**Załącznik nr 1**

Działalność portów morskich w 2019 r.

# **Port w Gdańsku**

**Analiza wielkości przeładunków w Porcie Gdańsk w 2019 r.**

W roku 2019 Port Gdańsk pobił kolejny rekord przeładunków, zamykając rok z ponad 52 mln ton przeładowanych towarów. Rekordowy wynik 52 154 098 ton przełożył się na wzrost przeładunków w Porcie Gdańsk w stosunku do 2018 r. o 6,36%. W ciągu 11 lat gdański port zwiększył swój wolumen trzykrotnie i może się pochwalić blisko 200% dynamiką w latach 2008-2019.

Wielkość przeładunków w 2019 r. ukształtowała się na poziomie ponad 52 mln ton i umocniła czwartą pozycję Portu Gdańsk wśród porów bałtyckich. Trzy pierwsze miejsca zajmują rosyjskie porty: Ust Ługa, Primorsk i Sankt Petersburg. Port Gdańsk umocnił również w 2019 r. swoją drugą pozycję w morskim rankingu kontenerowym na Bałtyku. W 2019 r. Portowi Gdańsk zabrakło jedynie 0,6 mln ton aby znaleźć się w pierwszej 20 największych portów europejskich i przeskoczyć w rankingu Porty Genoa oraz Dunkierka. W 2019 r. Port Gdańsk przeładował ponad 2 mln TEU kontenerów dołączając do 15 najważniejszych europejskich portów kontenerowych.

Przeładunki w 2019 r. w Porcie w Gdańsku wg grup towarowych (dane Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.).

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ładunek** | **2018 r.** | **2019 r.** | **zmiana %** |
| Paliwa płynne | 15 512 071 | 17 498 419 | 12,8 |
| Węgiel | 7 185 875 | 6 770 528 | -5,8 |
| Ruda | 10 387 | 14 311 | 37,8 |
| Inne masowe | 3 913 870 | 4 112 099 | 5,1 |
| Drewno | 428 682 | 255 665 | -40,4 |
| Zboże | 559 007 | 611 644 | 9,4 |
| Drobnica | 21 422 342 | 22 891 432 | 6,9 |
| **Razem** | **49 032 234** | **52 154 098** | **6,4** |
|  |  |  |  |
| Szczegółowo |  |  |  |
| Pasażerowie promowi oraz wycieczkowi | 148 294 | 188 886 | 27,4 |
| Ro-Ro (szt.) | 143 655 | 160 863 | 12,0 |
| Kontenery TEU | 1 948 974 | 2 073 215 | 6,4 |
| tony | 19 850 762 | 20 904 638 | 5,3 |

Port Gdańsk odnotował zwyżkę w prawie wszystkich grupach ładunkowych oraz uzyskał rekordowe wolumeny w grupie „drobnica” oraz „paliwa”. Wzrosły przeładunki: drobnicy (6,9%), paliw płynnych (12,8%), innych masowych (5,1%), zbóż (9,4%) oraz rudy (o 37,8%). Rekordowy przeładunek paliw to głównie skutek wstrzymania dostaw ropy rurociągiem „Przyjaźń” od kwietnia do czerwca 2019 r., w związku z czym do gdańskiego portu wpłynęło o 33 statki z paliwami więcej niż w roku 2018. Spadek przeładunków odnotowano jedynie w przeładunkach węgla (o 5,8%) i drewna (o 40,4%). Do tak znaczących różnic na przestrzeni lat 2018-2019 przyczyniła się między innymi klęska żywiołowa w 2017 r. w postaci gwałtownych nawałnic w ponad 100 gminach w całej Polsce, co spowodowało znaczny tymczasowy wzrost przeładunków drewna w 2018 r. Ponadto, drewno obecnie przeładowywane jest głównie w kontenerach i jest zaliczane do drobnicowego ładunku skonteneryzowanego.

Największy udział w przeładunkach miała drobnica (43,9%), oraz przeładunki z grupy paliw płynnych (33,6%), na trzecim miejscu uplasował się węgiel z 13% udziałem w całkowitych przeładunkach. Najlepszą dynamikę rok do roku uzyskały paliwa z rekordowym wynikiem prawie 17,5 mln ton. Kolejnym osiągnięciem jest wzrost o 12% ładunków z grupy ro-ro, głównie z powodu zwiększonego ruchu promowego.

Istotną dla Portu Gdańsk jest kontynuacja wzrostu wolumenu przeładowanych kontenerów, których udział w łącznych obrotach wyniósł dokładnie tyle samo co w roku 2018, czyli 40%. W 2019 r. w Porcie Gdańsk przeładowano 2 073 215 TEU i odnotowano w porównaniu do roku 2018 wzrost przeładunku kontenerów w tonażu (o 5,3%) oraz TEU (o 6,4%).

W 2019 r. w gdańskim porcie obsłużono 22 411 pasażerów ze statków wycieczkowych, co oznaczało spadek o 7 944 osób w stosunku do roku poprzedniego. Port Gdańsk obsłużył 60 statków pasażerskich i było to o 7 jednostek mniej niż w 2018 r. Ogółem gdański port obsłużył 188 886 pasażerów, co w porównaniu z rokiem 2018 daje przyrost o 27,4%. Wzrost ilości pasażerów jest spowodowany uruchomieniem drugiej jednostki, promu „Nova Star”, co zwiększyło liczbę zawinięć promów o 52%. Nowa jednostka to odpowiedź na coraz większe zapotrzebowanie pasażerów promowych, których w 2019 r. było o 41% więcej niż w analogicznym okresie roku 2018.

Do portu w Gdańsku zawija coraz więcej statków handlowych. W 2019 r. było ich 3036, co oznacza przyrost o 112 zawinięć w stosunku do roku poprzedniego. Równocześnie w 2019 r. zanotowano największą z dotychczasowych średnią pojemność brutto statku (20 909 GT/statek).

**Realizacja Strategii Rozwoju Portu Gdańsk 2030**

W 2019 r. trwały prace nad aktualizacją Strategii Rozwoju Portu Gdańsk (tj. nad dokumentem   
pt.: „Strategia Rozwoju Portu Gdańsk do 2027 roku” zatwierdzonym przez Walne Zgromadzenie Spółki w czerwcu 2014 r.). W wyniku tych prac został sporządzony dokument pt.: „Strategia Portu Gdańsk 2030” z perspektywą do 2050 roku, który ostatecznie został przyjęty przez Zarząd spółki, a następnie pozytywnie zaopiniowany przez Radę Nadzorczą w dniu 18 grudnia 2019 r.

Realizacja „Strategii Portu Gdańsk 2030” z perspektywą do 2050 roku ma zapewnić stabilny, zrównoważony i odpowiedzialny rozwój Portu Gdańsk jako kluczowego węzła transportowego oraz ważnego ośrodka gospodarczego i akceleratora rozwoju społeczno-gospodarczego w Europie Środkowej i w całym obszarze Morza Bałtyckiego.

W „Strategii Portu Gdańsk 2030” z perspektywą do 2050 roku wprowadzono między innymi następujące zmiany:

* zaktualizowano dane wyjściowe na koniec 2018 r. i skorygowano wynikające z nich prognozy,
* dokonano rewizji roli Portu Gdańsk, która ma coraz bardziej globalny charakter,
* wprowadzono funkcję eksterytorialną w działalności Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. poprzez rozwój przedstawicielstw na rynkach światowych,
* wykonano gruntowną analizę trendów światowych oraz ich wpływu na działalność Portu Gdańsk,
* rozszerzono profil odpowiedzialności Portu Gdańsk jako aktywnego uczestnika otoczenia logistycznego, przemysłowego, społecznego, technologicznego i środowiskowego,
* zwiększono rolę budowy marki przedsiębiorstwa (w tym realizacji polityki CSR),
* zaprezentowano dynamikę zmian w strukturze realizacji inwestycji i pozyskiwanego kapitału obcego, w kierunku partnerstwa publiczno-prywatnego,
* wydłużono horyzont czasowy perspektywy rozwoju Portu Gdańsk do 2050 roku.

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. (ZMPG S.A.) od lat skupia swoje wysiłki na rozbudowie infrastruktury portowej, której zadaniem jest sprostanie oczekiwaniom rynkowym oraz umożliwienie wszystkim użytkownikom tejże infrastruktury aktywizację gospodarczą, rozwój funkcji logistycznych ośrodka, a przez to zbudowanie przewagi konkurencyjnej całego kompleksu portowego. W 2019 r. ZMPG S.A. przeznaczył na inwestycje blisko 390 mln zł, z czego 51 mln zł pochodziło z budżetu UE.

Niezwykle istotnym przedsięwzięciem inwestycyjnym jest rozbudowa nabrzeży wraz z pogłębieniem toru wodnego w Porcie Wewnętrznym. Inwestycja obejmuje swoim zakresem m.in. takie nabrzeża jak: Przemysłowe, Obrońców Westerplatte, Obrońców Poczty Polskiej, nabrzeże Oliwskie, Wisłoujście, nabrzeże Mew, Zbożowe i Dworzec Drzewny oraz większą część toru wodnego Portu Wewnętrznego.

Przygotowywane przedsięwzięcia podporządkowane są celowi strategicznemu, jakim jest osiągniecie docelowego kształtu toru wodnego wewnątrzportowego o szerokości 90 m i głębokości 12 m, umożliwiającego sprawną i bezpieczną żeglugę na odcinku od wejścia portowego do obrotnicy zlokalizowanej na wysokości wyspy Ostrów oraz toru wodnego w Kanale Kaszubskim o szerokości   
75 m.

Do końca 2020 r. ZMPG S.A. planuje także zakończenie trwającej modernizacji i rozbudowy sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym doprowadzającej ruch lądowy do terminali zlokalizowanych w tej części portu. ZMPG S.A. wspólnie z Gminą Miasta Gdańska będą opracowywać również dokumentację projektową i środowiskową dla infrastruktury drogowo-kolejowej dla terenów na zapleczu Nabrzeży: Dworzec Drzewny i Przemysłowe oraz infrastruktury drogowej dotyczącej ulicy Ku Ujściu. Projekt stanowić będzie dopełnienie względem inwestycji PKP PLK S.A. w dostępową infrastrukturę kolejową do portu oraz przedsięwzięć Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w zakresie rozwoju dostępowej infrastruktury drogowej do portu.

Z uwagi na to, że projekty inwestycje ZMPG S.A. wyczerpują lądowe możliwości przestrzennego rozwoju infrastruktury nabrzeżowej wzdłuż linii brzegowej w granicach administracyjnych portu, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. w najbliższych latach koncentrować się będzie nad opracowaniem koncepcji rozwoju kolejnej głębokowodnej części portu w kierunku wód Zatoki Gdańskiej. Konieczne jest zweryfikowanie założeń strategicznych w zakresie możliwości przestrzennego zagospodarowania wód zatoki poprzez jej zalądowienie i budowę pirsów oraz zbadaniu prognoz rynkowych. Właściwa realizacja projektu, poprzedzona stosowną fazą dokumentacyjną, przewidziana jest po 2020 r.

W 2019 r. kontynuowane były prace nad opracowaniem Studium wykonalności dla drogi wodnej E-40: „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)”. Celem opracowania jest m.in. szczegółowa analiza zasadności kompleksowego zagospodarowania 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 też zawierać analizę popytu na transport śródlądowy, towarowy i pasażerski dla dróg wodnych będących przedmiotem opracowania, tak w aspekcie krajowym, jak i europejskim. Zatwierdzony zaktualizowany harmonogram przewiduje rozpoczęcie procedury odbiorowej Studium 30 kwietnia 2020 r.

**Budowa Portu Centralnego**

Koncepcja budowy nowej głębokowodnej części portu zwana budową Portu Centralnego to projekt, który docelowo zapewni dalszy rozwój potencjału przeładunkowego Portu Gdańsk i stworzy realne możliwości przeobrażenia go w jeden z kluczowych nowoczesnych portów najnowszej generacji.

Powierzchnia Portu Centralnego ma wynosić ok. 410 ha. Wykorzystując naturalne warunki hydrograficzne zapewni dogodny dostęp największym jednostkom pływającym. Port Gdańsk stanowić będzie intermodalny węzeł transportowy, pełniąc rolę hubu w rejonie Morza Bałtyckiego i centrum dystrybucyjno-logistycznego dla Europy Środkowo-Wschodniej.

W dniu 4 lipca 2019 r. odbył się odbiór Przedmiotu Umowy na „Wielobranżową koncepcję zagospodarowania Portu Centralnego w Porcie Morskim w Gdańsku” autorstwa konsorcjum PROJMORS Biuro Projektów Budownictwa Morskiego Sp. z o.o. i Mosty Gdańsk Sp. z o.o. W ramach projektu budowy Portu Centralnego planowana jest budowa kilku terminali, m.in. kontenerowego, ro-ro, chemicznego, LNG, zbożowego, jak również pasażerskiego i wycieczkowego. Ostateczny kształt Portu Centralnego zależeć będzie od zapotrzebowania ze strony operatorów terminali. W dniu 18 lipca 2019 r. podpisana została umowa z firmą DS Consulting na świadczenie usług doradztwa transakcyjnego, związanego z realizacją tego przedsięwzięcia w formule Partnerstwa Publiczno-Prywatnego, w tym m.in. wykonanie analiz przedrealizacyjnych, studium wykonalności, dokumentacji dot. przeprowadzenia procedury wyboru Partnerów.

**Realizowane projekty i inwestycje Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. w 2019 r.**

W 2019 r. na obszarze administrowanym przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. miało miejsce szereg bardzo ważnych inwestycji wpływających na rozwój potencjału przeładunkowego portu oraz umocnienie jego roli w kontekście portu dystrybucyjnego na Bałtyku.

Najważniejsze inwestycje i działania podjęte oraz kontynuowane przez ZMPG S.A w tym zakresie   
w 2019 r. zaprezentowane zostały poniżej.

**- „Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi   
w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku” Nr Projektu 2015-PL-TM-0413-W.**

Projekt realizowany jest w ramach instrumentu finansowego „Łącząc Europeę” (CEF). Podpisanie Umowy o dotację GA – 04.11.2016 r. Koszt kwalifikowany – 470 121 328,76 zł. Dotacja 85% – 399 603 127,95 zł. Planowany termin zakończenia – 2021 r.

Na zakres projektu składa się:

- Modernizacja wewnętrznego toru wodnego - pogłębienie i regulacja toru wodnego w celu poprawy dostępności do wewnętrznej części Portu Gdańsk oraz przebudowa nabrzeży stanowiących obudowę wewnętrzną toru.

Tor Wodny – roboty czerpalne

Data rozpoczęcia: 19.07.2018 r. Data ukończenia: 124 tyg. od dnia zawarcia umowy. Zatwierdzona kwota kontraktowa (ryczałtowa): 48 381 970,85 zł netto (wraz z Aneksem). Zaawansowanie czasowe: 61%. Zaawansowanie finansowe: 68%. Roboty realizowane są zgodnie z harmonogramem.

Tor Wodny – przebudowa nabrzeży

Data rozpoczęcia: 27.07.2018 r. Data ukończenia: kontraktowo 67 tyg. od dnia zawarcia umowy (obecnie terminy zmienione Aneksami do Umowy). Zatwierdzona Kwota Kontraktowa (ryczałtowa):   
32 135 911,56 zł netto (z Aneksem). Zaawansowanie czasowe: 111%. Zaawansowanie finansowe:

- BON – 83%,

- Nabrzeże Wiślane – 62%,

- Nabrzeże Szczecińskie – 45%.

