrzeni ładunkowej, do czego Port w Gdańsku się wciąż dostosowuje dbając o wzrost konkurencyjności.

* 1. Inwestycje realizowane na obszarze administrowanym przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. w 2018 r.

Rok 2018 stanowił kontynuację wieloletniego programu rozwoju usług portowych w Porcie Gdańsk.
Na obszarze administrowanym przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. przygotowano szereg inwestycji wpływających na rozwój potencjału przeładunkowego portu oraz umocnienie jego roli w kontekście portu dystrybucyjnego na Bałtyku. Najważniejsze inwestycje i działania podjęte, kontynuowane lub zakończone w tym zakresie w 2018 r., służące realizacji polskiej polityki w zakresie poprawy dostępu do portu, wzrostu potencjału przeładunkowego portu oraz poprawy bezpieczeństwa energetycznego państwa wymienione zostały poniżej.

* **„Port Centralny”**

W 2018 r. kontynuowana była realizacja projektu dotyczącego Budowy Portu Centralnego w głębokowodnej części Portu pomiędzy ujściem kanału portowego a Naftoportem. Sporządzono Opis Przedmiotu Zamówienia (OPZ), warunki udziału w postępowaniu oraz harmonogram zamówienia dla przetargu na wykonawcę studium wykonalności wraz z analizami przedrealizacyjnymi dla Budowy Portu Centralnego w formule PPP. Ogłoszenie przetargu na w/w analizy odbyło się w październiku 2018 r.

W maju 2018 r. po zakończonym przetargu podpisano umowę na Wykonanie wielobranżowej Koncepcji Zagospodarowania Portu Centralnego w Porcie Morskim w Gdańsku. Wykonawca zgodnie
z harmonogramem wypracował w ramach I Etapu Koncepcję Zagospodarowania Portu Centralnego. Wykonawca opracował trzy koncepcje zagospodarowania portu zakończone wyborem przez Zamawiającego jednego, rekomendowanego przez Wykonawcę wariantu. W ramach realizowanej umowy została przygotowana również inwentaryzacja oraz analizy popytu.

* **Opracowanie Studium wykonalności dla drogi wodnej E-40**

Na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej ZMPG S.A. opracował opis przedmiotu zamówienia oraz przeprowadził wybór wykonawcy opracowania dokumentacji: Studium wykonalności dla modernizacji drogi wodnej E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy i E-40 na odcinku od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz drogi wodnej E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (do Elbląga).

W lipcu 2018 r. podpisano umowę na wykonawstwo. Wartość umowna kontraktu – 3 750 000,00 zł. Celem opracowania jest m.in. szczegółowa analiza zasadności kompleksowego zagospodarowaniu wymienionych dróg wodnych oraz sprawdzenie czy istnieją ograniczenia techniczne, środowiskowe, finansowe, organizacyjne, prawne i inne, które uniemożliwiają jego realizację. Studium ma też określić zakres projektowanego przedsięwzięcia i jego główne parametry techniczne. Celem dokumentu jest też oszacowanie nakładów inwestycyjnych, niezbędnych do realizacji programu oraz określenie harmonogramu wydatków i potencjalnych źródeł finansowania. Studium ma także zawierać analizę popytu na transport śródlądowy, towarowy i pasażerski dla dróg wodnych będących przedmiotem opracowania, tak w aspekcie krajowym, jak i europejskim. Wykonawca realizuje prace zgodnie
z przekazanym harmonogramem.

* **Budowa bazy składowo – przeładunkowej paliw i produktów ropopochodnych PERN S.A.**

W 2018 r. uzgodniono Projekt Zagospodarowania Terenu dla II Etapu inwestycji: budowa
3 zbiorników bazy o pojemności 100 tys. m3 każdy oraz 2 zbiorniki o pojemności 45 tys. m3 każdy. Następnie Inwestor uzyskał pozwolenie na budowę oraz dokonał wyboru Generalnego Wykonawcy Inwestycji tj. konsorcjum z udziałem Naftoremont – Naftobudowa. Wartość inwestycji wynosi 326 mln zł, termin realizacji to 21 miesięcy od dnia podpisania umowy.

* **Budowa Głębokowodnego Terminala Uniwersalnego do przeładunku towarów masowych
w tym ładunków masowych pochodzenia roślinnego z wyjątkiem ropy i produktów ropopochodnych – ok. 26 ha**

W 2018 r. uzgodniony został Projekt Budowlany budowy Terminala Przeładunkowo-Składowego
w Porcie Północnym. Inwestor uzyskał uzgodnienie dotyczące Nabrzeża Zamykającego, które łączy się z Nabrzeżem T2DCT. Po uzyskaniu ostatniej z wymaganych decyzji o pozwoleniu wodnoprawnym, Inwestor pod koniec 2018 r. złożył wniosek o pozwolenie na budowę dla Terminala Głębokowodnego.

* **Budowa DCT 2**

Inwestor - DCT Gdańsk S.A. kontynuuje prace zmierzające do rozbudowy potencjału Terminala
i powiększenia zdolności przeładunkowych do 4 mln TEU rocznie. W 2018 r. Inwestor (DCT Gdańsk S.A.) uzyskał decyzję zmieniającą pozwolenie na budowę, która to zmiana pozwoliła na rozpoczęcie robót budowlanych. Prace budowlane obejmą obszar ok. 21,6 ha. ZMPG S.A. uzgodnił w marcu
2018 r. Projekt Architektoniczno-Budowlany PZT Remontu i budowy toru suwnicy mający na celu m.in. modernizację i rozbudowę bocznicy kolejowej Terminala DCT. Pozwolenie na budowę dla tego Projektu uzyskano we wrześniu 2018 r.

* **Modernizacja pali stalowych Pirsu Rudowego w Porcie Północnym**

Inwestycja jest realizowana w dwóch częściach: pierwsza część, realizowana od 2014 do 2019 r., obejmuje zabezpieczenie antykorozyjne 924 szt. pali stalowych w strefie wahań wody. Aktualnie wykonywana jest część pierwsza o wartości 19 mln zł, a zakres przewidziany na rok 2018 zrealizowany został zgodnie z harmonogramem. Stan zaawansowania robót budowlanych na dzień 31 grudnia
2018 r. to 91%.

* **Budowa Terminala Przeładunku Cukru przy Nabrzeżu Wiślanym – inwestycja Krajowej Spółki Cukrowej S.A.**

W kwietniu 2018 r. nastąpiło przekazanie terenu Dzierżawcy. Na bazie uzyskanej decyzji o pozwoleniu na budowę kontynuowana jest budowa magazynu – paczkarni. Po wyodrębnieniu i dokonaniu korekt projektowych w listopadzie 2018 r. uzgodniono dokumentację projektową kluczowego obiektu II fazy budowy – silosu.

* **Budowa Uniwersalnego, Wielozadaniowego Terminala Przeładunkowego przy Nabrzeżu Wiślanym, inwestycja Spółki Speed**

W czerwcu 2018 r. Inwestor uzyskał decyzję Wojewody Pomorskiego o pozwoleniach na rozbiórkę magazynu nr 12 oraz budynku socjalnego. W lipcu 2018 r. powyższe roboty zostały zrealizowane. Inwestor kontynuował prace projektowe, przygotowując na dzierżawionym terenie zaplecze budowy. Wykonano tymczasową nawierzchnię placu powstałego po wyburzeniu obiektów. Trwa proces uzgodnień w zakresie likwidacji i przebudowy układu torowego II strefy Nabrzeża Wiślanego.

* **Przebudowa magazynu nr 23 na terenie Terminala Promowego Westerplatte - inwestycja NTA Sp. z o.o.**

W maju 2018 r. nastąpiło otwarcie magazynu nr 23 po dokonanej kosztem ok. 2 mln zł przebudowie. Kontrahent rozpoczął eksploatację magazynu.

* **Nabywanie nieruchomości na potrzeby rozwojowe portu**

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. pozyskuje nieruchomości na cele rozwojowe portu morskiego
w Gdańsku. ZMPG S.A. rozpoczął procedurę pozyskania w drodze skorzystania z prawa pierwokupu nieruchomości przy ulicy Chodackiego 26 wraz z prawem własności budynku magazynowo - biurowego oraz nieruchomości przy ulicy Wiślnej wraz z prawem własności budynków, budowli i urządzeń. Nieruchomości zostały wydane Spółce w styczniu 2018 r.

Pomiędzy Gdańską Agencją Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o. a ZMPG S.A. zawarta została przedwstępna umowa sprzedaży nieruchomości gruntowej położonej przy ul. Sucharskiego w Gdańsku. W grudniu 2018 r. podpisana została umowa warunkowa sprzedaży pomiędzy stronami na zakup w/w nieruchomości.

* **Modernizacja elektronicznych systemów bezpieczeństwa kluczowych obszarów Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA na podstawie posiadanego projektu technicznego**

Modernizacja obejmie wymianę istniejących systemów: monitoringu wizyjnego, sygnalizacji włamania, kontroli dostępu, alarmu pożaru, kontroli wartowników i nadzoru. Zapewni stworzenie zintegrowanego systemu bezpieczeństwa Portu Gdańskiego wg aktualnych standardów technicznych. We wrześniu 2018 r. została podpisana umowa z Wykonawcą systemu. Termin realizacji to 6 miesięcy dla robót instalacyjnych oraz 18 miesięcy dla robót wymagających Pozwolenia na Budowę. Wartość umowna – 9 290 000 zł. Trwają prace projektowe. Przedsięwzięcie zostało podzielone na 32 zadania. Rozpoczęto prace montażowe w budynku Zamknięta 18, koordynując je z robotami dotyczącymi modernizacji części wspólnej budynku.

* **Modernizacja Głównego Punktu Zasilania Portu, modernizacja oświetlenia terenów portowych oraz budowa stacji ładowania samochodów.**

Na obecnym etapie trwają prace przygotowawcze przed dostawą nowych transformatorów mocy, które zapewnią zasilanie zarówno obecnych jak i nowych Kontrahentów oraz terminali w najbliższym dziesięcioleciu. Stare, wyeksploatowane transformatory o mocy 25 MVA zostaną zastąpione nowymi, nowoczesnymi jednostkami o mocy 40 MVA. Ponadto realizowane są prace związane z rozbudową rozdzielni 15 kV GPZ oraz termomodernizacją budynku GPZ, które zapewnią lepszą efektywność energetyczną obiektu. Wykonywana jest również dokumentacja projektowa remontu pomieszczeń GPZ oraz nowego zagospodarowania i zabezpieczenia terenu wokół budynku (nowe bramy, ogrodzenia, monitoring, oświetlenie itp.).

Trwają prace dotyczące modernizacji oświetlenia terenów Portu Gdańsk. Stare zużyte oprawy są zastępowane nowoczesnymi energooszczędnymi oprawami LED. Trwają również prace modernizacyjne istniejących stacji transformatorowych 15/0,4 kV, są projektowane i budowane nowe stacje, które zapewnią możliwość zasilania terenów inwestycyjnych, obecnych i nowych Kontrahentów.

* **Budowa parkingu buforowego dla samochodów ciężarowych ul. Śnieżna / Handlowa**

Wybudowano 63 miejsca parkingowe dla samochodów ciężarowych, zaplecze socjalno-sanitarne, ogrodzenie, oświetlenie i szlaban sterowany przez dozorców. Ponadto dwukondygnacyjny budynek z  pomieszczeniami dozoru, przestrzenią gospodarczo-magazynową oraz zapleczem sanitarnym dla kierowców.

* **Wyposażenie posterunków wartowniczych znajdujących się na terenie Portu Gdańsk w samochodowe, osiowe wagi najazdowe przeznaczone do ważenia aut będących w ruchu**

Przedmiotem inwestycji jest wyposażenie posterunków wartowniczych znajdujących się na terenie Portu Gdańsk w samochodowe, osiowe wagi najazdowe przeznaczone do ważenia aut będących
w ruchu. Samochodowe wagi typu najazdowego – osiowego przeznaczone są dla potrzeb preselekcyjnej kontroli aut poruszających się (wyjazd) i mających zamiar (wjazd) poruszać się po infrastrukturze portowej. Łącznie w zakresie niniejszego zamówienia zainstalowanych będzie 18 szt. stanowisk wagowych, po dwa stanowiska na każdym posterunku wartowniczym. Obecnie trwa postepowanie przetargowe mające na celu wyłonienie wykonawcy na realizację prac w formule: projektuj i buduj. Szacowany termin rozpoczęcia prac projektowych: luty 2019 r.

* **Rozbudowa Nabrzeża Północnego przy falochronie półwyspowym w Porcie Gdańsk**

Projekt ma być realizowany przy współfinansowaniu ze środków instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). W dniu 05.04.2018 r. podpisano umowę o dofinansowanie z INEA na realizację projektu nr 2017-PL-TM-0038-W. Wartość umowy wynosi 97.398.484 euro, w tym dofinansowanie 20% w wysokości 19.914.949,80 euro. Zgodnie z zapisami umowy projekt ma być realizowany w latach 2018-2021.

W dniu 02.06.2018 r. opublikowano ogłoszenie o przetargu na wykonawcę robót. Ze względu na dużą liczbę pytań oferentów dotyczących dokumentacji, przetarg na Wykonawcę robót został opóźniony. Pytania te spowodowały potrzebę przygotowania dodatkowych badań, co wpłynęło na prolongację terminu złożenia ofert. Ostatecznie pod koniec 2018 r. Beneficjent podjął decyzję o konieczności opracowania projektu zastępczego.