Wykonawca poinformował, iż zakończenie realizacji robót nastąpi z przekroczeniem w stosunku do aktualnie obowiązującego Czasu na Ukończenie. Podpisane zostały Aneksy nr 2 do Umów   
z Wykonawcą Robót zmieniające terminy zakończenia realizacji:

- BON do dnia 10.04.2020 r.

- Nabrzeże Wiślane do dnia 22.05.2020 r.

- Nabrzeże Szczecińskie do dnia 10.04.2020 r.

- **Rozbudowa Nabrzeża OPP i Mew** **- wydłużenie linii cumowniczej poprzez korektę linii brzegowej nabrzeży.** Głębokość techniczna wyniesie 11,2 m.

Data rozpoczęcia: 18.09.2017 r. Data ukończenia: I etap - kontraktowo 30.11.2019 r., odbiór nastąpił   
z wyprzedzeniem w dniu 28.10.2019 r., całość - 17.08.2020 r. Zatwierdzona kwota kontraktowa (ryczałtowa): 34 944 775,69 zł netto (wraz z Aneksem). Zaawansowanie czasowe: 79%. Zaawansowanie finansowe: 70%. W dniu 28.10.2019 r. odbyło się końcowe zebranie komisji odbioru inwestorskiego połączone z przejęciem w użytkowanie przez ZMPG S.A. zakresu Robót - Etap I.

W dniu 31.10.2019 r. została wystawiona Decyzja udzielająca pozwolenia na użytkowanie w zakresie – Nabrzeże OPP. Jest to decyzja ostateczna. Analiza realizacji Robót wskazuje, iż roboty są prowadzone zgodnie z zatwierdzonym zaktualizowanym harmonogramem i terminy umowne II etapu i całości robót – nie są zagrożone.

- **Rozbudowa Nabrzeża Oliwskiego** - **wydłużenie linii cumowniczej nabrzeża.**

Po przebudowie będzie możliwość obsługi statków o długości 250 m, szerokości 35 m. Data rozpoczęcia: 09.01.2019 r. Data ukończenia: 102 tygodnie od daty podpisania Umowy. Zatwierdzona kwota kontraktowa (ryczałtowa): 151 003 008,23 zł netto (wraz z Aneksem). Zaawansowanie czasowe: 50%. Zaawansowanie finansowe: 21%. Po zatwierdzeniu w dniu 16.12.2019 r. zmian   
w harmonogramie przewiduje się opóźnienie w realizacji projektu.

- **Rozbudowa Nabrzeża Zbożowego i Wisłoujście** – **obudowa brzegu z przystanią niską dla jednostek pomocniczych i p.poż. oraz postojowa dla małych jednostek pływających.** Głębokość techniczna nabrzeży od 7 m do 12 m.

Data rozpoczęcia: 27.07.2018 r. Data ukończenia: 74 tygodnie od daty podpisania Umowy (termin umowny realizacji robót minął dnia 27.12.2019 r.). Zatwierdzona kwota kontraktowa (ryczałtowa): Nabrzeże Zbożowe – 26 778 611,80 zł netto (z Aneksami) i Nabrzeże Wisłoujście – 30 336 877,76 zł netto (z Aneksem). Zaawansowanie czasowe: 101%. Zaawansowanie finansowe:

* Nabrzeże Zbożowe – 35%

Z analizy aktualnego harmonogramu i postępu robót wynika, że opóźnienie w robotach kafarowych wynosi około 1,5 miesiąca, a całości budowy do 4 miesięcy. Jednakże z uwagi na ujawnienie, iż w linii pogrążania ścianki występuje stary kaszycowy falochron, nastąpiło wstrzymanie prac kafarowych. Trwało ustalanie zakresu robót dodatkowych wraz z oszacowaniem ich kosztów oraz przesunięcia terminu realizacji robót budowlanych.

* Nabrzeże Wisłoujście – 54%

Wykonawca w dniu 30.12.2019 r. poinformował, iż nie zgadza się z opinią Inżyniera co do braku okoliczności uzasadniających przedłużenie Czasu na Ukończenie i przedstawił listę okoliczności obejmujących też odrzucone roszczenia czasowe jego zdaniem uzasadniających przedłużenie czasu na ukończenie. Inżynier poinformował też Wykonawcę, iż z dniem 28.12.2019 r. upłynął czas na ukończenie zadania, co powoduje, że realizacja Kontraktu odbywa się w zwłoce. Prace są kontynuowane. Wykonawca deklaruje zakończenie robót na koniec maja 2020 r.

- **Rozbudowa Nabrzeża Dworzec Drzewny** - Przebudowa nabrzeża umożliwi nadanie mu charakteru nabrzeża eksploatacyjnego o charakterze uniwersalnym. Głębokość techniczna wyniesie od 10,7 m do 12 m. Data rozpoczęcia: 23.07.2018 r. Data ukończenia: 25.05.2020 r. Zatwierdzona kwota kontraktowa (ryczałtowa): 177 822 366,95 zł netto (z Aneksami). Zaawansowanie czasowe: 80%.

Zaawansowanie finansowe: 67%. W związku z wprowadzonymi robotami dodatkowymi podpisany został Aneks nr 4 do Umowy wydłużajacy termin realizacji robót do dnia 30.04.2021 r. oraz zwiększający wynagrodzenie za wykonane prace nieprzewidziane w Kontrakcie.

**- „Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku”   
Nr Projektu 2015-PL-TM-0372-M.**

Projekt jest realizowany w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Podpisanie Umowy o dotację GA – 04.11.2016 r. Koszt kwalifikowalny – 122 630 458,84 zł. Dotacja 85% - 104 235 890,01 zł. Data rozpoczęcia: 16.02.2016 r. Data ukończenia: 30.10.2020 r. Zatwierdzona kwota kontraktowa (ryczałtowa): 152 779 114,90 zł netto (z Aneksami 1-6). Na zakres projektu składają się roboty budowlane dotyczące sieci kolejowej oraz drogowej w tym:

- roboty budowlane – sieć drogowa – modernizacja, przebudowa oraz budowa ok. 7,2 km dróg wraz z 7 obiektami inżynieryjnymi,

- roboty budowlane – sieć kolejowa – modernizacja, przebudowa oraz budowa 10 km sieci kolejowej wraz z 8 rozjazdami, urządzeniami SRK i przytorowymi.

Zaawansowanie czasowe: 63%. Zaawansowanie finansowe: 69%. Roboty realizowane są zgodnie   
z harmonogramem. Występuje przyspieszenie na niektórych frontach robót w stosunku do zatwierdzonego harmonogramu. Analizowana jest możliwość wprowadzenia zmiany lokalizacji nastawni srk. W zależności od przyjętego rozwiązania może ono mieć wpływ na wydłużenie Czasu na Ukończenie. Uzyskano pozwolenia na użytkowanie:

- WIK.771.6.87.2019.WŻ z dnia 19. 12.2019 r. – dotycząca użytkowania obiektu WD-1 wraz z odcinkiem 57,73 m ul. Poinca przed zakończeniem wszystkich robót budowlanych.

- WIK.771.6.86.2019.WŻ z dnia 30. 12.2019 r. – dotycząca użytkowania obiektu WD-3 wraz z odcinkiem 781,43 m2 ul. Nowej Portowej przed zakończeniem wszystkich robót budowlanych.

**- „Rozbudowa Nabrzeża Północnego przy Falochronie Półwyspowym w Porcie Gdańsk”   
Nr Projektu 2017-PL-TM-0038-W.**

Podpisanie Umowy o dotację GA – 05.04.2018 r. Koszt kwalifikowany – 423 083 151,03 zł. Dotacja 20% – 84 616 630,21 zł. Planowany termin zakończenia – 2023 r.

Dnia 19.06.2019 r. unieważniono Postępowanie na Wykonawcę Robót Budowlanych. W kwietniu   
2019 r. do polskiego systemu rurociągowego dostarczona została zanieczyszczona ropa naftowa REBCO z Rosji. Poziom zanieczyszczenia mógł spowodować fizyczne uszkodzenia instalacji rafineryjnych oraz systemu przesyłowego, w związku z czym PERN S.A. (operator polskiego odcinka rurociągu „Przyjaźń”) podjął decyzję o wstrzymaniu odbioru ropy i uruchomieniu zapasów w celu zapewnienia ciągłości dostaw odbiorcom końcowym. W związku z zaistniałą sytuacją, strategiczne znaczenie zyskała możliwość dostaw do Polski ropy drogą alternatywną, tj. za pośrednictwem Przedsiębiorstwa Przeładunku Paliw Płynnych Naftoport Sp. z o.o. w Gdańsku. W związku z powyższym dalsze prowadzenie postępowania, na skutek okoliczności zaistniałych po wszczęciu postępowania, nie leżało w interesie publicznym. Jednocześnie Zamawiający planuje niezwłocznie ogłosić postępowanie na rozbudowę Nabrzeża Północnego w zakresie nie kolidującym z planami rozwojowymi PPPP Naftoport, a w konsekwencji nie naruszającym potrzeb w zakresie bezpieczeństwa energetycznego kraju. W sierpniu 2019 r. wybrano Biuro Projektowe Aquaprojekt Sp. z o.o. – Wykonawcę projektu zamiennego ograniczającego zakres robót do stanowiska ro-ro. Data podpisania umowy z Wykonawcą projektu zamiennego: 03.10.2019 r. Termin wykonania prac projektowych: 43 tygodnie od podpisania umowy. Wartość umowy: 169 000,00 zł netto. Trwało opracowywanie projektu zamiennego.

Zakres projektu po korekcie obejmował będzie budowę Nabrzeża Północnego podzielonego na dwa odcinki, w tym:

- nabrzeże postojowe o długości ok. 110 m,

- nabrzeże uniwersalne o długości ok. 290 m wraz z rampą o szerokości 33 m dla statków ro-ro. Nabrzeże Północne będzie obejmowało również przestrzeń terminala wyposażonego w stanowisko do obsługi statków przewożących różne rodzaje ładunków. Na tyłach całego nabrzeża wybudowany zostanie plac manewrowy i magazynowy, w tym droga techniczna biegnąca wzdłuż placu, zapewniająca pojazdom obsługowym i ratunkowym dostęp do końca terminala, a także dwa zewnętrzne parkingi samochodowe dla samochodów osobowych i oczekujących na załadunek ciężarówek.

**- „Rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w Porcie morskim w zakresie dostępowej infrastruktury drogowo-kolejowej” Nr Projektu 2018-PL-TM-0093-W.**

Projekt jest realizowany w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Zadanie: Rozbudowa sieci komunikacyjnej rejonu Nabrzeża Przemysłowego. Podpisanie Umowy o dotację GA - 04.07.2019 r. Koszt kwalifikowany – 82 815 477,00 zł. Dotacja 20% – 16 563 095,00 zł.

Termin zakończenia – 31.12.2023 r. Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie Portu Gdańskiego i obejmuje obszar pomiędzy Nabrzeżem Przemysłowym a ulicą Ku Ujściu oraz pomiędzy ulica Chemików a przyczółkiem przeprawy promowej w ciągu ulicy Bosmańskiej przez Kanał Kaszubski. W zakres zadania wchodzi budowa oraz przebudowa układu drogowego na odcinku około 1,6 km oraz budowa oraz przebudowa układu torowego na odcinku około 6,0 km. W dniu 26.06.2019 r. została podpisana umowa grantowa na realizację robót budowlanych dla inwestycji.

- **Przebudowa Nabrzeża Bytomskiego w Porcie Gdańsk**

Opracowanie i złożenie do Komisji Europejskiej wniosku o dofinansowanie oraz Studium Wykonalności. Wnioskowana wysokość dotacji 20%. Wartość projektu 49,4 mln zł netto. Okres realizacji 2021-2023. Planowana przebudowa dotyczy dostosowania istniejącej linii brzegowej o długości ok. 204 mb do istniejącego fragmentu Nabrzeża, z którym to utrzyma jednolitą linię odwodną. Nabrzeże Bytomskie po przebudowie będzie pełnić funkcję uniwersalnego nabrzeża przeładunkowego, które wraz   
z poprzedzającym odcinkiem stworzy nabrzeże umożliwiając obsługę statków o parametrach: L=120 m. Inwestorem jest Port Gdańsk. Trwały prace nad przygotowaniem kompletnej aplikacji (wniosek oraz studium wykonalności) do konkursu w ramach 2019 CEF Transport MAP.

**- Modernizacja II linii Nabrzeża Oliwskiego i Nabrzeża Ziółkowskiego**

Data rozpoczęcia: 26.11.2018 r. Data ukończenia: 20.04.2020 r. (Aneks nr 2). Wartość Inwestycji: wartość projektu 1 250 000,00 zł netto. Uzgodniono projekt budowlany wzmocnienia podłoża gruntowego i projekt budowlany branży drogowej. Podpisano porozumienie z GPEC. Uzgodniono ostetczną wersję PB branży: kolejowej, drogowej, teletechnicznej, elektroenergetycznej, sieci wod-kan, ciepłowniczej i gazowej. Uzyskano ostateczną decyzję RDOŚ, WT na modernizację węzła cieplnego.

**- Modernizacja elektronicznych systemów bezpieczeństwa kluczowych obszarów Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. na podstawie posiadanego przez Zamawiającego projektu technicznego**

Data rozpoczęcia: 12.09.2018 r. Data ukończenia: 6 miesięcy dla robót instalacyjnych, 18 miesięcy dla robót wymagających PnB. Kwota kontraktowa: 9 290 000 zł. Zakres umowy został podzielony na 32 zadania obejmujące projektowanie montaż uruchomienie i szkolenie z obsługi itd. W dniu 15.10.2019 r. podpisana została umowa, w zakresie której jest dalsza modernizacja elektronicznych systemów bezpieczeństwa i rozbudowa systemów. Kontynuacja będzie polegała na montażu i podłączaniu do wykonanego w ramach umowy zintegrowanego systemu kolejnych instalacji i urządzeń na terenach przy nabrzeżach: Oliwskim, Wiślanym, Szczecińskim, Basen Górniczy i w rejonie Portu Północnego. Kwota umowna wynosi 9 800 000 zł. Termin realizacji w trybie „zaprojektuj i zbuduj” jest określony na do 2 lat. Zakres zlecenia obejmuje 50 nowych zadań na terenie całego portu. W większości zadania będą realizowane na terenach i w obiektach dzierżawionych przez spółkę PG Eksploatacja. MVB dostarczyło prace projektowe.

**- Opracowanie dokumentacji projektowej przebudowy budynku byłej Poczty Morskiej zlokalizowanej przy Nabrzeżu Wiślanym oraz zagospodarowanie terenu wokół**

Data rozpoczęcia: 07.08.2018 r. Data ukończenia: etapy I, II i III – 24.01.2020 (Aneks nr 1), etap IV – zgodnie z realizacją robót. Kwota kontraktowa: 292 500,00 zł, w tym 7 500,00 zł – nadzory autorskie   
w przypadku realizacji robót budowlanych. Wykonawca uzyskał opinię i zalecenia Pomorskiego Wojewódźkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku. Odbyło się spotkanie z z Przedstawicielami Morskiego Oddziału Straży Granicznej mające na celu ustalenie zmian projektowych na poddaszu budynku, które wynikały z opiniii konserwatorskiej. Dokonano odbioru Etapu I „Roboty przygotowawcze” (mapy, inwentaryzacje, projekty koncepcyjne itp). Wykonawca przekazał do uzgodnienia wielobranżowy Projekt Budowlany.

**- Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z budową placu manewrowo-postojowego   
w rejonie skrzyżowania ulic: Chodackiego, Handlowej i Starowiślnej – Nabrzeże Wiślane**

Data rozpoczęcia: 08.07.2019 r. Data ukończenia: 25.04.2021 r. (Aneks nr 1). Kwota kontraktowa: 320 000 zł. W dniu 05.09.2019 r. Wykonawca złożył opracowaną koncepcję do uzgodnienia w GZDiZ oraz Wydziale Skarbu UMG. W dniu 14.10.2019 r. GZDiZ wystosował opinię – uzgodnienie koncepcji. W dniu 04.11.2019 r. podpisano protokół odbioru I etapu – uzgodnionej koncepcji.

**- „Budowa systemu kanalizacji deszczowej dla Portu Północnego ul. Kontenerowa, ul. Nowa Portowa”**

W październiku 2019 r. podpisano z firmą CEDROB umowę dzierżawy. Wynikającym z ustaleń ww. Umowy, inwestycja będąca zobowiązaniem ZMPG S.A. obejmuje wykonanie:

- łącznika lub dojazdowej drogi wewnętrznej pomiędzy ul. Nową Portową a ul. Kontenerową do nieruchomości oraz wykonania sieci kanalizacji deszczowej umożliwiającej podłączenie odwodnienia wód opadowych pochodzących niniejszej drogi oraz z nieruchomości wraz z budową zbiornika retencyjno-rozsączającego,

- przyłączy do następujących sieci: wodociągowej, elektrycznej, kanalizacyjnej oraz teleinformatycznej, w zakresie wszelkich niezbędnych mediów umożliwiających, do granicy nieruchomości, w miejscu uzgodnionym z Najemcą.

Inwestycja realizowana będzie w trybie „zaprojektuj i buduj”. W dniu 29.10.2019 r. ZMPG S.A. zlecił autorowi Koncepcji opracowanie zapisów do PFU, określających wymogi, zarówno na etapie projektowym, jak i realizacyjnym dla planowanego zbiornika retencyjno-rozsączającego, zdolnego do przejmowania wód opadowych i roztopowych z nieruchomości dzierżawionej przez CEDROB oraz dwóch innych położonych przy nowo projektowanej drodze wewnętrznej. Do zamknięcia treści PFU, potrzebne są dane od Kontrahenta, w tym w szczególności PZT inwestycji CEDROB oraz zapotrzebowanie na media w rodzieleniu na czas budowy i docelową eksploatację (w celu właściwego zaplanowania i opisania przyłączy, realizowanych przez ZMPG S.A.).

**- Budowa wielofunkcyjnego obiektu kubaturowego na Główce Portu w ramach projektu „Estetyzacja Portu Gdańsk”**

Data rozpoczęcia: 15.12.2017 r. Data ukończenia: 21.03.2019 r. zgodnie z Aneksem nr 1 do Umowy.

Kwota kontraktowa: 248 080,00 zł netto - etap wykonania Projektu Budowlanego, 241 500,00 zł netto - etap wykonania Projektu Wykonawczego. Zakończono prace projektowe, dokonano odbioru Projektu Budowlanego, Projektu Wykonawczego i ostatecznej decyzji o Pozwoleniu na budowę. Trwał proces decyzyjny o rozpoczęciu procedury przetragowej na wybór WRB i IK.

**- Modernizacja budynku administracyjnego przy ul. Na Zaspę 57 dla potrzeb SOPG**

Trwały rozpoczęte w 2019 r. przygotowania wniosku o wyrażenie zgody na przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia na uzupełnienie i uaktualnienie wielobranżowego Projektu Wykonawczego opracowanego przez firmę Archistudio Robert Dębowski oraz na opracowanie wielobranżowych kosztorysów inwestorskich, przedmiarów robót oraz STWIORB dla przebudowy pomieszczeń, docieplenia budynku i zagospodarowania terenu wokół. Zakres obejmował będzie również opracowanie zamiennego PB i uzyskanie zamiennej decyzji o pozwoleniu na budowę, jeżeli wystąpi taka konieczność.

**Lista inwestycji realizowanych przez innych interesariuszy na rzecz Portu Gdańsk:**

**- Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap IIIA** - Urząd Morski w Gdyni

Okres realizacji: 2017-2022. Wartość projektu: 27,5 mln euro. Beneficjent: Urząd Morski w Gdyni.

W ramach projektu wybudowany zostanie tor wodny na Martwej Wiśle wraz z wymienionym   
i zaktualizowanym oznakowaniem nawigacyjnym oraz przebudowane i wyremontowane nabrzeża Martwej Wisły. Projektowany odcinek toru wodnego charakteryzuje się długością 2153 m i jest przedłużeniem toru wodnego zbudowanego w etapie II „Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku. Etap II - przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie” o długości 6592 m.   
W zakresie rzeczowym projektu występują następujące nabrzeża: Nabrzeże Szyprów (383,0 mb)   
i Nabrzeże Flisaków (307,0 mb). Projekt dotyczy dwóch odcinków należących do Urzędu Morskiego   
w Gdyni: odcinek nabrzeża przy Polskim Haku na lewym brzegu Martwej Wisły o długości 164,0 m, odcinek przy moście siennickim o długości 143,0 m, Nabrzeże Retmanów (938,0 mb), Nabrzeże Polski Hak (355,0 mb) i Nabrzeże Motławy nr XVIII (531,0 mb).

**- Modernizacja układu falochronów osłonowych w Porcie Północnym w Gdańsku** – Urząd Morski w Gdyni

Okres realizacji: 2017-2022. Wartość projektu: 185,7 mln euro. Beneficjent: Urząd Morski w Gdyni.

Przedmiotem umowy na roboty budowlane w zakresie remontu oraz wydłużenia istniejącego falochronu wyspowego jest:

- remont istniejącego falochronu wyspowego wschodniego o długości 653 m składającego się z 26 skrzyń posadowionych na rzędnej - 12,4 m, polegający na naprawie zinwentaryzowanych uszkodzeń części nadwodnej i podwodnej konstrukcji falochronu i jego wyposażenia oraz umocnienia dna przy falochronie, częściową jego przebudowę i wykonanie narzutu ochronnego tego falochronu;

- wykonanie nowego falochronu osłonowego na przedłużeniu istniejącego falochronu wyspowego wschodniego o długości całkowitej 866,7 m utworzonego z prefabrykatów żelbetowych z monolityczną nadbudową z łamaczem fal i z narzutem kamiennym od strony morza przykrytym gwiazdoblokami;

- wykonanie odcinka połączeniowego - platformy dla ptaków pomiędzy istniejącym falochronem wyspowym a nowym falochronem osłonowym, który tworzy grodza ze ścianki szczelnej z dodatkowym kamiennym narzutem ochronnym przykrytym gwiazdoblokami;

- wykonanie oznakowania i oświetlenia nawigacyjnego wydłużonego falochronu wyspowego.

Przedmiotem umowy na roboty budowlane w zakresie budowy nowego falochronu osłonowego jest: budowa nowego falochronu wyspowego południowo-wschodniego o długości 826,35 m utworzonego z prefabrykatów żelbetowych z monolityczną nadbudową z łamaczem fal i z narzutem kamiennym od strony morza przykrytym gwiazdoblokami oraz wykonanie oznakowania i oświetlenia nawigacyjnego nowego falochronu wyspowego południowo-wschodniego.

**- Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego w Gdańsku** – Urząd Morski w Gdyni

Okres realizacji: 2017-2020. Wartość projektu: 37,6 mln euro. Beneficjent: Urząd Morski w Gdyni.

Istotą projektu jest przebudowanie toru wodnego wraz z dostosowaniem oznakowania nawigacyjnego zlokalizowanego na Zatoce Gdańskiej w rejonie Portu Północnego, który jest częścią Portu Morskiego w Gdańsku. Realizacja projektu spowoduje osiągnięcie następujących celów jakościowych (niemierzalnych): umożliwienie dwukierunkowej żeglugi jednostek, zwiększenie bezpieczeństwa wpływających i wypływających statków z Portu Gdańsk, rozwój transportu wodnego i wzmocnienie konkurencyjności Portu Gdańskiego, aby utrzymać obecnych i przyciągnąć potencjalnych armatorów, firmy logistyczne, spedycyjne, dla których polepszona infrastruktura jest istotnym argumentem za kontynuacją lub rozszerzeniem współpracy. Ponadto, realizacja projektu spowoduje osiągnięcie następujących celów: powiększenie szerokości toru w dnie do docelowej - 600 m oraz głębokości technicznej do docelowej - 18 m, umożliwienie wpłynięcia do Portu Północnego statków   
o maksymalnych gabarytach: zbiornikowce - 355 x 60 x 15 m oraz kontenerowce - 350 x 45 x 15 m. Realizacja projektu przyczyni się do wzmocnienia konkurencyjności polskiej gospodarki poprzez zapewnienie warunków do zrównoważonego rozwoju handlu opartego na transporcie wodnym i tym samym zwiększenie przeładunków ekspediowanych droga morską.

**- Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk –** PKP PLK S.A.

Projekt realizowany przez PKP PLK S.A. w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF).Okres realizacji: 2016-2022. Wartość projektu: 267 mln euro. Beneficjent: PKP PLK S.A.

W ramach projektu przebudowanych zostanie ponad 70 km torów, 13 przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych oraz wymienionych 221 rozjazdów. Na stacjach zwiększona zostanie liczba zelektryfikowanych torów. Przebudowane będą obiekty inżynieryjne, w tym m.in. trzy mosty. Na wyremontowanej wraz z drogami towarzyszącymi ulicy Ku Ujściu powstanie nowy wiadukt. Sprawniejszy ruch pociągów zapewni rozbudowa lokalnego centrum sterowania, które będzie obsługiwało zmodernizowane stacje: Gdańsk Port Północny, Gdańsk Kanał Kaszubski, Gdańsk Zaspa Towarowa. Możliwa będzie obsługa dłuższych i cięższych składów, czyli przeładunek większej ilość towarów. Prace w ramach dwóch kontraktów wykona konsorcjum firm Torpol S.A. i Intercor Sp. z o.o.

**- Rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w Porcie Gdańsk w zakresie infrastruktury drogowo-kolejowej**

Okres realizacji: 2016-2019 (zgodnie z umową o dotację 2016-2018). Wartość projektu: 1 mln euro.

Beneficjent: ZMPG S.A, partner Gmina Miasta Gdańska. Dnia 29.11.2019 r. złożono Wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn. „Rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w Porcie Gdańsk w zakresie infrastruktury drogowo-kolejowej” zlokalizowanej na terenie Portu Gdańskiego, obejmującej ulice: Roberta de Plelo, Ku Ujściu, Pokładowa, Kujawska, Chemików. Wniosek został złożony jako konsekwencja realizacji Projektu pn. „Dokumentacja projektowa i środowiskowa dla rozbudowy i modernizacji węzłów sieci bazowej w Porcie Gdańsk w zakresie infrastruktury drogowo-kolejowej” Zadanie 3, współfinansowanego z Instrumentu CEF „Łączą Europę”. Projekt zrealizowany w partnerstwie ZMPG S.A. / Gmina Miasta Gdańska.

**- Kontynuacja rozbudowy Terminala Kontenerowego DCT Gdańsk SA, faza T2B.**

Data rozpoczęcia: 04.2018 r. Data ukończenia: 12.2020 r.

Wartość inwestycji: dzierżawca tytułem realizacji fazy inwestycji poniesienie nakłady ok. 280 000 000,00 zł. W dniu 07.10.2019 r. RDOŚ w Gdańsku wydał Decyzję określającą warunki środowiskowe dla dalszej rozbudowy Terminalu Kontenerowego DCT (tzw. T3). W grudniu 2019 r. zakończono główne roboty budowlane w projekcie T2B. Trwały procedury rozliczeniowe pomiędzy Zamawiającym i Wykonawcą.

**- Budowa terminalu przeładunku cukru przy Nabrzeżu Wiślanym** – inwestycja Krajowej Spółki Cukrowej S.A.

Data rozpoczęcia: 06.04.2018 r. Data ukończenia: 06.2020 r. Wartość Inwestycji: Dzierżawca tytułem realizacji inwestycji poniesienie nakłady nie mniejsze niż łącznie 60 000 000,00 zł. ZMPG S.A. realizując postanowienia umowy dzierżawy realizować będzie przebudowę układu drogowo-kolejowego Nabrzeża Wiślanego. Szacunkowa wartość robót budowlanych wynosi ok. 75 000 000 zł. Trwały roboty budowlane związane z budową silosu. Jednocześnie Kontrahent prowadzi działalność eksploatacyjną magazynu cukru. Dzierżawca przedłożył do uzgodnień projekty budowlane poszczególnych branż. Trwała ocena dokumentacji. W dniu 10.10.2019 r. nastąpiło uroczyste otwarcie magazynu cukru wchodzącego w skład terminala cukrowego.

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

Data rozpoczęcia: 27.09.2017 r. Data ukończenia: do końca 2020 r. Wartość Inwestycji: Dzierżawca   
w związku z realizacją inwestycji poniesienie nakłady nie mniejsze 17 000 000,00 zł (w tym teren A - 9 000 000 zł, teren B - 8 000 000 zł). ZMPG S.A. m.in. dla potrzeb przedmiotowego Dzierżawcy realizować będzie przebudowę Nabrzeża Wiślanego. Szacunkowa wartość robót budowlanych wynosi ok. 150 000 000 zł. Dzierżawca nadal prowadzi działalność przeładunkową. W efekcie prowadzonych prac projektowych Dzierżawca przedłożył do uzgodnień projekt zagospodarowania dzierżawionych terenów. Trwała weryfikacja złożonej w dniu 23.12.2019 r. aktualizacji planszy zbiorczej PZT.

- **Budowa głębokowodnego terminalu uniwersalnego do przeładunku towarów masowych -** inwestycja OT Logistics S.A. Data rozpoczęcia: nie ustalona. Data ukończenia: wg harmonogramu będącego załącznikiem do Umowy dzierżawy - ok. 48 miesięcy od rozpoczęcia robót. Inwestor uzyskał Decyzję Wojewody Pomorskiego o zatwierdzeniu projektu budowlanego i udzieleniu pozwolenia na rozbiórkę i budowę w dniu 11.06.2019 r. Wartość inwestycji szacowana dla I etapu – min. ok. 300 000 000 zł.

**- Budowa II etapu Terminalu Naftowego Gdańsk -** inwestycja PERN S.A.

Data rozpoczęcia: marzec 2019. Data ukończenia: październik 2020 r.

Wartość inwestycji: dzierżawca tytułem realizacji II etapu inwestycji poniesienie nakłady ok. 327 000 000,00 zł. Kontynuowane były prace przy wznoszeniu konstrukcji zbiorników. PERN S.A. kontynuował prace nad dokumentacją służącą badaniom technicznym urządzeń podczas przyszłych procesów odbiorowych.