W dniu 04.10.2018 r. opublikowano ogłoszenie o przetargu na Inżyniera Kontraktu. W związku z przedłużającą się procedurą wyboru Wykonawcy Robót, postępowanie zostało również wydłużone, a termin podpisania umowy z Inżynierem uległ przesunięciu.

* **Poprawa infrastruktury dostępu kolejowego do Portu Gdańsk**

Projekt realizowany na obszarze administracyjnym Portu Gdańsk przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Projekt ma być realizowany przy współfinansowaniu ze środków instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Realizacja projektu ma się rozpocząć w 2019 r., a jego zakończenie jest planowane do końca 2021 r. W 2018 r. trwało opracowywanie dokumentacji projektowej, przy czym w lutym zakończono prace nad projektami budowlanymi, a we wrześniu 2018 r. opracowano projekty wykonawcze dla poszczególnych odcinków w ramach tego przedsięwzięcia. Projekt ma za zadanie docelowo zwiększyć możliwości transferu towarów przeładowywanych w Porcie Gdańsk m.in. na nabrzeżach użytkowanych przez Spółkę PGE S.A. W ramach projektu zmodernizowane zostaną stacje kolejowe działające na rzecz Portu Gdańsk, tj. Gdańsk Port Północny, Gdańsk Kanał Kaszubski oraz Gdańsk Zaspa Towarowa z rejonem Gdańsk Wiślany. Na wyżej wymienionych stacjach zwiększona zostanie m.in. liczba zelektryfikowanych torów. Rozbudowane i zmodernizowane zostanie też lokalne centrum sterowania. Realizacja inwestycji pozwoli na zwiększenie nacisku na oś do 221 kN oraz zwiększenie prędkości
i długości przyjmowanych składów.

* 1. Kluczowe inwestycje współfinansowane ze środków UE.
* **Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku**

Projekt realizowany jest w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF), szacowana wartość projektu to 470 mln zł przy współfinansowaniu na poziomie 85% (dotacja w kwocie 399,5 mln zł). W wyniku przetargu nieograniczonego w marcu 2018 r. została zawarta umowa o świadczenie usługi Inżyniera Kontraktu dla całego Projektu z Konsorcjum reprezentowanym przez Lidera – Spółkę TRACTEBEL S.A. Realizacja projektu rozpoczęła się w sierpniu 2017 r., a jego zakończenie jest planowane na grudzień 2020 r.

Proces wyboru wykonawców i zawierania umów o roboty budowlane oraz realizacji robót dla poszczególnych zakresów jest wyglądał następująco:

- pogłębienie toru wodnego – w wyniku przetargu nieograniczonego został wybrany Wykonawca robót – w lipcu 2018 r. podpisana została umowa z wykonawcą PRCiP Sp. z o.o. za kwotę 47.646.641,00 zł netto, który przedłożył BIOZ i PZJ, Harmonogram Robót i Plan Płatności oraz realizował w 2018 r. roboty ferromagnetyczne;

- przebudowa 3 nabrzeży stanowiących obudowę toru wodnego (części nabrzeży: Nab. Szczecińskie, Nab. Wiślane i Nab. BON) – w wyniku przetargu nieograniczonego został wybrany Wykonawca robót –w lipcu 2018 r. podpisano umowę z wykonawcą Doraco Sp. z o.o. za kwotę 31.705.177,55 zł netto. Wykonawca przedłożył BIOZ i PZJ, Harmonogram Robót i Plan Płatności oraz realizował roboty ferromagnetyczne i przygotowawcze;

- Nabrzeże Obrońców Poczty Polskiej i Nabrzeże Mew - w sierpniu 2017 r. zawarto umowę z Doraco Sp. z o.o. na realizację robót na kwotę 32. 883 996,39 zł netto. Rozpoczęto roboty budowlane, których zaawansowanie na dzień 31.12.2018 r. wykonawca określił na 22,9%;

- Nabrzeże Oliwskie – wybrano wykonawcę robót budowlanych Konsorcjum firm - Lider Strabag Sp.
 z o.o. oraz Partner Ed. Zueblin A.G. na kwotę 148 625, 008,11 zł netto. Termin zakończenia inwestycji 102 tygodnie od dnia podpisania umowy, którą zawarto w dniu 09.01.2019 r.;

- Nabrzeże Zbożowe – w wyniku przetargu nieograniczonego został wybrany Wykonawca robót – Doraco Sp. z o.o. za kwotę 24 179 927,74 zł netto. W lipcu 2018 r. została podpisana umowa
z Wykonawcą, który przedłożył BIOZ i PZJ, Harmonogram Robót i Plan Płatności oraz realizował roboty ferromagnetyczne i przygotowawcze;

- Nabrzeże Wisłoujście - w wyniku przetargu nieograniczonego został wybrany Wykonawca robót – Doraco Sp. z o.o. za kwotę 29 859 143,05 zł netto. W lipcu 2018 r. została podpisana umowa
z Wykonawcą, który przedłożył BIOZ i PZJ, Harmonogram Robót i Plan Płatności oraz realizował roboty ferromagnetyczne i przygotowawcze;

- Nabrzeże Dworzec Drzewny – w dniu 8.06.2018 r. została zawarta umowa z Budimex S.A. za kwotę 153 706 813,35 zł netto. Wykonawca przedłożył BIOZ i PZJ, Harmonogram Robót i Plan Płatności. Wykonywane było przeszukanie ferromagnetyczne i roboty przygotowawcze oraz roboty ziemne, rozpoczęto wykonywanie pali CFA i roboty w branży wod.- kan.

* **Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku**

Projekt realizowany jest w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF), szacowana wartość projektu to 122 mln zł przy współfinansowaniu na poziomie 85% (dotacja w kwocie 104 mln zł). Realizacja projektu rozpoczęła się w lipcu 2018 r., a jego zakończenie jest planowane na październik 2020 r. W wyniku przeprowadzonych postępowań przetargowych podpisano następujące umowy:

- w marcu 2018 r. - z Inżynierem Kontraktu - firmą Sweco Consulting Sp. z o.o. na pełnienie nadzoru inwestorskiego zgodnie z prawem budowlanym oraz świadczenia usług Inżyniera według warunków FIDIC;

- w lipcu 2018 r. umowa z Konsorcjum NDI S.A. i NDI Sp. z o.o. na wykonanie robot budowlanych. Kwota ryczałtowa Kontraktu: 142 961 707,45 zł netto. Wykonawca w 2018 r. przekazał raport
z przeszukania ferromagnetycznego oraz dokonał inwentaryzacji obiektów budowlanych znajdujących się w obrębie Terenu Budowy i jego otoczeniu. Wykonawca wykonywał roboty, w tym roboty przygotowawcze: obsługa geodezyjna, organizacja i utrzymanie zaplecza budowy, mobilizacja laboratorium, tymczasowa organizacja ruchu (objazdy tymczasowe, oznakowanie poziome, pionowe, projekty) wraz z jej utrzymaniem, utrzymanie czystości nawierzchni drogowych, odhumusowanie, roboty ziemne, wzmocnienia podłoża, podpory, obiekty inżynierskie, odwodnienie, montaż kanałów, montaż studni, kolizje elektryczne, kolizje sanitarne, kolizje telekomunikacyjne, montaż wpustów ulicznych, wycinki, nasypy. W toku realizacji są także certyfikacja podsystemów kolejowych i zmiana posadowienia obiektów inżynierskich i wzmocnienia gruntu.

* **Dokumentacja projektowa i środowiskowa dla rozbudowy i modernizacji węzłów sieci bazowej w Porcie Gdańsk w zakresie infrastruktury drogowo - kolejowej**

Projekt realizowany jest ze wsparciem z Programu CEF w wysokości 50 % kosztów kwalifikowanych. Wysokość dotacji udzielonej na niniejszy Projekt, to 527 492,00 euro.

Działanie składa się z 3 zadań projektowych:

- Zad. 1  –  Układ drogowo – kolejowy rejonu Basenu Górniczego;

- Zad. 2  –  Układ drogowo – kolejowy rejonu Nabrzeża Przemysłowego;

- Zad. 3 – Miejski układ drogowy wraz z lokalizacją zjazdów, obsługujący rejony Basenu Górniczego oraz Nabrzeża Przemysłowego.

Wykonawca przekazał ostateczną wersję Projektu wykonawczego, a następnie złożył wnioski do PUW o wydanie PnB.

* 1. Poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego.

Zgodnie z obowiązkiem ustawowym, podobnie jak w latach poprzednich, w 2018 r. ZMPG S.A. wykonywał monitoring poziomu substancji zanieczyszczających w basenach portowych oraz wejściach do portu. Wyniki badań wskazują, że poziom zanieczyszczeń w wodach portowych jest niski. Zgodnie z warunkami obowiązujących decyzji na specjalne korzystanie z wód, wykonywane są badania ścieków opadowych oraz bytowych odprowadzanych przez portową sieć kanalizacyjną.

W roku 2018 ZMPG S.A. zlecił wykonanie na pirsie Rudowym w Porcie Północnym siedlisk zastępczych dla kolonii lęgowej rybitw rzecznych, która stanowi przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB 220005. W wyniku przedmiotowych prac powstało 5 platform znajdujących się na bocznych podporach wygrodzonej części pirsu Rudowego. W 2018 r. na platformach i poza nimi gniazdowało łącznie co najmniej 150 par rybitw rzecznych i 13 par śmieszek.

W 2018 r. na Nabrzeżu Westerplatte rozpoczęto inwestycję przebudowy sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej, w ramach której ZMPG S.A. realizuje przedsięwzięcia polegające na budowie 5 punktów odbioru ścieków ze statków. Ponadto w ramach modernizacji nabrzeży wyłoniony wykonawca na przebudowę Nabrzeży Dworca Drzewnego i Nabrzeża Ziółkowskiego wykona 3 punkty odbioru ścieków ze statków.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do wód powierzchniowych z działalności portowej w ramach trwających modernizacji nabrzeży kontynuowane są prace rozbudowy sieci kanalizacji deszczowej oraz systemów podczyszczania wszystkich odprowadzanych ścieków opadowych.

W związku z wejściem w życie Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu z wodami balastowymi i osadami ze statków, ZMPG S.A. realizuje badania środowiska wód portowych pod kątem obecności gatunków obcych. Badania odbywają się zgodnie z procedurą wypracowaną przez wspólną Grupę Roboczą powołaną przez Sekretariaty Konwencji HELCOM i Konwencji OSPAR. Wyniki badań dadzą podstawę merytoryczną na potrzeby procedury udzielania zwolnień ze stosowania wymogów konwencji balastowej (standardu D-2). Zwolnienia będą udzielane statkom przez administrację morską na wniosek armatora. W połowie kwietnia 2018 r. odbył się pierwszy pobór próbek oraz wystawienie zestawów do porastania na sześciu stanowiskach badawczych. Pobrano próbki do badań wszystkich wymaganych parametrów. Kolejny etap badań odbył się w okresie letniego maksimum rozwoju organizmów wodnych (sierpień/wrzesień). Od pierwszego poboru prób trwała analiza laboratoryjna pobranego materiału. Trwa opracowywanie Protokołów badania portu dla poszczególnych stanowisk. W związku z wyizolowaniem bakterii chorobotwórczych (nie objętych zapisami konwencji balastowej)
w próbkach mikrobiologicznych, trwa przygotowanie informacji na temat ewentualnych zagrożeń.

W związku z intensywnym rozwojem prawodawstwa w roku 2018, podobnie jak w latach poprzednich, przedstawiciele ZMPG S.A. uczestniczyli we wszelkich konsultacjach aktów prawnych dotyczących ochrony środowiska. Jednocześnie przedstawiciele ZMPG biorą czynny udział w pracach grup takich jak: GREEN TEAM, HELCOM/OSPAR TG BALLAST, Cooperation Platform on Special Area According to MARPOL Annex IV (CP PRF).

* **Rozwój i modernizacja portów, przystani oraz pomostów cumowniczych służących do aktywnego uprawiania turystyki i sportów morskich**

W ramach projektu „Estetyzacja Portu Gdańsk” ZMPG S.A. realizuje przedsięwzięcie budowy tzw. Infoboxu - obiektu kubaturowego na Główce Portu, który ma składać się z sali wielofunkcyjnej, powierzchni ekspozycyjno-edukacyjnej w postaci infoboxu nt. Portu Gdańsk oraz szkółki żeglarskiej dla dzieci i młodzieży.

Wykonano dokumentację projektową na budowę wielofunkcyjnego obiektu kubaturowego oraz służącą przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania przetargowego na wybór wykonawcy robót budowlanych. Wstępnie planuje się przeprowadzenie postępowania przetargowego na wybór Wykonawcy Robót Budowlanych w III kwartale 2019 r.

* **Współpraca ze startupami**

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. posiada doświadczenie w realizacji projektów innowacyjnych we współpracy ze startupami. ZMPG S.A. był partnerem w organizowanym przez Pomorską Specjalną Strefę Ekonomiczną programie akceleracyjnym Space3ac Intermodal Transportation, realizowanym
w ramach projektu pn. „Techniki satelitarne dla transportu intermodalnego” współfinansowanego ze środków UE. Celem programu był rozwój polskiego przemysłu kosmicznego poprzez łączenie potrzeb dużych przedsiębiorstw z potencjałem startupów. Efektem końcowym programu było wdrożenie produktów wypracowanych przez startupy. W ramach programu w Porcie Gdańsk wdrożono dwa innowacyjne rozwiązania:

- system zarządzania ruchem na terenie Nabrzeża Oliwskiego - celem projektu zrealizowanego przez startup Parkanizer sp. z o.o. jest rozpoznanie, kontrola dostępu i zarządzanie ruchem w zakresie pojazdów w obszarze parkingów buforowych i terminali w centrach logistycznych Portu Gdańsk;

- system detektorów do pomiarów hałasu, zapylenia i emisji odorów na wybranych terenach w Porcie Gdańsk - projekt zrealizowany przez startup SeaData sp. z o.o. zainstalował na terenie Portu Gdańsk platformę analityczną oraz urządzenia końcowe do pomiaru, przetwarzania i wizualizacji parametrów jakości powietrza (yetiBox & yetiSense). Dwa podstawowe elementy systemu to:

- warstwa pomiarowa, wyposażona w zestaw sześciu odpowiednio dobranych sensorów, pozwalających na stały monitoring podstawowych parametrów hałasu, zapylenia (PM10, PM2.5), emisji odorów (związków azotu: amoniaku, aminów, heterocyklicznych związków organicznych zawierających azot; związków siarki: siarkowodoru, sulfidów, disulfidów, tioli praz heterocyklicznych związków organicznych zawierających siarkę; a także związków powstających w procesach fermentacyjnych – aldehydów, ketonów i estrów), również czujników prędkości i kierunku wiatru;

- warstwa komunikacyjna, wyposażona w moduły łączności bezprzewodowej, zdolnej do pokrycia komunikacyjnego przestrzeni portu.

Zarząd Morskiego Portu w Gdańsku jest jednym z Partnerów projektu realizowanego z programu Poland Prize, który zakłada współpracę ze startupami spoza Polski. Każdy ze starupów, który zostanie przez ZMPG S.A. wyłoniony do współpracy uzyska dotację w wysokości ok. 200 tys. zł na realizację wyznaczonego przez Port wyzwania. We wrześniu 2018 r. rozpoczął się nabór startupów, podczas którego zostały wybrane podmioty, które zrealizują dwa ogłoszone przez Port wyzwań:

- Wyzwanie 1 – Stworzenie automatycznego systemu pomiaru, monitoringu i prezentacji stanów wody w Porcie Gdańsk.

Przedmiotem projektu jest rozmieszczenie kilkunastu czujników rejestrujących stany wody w Porcie Gdańskim, opracowanie oprogramowania  rejestrującego zbierane dane z prezentacją ich w czasie rzeczywistym oraz z możliwością przeglądania zasobów archiwalnych. Aplikacja powinna wskazywać oraz przesyłać powiadomienia po przekroczeniu stanów alarmowych bądź granicznych ustawionych przez użytkownika.

- Wyzwanie   2   –   Stworzenie nowoczesnej bazy GIS.

Przedmiotem projektu jest stworzenie nowoczesnej bazy GIS. Obecnie zgromadzone przez ZMPG S.A. informacje mogłyby stanowić podstawę do zasilenia systemu, który oferowałby różne funkcjonalności.

Ponadto pozyskano kolejne środki na współpracę ze Startupami z programu Scale Up II w ramach dotychczasowej współpracy z akceleratorem Space3ac.

W grudniu 2018 r. podpisano Umowę inwestycyjną w sprawie udzielenia pożyczki na realizację projektu pod nazwą: „Kompleksowa rewitalizacja nieruchomości na potrzeby utworzenia Inkubatora Morskiego w Porcie Gdańsk”, w ramach Instrumentu Finansowego wdrażanego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego WP na lata 2014-2020.

Realizacja tego projektu w pełni odpowiada realizowanej przez ZMPG S.A. polityce społecznej. Jednym z nadrzędnych celów społecznych w związku z powstaniem inkubatora będzie przede wszystkim wspieranie przedsiębiorczości wśród młodych podmiotów (startupów) funkcjonujących w branży morsko-logistycznej. Powstanie inkubatora pozwoli na koncentrację młodych podmiotów z branży morskiej wokół portu oraz wykorzystanie ich potencjału wraz z infrastrukturą i zasobami ZMPG S.A. Powyższe pozwoli na zdefiniowanie i rozwiązanie wyzwań biznesowych, które stoją przed portem. Działania skoncentrowane wokół startupów spowodują ożywienie gospodarcze, pojawienie się nowych podmiotów gospodarczych, a co za tym idzie realizację nowych inwestycji, czy powstanie innowacyjnych produktów i usług.

W ramach realizowanego projektu planuje się również zaadaptowanie przestrzeni zrewitalizowanych budynków na Centrum Kompetencji Kadr Gospodarki Morskiej, które pozwoli na prowadzenie kursów
z wykorzystaniem symulatorów urządzeń dźwigowych. Centrum stanowić będzie atrakcyjną ofertę dla kontrahentów ZMPG S.A., u których można zaobserwować niedobory kadrowe. Realizacja projektu pozwoli na stworzenie realistycznego środowiska edukacyjnego, które umożliwi rozwinięcie umiejętności uczniów szkół zawodowych oraz przygotowywanie ich do wykonywania zadań w realnym środowisku pracy. Co istotne, niniejszy projekt realizuje cele społeczne nakierowane przede wszystkim na społeczną lokalność dzielnicy. W ramach powstania inkubatora, planowane jest zorganizowanie stałej wystawy dotyczącej historii portu.

Ponadto Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. aktywnie współpracuje z takimi uczelniami jak: Uniwersytet Gdański, Uniwersytet Morski w Gdyni, Politechnika Gdańska czy Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa. Pracownicy ZMPG S.A. angażują się w wykłady prowadzone na rzecz studentów, obejmują ich opieką podczas odbywania praktyk w firmie, a także dzielą się z praktykantami praktyczną wiedzą techniczną z zakresu hydrotechniki, infrastruktury lądowej itp.

1. Port w Gdyni
	1. Przeładunki wg grup towarowych w tys. ton w 2018 r. (dane Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.).

**Tab. 1.** **Statki zawijające do Portu w Gdyni w latach 2016-2018**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  | **zmiana 2018/2017** |
| **Wyszczególnienie** | **2016** | **2017** | **2018** | **liczba statków** | **w %** |
| Statki | 3 465 | 3 618 | 4 332 | 714 | 119,7 |

**Tab. 2.** **Przeładunki wg. grup towarowych w latach 2016-2018 w tys. ton**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  | **zmiana 2018/2017** |
| **Wyszczególnienie** | **2016** | **2017** | **2018** | **tys. ton** | **w %** |
| Węgiel i koks | 1 485,8 | 2 134,5 | 2 629,3 | 494,8 | 123,2% |
| Rudy | 6,3 | 15,1 | 0,0 | -15,1 | 0,0% |
| Inne masowe | 1 100,9 | 1 079,3 | 1 311,3 | 232,0 | 121,5% |
| Zboże | 4 090,5 | 3 482,7 | 2 994,8 | -487,9 | 86,0% |
| Drewno | 62,9 | 234,0 | 979,2 | 745,2 | 418,5% |
| Drobnica | 11 465,5 | 12 460,4 | 13 817,9 | 1 357,5 | 110,9% |
| Paliwa płynne | 1 324,4 | 1 819,1 | 1 759,6 | -59,5 | 96,7% |
| Przeładunki ogółem | 19 536,3 | 21 225,2 | 23 492,0 | 2 266,2 | 110,7% |

**Tab. 3.** **Liczba pasażerów statków typu Cruise w latach 2016-2018**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  | **zmiana 2018/2017** |
| **Wyszczególnienie** | **2016** | **2017** | **2018** | **osoby/ statki** | **w %** |
| Pasażerowie | 81 833 | 88 616 | 102 397 | 13 781 | 115,6 |
| Statki | 50 | 41 | 50 | 9 | 122,0 |

**Tab. 4.** **Przeładunki kontenerów w latach 2016-2018 (w TEU**)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  | **zmiana 2018/2017** |
| **Wyszczególnienie** | **2016** | **2017** | **2018** | **TEU** | **w %** |
| Kontenery (w TEU) | 642 195 | 710 736 | 803 871 | 93 135 | 113,1 |

**Tab. 5.** **Wielkość przewozów pasażerskich ogółem w latach 2016-2018**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  | **zmiana 2018/2017** |
| **Wyszczególnienie** | **2016** | **2017** | **2018** | **osoby** | **w %** |
| Liczba obsłużonych pasażerów | 680 861 | 748 665 | 790 173 | 41 508 | 105,5 |

* 1. Analiza wielkości przeładunków i obsługi pasażerów w Porcie Gdynia w 2018 r.

W 2018 r. obroty ładunkowe w Porcie Gdynia osiągnęły poziom 23 492,0 tys. ton (+ 10,7% w porównaniu z rokiem 2017). Oznacza to, że rok 2018 był rokiem rekordowym pod względem przeładunków (poprzedni rekord przypadał na rok 2017, w którym przeładowano 21 225,2 tys. ton).

Struktura obrotów ładunkowych roku 2017 przedstawia się następująco: drobnica – 58,8%, zboże -12,7%, węgiel i koks – 11,2%, ropa naftowa i przetwory naftowe - 7,5%, inne masowe 5,6%, drewno - 4,2 % masy ładunkowej.

**Rys. 1. Struktura przeładunków w Porcie Gdynia w 2018 r.**

**Źródło: ZMPG S.A.**

Wzrosty obrotów odnotowano w następujących grupach ładunkowych:

* Drobnica + 1 357,5 tys. ton (+ 10,9%)
* Drewno + 745,2 tys. ton (+ 318,5%)
* Węgiel i koks + 494,8 tys. ton (+ 23,2%)
* Inne masowe + 232,0 tys. ton (+ 21,5%)

Spadki nastąpiły w grupach:

* Zboże – 487,9 tys. ton (- 14%)
* Ropa i przetwory naftowe – 59,5 tys. ton (- 3,3%)
* Rudy – 15,1 tys. ton ( - 100%)

W 2018 r. w Porcie Gdynia przeładowano 803 871 TEU kontenerów, co w porównaniu z poprzednim rokiem daje wzrost o 13,1%.

W 2018 r. w porcie w Gdyni obsłużono 102 397 pasażerów ze statków typu Cruise, co oznaczało wzrost o 13 781 osób (+ 15,6%) w stosunku do roku poprzedniego. Port obsłużył 50 statków wycieczkowych
i było to 9 więcej niż w 2017 r. Ogółem port obsłużył w 2018 r. 790 173 pasażerów, czyli więcej o 41 508 osób w porównaniu do roku poprzedniego (+ 5,5%).

**Rys. 2. Przeładunki w Porcie Gdynia w latach 2017-2018 w tys. ton.**

**Źródło: ZMPG S.A.**

Ogółem w 2018 r. w Porcie Gdynia obsłużono 13 571,4 tys. ton w imporcie (w 2017 r. było to
11 938,0 tys. ton) i 9 920,7 tys. ton w eksporcie (w 2017 r. było to 9 287,1 tys. ton). Zmiany spowodowane są w dużej mierze zwiększonym importem węgla (+ 462,1 tys. ton), zwiększonym eksportem drewna (+ 531,9 tys. ton) oraz zwiększonym eksportem (+ 393,5 tys. ton) i importem (+ 964,0 tys. ton) drobnicy.

* 1. Realizowane projekty oraz inwestycje w Porcie Gdynia w 2018 r.
* **Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – etapy II-III**

Celem inwestycji jest zapewnienie parametrów nawigacyjnych, umożliwiających zawijanie do Portu Gdynia dużych statków kontenerowych, obsługujących bezpośrednie połączenia oceaniczne oraz statków masowych typu Baltimax, czyli największych wchodzących na Bałtyk. Kluczowym jest zwiększenie głębokości na torze podejściowym oraz w kanale i obrotnicach portowych, szczególnie na obszarach przeładunków ładunków kontenerowych i masowych. Projekt składa się z dwóch zadań
i kilku etapów w każdym z nich:

- Zadanie 1

Etap I projektu obejmuje w przebudowę Obrotnicy nr 2 do średnicy docelowej 480 m. Roboty budowlane związane z rozbudową Obrotnicy nr 2 rozpoczęły się we wrześniu 2017 r. Obrotnica w dnie została wykonana.

Etap II, dotyczący pogłębienia toru podejściowego do Portu Gdynia leży w gestii Urzędu Morskiego
w Gdyni, który realizuje w swoim zakresie wykonanie robót czerpalnych na torze podejściowym do główek falochronu, do rzędnej -17,0 m na długości 3855 m i szerokości 280 m. Realizacja w latach: 2019-2021 – inwestycja jest w fazie przygotowania.

Etap III przewiduje roboty czerpalne do rzędnej -16 m w akwenach wewnętrznych Portu Gdynia
i wcześniejszą przebudowę (wzmocnienie) nabrzeży Włoskiego, Słowackiego (obecnie prace wykonawcze) oraz Norweskiego (proces przetargowy na wyłonienie wykonawcy). Realizacja w latach 2020-2022. Inwestycja jest w fazie przygotowania.

- Zadanie 2

Etap II obejmować będzie przebudowę Nabrzeża Indyjskiego. Dokumentacja jest w fazie przygotowania.

Etap III obejmuje przebudowę Nabrzeża Helskiego I i Helskiego II. Dokumentacja techniczna jest na ukończeniu.

Projekt otrzymał dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w ramach POIŚ 2014-2020. Budżet projektu: 556 mln zł brutto, 456 mln zł netto, dofinansowanie unijne 273 mln zł.