**- Rozbudowa powierzchni składowych PPU Siark-Port Sp. z o.o.**

Podpisanie umowy dzierżawy nastąpiło w dniu: 30.05.2019 r. Data ukończenia: 02.2023 r. Wartość inwestycji: dzierżawca tytułem realizacji inwestycji poniesienie łącznie nakłady nie mniejsze niż 9 000 000,00 zł. ZMPG S.A. realizując postanowienia umowy dzierżawy na podstawie dokumentacji projektowej dostarczonej przez Dzierżawcę, realizować będzie przebudowę układu drogowo-kolejowego oraz budowę budynku socjalno-biurowego o sumarycznej wartości nie przekraczającej 16 000 000 zł. Trwało opracowywanie propozycji zapisów Porozumienia Technicznego. Trwały również prace nad aneksem do ww. umowy dzierżawy, który ma na celu doprecyzować szczegóły dotyczące zakresu oraz finansowania inwestycji.

- **Budowa mroźni CEDROB PORTY**

Podpisanie przedwstępnej umowy dzierżawy nastąpiło w dniu 07.10.2019 r.ZMPG S.A. realizując postanowienia umowy dzierżawy realizować będzie budowę dojazdowej drogi wewnętrznej pomiędzy ul. Nową Portową a ul. Kontenerową. Umowa obejmuje również wykonanie sieci kanalizacji deszczowej umożliwiającej podłączenie odwodnienia wód opadowych pochodzących niniejszej drogi oraz   
z nieruchomości wraz z budową zbiornika retencyjno-rozsączającego oraz z przyłączami. Szacunkowa wartość realizacji powyższego wynosi 6 600 000 zł. Trwały prace nad PFU.

# **Port w Gdyni**

**Wielkość przeładunków wg grup towarowych w 2019 r. (dane Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.).**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Statki zawijające do Portu w latach 2017-2019** | | | | | |
|  |  |  |  | zmiana 2019/2018 | |
| Wyszczególnienie | 2017 | 2018 | 2019 | sztuki | % |
| Statki | 3 618 | 4 332 | 4 037 | -295 | -6,8% |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
| **Przeładunki wg grup towarowych w latach 2017-2019 w tys. ton** | | | | | |
|  |  |  |  | zmiana 2019/2018 | |
| Wyszczególnienie | 2017 | 2018 | 2019 | tys. ton | % |
| Węgiel i koks | 2 134,6 | 2 629,2 | 2 876,8 | 247,6 | 9,4% |
| Rudy | 15,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0% |
| Inne masowe | 1 079,2 | 1 311,3 | 1 492,0 | 180,7 | 13,8% |
| Zboże | 3 482,7 | 2 994,8 | 3 220,5 | 225,7 | 7,5% |
| Drewno | 234,0 | 979,2 | 365,0 | -614,2 | -62,7% |
| Drobnica | 12 460,3 | 13 817,9 | 14 148,4 | 330,5 | 2,4% |
| Paliwa płynne | 1 819,3 | 1 759,6 | 1 862,7 | 103,1 | 5,9% |
| **Przeładunki ogółem:** | **21 225,2** | **23 492,0** | **23 965,4** | **473,4** | **2,0%** |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
| **Liczba pasażerów statków wycieczkowych w latach 2017-2019** | | | | | |
|  |  |  |  | zmiana 2019/2018 | |
| Wyszczególnienie | 2017 | 2018 | 2019 | osoby / sztuki | % |
| Pasażerowie | 88 616 | 102 397 | 117 961 | 15 564 | 15,2% |
| Statki | 41 | 50 | 54 | 4 | 8,0% |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
| **Przeładunki kontenerów w latach 2017-2019 w TEU** | | | | | |
|  |  |  |  | zmiana 2019/2018 | |
| Wyszczególnienie | 2017 | 2018 | 2019 | TEU | % |
| Kontenery | 710 736 | 803 871 | 897 125 | 93 254 | 11,6% |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
| **Wielkość przewozów pasażerskich w latach 2017-2019** | | | | | |
|  |  |  |  | zmiana 2019/2018 | |
| Wyszczególnienie | 2017 | 2018 | 2019 | osoby | % |
| Liczba obsłużonych pasażerów | 750 063 | 790 173 | 805 272 | 15 099 | 1,9% |

W 2019 r. przeładunki w Porcie Gdynia ogółem wyniosły 23 965,4 tys. ton i były wyższe niż w roku 2018 o 473,4 tys. ton, tj. o 2%. Jest to najlepszy wynik w historii Portu Gdynia. W drugiej połowie roku terminale przeładunkowe odczuły skutki spowolnienia gospodarczego i dynamika wzrostu obrotów ładunkowych zmniejszyła się. We wszystkich grupach ładunkowych (poza drewnem) nastąpił wzrost obrotów ładunkowych.

Największy wzrost przeładunków odnotowano w drobnicy - o 330,5 tys. ton (2,4%), przy czym przeładunki kontenerów wzrosły o 788,7 tys. ton, ładunki na liniach ro-ro o 84,2 tys. ton, spadła drobnica promowa (o 78,9 tys. ton) oraz konwencjonalna (o 463,5 tys. ton). Drobnica stanowi nadal dominującą grupę ładunkową z 59% udziałem w przeładunkach 2019 r. ogółem. Przeładunki kontenerów wyniosły 897 125 TEU i były wyższe w porównaniu do 2018 roku o 11,6%. Spadek drobnicy konwencjonalnej związany jest z mniejszym niż rok wcześniej przeładunkiem wyrobów stalowych, celulozy, nawozów w big-bag’ach. Część ładunków np. celulozy i papieru przeładowywanych wcześniej konwencjonalnie, w 2019 roku było obsługiwanych w kontenerach.

Kolejną grupą ładunkową pod względem przeładowanych ilości są zboża i pasze. w 2019 roku ich przeładunek wyniósł 3 220,5 tys. ton i był wyższy niż rok wcześniej o 225,7 tys. ton (o 7,5%). Przy czym import (głównie śruty sojowej) pozostał na poziomie 2018 roku, natomiast wyższe były wysyłki zboża w eksporcie.

Przeładunki węgla i koksu w 2019 r. wyniosły 2 876,8 tys. ton i były wyższe o 247,6 tys. ton   
(o 9,4%). Przeładunki węgla były wyższe o ok. 213 tys. ton a koksu o ok.35 tys. ton.

Wysokość przeładunków ropy i przetworów naftowych wyniosła 1 862,7 tys. ton i była wyższa   
o 103,1 tys. ton (o 5,9%). Na stanowisku SPPP przeładowano 1 758,1 tys. ton, tj. o 111,2 tys. ton więcej niż rok wcześniej.

Ilość przeładowanego drewna w 2019 r. była niższa niż rok wcześniej o 614,2 tys. ton, przy czym dotyczy to zarówno ładunków w eksporcie, jak i w imporcie. W polskich portach kontynuowane były wysyłki drewna pozyskanego w wyniku planowych wycinek (zakończyła się wysyłka wiatrołomów po nawałnicy w 2017 r. na Pomorzu), drewna czeskiego (wycinki spowodowane kornikiem), a także część drewna formowana była do kontenerów.

**Struktura ładunkowa obrotów Portu Gdynia w latach 2018 i 2019 r.**

W 2019 r. w Porcie Gdynia obsłużono 117 961 pasażerów statków wycieczkowych co oznaczało wzrost o 15 564 osób (15,2 %) w stosunku do roku poprzedniego. Port obsłużył 54 statki pasażerskie   
i było to o 4 jednostki więcej niż w 2018 roku. Ogółem Port Gdynia obsłużył 805 272 pasażerów,   
co w porównaniu z rokiem 2018 daje przyrost o 15 099 osób (1,9%).

**Realizowane projekty oraz inwestycje w Porcie Gdynia w 2019 r.**

Dokument pn. „Strategia Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku” zatwierdzona uchwałą nr 3 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia spółki Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. z dnia 11 sierpnia 2014 r. zawiera cztery zdefiniowane priorytety działań:

* utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych,
* nowoczesny potencjał,
* pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej,
* port przyjazny otoczeniu.

Plan inwestycji na rok 2019 był zgodny z priorytetami „Strategii Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku”. Większość projektów znajduje się na etapie przygotowania lub realizacji. Strategia taka zgodna jest także z naturalnymi uwarunkowaniami portu. Port Gdynia powinien rozwijać się jako port uniwersalny, przeznaczony dla drobnicy i ładunków masowych, zdolny do przyjmowania największych statków kontenerowych, masowych i pasażerskich zawijających na Bałtyk. W perspektywie długookresowej,   
w miarę postępów w realizacji zaplanowanych projektów strategicznych, zwłaszcza przedsięwzięć infrastrukturalnych w Korytarzu Bałtyk-Adriatyk, możliwe będą dalsze wzrosty przeładunków, także   
w tranzycie przez Polskę, ocenianym na dziś jako niewykorzystany potencjał.

Kluczowe znaczenie dla konkurencyjności Portu Gdynia mają inwestycje związane z poprawą dostępu do portu od strony wody i lądu oraz zwiększające jego potencjał usługowy. Są to następujące projekty inwestycyjne:

**- Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – etapy II-III**

Podstawowym 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. W celu umożliwienia zawinięć do Portu Gdynia statków Baltimax niezbędne jest dostosowanie parametrów infrastruktury dostępu morskiego. Kluczowe 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 Zadania 1 obejmuje w szczególności przebudowę Obrotnicy nr 2 do średnicy 480 m, wyburzenie części pirsów nr II i III, przebudowę Nabrzeża Gościnnego oraz budowę nowego stanowiska dla doku pływającego PGZ Stoczni Wojennej. Roboty budowlane związane z rozbudową Obrotnicy nr 2 zakończono w marcu 2019 r. Decyzje odnośnie przeniesienia doku pływającego są nadal nieustalone.

Etap II Zadania 1, dotyczący pogłębienia toru podejściowego do Portu Gdynia, leży w gestii Urzędu Morskiego w Gdyni. Urząd Morski realizuje w swoim zakresie wykonanie robót czerpalnych na torze podejściowym do główek falochronu, do rzędnej -17,0 m (obecnie -14,4 m) na długości   
3 855 m, wraz ze zwiększeniem szerokości toru do 280 m (obecnie 150 m). Realizacja w latach: 2020-2022 – inwestycja jest w końcowej fazie przygotowania. Budżet projektu UM Gdynia: ok. 80 mln zł brutto.

W ramach etapu III Zadania 1 wykonane zostaną przez Zarząd Portu roboty czerpalne maksymalnie do rzędnej -16m w akwenach wewnętrznych Portu Gdynia, obejmujących Kanał Portowy wraz z Awanportem oraz Baseny III, IV i V. Poszerzone zostanie także Wejście Wewnętrzne.

**Zadanie 2**

Zadanie w obecnej perspektywie składa się z dwóch etapów, dotyczących przebudowy nabrzeży przeładunkowych, dla których konieczne jest uzyskanie większej głębokości (-16 m), tj. etap II obejmować będzie przebudowę Nabrzeża Indyjskiego, a etap III przebudowę Nabrzeża Helskiego (w latach 2014-2015 wykonano etap I – przebudowa Nabrzeża Rumuńskiego).

Na koniec 2019 r. zakończono pierwszy etap rozbudowy Obrotnicy nr 2, co umożliwia dostęp do terminali w basenach wewnętrznych Portu Gdynia (w tym do terminali kontenerowych) statków   
o maksymalnej długości 366 m i szerokości 48 m. Zanurzenie statków kontenerowych jest limitowane aktualną głębokością kanału portowego i wynosi 13 m w terminalu GCT, a w terminalu BCT jest o 30 cm mniejsze z powodu ograniczeń konstrukcji Nabrzeża Helskiego I.

Całkowite przystosowanie Kanału Portowego i nabrzeży do przyjmowania największych kontenerowców o długości ok. 400 m, szerokości ok. 60 m i zanurzeniu do 16 m (jednostki obsługujące połączenia Europy z Dalekim Wschodem nie są w pełni załadowane w portach bałtyckich, co w praktyce ogranicza ich zanurzenie w tej części Europy do max. 15 m) wymaga zrealizowania następujących elementów:

- kontynuacja etapu I – rozbudowy Obrotnicy nr 2 poprzez wykonanie robót budowlanych wynikających z konieczności przeniesienia doku pływającego PGZ Stoczni Wojennej – realizacja 2020-2021;

- pogłębienie akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – Etap III – wykonanie robót czerpalnych do rzędnej -16,0 m w Kanale Portowym oraz akwenach portowych – zwiększenie głębokości o 2,5 m (obecnie -13,5 m) oraz zanurzenia do 15 m (obecnie -13 m) – realizacja 2020-2022 (w 2019 r. na ukończeniu prace projektowe);

- poszerzenie wejścia wewnętrznego portu od strony Ostrogi Oksywskiej o ok. 40m – realizacja 2020-2021 (w 2019 r. ukończono prace projektowe i rozpoczęto postępowanie przetargowe na roboty);

- przebudowa (wzmocnienie) nabrzeży Włoskiego, Słowackiego i Norweskiego, położonych wzdłuż Kanału Portowego, dla ograniczenia skarp przy pogłębieniu do –16 m – realizacja 2018-2020.   
W 2019 r. trwały prace przy nabrzeżach Włoskim i Słowackim, postępowanie przetargowe na roboty przy Norweskim unieważniono (wygrywający oferent ogłosił upadłość) i rozpoczęto przygotowania do nowego postępowania.

Pogłębienie ww. akwenów Portu Gdynia przyczyni się do możliwości obsługi dużych statków kontenerowych i masowych, dla których potrzebne są kolejne przebudowy nabrzeży przeładunkowych w ww. zadaniu 2, tj.:

- przebudowa Nabrzeża Helskiego I (terminal BCT) wraz z wariantem przebudowy Nabrzeża Helskiego II (obecnie baza promowa) celem zwiększenia całkowitej długości Nabrzeża Helskiego oraz uzyskania stanowisk z głębokością -15,5 m do obsługi kontenerowców oceanicznych; realizacja: 2020-2022 – w 2019 r. inwestycja była w fazie przygotowania dokumentacji budowlanej;

- przebudowa Nabrzeża Indyjskiego na odcinku od narożnika z Nabrzeżem Norweskim do Placu XIV poprzez dobudowanie nowego oczepu nabrzeża na basenie portowym i przebudowę infrastruktury technicznej; konstrukcja nabrzeża pozwoli uzyskać głębokość do -15,5 m; realizacja: 2020-2022 –   
w 2019 r. wyłoniono wykonawcę dokumentacji projektowej i rozpoczęto projektowanie.

Projekt otrzymał dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 – Umowa o Dofinansowanie nr POIS.03.02.00-00-0070/18-01 z dnia 28.12.2018 r., Aneks do Umowy o dofinansowanie nr 1 z dnia 05.12.2019 r.

Budżet projektu: ok. 559 mln zł brutto, ok. 452 mln zł netto, dofinansowanie unijne 273 mln zł.

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

Projekt obejmuje wybudowanie nowego publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia wraz z infrastrukturą towarzyszącą, umożliwiającą sprawną obsługę ładunków i pasażerów oraz poprawę dostępności transportowej portu. Inwestycja zlokalizowana jest w Gdyni przy IV Basenie Portowym, przy Nabrzeżach Polskim i Fińskim.

Rezultatem projektu będzie obsługa promów o długości powyżej 180 m, a także umożliwienie zwiększenia częstotliwości 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.