* **Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni** – **stacja Port Gdynia**

Projekt prowadzony przez PKP PLK S.A. przewiduje gruntowną przebudowę stacji kolejowej Gdynia Port wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym wymianę nawierzchni kolejowej z podtorzem
i odwodnieniem. Obejmuje ona łącznie teren 70 hektarów, 130 kilometrów torów kolejowych wraz
z 355 rozjazdami i przejazdami kolejowo-drogowymi na odcinkach 6 linii kolejowych.

Zakres prac obejmować będzie także instalację urządzeń i systemów telekomunikacyjnych, sieci trakcyjnej wraz z zasilaniem oraz budowę obiektów inżynieryjnych i kubaturowych. Ponadto, budowa Lokalnego Centrum Sterowania Gdynia Port zapewni sprawniejszy ruch pociągów. W efekcie prac wzrośnie punktualność przejazdów i szybkość obsługi kolejowej terminali portowych.

Projekt jest realizowany w oparciu o środki własne PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz środki instrumentu finansowego CEF „Łącząc Europę” z dofinansowaniem na poziomie 40%.
Wartość projektu opiewa na kwotę ponad 1 800 000 000,00 zł brutto. Zakończenie prac zaplanowane jest do końca 2021 r.

* **Rozbudowa linii kolejowej nr 201 w kierunku Bydgoszczy**

Pod koniec trzeciego kwartału 2018 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisała umowy
z firmami projektowymi, na opracowanie dokumentacji projektowej na budowę dodatkowego, trzeciego  toru na odcinku Gdańsk Osowa – Gdynia Wielki Kack – Gdynia Główna w ramach modernizacji i elektryfikacji kluczowej dla rozwoju portu linii kolejowej nr 201. Pozytywna decyzja PKP PLK S.A. jest wynikiem starań Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. o uwzględnienie budowy trzeciego toru w ramach prowadzonych prac nad inwestycją, która ma podstawowe znaczenie dla transportu kolejowego Portu Gdynia.

* **Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia – przebudowa
i elektryfikacja**

Celem projektu jest poprawa konkurencyjności Portu Gdynia, głównie poprzez skrócenie czasu pobytu składów pociągów w porcie. Inwestycja obejmuje grupę istniejących 6 torów, prowadzących do terminalu intermodalnego BCT Sp. z o.o. Z uwagi na nowe dostosowanie długości torów, dobudowanie 7-ego toru, elektryfikację i instalację systemów sterowania ruchem inwestycja przyczyni się do sprawniejszej i efektywniejszej obsługi przeładunków kolejowych oraz ograniczenia emisji do środowiska. Zakończono prace projektowe i uzyskano pozwolenie na budowę. Trwa rozstrzyganie przetargu na wybór wykonawcy robót budowlanych. Przewidywany termin realizacji prac budowlanych od II kw. 2019 r., a termin zakończenia na przełomie 2020/21 r.

Projekt ubiega się o dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w ramach POIŚ 2014-2020– złożono Wniosek o Dofinansowanie. Budżet: ok. 70 mln zł brutto, 57 mln zł netto.

* **Budowa infrastruktury intermodalnej na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia**

Celem inwestycji jest zwiększenie potencjału obsługi przewozów intermodalnych w Porcie Gdynia i przyczynienie się do zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach kontenerów z/do portu. Przewiduje się obsługę składami całopociągowymi. Zakres projektu obejmuje budowę nowego terminalu intermodalnego oraz placów manewrowo-składowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia. Przedsięwzięcie obejmuje m.in. budowę: 2 torów ładunkowych - 780 mb. każdy; placów manewrowo-składowych - ok. 170 000 m2; drogi technologicznej 360 mb. Maksymalną zdolność przeładunkową nowego terminalu oszacowano na ponad 300 tys. TEU/rok. W II kw. 2018 r. podpisano umowę na opracowanie dokumentacji projektowej dla placów manewrowo-składowych. Również w II kw. 2018 r. uzyskano pozwolenie na budowę drogi technologicznej. Pozostałe elementy dokumentacji i decyzji urzędowych są w końcowej fazie realizacji. Przewidywany termin realizacji projektu to koniec 2021 r.

Projekt ubiega się o dofinansowanie z puli intermodalnej (konkursowej) środków Funduszu Spójności w ramach POIŚ 2014-2020. Budżet: ok. 190 mln zł brutto, ok. 156 mln zł netto.

* **Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia**

Projekt obejmuje wybudowanie publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia, wraz z infrastrukturą towarzyszącą, umożliwiającą obsługę ładunków i pasażerów oraz poprawę dostępności transportowej portu. Inwestycja zlokalizowana jest przy IV Basenie Portowym, przy Nabrzeżach Polskim i Fińskim. Rezultatem projektu będzie obsługa promów o długości do 240 m, a także umożliwienie zwiększenia częstotliwości ich zawijania. W ramach projektu nastąpi przebudowa nabrzeży na długości 597 mb, wybudowane będą budynki terminalu granicznego dla operatorów i klientów, powierzchnie manewrowe i drogi dostępu do portu oraz infrastruktura obsługi statków i pasażerów. Budowa terminalu promowego z przejściem granicznym przy Nabrzeżu Polskim oznacza przeniesienie operacji pasażersko-towarowych bliżej centrum miasta, ułatwienie manewrowania promami, a także skrócenie czasu operacji jednostek od wejścia do portu do nabrzeża, co wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo portu i ograniczy emisję spalin do atmosfery. W I kwartale 2019 r. przewidywane jest podpisanie umowy z wykonawcą na roboty budowlane. Zakończenie projektu przewidywane jest w połowie 2021 r. Projekt otrzymał dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w ramach POIŚ 2014-2020. Budżet projektu: 290 mln zł brutto, 235 mln zł netto, dofinansowanie unijne ok. 116,8 mln zł.

* **Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków ze statków**

Realizowany projekt ma na celu wykonanie nowej i dostosowanie istniejącej infrastruktury kanalizacyjnej do odbierania ścieków sanitarnych ze statków i zrzut tych ścieków do sieci kanalizacji sanitarnej miasta Gdynia. Budowa infrastruktury portowej, umożliwiającej odbiór ścieków ze statków cumujących w porcie, stanowi realizację wymogów wprowadzonych w 2011 r. zmianami do Załącznika IV Konwencji MARPOL (Rezolucja MEPC.200)62)).

Prace związane z projektem realizowane będą w dwóch fazach:

- Faza 1. Budowa zbiorczego układu kanalizacji sanitarnej grawitacyjno-ciśnieniowej do odbioru ścieków z Nabrzeża Francuskiego i Polskiego, ze wstępnym przygotowaniem ścieków do zrzutu do miejskiej sieci kanalizacyjnej wraz z włączeniem do tej sieci.

- Faza 2. Budowa układu technologicznego podczyszczania ścieków przed zrzutem do miejskiej sieci kanalizacyjnej.

Umożliwienie szybkiego i bezawaryjnego zrzutu ścieków ze statków przyczyni się do redukcji zanieczyszczeń w wodach morskich Zatoki Gdańskiej, przyczyniając się pośrednio do ochrony różnorodności biologicznej w południowym akwenie Morza Bałtyckiego.

W przygotowaniu jest dokumentacja budowlana dla obu faz projektu. Termin zakończenia prac przewidziano do końca 2020 r. Projekt ubiega się o dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności
w ramach POIŚ 2014-2020. W I kw. 2019 r. przewidywane jest złożenie Wniosku o Dofinansowanie. Budżet: ok. 50 mln zł brutto, ok. 40 mln zł netto.

* **Budowa Magazynu Wysokiego Składowania w rejonie ulic Kontenerowej i Logistycznej**

W powyższej lokalizacji ZMPG S.A. dysponuje wolnym obszarem o powierzchni 26.400 m2, na którym jest obecnie budowany magazyn wysokiego składowani o powierzchni około 11.000 m2. Dalsze zagospodarowanie działki o powierzchni całkowitej 90 000 m2 przewiduje budowę kolejnych trzech magazynów. Budżet: 43 mln zł netto. Termin realizacji: rozpoczęcie robót budowlanych w 2018 r., zakończenie projektu przewidziano na IV kw. 2019 r.

Ponadto w 2018 r. ZMPG S.A. prowadził działania mające na celu pozyskanie od podmiotów publicznych terenów położonych w granicach portu na rzecz ZMPG S.A., wskutek czego pozyskano łącznie 11,128 ha  gruntów na cele rozwojowe. Zarząd Morskiego Portu Gdynia Spółka Akcyjna, jako podmiot zarządzający portem morskim wniósł do MGMiŻŚ trzy wnioski o dokonanie zmiany granicy portu morskiego w Gdyni w zakresie:

- objęcia części obszaru funkcjonalnego pn. „Dolina Logistyczna” o pow. 260,2 ha w gm. Kosakowo, powiat pucki;

- obszaru o pow. całkowitej 29.892 m2, zakupionego przez ZMPG S.A. od Stoczni Remontowej NAUTA S.A.;

- obszaru Mola Rybackiego o pow. ok. 177.900 m2.

ZMPG S.A. uczestniczył w procesie opracowywania planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich oraz opiniowania Zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. prowadził intensywne prace lobbingowe w zakresie nowelizowanej obecnie ustawy o portach i przystaniach morskich. Nowa ustawa może poważnie wzmocnić rolę podmiotów zarządzających portami.

**- Uczestnictwo w projekcie** **„COMPLETING MANAGEMENT OPTIONS IN THE BALTIC SEA REGION TO REDUCE RISK OF INVASIVE SPECIES INTRODUCTION BY SHIPPING-COMPLETE”.**

Projekt ma na celu opracowanie spójnych dla regionu Morza Bałtyckiego, narzędzi i zaleceń w zakresie postępowania z gatunkami inwazyjnymi wprowadzanymi poprzez transport morski. Pod koniec września 2018 r. projekt COMPLETE uzyskał status projektu flagowego. Aby zminimalizować ryzyko introdukcji szkodliwych organizmów wodnych i patogentów przez dwa główne wektory - wody balastowe i kadłuby statków, niezbędne jest opracowanie narzędzi i opcji zarządzania. To właśnie jest głównym celem projektu COMPLETE. Jednym z jego istotnych i nowatorskich rezultatów będzie opracowanie mapy drogowej dla regionalnie zharmonizowanej strategii zarządzania zanieczyszczeniami biologicznymi wnoszonymi przez kadłuby statków (tzw. biofouling). Dzięki statusowi projektu flagowego uzyskane wyniki i wypracowane zalecenia mają większą szansę na przekazanie do poziomu legislacyjnego, co z kolei daje możliwość wykorzystania ich w praktyce. Projekt COMPLETE jest realizowany przez 12 partnerów z Estonii, Finlandii, Niemiec, Łotwy, Litwy, Polski i Szwecji, którzy współpracują z 23 stowarzyszonymi organizacjami ze wszystkich państw regionu Morza Bałtyckiego. Wśród nich jest Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz Polski Rejestr Statków S.A. Partnerem wiodącym w projekcie jest Kotka Maritime Research Association z Finlandii. Projekt jest współfinansowany z Funduszu Europejskiego Rozwoju Regionalnego, Program INTERREG Baltic Sea Region 2014-2020 Okres realizacji: 01/10/2017–30/09/2020.

**- Uczestnictwo w grupie korespondencyjnej** **HELCOM Cooperation Platform on Port Reception Facilities (PRF) in the Baltic Sea.**

Zaostrzone wymogi w zakresie zakazu zrzutu ścieków ze statków pasażerskich i promów na Bałtyku przyjęte rezolucją MEPC 2009(62) 15 lipca 2011 r. zaczną obowiązywać od 1 czerwca 2019 r. dla nowo wybudowanych statków oraz od 1 czerwca 2021 r. dla pozostałych statków. W sierpniu 2018 r. został aktualizowany raport HELCOM „Baltic Sea Sewage Port Reception Facilities – HELCOM overview 2018”, który omawia portowe urządzenia do odbioru ścieków ze statków pasażerskich i promów w 38 portach bałtyckich, w tym także w Porcie Gdynia będącym na liście portów priorytetowych, dla których istnieje bezwzględny obowiązek odbioru ścieków ze statków.

**- Uczestnictwo, jako partner stowarzyszony, w projekcie SBOIL South Baltic Oil Spil Response Throuhg Clean - Up with Biogenic Oil Binders.**

Celem projektu jest wykorzystanie zielonych technologii w celu ograniczenia zrzutów zanieczyszczeń
w obszarze Południowego Bałtyku. Partnerem wiodącym jest University of Rostock, a partnerami projektu są Akademia Morska w Szczecinie i World Maritime University in Malmo. W 2018 r. odbyły się krajowe warsztaty poświęcone problematyce zwalczania rozlewów olejowych z zastosowaniem technologii absorbentów biodegradowalnych. W ramach przeprowadzonych zajęć przedstawiono założenia projektu wraz z pokazem zapory do zwalczania wycieków. W części praktycznej spotkania zaprezentowano możliwości symulatora zwalczania rozlewów olejowych PISCES II m.in. wg scenariusza ćwiczeń w koordynacji akcji usuwania rozlewu olejowego w rejonie portu Świnoujście. Następnie przeprowadzono międzynarodowe ćwiczenia sztabowe (Table-Top Exercise) w zakresie transgranicznej reakcji na wyciek ropy dla zainteresowanych stron rejonu Południowego Bałtyku.

**- Uczestnictwo jako partner stowarzyszony w projekcie „EcoShip – Impact of novel on-board and harbour eco-technologies on maritime environment”**.

We wrześniu 2018 r. w siedzibie Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. odbyły się warsztaty przedstawiające i podsumowujące wyniki uzyskane w trakcie trafiającego trzy lata projektu EnviSuM. Zgodnie z celem projektu opracowano sposoby pomiarów i ocenę wpływu emisji siarki ze statków na środowisko oraz zbadano jakość powietrza w rejonie Trójmiasta i regionie Morza Bałtyckiego.
Z uzyskanych danych jednoznacznie wynika, że wdrożenie w 2015 r. regulacji prawnych ograniczających zawartość siarki w paliwach statkowych wpłynęło na spadek emisji tlenków siarki ze statków. Dodatkowo, wyniki uzyskane w projekcie będą stanowiły podstawę do opracowania i wdrażania dalszych, nowych i zrównoważonych rozwiązań poprawiających stan powietrza oraz wskazania rekomendacji dla kolejnych regulacji prawnych w zakresie ograniczania emisji.

**- Uczestnictwo w „BPO Environmental Working Group” (środowiskowa grupa robocza w Organizacji Portów Bałtyckich).**

Grupę tą reprezentuje 9 portów bałtyckich: Kopenhaga-Malmoe, Sztokholm, Tallinn, Helsinki, Turku, Rostock, Liepaja, Kaliningrad i Gdynia. Głównym zadaniem tej grupy jest śledzenie zmian prawnych (międzynarodowych, europejskich, bałtyckich), które mają wpływ na działalność portową. Ostatnie posiedzenie środowiskowej grupy roboczej odbyło się 5 września 2018 r. w siedzibie Zarządu Morskiego Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Tematami poruszanymi była m.in. emisja ze statków, w tym ograniczenia na Morzu Bałtyckim wprowadzone dla tlenków azotu oraz tlenów siarki, a także emisja
z tytułu przeładunku towarów masowych oraz problemy, jakie mają porty w związku z usytuowaniem
w centrum miast i wynikającymi z tego tytułu konfliktami społecznymi. Przedstawiono aktualizację raportu HELCOM „Baltic Sea Sewage Port Reception Facilities - HELCOM overview 2018”, który omawia szczegółowo portowe urządzenia do odbioru ścieków ze statków pasażerskich i promów w 38 portach bałtyckich.

* 1. Rozwój usług portowych oraz pozostałych przedsięwzięć istotnych dla realizacji polskiej polityki morskiej w Porcie Gdynia w 2018 r.
* **Port Zewnętrzny**

Celem inwestycji jest wzrost potencjału przeładunkowego portu oraz zapewnienie możliwości obsługi największych statków oceanicznych. Inwestycja polega na budowie terminalu głębokowodnego (wychodzącego ponad obecny falochron główny) w ramach przedłużenia nabrzeży Śląskiego
i Szwedzkiego i jest zgodna ze strategią Portu Gdynia, w której założono pozyskanie terenów na potrzeby zwiększenia potencjału usługowego portu.

W 2018 r. sporządzona została wielowariantowa, wielobranżowa koncepcja budowy Portu Zewnętrznego, na podstawie której Zarząd Spółki wybrał najbardziej korzystny wariant, w wyniku czego powstała szczegółowa koncepcja realizacyjna Portu Zewnętrznego umożliwiająca dalsze działania
w zakresie uzgodnień, np. z Urzędem Morskim w Gdyni, czy Marynarką Wojenną.

Rozpoczęto wstępne przygotowania w zakresie oceny oddziaływania na środowisko. Aktualnie trwają prace nad ogłoszeniem wspólnie z Ministerstwem Inwestycji i Rozwoju przetargu na doradztwo dla ZMPG S.A. w zakresie przygotowania projektu Budowy Portu Zewnętrznego w formule partnerstwa publiczno-prywatnego. W grudniu 2018 r. zakończono Dialog Techniczny w sprawie budowy Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia. W Dialogu Technicznym wzięło udział 13 podmiotów.

* **Dostęp drogowy do portu**

Z uwagi na zagrożenie realizacji Drogi Czerwonej, jako elementu niezbędnego dla działalności Portu Gdynia, jego dalszego rozwoju, a w szczególności planów budowy Portu Zewnętrznego, ZMPG S.A. podejmował działania mające na celu usunięcie przeszkód w realizacji lądowej infrastruktury dostępowej do Portu Gdynia. W tym celu ZMPG S.A. zlecił, na wniosek MGMiŻŚ wykonanie opracowania „Aktualizacja koncepcji technicznej i analiz ruchu oraz wstępna analiza kosztów i korzyści budowy Drogi Czerwonej finansowanej z Budżetu Państwa”. W dniu 25 września 2018 r. opublikowany został raport Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Infrastruktura dostępowa do portów morskich”, w którym wielokrotnie podkreślono bariery i trudności w dostępie do portu w Gdyni.
Z inicjatywy ZMPG S.A. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, w ramach nowelizacji ustawy o portach i przystaniach morskich, zaproponowało zmiany w ustawie o drogach publicznych, które umożliwić mają realizację Drogi Czerwonej w Gdyni przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych
i Autostrad.

W ramach przygotowań przedinwestycyjnych „Budowy Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia” firma Multiconsult Polska Sp. z o.o. prowadziła prace w zakresie wariantowej koncepcji „Obsługi komunikacyjnej zewnętrznych pirsów Portu Gdynia”. Trwają uzgodnienia z Miastem Gdynia dotyczące wariantowej koncepcji bezkolizyjnego połączenia ul. Janka Wiśniewskiego z Molem Węglowym.

ZMPG S.A. uczestniczył w opiniowaniu przygotowywanego przez Miasto Gdynia, w ramach projektu TENTacle, „Studium ostatniej mili dla węzła sieci bazowej TEN-T Gdynia, odpowiadającego inwestycjom spójnym z Planem Pracy Korytarza Bałtyk - Adriatyk”. W ramach tego dokumentu przygotowywane są analizy i prognozy ruchu towarowego i pasażerskiego z/do portu morskiego
w Gdyni, umożliwiające podjęcie decyzji odnośnie realizacji optymalnego wariantu rozwoju systemu transportowego Gdyni w sieci bazowej TEN-T.

W ramach projektu TENTacle zakończono pracę nad „Koncepcją systemu zarządzania ruchem drogowym - element technicznej i organizacyjnej optymalizacji dostępu drogowego do Portu Gdynia wraz z analizą kosztów i korzyści”. Prace angażowały operatorów terminali przeładunkowych działających na terenie Portu Gdynia, co zapewniło kompleksowe badanie możliwości wdrożenia systemu. Kontynuacją tych prac było także złożenie wniosku aplikacyjnego o dofinansowanie
z instrumentu CEF Transport „Łącząc Europę” 2018 dla projektu „Studium wykonalności wraz
z dokumentacją techniczną inteligentnego systemu zarządzania ruchem samochodów ciężarowych
w Porcie Gdynia”.

Zakres projektu obejmuje opracowanie studium wykonalności i projektów technicznych wykonawczych Inteligentnego Systemu Zarządzania Ruchem Portu Gdynia. Wykonanie projektów technicznych systemu umożliwi jego analizę operacyjną, technologiczno-informatyczną, finansową oraz wdrożenia
i zapewnienia trwałości funkcjonowania, na potrzeby opracowania końcowego studium wykonalności. Działania w projekcie obejmują również koordynację merytoryczną realizacji projektu w ścisłej współpracy ze społecznością portową oraz jego promocję i rozpowszechnianie wyników. Projekt będzie realizowany do kwietnia 2022 r. Wartość projektu opiewa na kwotę 1 345 000,00 euro, a poziom dofinansowania wynosi 50%.

* **Integracja portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych**

Celem projektu jest wzmocnienie pozycji konkurencyjnej Portu Gdynia poprzez rozbudowę sieci terminali intermodalnych oraz zwiększenie liczby kolejowych serwisów intermodalnych z zapleczem gospodarczym i przemysłowym kraju. W 2018 r. ZMPG S.A. podpisał list intencyjny z PKP S.A.
w sprawie współpracy w zakresie rozwoju terminali intermodalnych realizujących funkcję zaplecza dla Portu Gdynia z wykorzystaniem terenów będących w zasobach PKP. Podpisał także „Porozumienie Operatorów Terminali Przeładunkowych i Centrów Logistycznych Europy Środkowo-Wschodniej”.

* **Elektronizacja zamówień w ZMPG-a S.A.**

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 1 pn. Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych oraz w priorytecie 2 pn. Nowoczesny potencjał.

Projekt polega na wdrożeniu i utrzymaniu elektronicznego Portalu e-usług w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A., a także optymalizacji do potrzeb przedsiębiorstwa wraz z jego integracją z systemem rządowym tj. Platformą e–Zamówienia. Wdrożone, uruchomione i zintegrowane oprogramowanie służyć będzie przeprowadzaniu postępowań przetargowych wraz z ich archiwizacją oraz komunikacją
z Wykonawcami w formie elektronicznej zgodnie z Ustawą Prawo zamówień publicznych.

* **System do rozliczania opłaty deszczowej – Intero**

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 4. pn. Port przyjazny otoczeniu.

Projekt polegał na zbudowaniu systemu informatycznego ułatwiającego rozliczanie opłat za usługi wodne. W ramach II edycji programu Space3ac, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. podjął współpracę z firmą Inero Software. Współpraca polegała na stworzeniu systemu informatycznego ułatwiającego rozliczanie opłat za usługi wodne (tzw. opłaty deszczowej) w myśl ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (Dz. U. 2017, poz. 1566). System INTERO, działający w formie usługi SaaS (Software as
a Service), został opracowany przez przedsiębiorstwo typu Startup w oparciu o dane, m.in. operaty wodnoprawne, pozyskane od ZMPG S.A.

* **Bunkrowanie paliwa LNG w Porcie Gdynia Nabrzeże-Statek, instrukcja do bunkrowania, Rozporządzenie
i Legislacja**

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. Nowoczesny potencjał oraz w priorytecie 4 pn. Port przyjazny otoczeniu.

Projekt polega na przygotowaniu miejsca i procedur administracyjnych do bunkrowania paliwem LNG jednostek pływających w Porcie Gdynia. Działania w jego ramach umożliwią zaoferowanie usługi bunkrowania dla statków, w tym nowo powstającej floty zasilanej LNG, co jest związane z większą ilością zawinięć jednostek pływających do Portu Gdynia. W ramach projektu nastąpi wdrożenie usługi bunkrowania paliwa LNG w Porcie Gdynia, usługa ta przyczyni się do podniesienia konkurencyjności Portu Gdynia na arenie międzynarodowej. Związana jest z wymogami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz. Urz. UE z dnia 28.10.2014, L 307/1), zgodnie z którą do 2025 r. powinny powstać punkty bunkrowania LNG w portach sieci TEN-T. Wdrożenie usługi bunkrowania LNG zwiększy wachlarz usług w Porcie Gdynia oraz przyczyni się ograniczania szkodliwych produktów spalin pochodzących z paliw tradycyjnych opartych na ropie naftowej. Dodatkowo, wdrożenie usługi bunkrowania LNG w Porcie Gdynia wpłynie pozytywnie na rozwój łańcucha logistycznego tego paliwa w Polsce.

* **Żegluga wycieczkowa na Morzu Bałtyckim**

Projekt wpisuje się w Strategię rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Zapisy te uwzględniono
w priorytecie 1 pn. Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych.

Projekt polegał na wykonaniu analizy oraz badań rejonu Morza Bałtyckiego w zakresie oferty armatorów statków wycieczkowych. Opracowano dokument pn. „Żegluga wycieczkowa na Morzu Bałtyckim”, który zawiera informacje o turystycznej atrakcyjności regionu Morza Bałtyckiego, morskich połączeniach liniowych o charakterze turystycznym oraz o strukturze przewozów morskimi statkami wycieczkowymi na Bałtyku. Podstawą przygotowania opracowania były prace nad projektem pn. „Wykonanie koncepcji zagospodarowania pirsu Mola Rybackiego w Gdyni”. Zadaniem analizy i badania obecnej sytuacji oraz przyszłych zmian wśród innych oferentów podobnych usług portowych, było zbadanie innowacyjnego podejścia do obsługi pasażerów wycieczkowców.

Celem projektu jest zwiększenie liczby miejsc zwinięć wycieczkowców i podniesienie konkurencyjności Portu Gdynia i Miasta Gdynia.

* **Wyposażenie nabrzeży w Porcie Gdynia w Wyposażenie nabrzeży w Porcie Gdynia
w automatyczne urządzenia cumownicze oraz stworzenie zarządzającego i kontrolującego je wspólnego systemu IT**

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2
pn. Nowoczesny potencjał oraz w priorytecie 3 pn. Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej.

Projekt polega na zamontowaniu na wybranych nabrzeżach w Porcie Gdynia systemu automatycznych urządzeń cumowniczych działających na zasadzie wytwarzania próżni. W ramach projektu będzie również opracowana analiza, w wyniku której dokonany zostanie wybór nabrzeży, gdzie zamontowane zostaną automatyczne urządzenia cumownicze. Projekt zakłada także opracowanie zarządzającego
i kontrolującego je systemu IT, gdzie będą zamieszczone, archiwizowane, uaktualniane oraz regularnie używane dane dotyczące statków cumujących w Porcie Gdynia.