Istniejący Terminal Promowy obejmuje elementy infrastruktury i suprastruktury promowego przejścia granicznego, umiejscowionego przy Nabrzeżu Helskim II. Parametry i obszar istniejącego terminalu nie pozwalają na obsługę większych statków, jak również większej ilości operatorów. Nie posiada on też dostępu do infrastruktury kolejowej. Wzrost popytu na przewozy promowe przyczynił się do konieczności znalezienia odpowiedniej lokalizacji dla terminalu promowego, która umożliwia udostepnienie większej ilości miejsc, a także usprawnienie obsługi i krótszy czas przeładunku. 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. Jednocześnie zwolnione dotychczasowe miejsce umożliwi zwiększenie potencjału do obsługi kontenerowców przy Nabrzeżu Helskim w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym.

W dniu 28.02.2019 r. podpisano umowę nr 10/JG/I/2019 na „Budowę publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia”, natomiast w dniu 11.03.2019 r. przekazano teren budowy wykonawcy robót budowlanych oraz rozpoczęto roboty.

Zakończenie projektu przewidywane jest w IV kwartale 2021 r. Budżet projektu: ok. 290 mln zł brutto, wydatki kwalifikowalne 145,46 mln zł, dofinansowanie unijne 116.837.137,67 zł.

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

Celem inwestycji jest poprawa konkurencyjności Portu Gdynia, głównie poprzez skrócenie czasu pobytu składów pociągów w porcie dzięki sprawniejszej ich obsłudze. Teren inwestycji znajduje się po północnej stronie obszaru Centrum Logistycznego Portu Gdynia i obejmuje grupę istniejących 6 torów prowadzących do terminalu intermodalnego oraz Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego – BCT Sp. z o.o. Z uwagi na nowe dostosowanie długości torów, dobudowanie siódmego toru, elektryfikację i instalację/modernizację systemów sterowania ruchem inwestycja przyczyni się do sprawniejszej i efektywniejszej obsługi przeładunków kolejowych oraz ograniczenia emisji do środowiska.

Na koniec 2019 r. zakończono prace projektowe oraz uzyskano pozwolenie na budowę.   
W I kw. 2019 r. rozstrzygnięto przetarg i w dniu 9.03.2019 r. podpisano umowę z wykonawcą robót budowlanych. Przewidywany termin realizacji prac budowlanych do stycznia 2021 r.

Projekt uzyskał dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 – Umowa o Dofinansowanie nr POIS.03.02.00-00-0072/18-00 z dnia 09.09.2019 r., Aneks nr 1 do UoD z dnia 12.12.2019 r. Budżet: ok. 70 mln zł brutto, 57 mln zł netto, dofinansowanie 19,8 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 bezpośrednio do lądowej sieci kanalizacyjnej, stanowi realizację wymogów wprowadzonych w  2011 r. zmian do Załącznika IV Konwencji MARPOL (Rezolucja MEPC.200)62)).

Prace związane z projektem realizowane będą w dwóch fazach:

W ramach Fazy 1 planuje się:

- budowa instalacji do odbioru ścieków ze statków pasażerskich na Nabrzeżu Francuskim;

- 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.

W ramach Fazy 2 planuje się:

- budowa układu technologicznego przygotowania ścieków do zrzutu do miejskiej sieci kanalizacyjnej;

- przebudowa parkingu dla samochodów ciężarowych.

Umożliwienie szybkiego i bezawaryjnego zrzutu ścieków ze statków przyczyni się do redukcji ładunków zanieczyszczeń w wodach morskich, przyczyniając się pośrednio do ochrony różnorodności biologicznej w akwenie Morza Bałtyckiego. Unowocześniony system odbioru ścieków sanitarnych powinien przyczynić się do zminimalizowania wpływu niekontrolowanego przedostawania się ścieków ze statków oraz na stan wód Zatoki Puckiej.

W dniu 14.11.2019 r. podpisano umowę nr 94/JC/I/2019 na wykonanie robót budowlanych dla zadania Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków w Porcie Gdynia, Etap I/Faza 1, a w dniu 26.11.2019 r. przekazano wykonawcy teren budowy oraz rozpoczęto roboty.

W przygotowaniu jest dokumentacja budowlana/wykonawcza dla Etapu I/Fazy 2 projektu. Zakończenie projektu przewidywane jest w II kwartale 2021 r. Budżet projektu: ok. 66,60 mln zł brutto, wydatki kwalifikowane ok. 35,24 mln zł, dofinansowanie unijne 18 700 000, 00 zł.

**- 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.

Planowany zakres projektu obejmuje budowę nowego terminalu intermodalnego oraz placów manewrowo-składowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie Centrum Logistycznego Port Gdynia. Obsługa terminalu będzie realizowana składami całopociągowymi. Inwestycja przyczyni się do gałęziowego zrównoważenia transportu w relacji dowozowo/odwozowej ostatniej mili do portu, zwiększając wykorzystanie w łańcuchach transportowych kolei i ograniczając korzystanie z negatywnie oddziaływującego na środowisko naturalne transportu samochodowego. Budowa infrastruktury intermodalnej jest ściśle skorelowana z innymi projektami portu: przebudową obrotnicy nr 2 wewnątrz portu, pogłębieniem Kanału Portowego oraz poszerzeniem i pogłębieniem toru podejściowego do portu. Działania te pozwolą na przyjmowanie w Porcie Gdynia dużych statków preferowanych w ruchu transoceanicznym, a tym samym obsługę zwiększonego wolumenu ładunków intermodalnych.

Przedsięwzięcie obejmuje m.in. budowę:

- 2 torów ładunkowych: 780 mb. każdy oraz torów manewrowych;

- placów manewrowo-składowych: ok. 170 000 m2;

- drogi technologicznej 360 mb.

Maksymalną zdolność przeładunkową nowego terminalu oszacowano na ponad 300 tys. TEU/rok. W I kwartale 2017 r. podpisano umowę na opracowanie dokumentacji projektowej dla terminalu intermodalnego oraz drogi technologicznej, a w III kwartale 2018 r. dla placów manewrowo-składowych. W II kwartale 2018 r. uzyskano jedno z 3 pozwoleń budowlanych (droga technologiczna). Uzyskanie dwóch pozostałych pozwoleń budowlanych zaplanowano na II kwartał 2019 r. Nie uzyskano ich, gdyż prace projektowe nadal trwały, ze względu na niezbędne uzgodnienia dotyczące terenów innych gestorów gruntów: OPEC, PKP PLK, PEWiK, ZDiZ (tereny Miasta Gdynia).

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

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, 115 kilometrów torów kolejowych wraz   
z 356 rozjazdami i przejazdami kolejowo-drogowymi na odcinkach 6 linii kolejowych nr 201, 228, 723, 724, 725 i 961.Celem realizacji projektu jest implementacja standardów sieci TEN-T (elektryfikacja, nacisk osi 22,5 t, długość pociągów 740 m, ERTMS) oraz poprawa dostępu kolejowego i zdolności przeładunkowej portu poprzez podniesienie parametrów technicznych linii kolejowej, tj. dostosowanie układu torowego w torach szlakowych oraz głównych zasadniczych do prędkości 60 km/h,   
a w pozostałych torach stacyjnych do 40 km/h; zapewnienie dopuszczalnego nacisku na oś 221 kN dla wszystkich torów szlakowych i stacyjnych oraz nacisków do 245 kN dla obiektów inżynieryjnych; dostosowanie stacji do obsługi składów pociągów o długości 740 m. 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 PLK S.A. oraz środki instrumentu finansowego CEF „Łącząc Europę” z dofinansowaniem na poziomie 40%. W dniu 24 czerwca 2019 r. PKP PLK S.A. podpisały umowę z wykonawcą robót Budimex S.A. na kwotę przeszło 1487405291,36 zł netto,   
z terminem realizacji 30 miesięcy od rozpoczęcia prac.

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

Linia nr 201 jest częścią międzynarodowej linii kolejowej CE-65 - głównego szlaku towarowego łączącego bezpośrednio Port w Gdyni ze Śląskiem. Od roku 2012 stanowi ona element polskiej części towarowego korytarza kolejowego - Rail Freight Corridor nr 5. Linia 201 należy również do kompleksowej sieci TEN-T. Ma ona istotne znaczenie dla gospodarki krajowej, jak i bezpieczeństwa oraz organizacji przewozów kolejowych w Trójmieście. Przy obecnym natężeniu ruchu pasażerskiego   
i towarowego w węźle trójmiejskim modernizacja linii kolejowej nr 201 zapewni alternatywny dostęp do Portu Gdynia. Wydłużający się termin ukończenia dokumentacji projektowej modernizacji linii 201 oraz ostatnia aktualizacja (wrzesień 2019 r.) Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku stwarza zagrożenie dla realizacji projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto” w planowym terminie do 2023 roku. Należy podkreślić, iż realizacja linii 201 warunkuje efektywne funkcjonowanie Portu Gdynia (w tym Portu Zewnętrznego), pełne wykorzystanie zmodernizowanej Stacji Gdynia Port oraz przyszłego terminala intermodalnego w Emilianowie   
k. Bydgoszczy w bezpośrednim zapleczu Portu Gdynia.

**- Budowa Magazynu Wysokiego Składowania przy ulicy Logistycznej**

W powyższej lokalizacji ZMPG S.A. dysponował wolnym obszarem o powierzchni 26 400m2 stanowiącym część zwartej działki o powierzchni 90.000 m2 docelowo w całości przeznaczonej na funkcje magazynowe. Pozostała część działki do 2023 r. pozostaje w dzierżawie BCT.

W październiku 2019 r. przekazano do użytkowania pierwszy (z czterech planowanych) magazyn   
o powierzchni użytkowej 11.000 m2. Magazyn o wysokości użytkowej 10,5 m jest przeznaczony do składowania wysoko przetworzonych towarów drobnicowych w opakowaniach. Prowadzone usługi logistyczne związane są z magazynowaniem, przyjęciem, składowaniem, kompletacją, konfekcjonowaniem oraz wydawaniem zapasów w systemie cross-dockingu. Podzielony wewnątrz na cztery komory magazynowe o powierzchni od 2500 - 4000 m2 - każda komora została dostosowana do wymiarów regałów ramowych paletowych z zapewnieniem szerokości korytarza roboczego dla urządzeń transportowych – wózków podnośnikowych z wysuwanymi masztami. Konstrukcja dachowa obiektu jest przystosowana do instalacji fotowoltaicznej na całej powierzchni dachu.

**- Przebudowa nawierzchni parkingu samochodów osobowych wraz z uzbrojeniem podziemnym przy ulicy Kwiatkowskiego 60 w Gdyni**

Inwestycja zlokalizowana jest przy ul. Kwiatkowskiego 60 w Gdyni przed czterema budynkami biurowymi (A1, A2, A3, A4), tworzącymi jeden kompleks funkcjonalno-użytkowy wykorzystywany przez operatów logistycznych i firmy spedycyjne. W ramach prowadzonych robót budowlanych przebudowywane jest około 10 000 m2 powierzchni parkingu wraz z uzbrojeniem podziemnym, dróg manewrowych, chodników oraz trenów zielonych. Dzięki inwestycji zwiększy się liczba miejsc parkingowych z 116 (w tym 2 miejsca dla osób niepełnosprawnych) do 167 (w tym 7 miejsc dla osób niepełnosprawnych). Realizacja inwestycji znacząco wpłynie na poprawę środowiska poprzez wymianę starej kanalizacji deszczowej na nową wraz z budową separatora. Wpłynie również na poprawę estetyki zagospodarowania terenu wokół budynków biurowych poprzez nowe nasadzenia.

Zwiększenie liczby miejsc parkingowych zapewni komfort oraz bezpieczne parkowanie pojazdów osobowych bezpośrednio przed czterema budynkami biurowymi. Nawierzchnia parkingu oraz ciągów pieszych będzie szczelną konstrukcją z kostki betonowej. Wykonana zostanie nowa kanalizacja deszczowa wraz z separatorem oraz powstanie nowe oświetlenie parkingu. Roboty budowlane wykonywane są z zapewnieniem bezpiecznego dojścia pieszego do budynków, ponadto w celu zmniejszenia uciążliwości realizacji robót, zostały zapewnione użytkownikom obecnego parkingu miejsca postojowe w sąsiadującej lokalizacji.

**- Przebudowa nawierzchni kolejowo-drogowej na Nabrzeżu Indyjskim w I strefie wraz z przebudową uzbrojenia podziemnego na odcinku od Nabrzeża Rotterdamskiego do BTZ**

Realizacja inwestycji pozwoli na zwiększenie możliwości manewrowych składów pociągów poprzez wbudowanie dodatkowych rozjazdów i możliwość wykorzystania różnych technologii przeładunków poprzez zbudowanie torów na płycie żelbetowej z zabudowaną nawierzchnią drogową, co poprawi jakość obsługi i pozwoli na zwiększenie liczby obsługiwanych składów kolejowych.

Z realizacji inwestycji wyłączono przebudowę układu kolejowego na odcinku od firmy Koole do   
BTZ Sp. z o.o. z uwagi na brak docelowego stanowiska BTZ Sp. z o.o.

Na koniec 2019 r. zaawansowanie robót wynosiło ok 90 %. Roboty były wykonywane w czynnym układzie kolejowym z pełną dostępnością dla użytkowników prowadzących działalność na Nabrzeżu Indyjskim.

**- Wyposażenie SPPP w drugie ramię przeładunkowe**

Wyposażenie SPPP w drugie ramię przeładunkowe wraz z fundamentem, instalacjami przynależnymi i dokumentacją techniczną, wymagana przez Transportowy Dozór Techniczny.

Zakończono montaż nalewaka wraz ze wszystkimi instalacjami przynależnymi. Termin realizacji zadania wydłużony został do stycznia 2020 r. celem uzyskania dopuszczenia urządzenia do eksploatacji przez Transportowy Dozór Techniczny oraz przeprowadzenia szkolenia użytkownikowi SPPP.

W 2019 r. realizowane były prace projektowe przez wykonawcę robót Przedsiębiorstwo Portowe Sieć   
Sp. z o.o. związane z zapewnieniem równoczesnej pracy obu ramion przeładunkowych SPPP, celem zwiększenia możliwości przeładunkowych, co wiąże się z koniecznością modernizacji istniejącego nalewaka i wydłużenia terminu zakończenia realizacji inwestycji do połowy 2020 roku.

**- Przebudowa WC oraz instalacji c.o. i wentylacji grawitacyjnej w Magazynie H przy ulicy Polskiej oraz termomodernizacja dachu i wymiana okien**

Inwestycja polegała na realizacji robót dekarskich, wymianie okien, wymianie instalacji wodociągowo-kanalizacyjnej i centralnego ogrzewania oraz przebudowie pomieszczeń sanitarnych w budynku Magazynu H przy ul. Polskiej w Gdyni. Na koniec 2019 r. zaawansowanie robót wynosiło ok. 95%.

Planowane zakończenie robót – I kwartał 2020 roku.

**Rozwój usług portowych oraz pozostałych przedsięwzięć istotnych dla realizacji polskiej polityki morskiej w Porcie Gdynia w 2019 r.**

**- Port Zewnętrzny**

Celem inwestycji jest wzrost potencjału przeładunkowego portu oraz zapewnienie możliwości obsługi największych statków w warunkach globalnych zmian w technologii przewozów oceanicznych. Inwestycja polega na budowie nowego terminalu głębokowodnego (wychodzącego ponad obecny falochron główny) w ramach przedłużenia nabrzeży Śląskiego i Szwedzkiego i jest zgodna ze Strategią rozwoju Portu Gdynia do 2027 r., w której założono pozyskanie nowych terenów na potrzeby zwiększenia potencjału usługowego portu.