Celem projektu jest zapewnienie usługi cumowania statków w sposób automatyczny, szybszy
i bezpieczniejszy niż tradycyjny, a także podniesienie poziomu konkurencyjności portu morskiego
w Gdyni na arenie międzynarodowej. Projekt został złożony do programu CEF Transport 2018 w celu pozyskania dofinansowania na jego realizację.

* **Pyły we wschodniej części portu, analiza rozwiązań technicznych i instytucjonalnych**

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027. Zapisy te uwzględniono w priorytecie
1 pn. Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych oraz w priorytecie 4 pn. Port przyjazny otoczeniu.

W ramach projektu dokonano przeglądu bieżącej sytuacji w pobliżu Nabrzeży Francuskiego
i Holenderskiego. Zapoznano się z technologią i techniką prowadzenia przeładunku węgla przez Morski Terminal Masowy Gdynia Sp. z o.o. (MTMG). Przeprowadzono rozpoznanie technik stosowanych na świecie w celu ograniczenia emisji pyłów z hałd węglowych i miejsc przeładunku ładunków sypkich.

* **Zagospodarowanie terenów Mola Rybackiego**

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 1 pn. Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych oraz priorytecie 2 pn. Nowoczesny potencjał.

Działania prowadzone przez ZMPG-a S.A. w kontekście Mola Rybackiego dotyczą utworzenia naturalnej bariery odgradzającej obszary, na których prowadzona jest działalność portowa od dzielnic mieszkalno-użytkowych miasta Gdynia. Zadanie związane jest z całkowitym ograniczeniem rozwoju budownictwa mieszkaniowego na pirsie Mola Rybackiego. Dotychczasowe działania na tym obszarze w zakresie budowy mieszkań mogą stanowić zagrożenie dla realizacji inwestycji, jaką jest projekt budowy Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia. Sporządzono wniosek do MGMiŻŚ o zmianę granic Morskiego Portu Gdynia. Rozpatrzenie tego wniosku nastąpi po wydaniu przez MON rozporządzenia ws. granic portów wojennych. Celem zadania jest podniesienie bezpieczeństwa operacji portowych, realizacji inwestycji portowych oraz zadowolenia mieszkańców Gdyni.

* **Digitalizacja informacji i pomiarów w Porcie Gdynia**

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 1
pn. Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych oraz w priorytecie 2 pn. Nowoczesny potencjał.

Działania prowadzone przez ZMPG S.A. w zakresie digitalizacji procesów portowych dotyczą stworzenia platformy informatycznej do obsługi procesów administracyjnych i biznesowych w porcie Gdynia.

* **Offshore Port Gdynia, Analiza miejsca i technologii przeładunku w Porcie Gdynia elementów do produkcji wiatraków na rzecz realizacji projektu rządowego dotyczącego farm wiatrowych**

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. Nowoczesny potencjał.

Projekt polega na przeanalizowaniu poszczególnych obszarów Portu Gdynia pod kątem możliwości zaadoptowania do obsługi przeładunku i montażu elementów morskich farm wiatrowych, w ramach Narodowego Programu Rozwoju Morskiej Energetyki Wiatrowej. Cele projektu skupiają się wokół opracowania analiz organizacyjno-technicznych wybranych terenów w Porcie Gdynia. Istotnym działaniem w ramach projektu jest działalność promocyjno-informacyjna, dotycząca stanowiska ZMPG S.A. w środowisku offshore’owym. Pozwoli to zapewnić Gdyni wiodącą pozycję pośród polskich portów przy obsłudze morskiej energetyki wiatrowej.

1. Port Szczecin i Świnoujście
	1. Przeładunki wg grup towarowych w tys. ton w 2018 r. (dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.).

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|

|  |
| --- |
| Przeładunki w granicach administracyjnych portów w Szczecinie i w Świnoujściu według grup towarowych w 2018 r. (w tys. ton) |
| Lp. | Grupa towarowa |  |
| 2017 | 2018 | % % |
| grudzień | rok | grudzień | rok | 5 : 3 | 6 : 4 |
| 1 | Węgiel | 323,3 | 2 139,0 | 417,0 | 3 440,0 | 129,0 | 160,8 |
| 2 | Ruda | 304,7 | 2 482,5 | 146,4 | 3 226,0 | 48,0 | 129,9 |
| 3 | Inne masowe | 224,7 | 3 076,8 | 316,4 | 3 373,3 | 140,8 | 109,6 |
| 4 | Zboże | 78,3 | 1 461,7 | 69,5 | 1 095,2 | 88,8 | 74,9 |
| 5 | Drewno | 6,3 | 15,8 | 18,4 | 75,5 | 0,0 | 477,8 |
| 6 | Drobnica                     | 971,9 | 12 870,1 | 955,4 | 13 431,3 | 98,3 | 104,4 |
|   | *w tym:* |   |
| *drobnica promowa* | *692,4* | *9 309,4* | *660,5* | *9 587,9* | *95,4* | *103,0* |
| 7 | Ropa i przetwory | 277,6 | 3 377,7 | 397,7 | 3 972,9 | 143,3 | 117,6 |
| Razem obroty w portach w Szczecinie i w Świnoujściu | 2 186,8 | 25 423,6 | 2 320,8 | 28 614,2 | 106,1 | 112,5 |
| 8 | Przeładunki kontenerów TEU (20') | 8 445,0 | 93 579,0 | 6 358,0 | 81 451,0 | 75,3 | 87,0 |
|  |

 |

**Źródło: ZMPSiŚ S.A., Dział Handlowy i Obsługi Inwestora**

* 1. Realizowane projekty oraz inwestycje w Zespole Portów Szczecin – Świnoujście w 2018 r.

Zarząd Morskich Portów Szczecin - Świnoujście S.A. sukcesywnie realizuje działania wpisujące się
w ramy przyjętej polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, m.in. poprzez działania zgodnie z przyjętą w 2014 r. „Strategią Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 r.”, a także poprzez realizację założonego planu inwestycyjnego oraz planowanie kolejnych działań rozwojowych.

W 2018 r. ZMPSiŚ S.A. przygotowywał się do realizacji, prowadząc działania zmierzające do przygotowania dokumentacji przedprojektowej oraz dokumentacji projektowej, dla następujących inwestycji:

* **Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego**

Projekt realizowany w ramach CEF „Łącząc Europę”– Oś Priorytetowa – MAP Call 2014, F04 Specific Call for Cohesion Funds, Działanie: Priority 6: (F04) Motorways of the Sea (MoS).

Celem inwestycji jest przystosowanie istniejącej infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 270 m. Zakres rzeczowy obejmuje: zakup stanowiska nr 6, modernizacje i przedłużenie stanowiska nr 5, wykonanie niezbędnej infrastruktury technicznej wraz z budowa placów, torów i estakady. Planowane rozpoczęcie robót wrzesień 2019 r., zakończenie prac 31.12.2021 r.

* **Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu**

Projekt planowany do dofinansowania z Funduszu Spójności, Program Operacyjny Infrastruktura
i Środowisko 2014-2020, Oś Priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych

Inwestycja dotyczy budowy nowej i modernizacji istniejącej infrastruktury technicznej obejmującej: sieci wodociągowe, kanalizację sanitarną, kanalizację wód opadowych, zasilanie elektroenergetyczne, sieci teletechniczne, sieć wody przeciwpożarowej oraz system odwadniania terenów. Inwestycja uporządkuje i uzupełni infrastrukturę techniczną we wszystkich rejonach portu w Szczecinie i Świnoujściu. Modernizacja zapewni optymalizację zużycia nośników energii, poprawę sytuacji w zakresie ochrony środowiska i dostosowanie się w tym względzie do obowiązujących norm i przepisów (obecnych, jak
i planowanych do wprowadzenia). Ponieważ portowa infrastruktura techniczna obejmuje wiele branż
i nie ogranicza się do jednego miejsca, jej rozbudowa i modernizacja obejmie wszystkie rejony portu
w Szczecinie i Świnoujściu. Cała inwestycja prowadzona będzie etapowo, tak aby tereny portowe mogły nieprzerwanie funkcjonować podczas prowadzonych prac budowlanych. Przewidywany okres realizacji to lata 2019 – 2022.

* **Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego**

Projekt planowany do dofinansowania z Funduszu Spójności, Program Operacyjny Infrastruktura
i Środowisko 2014-2020, Oś Priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych

Celem działań inwestycyjnych w basenie Kanału Dębickiego jest uzyskanie zwiększonego jakościowo
i ilościowo potencjału do przeładunków drobnicowych, poprzez budowę nowego nabrzeża Norweskiego wraz z wykonaniem sieci zasilających i odbiorczych oraz modernizację istniejących nabrzeży Czeskiego i Słowackiego wraz z modernizacją infrastruktury technicznej na bezpośrednim zapleczu nabrzeży oraz przystosowanie ich do głębokości technicznej 12,5 m. Nabrzeża Czeskie i Słowackie są najintensywniej wykorzystywanymi nabrzeżami drobnicowymi w porcie w Szczecinie, a zakres inwestycji zapewni dostosowanie ich parametrów do obsługi największych statków jakie będą mogły zawijać do portu
w Szczecinie. Elementem wspólnym dla obu projektów jest poszerzenie Kanału Dębickiego do szerokości 200 m poprzez wybranie mas ziemnych na całym odcinku umocnienia brzegowego oraz pogłębienie do głębokości technicznej - 12,5 m, co umożliwi przystosowanie nabrzeży do parametrów zmodernizowanego toru wodnego Świnoujście - Szczecin. Przewidywany okres realizacji - 2020 - 2023.

* **Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego**

Projekt planowany do dofinansowania z Funduszu Spójności, Program Operacyjny Infrastruktura
i Środowisko 2014-2020, Oś Priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych

Celem działań inwestycyjnych w rejonie Basenu Kaszubskiego jest uzyskanie zwiększonego jakościowo potencjału do przeładunków masowych, poprzez modernizację istniejących nabrzeży Katowickiego
i Chorzowskiego, które są najintensywniej wykorzystywanymi nabrzeżami w rejonie przeładunków masowych w porcie w Szczecinie. Zakres inwestycji w przypadku w/w nabrzeży obejmuje przystosowanie ich parametrów technicznych i eksploatacyjnych do obsługi największych statków, jakie będą mogły zawijać do portu w Szczecinie. Ponadto celem projektu jest uzyskanie głębokości technicznej Htech = 12,5m i nośności nabrzeży 40kN/m2. Elementem komplementarnym projektu jest zalądowienie Basenu Noteckiego urobkiem z robót pogłębiarskich w rejonie Basenu Kaszubskiego. Obecnie baseny portowe charakteryzują się niewielkimi głębokościami oraz nabrzeżami o stosunkowo niedużym zapleczu składowym. Dodatkowo słabe parametry techniczne nabrzeży w basenie Noteckim, brak możliwości przeładunku na nabrzeżu Dolnośląskim i konieczność dowożenia ładunku na place składowe zlokalizowane na zapleczu nabrzeża Dolnośląskiego wskazują na zasadność zasypania basenu Noteckiego oraz w dalszej perspektywie budowę nowego nabrzeża Dolnośląskiego. W efekcie wymienionych prac powstanie jednolity obszar o powierzchni około 18 ha. Przewidywany okres realizacji - 2019 – 2022.

* **Poprawa dostępu kolejowego do portów w Szczecinie i Świnoujściu**

Projekt nr 2015-PL-TM-0125 realizowany w ramach CEF „Łącząc Europę”. Głównym beneficjentem Projektu pn. „Poprawa dostępu kolejowego do portów w Szczecinie i Świnoujściu” jest PKP PLK S.A., a współbeneficjentem Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Celem Inwestycji jest przede wszystkim likwidacja wąskich gardeł, zwiększenie przepustowości dostępu, skrócenie czasu dowozu
i odwozu ładunków, a także zapewnienie jak najwyższej punktualności realizowanych kolejowych połączeń towarowych, skutkiem czego nastąpi znaczący wzrost jakości oferowanych przez porty usług oraz podniesienie konkurencyjności Zespołu Portowego Szczecin - Świnoujście na rynku usług morskich.

Zakres projektu w porcie w Szczecinie obejmuje:

- przebudowę trzech wiaduktów kolejowych,

- przebudowę mostu kolejowego,

- elektryfikację dojazdu do Terminala Kontenerowego Ostrów Grabowski (skrócenie czasu przejazdu pociągu nawet o 2 godz.),

- przebudowę infrastruktury kolejowej na Stacji Szczecin Port Centralny w rejonach SPA, SPB, SPC, SPD oraz Terminala Ostrów Grabowski (infrastruktura ZMPSiŚ S.A.):

* przebudowa torów kolejowych,
* przebudowa sieci trakcyjnej,
* wymiana rozjazdów,
* modernizacja przejazdów drogowo-kolejowych.

Zakres projektu w Świnoujściu obejmuje:

- przebudowę infrastruktury kolejowej na Stacji Świnoujście w rejonach SiA, SiB oraz na grupie torów zdawczo-odbiorczych (infrastruktura ZMPSiS S.A.):

* przebudowa torów kolejowych,
* przebudowa sieci trakcyjnej,
* wymiana rozjazdów,
* modernizacja przejazdów drogowo-kolejowych.

Czas realizacji projektu przewidziany jest na lata 2016 - 2022.