W dniu 19 września 2019 r. weszła w życie ustawa o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych. Ustawa wprowadza ułatwienia proceduralne usprawniające budowę portów zewnętrznych (powstających w wyniku zalądowienia obszarów morskich) w ramach rozbudowy portów   
o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Tzw. specustawa portowa zawiera rozwiązania przyspieszające budowę portów zewnętrznych, m.in. ułatwienia w nabywaniu nieruchomości pod inwestycje dotyczące budowy portów zewnętrznych. Zgodnie z ustawą decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie budowy portu zewnętrznego (decyzja lokalizacyjna) będzie wydawana przez wojewodę na wniosek inwestora (podmiotu zarządzającego portem morskim lub dyrektora urzędu morskiego). Ustawa zakłada, że ostateczna decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie budowy portu zewnętrznego będzie miała skutek decyzji wywłaszczeniowej - przedmiotem wywłaszczenia będą wyłącznie te nieruchomości, które zostały wskazane przez inwestora (podmiot zarządzający portem morskim lub dyrektora urzędu morskiego) we wniosku o ustalenie lokalizacji inwestycji w zakresie budowy portów zewnętrznych.

Aktualnie w Porcie Gdynia trwa proces przedinwestycyjny budowy Portu Zewnętrznego. Firma Wuprohyd Sp. z o.o. przygotowała wielobranżową, etapową koncepcję budowy Portu Zewnętrznego, na podstawie której został wybrany przez Zarząd Spółki wariant do dalszych działań. W maju 2019 r. podpisano aneks do umowy z Wuprohyd Sp. z o.o. na wykonanie uzupełniających opracowań koncepcyjnych, obejmujących nowe etapowanie budowy i zagospodarowania terenu Portu Zewnętrznego wraz z niezbędnymi analizami - falowania i nawigacyjną. Celem tych dodatkowych opracowań było poszukiwanie mniej kosztownych rozwiązań budowy infrastruktury dostępu morskiego do Portu Zewnętrznego, a także ograniczenie niekorzystnego wpływu inwestycji na infrastrukturę krytyczną Marynarki Wojennej. We wrześniu 2019 r. odebrano od biura projektów wielobranżową koncepcję „Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia - Etap I” obejmującą:

* Budowę Terminala Kontenerowego z 4 stanowiskami dla statków kontenerowych o długości maks. 430 m i zanurzeniu 15,5 m;
* Obrotnicę o średnicy 860 m umożliwiającą obracanie statków o długości do 430 m, a w przyszłości nawet statków o długości do 490 m (z uwzględnieniem wsp. 1.6);
* Lokalizację falochronów od strony północnej, maksymalnie oddaloną od istniejących stanowisk poligonów Marynarki Wojennej;
* Przyjęcie rozwiązań umożliwiających możliwie największą redukcję kosztów budowy falochronów i terminala kontenerowego oraz robót czerpalnych akwenów i toru podejściowego.

W celu uzyskania wstępnych uzgodnień koncepcji budowy Portu Zewnętrznego ze służbami Ministerstwa Obrony Narodowej, na zlecenie ZMPG S.A. zespół Akademii Marynarki Wojennej   
w Gdyni przygotował „Analizę wpływu zamierzeń inwestycyjnych Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. w zakresie wpływu budowy portu zewnętrznego na infrastrukturę obronną oraz możliwość utrzymania i rozszerzenia zdolności operacyjnych w kontekście bezpiecznego postoju i szybkiego rozwinięcia sił okrętowych Marynarki Wojennej do rejonów działań”. Wnioski z analizy przedstawiono na konferencji zorganizowanej w kwietniu 2019 r. z udziałem wszystkich istotnych interesariuszy projektu Portu Zewnętrznego. Ponadto, w ramach przygotowań przedinwestycyjnych do budowy Portu Zewnętrznego, Firma Multiconsult Polska Sp. z o.o. prowadziła prace w zakresie wariantowej koncepcji „Obsługi komunikacyjnej zewnętrznych pirsów Portu Gdynia”. Wyłoniono w postępowaniu przetargowym doradcę transakcyjnego na świadczenie doradztwa prawnego, ekonomiczno-finansowego oraz technicznego na rzecz podmiotu publicznego w celu doprowadzenia do wyboru partnera prywatnego dla realizacji projektu pn. „Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia”. W postępowaniu wybrano najkorzystniejszą ofertę złożoną przez wykonawców występujących wspólnie: Ernst & Young Sp. z o.o., Domański Zakrzewski Palinka sp. k., WYG INTERNATIONAL Sp. z o.o. Podjęto również działania związane z inwentaryzacją przyrodniczą terenu pod planowaną budowę Portu Zewnętrznego oraz inne działania w zakresie środowiskowym.

**- Dostęp drogowy do portu Gdynia - Droga Czerwona**

Celem budowy Drogi Czerwonej jest poprawa dostępności transportowej Portu Gdynia. Realizacja inwestycji ma znaczenie dla rozwoju ilości obsługiwanych w porcie ładunków, a także działań podejmowanych na rzecz stworzenia nowych połączeń żeglugowych portu z przedpolem, zwłaszcza w regionie Morza Bałtyckiego. Gmina Gdynia utrzymuje w przebiegu tej drogi rezerwy planistyczne dla jej realizacji. Istniejące tereny przeznaczone pod budowę drogi to przede wszystkim tereny niezagospodarowane lub tereny drogowe.

**- Dolina Logistyczna**

Powstanie „Doliny Logistycznej” pozwoli na wyznaczenie terenów dedykowanych działalności logistycznej i umożliwi dostęp do korzystania z oferowanych tam usług logistycznych dla eksporterów i importerów ładunków przewożonych drogą morską. Realizacja projektu ma również służyć zachęceniu przedsiębiorstw do uruchomienia produkcji w pobliżu portu. Powstanie Platformy Multimodalnej „Dolina Logistyczna” jest planowane po 2022 r. Projekt składać się będzie z kilku etapów - pierwszy etap będzie dotyczył powstania wewnętrznej infrastruktury drogowej, parkingu centralnego dla samochodów ciężarowych, terminalu intermodalnego, magazynów oraz placów składowych. W 2019 r. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. złożył w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wniosek o dokonanie zmiany granicy portu morskiego w Gdyni w zakresie objęcia części obszaru funkcjonalnego pn. „Dolina Logistyczna” o pow. 260,2 ha w gminie Kosakowo, powiat pucki. Rada Gminy Kosakowo bez głosów sprzeciwu podjęła uchwałę pozytywnie opiniującą wniosek ZMPG S.A. Rada Miasta Gdyni zaopiniowała negatywnie projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 02.08.2019 r. w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni. Realizacja projektu planowana jest w formule Partnerstwa Publiczno-Prywatnego, ze współudziałem ZMPG S.A. w latach 2022 – 2027. Wartość przedsięwzięcia szacuje się na 448 mln zł.

**- Wykorzystanie paliwa LNG w Porcie Gdynia**

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. Nowoczesny potencjał oraz w priorytecie 4 pn. Port przyjazny otoczeniu. Celem projektu jest umożliwienie usług bunkrowania LNG w Porcie Gdynia zgodnie z rosnącym zapotrzebowaniem rynkowym na skroplony gaz ziemny. Dzięki jego realizacji zostały spełnione wymogi dyrektywy (2014/94/EU) w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, w ramach której punkty bunkrowania LNG powinny powstać w portach morskich najpóźniej do 2025 roku. Wdrożenie usługi bunkrowania gazu LNG na terenie Portu Gdynia zwiększyło atrakcyjność oferty portu dla jego obecnych i nowych klientów. Dzięki realizacji projektu ZMPG S.A. wdrożył ekologiczne paliwo, a tym samym przyczynił się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, jak również wzrostu konkurencyjności Portu Gdynia na arenie międzynarodowej. Poprzez regularność bunkrowań udowodniono, że istnieje realny popyt rynkowy na w/w usługę. Nakłady poniesione do 2019 r. wynoszą 174 tys. zł.

**- Space3ac**

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 4 pn. Port przyjazny otoczeniu. Projekt polega na stworzeniu systemu informatycznego ułatwiającego rozliczanie tzw. opłat deszczowych wraz z funkcją generowania raportów i rozliczeń oraz wprowadzania operatów wodnoprawnych, faktur oraz dokumentacji. Aplikacja w pełni spełnia oczekiwania ZMPG S.A, jej obsługa jest intuicyjna i w znacznym stopniu ułatwia prace związane   
z wdrażaniem i realizacją przepisów ustawy - Prawo wodne. Dzięki realizacji projektu nastąpiło skrócenie procesów w obszarze rozliczania opłat deszczowych oraz zmniejszenie liczby błędów związanych z obsługą dokumentów w formie papierowej. Uzyskano dostęp do bazy danych operatów wodno-prawnych, zwiększono poziom cyfryzacji procesów zgodnie z rządowym priorytetem, a także doprowadzono do wykorzystywania narzędzi elektronicznych oraz informatycznych w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A. w obszarze rozliczania opłat deszczowych. Skrócono również czas   
i koszty przygotowania dokumentów rozliczeniowych. Nakłady poniesione do 2019 r. wynoszą   
7,5 tys. zł.

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

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 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 jego optymalizacji do potrzeb przedsiębiorstwa wraz z jego integracją z systemem rządowym, tj. Platformą e-Zamówienia. Wdrożone, uruchomione i zintegrowane oprogramowanie służy przeprowadzaniu postępowań przetargowych wraz z ich archiwizacją oraz całościową komunikacją z Wykonawcami w formie elektronicznej zgodnie z Ustawą Prawo zamówień publicznych. Zakłada się wprowadzenie elektronicznego obiegu dokumentów pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcami, zaimplementowanie dedykowanego portalu e-usług dla Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Dzięki realizacji projektu nastąpiło zwiększenie transparentności prowadzonych postępowań przetargowych, usprawnienie komunikacji na linii Zamawiający - Wykonawca, podniesienie konkurencyjności przedsiębiorstwa, jak również skrócenie procesów w obszarze prowadzenia postępowań przetargowych. Nakłady poniesione do 2019 r. wynoszą 22,8 tys. zł.

**- Utworzenie zaplecza budowy morskich farm wiatrowych w Porcie Gdynia**

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. Nowoczesny potencjał. Projekt realizowany jest w odpowiedzi na potrzeby związane   
z możliwościami organizacji zaplecza obsługi elementów morskich farm wiatrowych w Porcie Gdynia. Celem projektu jest analiza możliwości obsługi logistycznej budowy morskich farm wiatrowych   
w Porcie Gdynia, a następnie utworzenie tam zaplecza dla ich budowy. Efektem prowadzenia analiz jest wskazanie potencjalnych lokalizacji zaplecza obsługi morskich farm wiatrowych. Produktem projektu będzie wybudowanie na terenie Portu Gdynia terminalu offshore wraz z ewentualną montownią komponentów do budowy morskich farm wiatrowych. Umożliwi to wzrost zatrudnienia w całej Polsce, tym samym przełoży się na większą konkurencyjność polskiej gospodarki, jak również da możliwość pełnego wykorzystania udziału polskich firm w realizacji budowy projektów morskich farm wiatrowych. Nakłady poniesione do 2019 r. wynoszą 2 tys. zł.

**- Automatyczne Cumowanie**

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. 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 przeanalizowaniu funkcjonowania technologii próżniowego cumowania statków, a następnie na montażu na wybranych nabrzeżach w Porcie Gdynia systemu automatycznych urządzeń cumowniczych działających na zasadzie wytwarzania próżni. W ramach projektu zostanie opracowana analiza, w wyniku której dokonany zostanie wybór nabrzeży, gdzie zamontowane zostaną automatyczne urządzenia cumownicze. Projekt zakłada także stworzenie 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 bardziej bezpieczny niż tradycyjny, podniesienie poziomu konkurencyjności portu morskiego w Gdyni na arenie międzynarodowej, jak również zmniejszenie kongestii w Porcie Gdynia. Efektem wdrożenia projektu będzie również zmniejszenie zanieczyszczeń wydzielanych do wody i atmosfery, poprzez zmniejszenie obrotów silników statków podczas cumowania, ale również na trasach pomiędzy konkretnymi portami. Nakłady poniesione do 2019 r. wynoszą 100 tys. zł.

**- PCS -  Port Community System**

Celem inwestycji jest stworzenie w polskich portach morskich systemu informacyjnego usprawniającego obrót portowo - morski, którego uczestnikami będą, poza zarządami portów, operatorzy terminali portowych, usługodawcy portowi, spedytorzy, gestorzy ładunków, armatorzy, maklerzy, czy podmioty administracji państwowej. Ważnym dokumentem jest uchwała nr 100 Rady Ministrów z 17 września 2019 r., którą przyjęto „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”. W Programie zawarto podstawowe założenia i cele Polskiego PCS. W 2019 r. kontynuowano prace mające na celu zintegrowanie portowych systemów wymiany informacji (Port Community System - PCS) w ramach platformy dla wszystkich uczestników obrotu portowo-morskiego w Polsce. W 2019 r. odbyły się dwa spotkania konsultacyjne na temat PCS ze spółką Polski PCS Sp. z o.o. Podczas pierwszego spotkania w sprawie aktualnego stanu rozwoju systemu PCS w Porcie Gdynia oraz współpracy z Polski PCS   
Sp. z o.o. omawiano potrzeby terminali oraz aktualnie funkcjonujące systemy informatyczne kluczowych interesariuszy Portu Gdynia. Zaprezentowane zostały postępy prac w spółce Polski PCS. W spotkaniu poza ZMPG S.A. uczestniczyli interesariusze portu: HES Gdynia Bulk Terminal, Speed, BTZ, BCT, GCT, OT Port oraz Polski PCS. Podczas drugiego spotkania zaprezentowano systemy ZMPG S.A.,   
tj. rejestru zawinięć statków oraz awizacji kolejowej. Wdrożony został moduł internetowej awizacji składów kolejowych jako część lokalnego oprogramowania PCS w systemie „SZiPS”, który umożliwia zarządzanie ruchem kolejowym na terenie całej bocznicy ZMPG S.A. Stworzony system IT w późniejszym etapie pokazywać będzie przewoźnikom kolejowym zwrotną sytuację ruchową, tak aby przewoźnik mógł optymalnie zaplanować wszystkie elementy potrzebne do uruchomienia przewozu przez infrastrukturę PKP PLK S.A. Dla pełnego obrazu scalenia i skoordynowania obsługi wagonów na bocznicy ZMPG S.A. potrzebuje niezależnego źródła informacji dotyczącej ruchu. Takim źródłem niewątpliwie byłby dostęp do systemu SEPE. Jednak stanowisko dotyczące SEPE przedstawione przez PKP PLK S.A. odmawia Spółce dostępu do podstawowych informacji, które Dział Głównego Dyspozytora miałby do dyspozycji. Wychodząc naprzeciw spełnieniu wysokich standardów bezpieczeństwa oraz optymalizacji organizacji przeładunków na terenie całego Portu Gdynia, Dział Głównego Dyspozytora Portu Sekcja Kolejowa z dniem 1 czerwca 2019 r. uruchomiła samodzielną koordynacje kolejową (dyspozyturę kolejową). Zespół pracowników pełniących dyżur całodobowo posiada stosowne uprawnienia, które są niezbędne do sprawowania ww. stanowiska. Prowadzony jest również, ze wsparciem w ramach instrumentu „Łącząc Europę” CEF, projekt „Studium wykonalności wraz z dokumentacją techniczną inteligentnego systemu zarządzania ruchem samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia”. Projekt jest realizowany przy udziale większości operatorów terminali w Porcie Gdynia, Zarządu Dróg i Zieleni Miasta Gdynia oraz GDDKiA. Projekt jest kontynuacją prac związanych z wdrożeniem inteligentnego systemu sterowania ruchem samochodów ciężarowych. Konieczność zastosowania w Porcie Gdynia nowoczesnego systemu integrującego dane o ruchu drogowym jest bezpośrednim rezultatem przeprowadzonych analiz w ramach koncepcji, która została opracowana w roku 2018 na zlecenie Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., jako partnera projektu flagowego TENTacle.