* **Budowa systemu Pilotowo-Dokującego (PNDS) dla zbiornikowców LNG oraz promów morskich**

Projekt realizowany we współpracy z Trelleborgs Hamn AB (główny Beneficjent) oraz TT-Line AB
w ramach CEF - Sektor Transportu. Celem projektu jest opracowanie, przetestowanie i wdrożenie systemu dokującego do nawigacji portowej (PNDS) w porcie w Świnoujście w połączeniu z operatorami promowymi. System ten znacznie zwiększy bezpieczeństwo i niezawodność operacji cumowania na terminalu promowym. System PNDS służy do określania odległości burty statku od zespołu głowic laserowych lub skanerów 2D umieszczonych na lądzie i transmisji bezprzewodowej tej informacji na statek za pomocą modemu lub sieci komórkowej GSM (konieczności posiadania serwera). Wyświetlanie informacji o odległości do laserów lub obrazu skanującego jest wykonywane za pomocą strony internetowej, lub dedykowanym programie graficznym dla urządzenia mobilnego (aplikacji) tablecie albo notebooku z zainstalowaną mapą elektroniczną.

Celem systemu jest określanie za pomocą dwóch skanerów laserowych dokładnego położenia,
w stosunku do nabrzeża, i prędkości promu morskiego na Stanowisku nr 1 w Bazie Promów Morskich w Świnoujściu, przesłanie informacji bezprzewodowo na manewrujący prom i wyświetlenie jej na tablecie statkowym. System w obecnym stanie przeznaczony jest dla promów M/F Mazovia oraz M/F Cracovia.

System ma możliwość zapisu danych z cumowania na serwerze oraz dostępu zdalnego do serwera. System składa się z części lądowej oraz statkowej.

Część lądowa obejmuje: dwa skanery laserowe, serwer, odbiornik AIS, wiatromierz, sieć zasilającą, sieć transmisji danych. Dodatkowymi elementami, wspierającymi tworzenie i działanie systemu są dwie kamery monitoringu, pozwalające na zdalny podgląd sytuacji na Stanowisku nr 1.

Część statkowa obejmuje: dwa tablety z bezprzewodowym dostępem do Internetu poprzez sieć komórkową, dwie stacje dokujące umożliwiające ładowanie tabletów oraz podłączanie dodatkowych urządzeń peryferyjnych.

W projekcie „Budowa systemu Pilotowo-Dokującego (PNDS) dla zbiornikowców LNG oraz promów morskich” stwierdzono, że system zmniejsza energie cumowania o ponad dwukrotnie, umożliwia utrzymanie równoległego kąta do nabrzeża z dokładnością ok. 1 stopień (większa liczba odbojnic zaangażowana w pierwszy kontakt – mniejsze koszty odbojnic), zmniejsza czas manewru o około 15%, zmniejsza odległość statku do rampy po zakończeniu manewru podejścia do nabrzeża o około 20% eliminując konieczność dodatkowych manewrów pozycjonowania. Termin realizacji projektu – 01.01.2018 r. - I kw. 2019 r.

* **Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym Świnoujściu**

Inwestycja polega na budowie nabrzeża o długości całkowitej z wyspami dalbowymi ok 220 m, w tym 100 m linii odbojowej. W zakresie inwestycji jest wyposażenie w system odbojowy umożliwiający bezpieczny postój i załadunek/rozładunek LNG zbiornikowców transportowych oraz bunkierek umożliwiających obsługę STS. Nabrzeże wyposażone będzie w systemy umożliwiające bezpieczny postój oraz załadunek jednostek. Inwestycja umożliwi redystrybucję LNG w rejonie basenu Morza Bałtyckiego oraz bunkrowanie jednostek handlowych ekologicznym paliwem.

W 2018 r. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. zrezygnował z realizacji ww. inwestycji przy współudziale środków unijnych, podjęto decyzję o jej realizacji ze środków własnych oraz kredytu komercyjnego. Uwolnione środki finansowe UE zostały do wykorzystania przez ZMPSiŚ S.A.
i będą rozdysponowane na realizację nowego zadania - budowę statku pożarniczego oraz zwiększenie dofinansowania realizowanych już w ramach dofinansowania inwestycji. Przewidywany okres realizacji – 2021 – 2022.

* **Budowa nabrzeży głębokowodnych w porcie w Świnoujściu**

Inwestycja planowana przez ZMPSiŚ S.A. będzie obejmować dwie lokalizacje - Szczecin oraz Świnoujście. Planowane przedsięwzięcie w porcie Świnoujście obejmować będzie: przebudowę istniejących konstrukcji hydrotechnicznych nabrzeży Chemików, Hutników, Górników i Pirsu Nabrzeża Portowców, polegającą na pogłębieniu i umocnieniu dna wzdłuż nabrzeży w celu osiągnięcia głębokości technicznej -14,5 m. Zakres inwestycji obejmuje również budowę nabrzeży: Górników, Barkowe
i Armatorskie. Inwestycja przewiduje również zalądowienie basenu Trymerskiego.

W wyniku realizacji inwestycji przy nabrzeżach w porcie w Świnoujściu będą mogły być obsługiwane statki o długości do 300 m, szerokości 50 m i zanurzeniu 13,5 m. Przewidywany okres realizacji – 2019 – 2022.

* **Budowa Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu**

Projekt jest przedsięwzięciem inwestycyjnym mającym na celu kompleksową budowę terminalu kontenerowego w Świnoujściu, a jego realizacja obejmować będzie m.in. przeprowadzenie prac przygotowawczych, budowę infra oraz suprastruktury. Powstały w wyniku realizacji Projektu Terminal Kontenerowy stanowić ma docelowo znaczącą konkurencję dla już funkcjonujących terminali
w obszarze basenu Morza Bałtyckiego oraz Morza Północnego, a także zapewnić podstawę do dalszego wzrostu znaczenia portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu.

Dla inwestycji wykonano już Koncepcję programowo – lokalizacyjną oraz „Analizę społeczno – ekonomiczną uwarunkowań funkcjonowania Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego
w Świnoujściu”. Planowany termin realizacji – po 2022 r.

* **Likwidacja wąskich gardeł „ostatniej mili” – budowa parkingu rezerwowego dla terminala promowego w Świnoujściu**

Projekt uzyskał dofinansowanie ze środków Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) w ramach ogłoszonego w 2018 r. przez Komisję Europejską naboru w ramach tzw. puli ogólnej, czyli środków, z których mogą korzystać wszystkie kraje członkowskie UE. Inwestycja zlokalizowana będzie w Świnoujściu na przemysłowej działce o numerze ewidencyjnym 145/4 z obrębu 14 Warszów, będącej we władaniu Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Działka ta położona jest w bliskim sąsiedztwie terminala promowego, po jego południowej stronie.

W ramach realizowanej inwestycji przewiduje się budowę parkingu dla samochodów ciężarowych obsługiwanych obecnie przez terminal promowy. Przewiduje się lokalizację 278 miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych oraz 7 miejsc postojowych dla samochodów do 3,5 t. Przewiduje się również instalację sanitariatów, z przeznaczeniem do obsługi kierowców, śmietnika, stacji transformatorowej oraz oświetlenia terenu.

Parking będzie parkingiem rezerwowym (buforowym) dla samochodów ciężarowych, które będą transportowane drogą morską ze stanowiska promowego nr 1, 2, lub 3, 4 i 5.

Zjazdy z placu odbywają się bezpośrednio na ulicę Fińską będącą drogą krajową nr 3. Ulica Fińska łączy się z ulicą Duńską, z której odbywa się wjazd na place oczekiwania na wjazd na promy na stanowiska 1 - 5. W przyszłości, kiedy stanowisko 5 zostanie przystosowane do transportu intermodalnego, samochody z projektowanego placu będą mogły odprawiać się na statki na stanowiskach 1 i 2 jak obecnie, natomiast na stanowiska 3 - 5 będą dostawały się poprzez estakadę zaczynającą się w pobliżu skrzyżowania ulicy Fińskiej z ulicą Duńską, przebiegającą nad ulicą Dworcową i zakończoną na wysokości stanowiska nr 5.

Parking będzie ogólnodostępny dla samochodów ciężarowych wyjeżdżających z kraju drogą morską przez Terminal Promowy w Świnoujściu. Teren parkingu nie będzie ogrodzony, jedynie na zjazdach przewiduje się szlabany.

Inwestycja zlikwiduje wąskie gardło na odcinku „ostatniej mili” prowadzącej do portu w Świnoujściu, polegające na tym, że obecnie w sytuacjach losowych, tj. awarii promu lub braku możliwości wyjścia promów w morze wskutek złych warunków na morzu niemieszczące się na obecnych parkingach terminala promowego samochody ciężarowe parkują na odcinkach ulic dojazdowych do terminalu. Wpływa to na obniżenie sprawności i bezpieczeństwa ruchu ciężarowego i osobowego w bezpośrednim otoczeniu terminalu, samochody ciężarowe na dojeździe do terminalu promowego poruszają się
w długiej kolejce, w ruchu nierównomiernym (nieustannie podjeżdżają w kolejce) i z ograniczoną prędkością. Negatywnie wpływa na środowisko naturalne. Wydłuża się odległość, jaką kierowcy samochodów ciężarowych pokonują pieszo w związku z odprawą spedycyjną w biurach odpraw armatorskich, a przez to rośnie czas pracy kierowców samochodów ciężarowych.

Planowany termin realizacji – I kw. 2020 r. – IV kw. 2021 r. Koszty kwalifikowane działania wg umowy o dofinansowanie INEA/CEF/TRAN/M2018/1787737, nr działania 2018-PL-TM-0028-W 10 389 341 euro. Finansowanie w ramach instrumentu CEF wynosi 20% kosztów kwalifikowanych działania 2 077 868 euro.

* 1. Inwestycje innych podmiotów, w których ZMPSiŚ S.A. ma udział, lub których realizacja jest istotna dla portu.
* **Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m**

Pogłębienie toru wodnego do głębokości 12,5 m jest inwestycją warunkującą realizację powiązanych inwestycji Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., które wynikają ze strategii rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 r. Projekt współfinansowany przez UE ze środków Funduszu Spójności, w ramach POIiŚ 2014-2020.

Projekt obejmuje wykonanie prac o niżej wymienionym zakresie:

* pogłębienie toru Świnoujście – Szczecin do 12,5 m na odcinku ok. 62 km z równoczesnym jego poszerzeniem do szerokości 100 m w dnie na odcinkach prostych z odpowiednimi poszerzeniami na łukach i odcinkach przejściowych wraz z niezbędnymi korektami geometrii toru wodnego, a także wykonanie mijanek. Ponadto, zakresem projektu objęto również odcinek Kanału Grabowskiego
o długości ok. 0,43 km między Obrotnicą Orli Przesmyk i Obrotnicą na Kanale Grabowskim (na wysokości Kanału Dębickiego) oraz odcinek toru wodnego o długości ok. 0,39 km między Nabrzeżem Zbożowym i Obrotnicą Kanał Grabowski/Kanał Dębicki,
* przebudowa (regulacja) skarp brzegowych bez umocnień,
* niwelacja dna w strefie Świnoujścia (Kanały Piastowski i Mieliński),
* budowa i przebudowa umocnień brzegowych i budowli hydrotechnicznych wraz z przylegającą infrastrukturą; dotyczyć to będzie umocnienia skarp podwodnych przy nabrzeżach Huk, Żeglarskim, BONn, Gnieźnieńskim (w związku z rozbudową obrotnicy Orli Przesmyk) oraz umocnienie skarp przy obrotnicy Orli Przesmyk,
* przebudowa kolidujących sieci branżowych,
* pogłębienie i poszerzenie obrotnic statków:
	+ na wysokości Polic (zwana dalej obrotnicą Police) wraz z odcinkiem toru wodnego
	w Kanale Polickim do nabrzeża w Porcie Police o długości ok. 0,29 km,
	+ przy Przesmyku Orlim na Przekopie Mieleńskim u wejścia do Kanału Grabowskiego,
	+ na połączeniu Kanału Grabowskiego i Basenu Dębickiego,
* budowa dodatkowych konstrukcji hydrotechnicznych i pozostałej infrastruktury, a mianowicie:
	+ budowa nowych pól refulacyjnych w postaci sztucznych wysp na Zalewie Szczecińskim wraz
	z przystaniami,
	+ przystosowanie i modernizacja istniejącego oznakowania nawigacyjnego i elementów systemu kontroli ruchu statków do nowej geometrii toru wodnego,
	+ modernizacja obiektów Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie polegająca m.in. na rozbiórkach, przebudowach obiektów istniejących (głównie budynków), budowie nowych obiektów, instalacji zewnętrznych oraz zagospodarowaniu terenu. Modernizacja służy polepszeniu warunków użytkowania obiektów i realizacji zadań wynikających ze statutowej działalności Urzędu – administracji morskiej, tj. zadania z zakresu bezpieczeństwa żeglugi, ochrony portów i żeglugi morskiej oraz oznakowania nawigacyjnego i radionawigacyjnego polskich obszarów morskich,
* pozyskanie części nieruchomości na cele budowlane oraz wykonanie wycinek i wylesień
w niezbędnym zakresie.
* **Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza**

Zakres projektu obejmuje końcowe oraz początkowe odcinki ulic prowadzących w kierunku portu na odcinku drogi krajowej nr 10 (DK10) od mostu Długiego i dalej w ciągu ulic Energetyków i Gdańskiej. Celem inwestycji jest również przebudowa układu komunikacyjnego Międzyodrza i Łasztowni w celu modernizacji dostępu drogowego do portu w Szczecinie. Zakres zadania inwestycyjnego został określony poprzez wskazanie niezbędnych dróg/ulic do przebudowy i budowy i zakład przebudowę
i modernizację następujących ulic:

- Łącznik Południowy, ul. Panieńska, Nabrzeże Wieleckie, Łącznik Południowy, Panieńska, Nabrzeże Wieleckie, Wendy, Zbożowa, Celna, na odcinku od mostu Zielonego do ul. Zbożowej, Spichrzowa, Energetyków na odcinku od Mostu Długiego do Mostu Portowego (bez przebudowy obiektów), Władysława IV, św. Floriana, Bulwar Gdański, Heyki, Bulwar Śląski, Bytomska, Rybnicka, Hryniewieckiego, Logistyczna, Ks. St. Kujota, Gdańska, Górnośląska, Basenowa.

- Przebudowę następujących skrzyżowań: Łącznik Południowy – ul. Nabrzeże Wieleckie, Łącznik Południowy – ul. Panieńska, Łącznik Południowy – ul. Nabrzeże Wieleckie, Łącznik Południowy –
ul. Panieńska, Energetyków – ul. św. Floriana, Władysława IV – ul. Zbożowa, Hryniewieckiego –
ul. Logistyczna.

- Budowę nowej jezdni: Łącznik Południowy, ul. Władysława IV – na odcinku od mostu Kłodnego do połączenia na wysokości ul. Zbożowej Łącznik na odcinku ul. Władysława IV do ul. Wendy.

- Budowę nowej przeprawy przez Odrę - Most Kłodny.

Modernizacja układu drogowego w rejonie portu zdecydowanie poprawi funkcjonalność portu, jak
i wpłynie na rozwój już istniejących przedsiębiorstw, jednocześnie pozwalając na lokalizację nowych przedsięwzięć.

* **Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu**

Celem projektu jest zapewnienie sprawnego, bezpiecznego i jak najmniej uciążliwego dla mieszkańców i innych użytkowników dróg, dojazdu od strony lądu do terenów portu w Świnoujściu, zarówno tych obecnie funkcjonujących jak i planowanych do zainwestowania.

Stan techniczny dróg publicznych, po których obecnie poruszają się m.in. pojazdy o znacznym ciężarze przewożące ładunki do i z portu jest niezadowalający i systematycznie ulega pogorszeniu. Wpływa to również na pogorszenie się warunków bezpieczeństwa na drodze i generuje wysokie koszty eksploatacyjne tych dróg. W większości drogi prowadzące do portu są drogami kategorii powiatowej
i gminnej i nie posiadają parametrów nośności odpowiednich dla ruchu ciężkiego. Są przystosowane do poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 ton, podczas gdy konieczne jest osiągnięcie nośności dróg 11,5 tony/oś (jak dla dróg krajowych). Duże natężenie ruchu ciężarowego stwarza zagrożenia w bezpieczeństwie ruchu zwłaszcza niechronionych użytkowników (pieszych
i rowerzystów). Ponadto generowane są uciążliwości dla mieszkańców przyległych dzielnic, głównie przez ruch ciężarowy do i z portu (m.in. hałas komunikacyjny, emisja zanieczyszczeń).

Inwestycja realizowana będzie w dwóch etapach:

Etap 1:

* + przebudowa odcinka drogi krajowej nr 3 przy granicy administracyjnej miasta Świnoujście
	(ok. 600 mb ul. Wolińskiej) wraz z budową bezpiecznego przejścia pieszo - rowerowego
	w rejonie węzła-skrzyżowania z drogą krajową nr 93 w postaci kładki nad drogą i linią kolejową,
	+ przebudowa drogi powiatowej (ul. Barlickiego) pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Wolińską
	i Dworcową,
	+ budowa nowego odcinka drogi łączącej ulicę Barlickiego z drogą krajową nr 3 (włącznie
	z estakadą nad linią kolejową).

Etap 2:

* przebudowa drogi powiatowej (ul. Ludzi Morza) pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Barlickiego
i nowoprojektowaną drogą (tzw. obwodnicą Bazy Las),
* przebudowa odcinka drogi gminnej (ul. Ku Morzu) pomiędzy wjazdem na falochron wschodni
i latarnią morską wraz z budową parkingu buforowego dla pojazdów oczekujących na wjazd do portu,
* budowa odcinka drogi (tzw. obwodnicy Bazy Las) pomiędzy drogą krajową nr 3 i ul. Ludzi Morza,
* budowa odcinka drogi (przedłużenie ulicy Ludzi Morza zastępujące ulicę Mostową) pomiędzy skrzyżowaniem z tzw. obwodnicą Bazy Las i drogą krajową nr 93 (ul. Pomorską),
* remont odcinka drogi krajowej nr 3 (ul. Wolińskiej, ul. Skandynawskiej i ul. Duńskiej) pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Barlickiego i wjazdem na Terminal Promowy wraz z ewentualną rozbudową skrzyżowania ulic: Skandynawskiej, Fińskiej i Duńskiej.
1. Port w Kołobrzegu

Rok 2018 był rekordowy pod względem masy ładunkowej przeładowanej w Porcie Kołobrzeg.
Już w roku 2017 zauważalna była tendencja wzrostowa w kwestii wolumenu ładunkowego obsługiwanego w porcie. Wpływ na taką sytuacje niewątpliwie miały duże inwestycje drogowe prowadzone w rejonie Kołobrzegu. Prognozy na rok 2018 były również optymistyczne, ale osiągnięty rekordowy wynik przeładunkowy na poziomie 328 000 ton przekroczył najśmielsze oczekiwania.
W porównaniu do 2017 roku wzrost wyniósł 36,67 %. Głównym towarem obsługiwanym w porcie
w 2018 roku było kruszywo (204 545,55 ton), kłody drewniane (64 361,44 ton), ryby (34 982,35 ton), pelet (21 324,96 ton).

Liczba pasażerów korzystających z usług białej floty stacjonującej w Porcie Kołobrzeg od kilku lat utrzymuje się na zbliżonym poziomie wykazując nieznaczną tendencję zwyżkową. W 2018 r. kołobrzeskie jednostki pasażerskie przewiozły 306 764 osoby i stanowi to wzrost w porównaniu do roku 2017 o 2,29 %.

1. Port Darłowo

Do Portu Morskiego Darłowo w 2018 r. wpłynęły 110 statków handlowych, które łącznie przeładowały około 256 tysięcy ton. Wielkość przeładunków z podziałem na grupy towarów w 2018 r. przedstawiała się następująco:

|  |
| --- |
| **Zestawienie przeładunków w 2018 r. w Porcie Morskim Darłowo** |
| Ilość statków: 110 | Tonaż netto (NT): 100 940 | Tonaż brutto (GT): 186 943 |
| GRUPY TOWAROWE |
| **NAZWA**  | **PRZYWÓZ [ton]**  | **WYWÓZ [ton]**  | **ŁĄCZNIE [ton]**  |
| Zboża | 0 | 1186 | 1186 |
| Produkty leśnictwa i pozyskiwania drewna | 0 | 100095 | 100095 |
| Inne substancje pochodzenia roślinnego | 0 | 1450 | 1450 |
| Ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa | 0 | 3258 | 3258 |
| Kamień, piasek, żwir, glina, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa | 65255 | 0 | 65255 |
| Produkty przemiany zbóż, skrobie i produkty skrobiowe oraz pasza dla zwierząt | 0 | 33865 | 33865 |
| Wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli) | 0 | 29274 | 29274 |
| Nawozy i związki azotowe (z wyłączeniem nawozów naturalnych) | 5753 | 0 | 5753 |
| Cement, wapno i gips | 11515 | 0 | 11515 |
| Inne odpady i surowce wtórne | 13155 | 0 | 13155 |
| **ŁĄCZNIE:** | **95678** | **160128** | **255806** |

Tab. 1 Dane Zarządu Portu Morskiego Darłowo Sp. z o.o.)

1. Port Elbląg

W okresie sprawozdawczym Zarząd Morskiego Portu Elbląg Sp. z o.o. utworzył w elbląskim porcie graniczny punkt odpraw fitosanitarnych, dzięki czemu poszerzył się asortyment przeładunków
pod kątem towarów przemysłu drzewnego i agro-produktów.

W 2018 r. Zarząd Portu kontynuował realizację projektu pn. „South Baltic Transportation Loop”,
który ma na celu poprawę jakości proekologicznych usług transportowych w regionie Morza Bałtyckiego. Przedsięwzięcie zakłada opracowanie nowych regularnych połączeń żeglugowych lub wzmocnienie istniejących połączeń do i z portów partnerskich w celu rozwoju małych i średnich portów. Liderem projektu jest Port Mulcran (Niemcy). Partnerami projektu są porty z Litwy, Szwecji, Dani i Rosji (Kaliningrad).

Zarząd Morskiego Portu Elbląg Sp. z o. o w 2018 r. również pozyskał od Gminy Miasta Elbląg część nabrzeża w centrum Starego Miasta o długości 100 metrów, które zostało zaadoptowane do cumowania jednostek turystycznych i jachtów,

W zakresie zapewnienia wysokich standardów szkolnictwa, w Porcie Elbląg realizowane były praktyki dla uczniów Zespołu Szkół Gospodarczych na kierunku obsługa portów i terminali. Organizowano również praktyki dla studentów z Białorusi – Uniwersytetu z Mińska, z kierunków logistycznych.

W okresie sprawozdawczym w zakresie turystyki morskiej i przybrzeżnej Zarząd Morskiego Portu Elbląg Sp. z o.o. realizował następujące zadania:

- zapewnienie obsługi slipowania, miejsc zimowania jednostek pasażerskich i jachtów na terminalu przeładunkowym,

- udostępnienie nabrzeży pasażerskich do cumowania, miejsca postoju i obsługi jednostek pasażerskich, barek, lodołamaczy,

- bezpłatne udostępnianie nabrzeży Bulwaru Zygmunta Augusta w centrum miasta dla żeglarzy
i jednostek pasażerskich w celu aktywizacji turystyki wodnej.

W zakresie sprawnego systemu zarządzania morskiego Zarząd Morskiego Portu Elbląg Sp. z o.o. przystąpił do Platformy Operatorów Terminali Przeładunkowych i Centrów Logistycznych Europy Środkowo- Wschodniej.

1. Port Police

W 2018 r. Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. realizował na bieżąco zadania dotyczące utrzymania i modernizacji infrastruktury dostępowej do terminali w Porcie w Policach. W ramach tych zadań kontynuowano podczyszczeniowe roboty dna kanału podejściowego do Terminalu Barkowym. Roboty te miały na celu utrzymanie optymalnych parametrów żeglugowych (głębokość zanurzeniowa 4,0 m) oraz usprawnienie ruchu statków zawijających do terminalu;

Łącznie w Porcie w Policach w 2018 r. przeładowano 1 586 150 ton. Wielkość przeładunków poszczególnych grup towarowych wygląda następująco:

* KCL (sól potasowa) – 305 236 ton
* Amoniak – 36 871 ton
* Siarczan – 39 937 ton
* Wodorotlenek – 14 760 ton
* Fosforyty – 884 728 ton
* Nawozy/mocznik – 163 416 ton
* Ilmenit – 73 378 ton
* Piasek/żwir/kruszywo – 13 176 ton
* Blacha/konstrukcje – 4 342 ton
* Koksik/węgiel – 50 306 ton

Plany rozwojowe Zarządu Morskiego Portu Police Sp. z o.o. ujęte w Dokumencie Implementacyjnym do „Strategii rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)” mają na względzie realizację podanych poniżej podstawowych celów:

- podniesienie konkurencyjności Portu Morskiego w Policach poprzez zwiększenie jego udziału
w obsłudze międzynarodowej wymiany handlowej, szczególnie w basenie Morza Bałtyckiego,

- poprawę konkurencyjności portu w Policach poprzez rozszerzenie oferty przeładunkowej,

- zwiększenie znaczenia portu w Policach poprzez rozbudowę infrastruktury drogowej, kolejowej oraz technicznej,

- wykorzystanie lokalizacji portu w Policach oraz gruntów wokół portu m.in. jako ogromnego potencjału inwestycyjnego.

Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. realizuje proces wzmacniania pozycji portu w gronie portów uniwersalnych oraz specjalistycznych w basenie Morza Bałtyckiego z jednoczesnym usprawnianiem systemu transportu morskiego m.in. poprzez poprawę technologiczną i ekonomiczną dostępności portu morskiego.

W 2018 r. prowadzono prace dotyczące możliwości współpracy pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i spółką ZMPP Sp. z o.o. w zakresie rozbudowy infrastruktury kolejowej linii kolejowej nr 406
poprzez połączenie jej z Portem Morskim Police. Zwieńczeniem dotychczasowej determinacji spółki ZMPP Sp. z o.o. w doprowadzeniu do realizacji tego zadania inwestycyjnego było w dniu 18 stycznia 2019 r. podpisanie z PKP PLK S.A. porozumienia dotyczącego rozbudowy infrastruktury kolejowej
i połączenie jej z Portem Morskim Police. Również w 2018 r. koordynowano prace przygotowawcze do realizacji inwestycji pod nazwą „Polimery Police” stanowiącej kompleks produkcyjny, który ma składać się z instalacji do produkcji propylenu i polipropylenu o wartości szacowanej na kwotę 5 mld zł,
a z punktu widzenia Portu Morskiego Police kluczowym elementem przedmiotowej inwestycji będzie budowa nowego Terminalu morskiego do rozładunku surowca do produkcji – płynnego propanu (LPG).