**- 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. Integracja Portu Gdynia z terminalami intermodalnymi na zapleczu i realizacja koncepcji „extended port gateway” umożliwi zwiększenie konkurencyjności Portu Gdynia. W przyszłości przewiduje się kolejny etap polegający na skoordynowanej ekspansji polskich operatorów na obszar Trójmorza poprzez uruchamianie nowych połączeń do/z polskich portów morskich.

W 2018 r. Zarząd Morskiego Portu Gdynia 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. Kontynuacją inicjatywy było podpisanie w październiku 2019 r. umowy pomiędzy ZMPG S.A., PKP S.A., PKP PLK S.A. oraz PKP CARGO w sprawie zasad finansowania i rozliczania kosztów oraz współpracy przy zleceniu opracowania analizy możliwych lokalizacji pod ogólnodostępną kolejową towarową infrastrukturę usługową, tj. pod kolejowe terminale intermodalne z możliwością pełnienia funkcji zewnętrznych bram portowych dla Portu Gdynia. Bezpośrednio po podpisaniu wspomnianej umowy powołano komisję złożoną z przedstawicieli wymienionych podmiotów i przystąpiono do prac przygotowawczych zmierzających do opracowania warunków i dokumentacji przetargowej w celu wyłonienia zewnętrznego wykonawcy analizy.

Ponadto, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. jako inicjator „Porozumienia Operatorów Terminali Przeładunkowych i Centrów Logistycznych Europy Środkowo-Wschodniej” aktywnie uczestniczył   
w spotkaniach partnerów oraz konsultacjach opracowywanego przez Departament Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury dokumentu analitycznego związanego z identyfikacją wąskich gardeł na sieci kolejowej. Zgłoszono potrzebę niezwłocznej realizacji szeregu inwestycji zapewniających efektywny i zgodny z wymogami unijnymi dostęp kolejowy do Portu Gdynia, w tym jeden z najważniejszych projektów, tj. modernizacji i elektryfikacji linii kolejowej nr 201 w ramach projektu PKP PLK S.A.   
pn. „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto”.

# **Port Szczecin i Świnoujście**

Biorąc pod uwagę sytuację gospodarczą kraju oraz sytuację w handlu międzynarodowym, rok 2019 można uznać za dość trudny dla polskich portów morskich, w tym również dla portów w Szczecinie i Świnoujściu. Świadczy o tym spadek wielkości przeładunków w obu portach o 3,3% w stosunku do roku poprzedniego.

**Przeładunki wg grup towarowych w Portach Szczecin i Świnoujście w 2019 r.   
(dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.).**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Lp. | **Grupa towarowa** | **Obroty łącznie z wagą środków transportu, na których przemieszczana jest drobnica w ruchu promowym (tys. ton)** | | |
| **2018** | **2019** | **%**  **2019/2018** |
| 1 | **Węgiel** | 3 440,0 | 3 129,8 | -9,0 |
| 2 | **Ruda** | 3 226,0 | 2 272,6 | -29,6 |
| 3 | **Inne masowe** | 3 373,3 | 3 351,3 | -0,7 |
| 4 | **Zboże** | 1 095,2 | 1 303,5 | 19,0 |
| 5 | **Drewno** | 75,5 | 200,0 | 164,9 |
| 6 | **Drobnica** | 18 074,5 | 17 511,5 | -3,1 |
|  | **w tym:** |  |  |  |
| **drobnica promowa** | 14 231,2 | 13 848,3 | -2,7 |
| 7 | **Ropa i przetwory** | 3 972,9 | 4 406,1 | 10,9 |
| Razem obroty w portach w Szczecinie i w Świnoujściu | | 33 257,4 | 32 174,8 | -3,3 |
| 8 | Przeładunki kontenerów TEU (20') | 81 451 | 76 143 | -6,5 |

**Przeładunek węgla w tys. ton w 2019 r. (dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.).**

Analizując sytuację przeładunku węgla należy wskazać, że przeładunki węgla spadają od 2015 r, poza ekstremalnym rokiem 2018. W roku 2019 odnotowano mały spadek wielkości przeładunków tej grupy, gdzie mimo spadku importu węgla koksującego i energetycznego (mniejsze zapotrzebowanie hut i elektrowni) utrzymał się na podobnym wysokim poziomie eksport koksu. Na łączny spadek 9% złożył się spadek importu węgla o 11,2%, przy spadku eksportu koksu tylko o 4,8%.

**Przeładunek rudy w tys. ton w 2019 r. (dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.).**

Na łączny spadek przeładunków w roku 2019 w grupie ruda, wynoszący 29,6% złożył się taki sam spadek przeładunków samej rudy żelaza. Wpływ na tak drastyczny spadek importu rudy miało znaczne ograniczenie produkcji przez polskie, czeskie i słowackie huty, łącznie z wygaszaniem pieców w Częstochowie, Krakowie i Ostrawie. Ważnym powodem ograniczenia produkcji hut jest nadpodaż wyrobów stalowych sprowadzanych głównie z Rosji i Chin.

**Przeładunek innych masowych w tys. ton w 2019 r. (dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.).**

W 2019 r. odnotowano podobny poziom przeładunków jak w 2018 r. - spadek tylko o 0,7%. Wpływ na to miały spadki przeładunków kruszyw o 5%, metanolu o 7%, surówki żelaza o 46%, kamienia wapiennego o 14% przy wzrostach przeładunków cementu o 9%, nawozów o 4%, złomu o 16%.

**Przeładunek zboża w tys. ton w 2019 r. (dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.).**

W roku 2019 wystąpiły wzrosty przeładunków o 19%, głównie dzięki wzrostowi eksportu pszenicy o 40% i importu śruty sojowej o 10%. Wzrost pszenicy wynika ze wzrostu cen światowych surowca w wyniku mniejszego eksportu pszenicy z Australii. Z kolei wzrost importu śruty sojowej wiąże się ze zwiększeniem pogłowia trzody chlewnej i bydła.

**Przeładunek drewna w tys. ton w 2019 r. (dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.).**

W 2019 r. nastąpił duży wzrost eksportu związany z eksportem drewna z wiatrołomów i z wycinki drzew wzdłuż budowanych dróg. Towar stanowi 0,6% wielkości obrotów ogółem i jest nieistotny w łącznych przeładunkach.

**Przeładunek drobnicy netto w tys. ton w 2019 r. (dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.).**

Grupa najbardziej istotna, w całości przeładunków stanowiąca 54% udziału to drobnica. Na wielkość brutto w 2019 r., wynoszącą 17,5 mln ton złożyły się przeładunki drobnicy promowej 13,8 mln ton (prawie 80% obrotów) oraz drobnicy kontenerowej 0,7 mln ton i drobnicy konwencjonalnej 3 mln ton. Spadek drobnicy w ruchu promowym to głównie brak obsługi drobnicy wagonowej stanowiącej 2,5% obrotów.

**Przeładunek paliw w tys. ton w 2019 r. (dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.).**

Wzrost w 2019 r. w tej grupie to zasługa wzrostu ilości obsłużonych statków z gazem skroplonym LNG. Ładunków ropopochodnych przeładowano podobne ilości jak w poprzednim roku, tj. 2 mln ton. Wzrosły przeładunki gazu LPG o 26% z ilości 101 tys. ton do 127 tys. ton.

**Przeładunek LNG w tys. ton w 2019 r. (dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.).**

Wzrosły przeładunki gazu skroplonego LNG o 21,7%. W 2019 r. obsłużono 30 statków (w tym 17 z Kataru, 10 z USA i 3 z Norwegii) i przeładowano 2 406,7 tys. ton gazu (w 2018 r. 23 statki oraz 1 997,4 tys. ton).

**Wielkość kontenerów w TEU w 2019 r.**

Począwszy od 2017 roku obserwowany jest spadek przeładunku kontenerów w TEU. W 2019 r. spadek wyniósł 6,5% w stosunku do poprzedniego roku. Od 2018 r. następowała likwidacja linii kontenerowej z/do Islandii w porcie Świnoujście oraz w porcie Szczecin, jak również zabrakło stałych kolejowych połączeń z terminalami na zapleczu portu.

**Działalność inwestycyjna Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w 2019 r.**

Działalność inwestycyjna w 2019 r. prowadzona była w oparciu o roczny plan inwestycyjny, który swoim zakresem obejmował głównie inwestycje infrastrukturalne, w tym inwestycje o charakterze strategicznym, umieszczone w „Strategii Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku”.

**- Przystosowanie infrastruktury Terminalu Portowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego –** projekt objęty dofinansowaniem CEF „Łącząc Europę”. W dniu 30.11.2015 r. została podpisana umowa o dofinansowanie z KE. Umowę z CUPT nr CEF/001/2014 zawarto w dniu 30.05.2016 r.

Celem inwestycji jest przystosowanie istniejącej infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 265 m. Zakres rzeczowy obejmuje: zakup stanowiska nr 6, modernizację i przedłużenie stanowiska nr 5 poprzez połączenie ze stanowiskiem nr 6, wykonanie niezbędnej infrastruktury technicznej wraz z budową placów postojowych dla naczep samochodowych, rozbudowę układu towarowego i estakady łączącej place postojowe i stanowiącej nowy wjazd na terminal portowy. Szacunkowy koszt netto 238,6 mln zł.

**- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu –** projekt objęty dofinansowaniem z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ), Oś Priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych. Umowę z CUPT zawarto 20.12.2019 r.

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. Szacunkowy koszt całkowity 118,3 mln zł.

**- Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego –** projekt objęty dofinansowaniem z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ), Oś Priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych. Umowę z CUPT zawarto 20.12.2019 r.

Celem działań inwestycyjnych w basenie Kanału Dębickiego jest uzyskanie zwiększonego jakościowo i ilościowo potencjału do przeładunków drobnicowych, poprzez budowę nowego nabrzeża Norweskiego, wykonanie sieci zasilających i odbiorczych oraz modernizację istniejących nabrzeży Czeskiego i Słowackiego wraz z modernizacją infrastruktury technicznej na bezpośrednim zapleczu nabrzeży i 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 zachodniego brzegu Ostrowa Grabowskiego oraz pogłębienie basenu do głębokości technicznej - 12,5 m. Umożliwi to przystosowanie nabrzeży do parametrów zmodernizowanego toru wodnego Świnoujście - Szczecin. Szacunkowy koszt całkowity 432,9 mln zł.

**- Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego –** projekt objęty dofinansowaniem z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ), Oś Priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych. Umowę z CUPT zawarto 20.12.2019 r.

Celem działań inwestycyjnych w rejonie Basenu Kaszubskiego jest uzyskanie zwiększonego jakościowo potencjału do przeładunków masowych, poprzez modernizację istniejących nabrzeży Katowickiego i Chorzowskiego + Uskoki, 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 = 12,5 m 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 przedłużenie nabrzeża Górnośląskiego o szerokość zasypywanego basenu. W efekcie wymienionych prac powstanie jednolity obszar o powierzchni około 18 ha. Konsekwencją przedłużenia nabrzeża Katowickiego o 70 m jest przeniesienie stanowiska do załadunku kwasu siarkowego i budowa nowego nabrzeża dalbowego – Dąbrowieckiego. Szacunkowy koszt całkowity 315,9 mln zł.

**- Poprawa dostępu kolejowego do portów w Szczecinie i Świnoujściu –** projekt realizowany w ramach CEF „Łącząc Europę”, Umowa nr CEF/030/2015 dla projektu z dnia 4.07.2017 r.

Beneficjentami Projektu pn. „Poprawa dostępu kolejowego do portów w Szczecinie i Świnoujściu” są PKP PLK S.A. i ZMPSiŚ S.A. Celem inwestycji jest przede wszystkim: likwidacja wąskich gardeł, zwiększenie przepustowości linii, skrócenie czasu dowozu i odwozu ładunków, a także zapewnienie jak najwyższej punktualności realizowanych kolejowych przewozów towarowych, skutkiem czego nastąpi znaczący wzrost jakości oferowanych przez porty usług oraz podniesienie konkurencyjności Zespołu Portowego Szczecin i Świnoujście na rynku usług morskich. Koszt całkowity projektu 1,6 mld zł.

Zakres projektu w porcie w Szczecinie obejmuje:

* budowę wiaduktu nad ulicą Gdańską,
* przebudowę mostu kolejowego nad rzeką Parnicą,
* elektryfikację dojazdu do Parku Wrocławskiego (skrócenie czasu przejazdu pociągu nawet o dwie godz.)
* modernizację układu kolejowego w rejonie Parku Wrocławskiego (tory, urządzenia srk) i terminalu kontenerowego w sposób umożliwiający bezpośredni wjazd i wyjazd trakcją elektryczną,
* modernizację torów kolejowych pomiędzy stacją Szczecin Port Centralny a nabrzeżami w rejonie przeładunków masowych w porcie w Szczecinie (SpA, SpB i SpC).

Zakres projektu w porcie w Świnoujściu obejmuje:

* dobudowę drugiego toru szlakowego na odcinku ok. 1,5 km między stacjami Świnoujście SiA - Świnoujście SiB w celu zwiększenia zdolności przepustowej między stacją osobową i towarową,
* poprawę stanu infrastruktury kolejowej w rejonie stacji towarowej Świnoujście SIB (m.in. modernizacja układu torowego oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym) w celu skrócenia czasu obsługi wagonów kolejowych,
* budowę torów zdawczo odbiorczych na terenie TPŚ.

Łączny koszt projektu 1,6 mld zł, z tego koszt przypadający na ZMPSiŚ S.A. wynosi 91 mln zł, przy dofinansowaniu 29 mln zł. Zakończenie projektu – koniec 2022 r.

**- Budowa systemu Pilotowo-Dokującego (PNDS) dla zbiornikowców LNG oraz promów morskich.** Projekt realizowany we współpracy z Trelleborgs Hamn AB (główny Beneficjent). Umowa z CUPT nr CEF/043/2016 została podpisana w dniu 16.04.2018 r.

Celem projektu było opracowanie, przetestowanie i wdrożenie systemu dokującego do nawigacji portowej (PNDS) w porcie w Świnoujściu przy stanowisku promowym nr 1 we współpracy z operatorami morskimi (promowymi). System ten znacznie zwiększy bezpieczeństwo i niezawodność operacji cumowania na terminalu promowym. System PNDS służy do określania odległości burty statku od 2 skanerów 2,5D umieszczonych na lądzie i transmisji bezprzewodowej tej informacji na statek za pomocą modemu lub sieci komórkowej GSM (konieczność posiadania serwera). Wyświetlanie informacji   
o odległości do laserów lub obrazu skanującego jest wykonywane za pomocą interfejsu w programie graficznym dla urządzenia mobilnego (aplikacji) na tablecie z zainstalowaną mapą elektroniczną. Koszt kwalifikowalny 0,63 mln zł.

**- Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym Świnoujściu** – projekt planowany do dofinansowania z kredytu inwestycyjnego.

Zakres rzeczowy obejmuje budowę stanowiska rozładunkowo - załadunkowego, które będzie zaprojektowane pomiędzy falochronem centralnym, osłaniającym ujście Świny a falochronem wschodnim wybudowanym na potrzeby terminala LNG, w odległości ok. 150 m od linii brzegowej. Będzie to pirs wysunięty na wodę. Przy stanowisku obsługiwane będą jednostki LNG: gazowce   
o długości do 320 m, bunkierki o długości do 110 m oraz feedery. Ponadto zakres rzeczowy obejmuje budowę dalb cumowniczych wraz z systemem odbojowym, budowę estakady o długości około 187 m pełniącej funkcję pomostu technologicznego oraz estakady komunikacyjnej, zbiornika retencyjnego na ocieki LNG wraz z kanałem odpływowym oraz odwodnienie, oświetlenie i instalacje teletechniczne. Inwestycja umożliwi zwiększenie zdolności regazyfikacyjnej terminala, redystrybucję LNG w rejonie basenu Morza Bałtyckiego oraz bunkrowanie jednostek handlowych ekologicznym paliwem. Szacunkowy koszt netto 168,4 mln zł. Planowane finansowanie – kredyt inwestycyjny, środki własne. Przewidywany okres realizacji 2021-2023.

**- Eliminacja wąskich gardeł ostatniej mili – budowa parkingu rezerwowego w TPŚ** – projekt objęty dofinansowaniem w ramach instrumentu CEF „Łącząc Europę”. Umowa dla projektu INEA/CEF/TRAN/M2018/1787737 z dnia 15.07.2019 r. Koszt budowy, zgodnie z umową wynosi 44,44 mln zł, a dofinansowanie 20%, tj. 8,89 mln zł.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana będzie w Świnoujściu w bliskim sąsiedztwie Terminala Promowego, po jego południowej stronie na terenie dawnej bazy paliw ORLEN. Planowana jest budowa placu postojowego dla samochodów ciężarowych wraz z niezbędną infrastrukturą, który będzie ogólnodostępny dla samochodów ciężarowych wyjeżdżających z kraju drogą morską przez Terminal Promowy. W ramach inwestycji planowana jest budowa 278 miejsc postojowych, drogi manewrowe, stację transformatorową wraz z oświetleniem terenu, pomieszczenie gospodarcze oraz automatyczne toalety. 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 pogodowych, niemieszczące się na obecnych parkingach terminala promowego samochody ciężarowe parkują na odcinkach ulic dojazdowych do terminala. Wpływa to na obniżenie sprawności i bezpieczeństwa ruchu ciężarowego i osobowego w bezpośrednim otoczeniu terminala.

Termin zakończenia budowy – 30.09.2021 r. Opóźnienie w realizacji projektu wynosi ok. 4 miesięcy   
i jest spowodowane problemami wykonawcy związanymi z epidemią COVID-19, w tym m.in. pracą zdalną urzędów oraz uzgodnieniami związanymi z usunięciem kolizji z linią energetyczną 110KV oraz systemem telefonii komórkowej (ENEA i Orange).

**- Budowa nabrzeży głębokowodnych w porcie w Świnoujściu -** projekt rezerwowy lub do uruchomienia w następnej perspektywie.

Planowane przedsięwzięcie w porcie w Świnoujściu 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 przebudowę nabrzeża Górników - Barkowe oraz budowę nabrzeża Armatorskiego. Inwestycja przewiduje także 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. Szacunkowy koszt całkowity 159,9 mln zł.

**- Głębokowodny Terminal Kontenerowy w porcie zewnętrznym w Świnoujściu.**

Projekt zakłada kompleksową budowę nowego terminala kontenerowego o funkcji hubowej, umożliwiającego docelowy przeładunek 1,5 mln TEU przy zdolności przeładunkowej ok. 2,0 mln TEU, zlokalizowanego po wschodniej stronie gazoportu. Do głównych elementów projektu zalicza się: budowę pirsu o powierzchni 50 ha z nabrzeżami umożliwiającymi równoczesną obsługę 2 jednostek   
o długości do 400 m, szerokości 60 m i maksymalnym zanurzeniu 12,5 m (docelowo głębokość techniczna 17,0 m) oraz 1 jednostki o długości 200 m, budowę falochronu osłonowego, budowę toru podejściowego do terminala, zakończonego obrotnicą o średnicy 800 m, budowę zaplecza w części lądowej umożliwiającego wszechstronną obsługę kontenerów i środków transportu, budowę infrastruktury dostępowej od strony lądu (drogi i kolej) oraz infrastruktury technicznej. Przewidywany termin rozpoczęcia eksploatacji - po roku 2025. We wrześniu 2019 r. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. wystąpił do MGMiŻŚ z wnioskiem o poszerzenie granic administracyjnych portu na wschód od Terminala LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu. Wykonano koncepcję lokalizacyjno-programową dla inwestycji.

**Rozwój usług portowych**

W roku 2019 rozwój usług portowych rozwijany był szczególnie w dziedzinie IT, przede wszystkim   
w zakresie dostosowania funkcjonowania Działu Informatyki w odniesieniu do organizacji pracy, modernizacji infrastruktury oraz dokumentacji zgodnie z wymaganiami Ustawy z dnia 5 lipca 2018 r.   
o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa dla operatorów usługi kluczowej i stała współpraca w tym zakresie z merytorycznymi komórkami w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Rządowym Centrum Bezpieczeństwa i Zespołem Reagowania na Incydenty Bezpieczeństwa Komputerowego przy ABW. Ponadto jak co roku prowadzone były działania związane z modernizacją, integracją i rozwojem funkcjonalnym istniejących systemów informatycznych oraz prowadzeniem nowych wdrożeń w tym zakresie, z których najważniejsze to:

- wdrożenie nowoczesnego oprogramowania monitorującego sieć firmową. To elastyczne i innowacyjne rozwiązanie łączące funkcjonalność monitoringu ruchu sieciowego, wydajności i bezpieczeństwa sieci z przechwytywaniem pakietów w czasie rzeczywistym. System monitoringu oparty jest o protokoły Netflow v9 i IPFIX oraz pokrewne, które sczytują transmitowane w sieci pakiety kojarząc je w przepływy, czyli serie pakietów o tym samym adresie źródłowym i docelowym. Monitoring ten zapewnia zbieranie statystyk i kontrolę nad znacznymi ilościami danych oraz widoczność nawet najmniejszych zdarzeń będących dowodem błędów konfiguracyjnych lub występujących w sieci zagrożeń;

- wykonanie analizy systemu „Ewidencja portowa” we współpracy z Polski PCS. Rozpoczęta została analiza procesów obejmujących zasoby informacyjne i uczestników zaangażowanych w czynności związane z ewidencją zawinięć oraz statystyką obrotu towarem w Zespole Morskich Portów Szczecin - Świnoujście. Będzie ona podstawą do implementacji w roku 2020 oprogramowania w ramach prac Polskiego PCS, jako elementu docelowej budowy jednego systemu wymiany informacji około-portowych;

- wymiana urządzeń sieciowych na wysokowydajne switch’e czołowego producenta takich urządzeń pozwoliła na uzyskanie znacznego wzrostu wydajności przepustowości sieci lokalnej oraz uzyskanie redundancji portów komunikacyjnych dla połączenia LAN 10 Gbs;

- implementacja i wdrożenie systemu ODPADY przez Polski PCS Sp. z o.o. System ODPADY pozwala na pozyskiwanie danych o zleceniach na ich odbiór z zewnętrznych systemów około-portowych (PHICS, VTS itd.) oraz zautomatyzuje proces obróbki związanych z tym dokumentów łącznie z elektronizacją potwierdzeń zdania odpadów realizowanych w terenie na urządzaniach mobilnych;

- rozbudowa korporacyjnego serwera poczty elektronicznej dzięki czemu 10-krotnie zwiększono pojemność skrzynek wszystkich użytkowników oraz zwiększono limit przyjmowanych w poczcie załączników do 100 MB;

- rozbudowana, wielowarstwowa modyfikacja konfiguracji węzła LAN/WAN w związku z realizacją zadania „Budowa węzła telekomunikacyjnego wraz z montażem urządzeń stacyjnych na terenie portów w Szczecinie i Świnoujściu” na potrzeby instalacji nowej centrali telefonicznej. Dokonano również integracji obu infrastruktur celem bezpiecznego przepływu i wymiany danych;

- wdrożenie systemu Jira Core dla kadry kierowniczej ZMPSIŚ S.A. wraz z cyklem szkoleń dla użytkowników. Oprogramowanie to służy do globalnego zarządzania zadaniami i wymiany informacji pomiędzy poszczególnymi komórkami organizacyjnymi Spółki pod kątem obsługi klienta zewnętrznego. Jest rozbudowaną platformą do organizowania pracy i uruchamiania oraz monitoringu procesów w organizacji;

- uruchomienie we współpracy z Coriolis Pro w systemie GIS Spółki warstwy mapowej z wykonywanymi w terenie w ostatnich latach zdjęciami lotniczymi z dronów i udostępnianie jej dla wszystkich użytkowników wraz z możliwością wyboru przedziału czasowego, z jakiego pochodzą zdjęcia.

# **4. Port Kołobrzeg**

Rok 2019 to rok, w którym Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. poszukiwał możliwości sfinansowania zadań nałożonych na podmioty zarządzające portami na mocy ustawy o portach   
i przystaniach morskich, w tym m.in. na budowę, rozbudowę, utrzymanie i modernizację infrastruktury portowej.

W 2019 r. Spółka bezskutecznie aplikowała o środki finansowe w ramach Priorytetu 1. Promowanie rybołówstwa zrównoważonego środowiskowo, zasobooszczędnego, innowacyjnego, konkurencyjnego i opartego na wiedzy Programu Operacyjnego „Rybactwo i Morze” 2014-2020 na modernizację nabrzeża Barkowskiego wraz z placem składowym oraz przebudowę drogi do nabrzeża Zbożowego. Zakres prac zakładany do realizacji niniejszej operacji planowany jest w dwóch etapach. Pierwszy etap prac zlokalizowany jest po wschodniej stronie portu rybackiego i obejmuje przebudowę wewnętrznej drogi prowadzącej do nabrzeża Zbożowego, przylegającego do placów składowych, na których parkują m.in. samochody przeznaczone do transportu drogowego ryb, a także związane z użytkowaniem budynków biurowych, produkcyjnych, magazynowych oraz przetwórstwa rybnego. Drugi etap prac zaplanowany został po zachodniej stronie portu. Obejmuje swoim zakresem zabudowane nabrzeże Barkowskie wraz z przylegającym placem składowym.

W 2019 r. trwały również prace przygotowawcze do realizacji kluczowych dla Portu Kołobrzeg inwestycji. Pierwsza z nich to „Terminal promowy wraz z zagospodarowaniem terenów wzdłuż ulicy Towarowej” - inwestycja polega na budowie obiektów kubaturowych, w wyniku czego stworzony zostanie nowoczesny i funkcjonalny zespół obiektów spełniających funkcje biurowo-logistyczne, gastronomiczne, handlowe, jak również umożliwiające bezpieczne parkowanie pojazdów na ok. 500 nowych miejscach parkingowych na potrzeby funkcjonowania i obsługi terminala promowego. Ponadto przewidziana jest również lokalizacja atrakcji turystycznej typu muzeum, galeria, sala koncertowa, czy punkt widokowy, które uzupełnią ofertę turystyczną miasta. Ideą powstania określonej w koncepcji funkcji jest również zmniejszenie uciążliwości funkcji przeładunkowej, tj. stworzenie naturalnej bariery pomiędzy przeładunkową częścią Portu Kołobrzeg a uzdrowiskowo-turystyczną częścią miasta.

Druga obejmuje „Zagospodarowanie Wyspy Solnej na terenie Portu Morskiego Kołobrzeg”. Inwestycja obejmuje budowę wielofunkcyjnych placów i terenów rekreacyjnych (bulwarów) w obrębie rzeki, budowę zaplecza obsługi basenu szkoleniowego na rzece Parsęcie wraz z umocnieniem brzegów rzeki, budowę zaplecza obsługi basenu i jednostek rekreacyjnych, w tym hale do zimowania, wypożyczalnie sprzętu wodnego, przystanek tramwaju wodnego, plenerowe tereny rekreacyjne itp.

Ponadto w ramach uzupełnienia oferty Poru Jachtowego na terenie pozyskanym od Skarbu Państwa   
w bezpośrednim sąsiedztwie bramownicy stworzone zostaną place do zimowania jachtów wraz z halą remontową. Najistotniejszą funkcją będzie stworzenie atrakcji turystycznej typu oceanarium lub Nautilium, która będzie stanowiła atrakcję miasta, a z uwagi na jej lokalizację będzie mogła funkcjonować całorocznie.

Rok 2019 był dobry pod względem masy ładunkowej przeładowanej w Porcie Kołobrzeg. Wpływ na taką sytuację niewątpliwie miały duże inwestycje drogowe prowadzone w rejonie Kołobrzegu. Osiągnięty został wynik 289 079 ton przeładowanych towarów, w porównaniu do roku 2018 nastąpił niewielki spadek. Głównym towarem obsługiwanym w porcie w 2019 r. było kruszywo (119 650 ton), kłody drewniane (104 240 ton), ryby (35 080 ton), pelet (20 610 ton). Ilość pasażerów korzystających   
z usług rejsów pasażerskich w Porcie Kołobrzeg od kilku lat utrzymuje się na zbliżonym poziomie wykazując nieznaczną tendencję zwyżkową. W roku 2019 kołobrzeskie jednostki pasażerskie przewiozły 347 201 osób. Z tej liczby 30 733 stanowiły osoby korzystające z rejsów wędkarskich.

# **Port Darłowo**

**Wielkości przeładunków poszczególnych grup towarów w ton w 2019 r. (Dane Zarząd Portu Morskiego Darłowo Sp. z o.o.).**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **grupa towarowa** | **ogółem** | **wyładunek** | **załadunek** |
| drewno | 70,378 | 0 | 70,378 |
| kruszywo | 78,705 | 78,705 | 0 |
| złom | 17,353 | 0 | 17,353 |
| popiół, nawozy | 24,267 | 24,267 | 0 |
| otręby pszenne | 22,344 | 0 | 22,344 |
| suma | 213,047 | 102,972 | 110,075 |

Zarząd Portu Morskiego Darłowo Sp. z o.o. z uwagi na brak środków finansowych spowodowanych skutkami wprowadzenia przez Komisję Europejską zakazu ukierunkowanych połowów na wschodnim stadzie Morza Bałtyckiego (spadek dochodów Spółki o ponad 20% z tytułu opłat portowych) oraz panującą pandemią koronawirusa COVID - 19, która najprawdopodobniej spowoduje znaczny spadek dochodów Spółki z tytułu dzierżaw sezonowych oraz opłat portowych od zawijających do Portu Morskiego Darłowo jednostek sportowo - rekreacyjnych nie realizuje ani nie będzie realizować w najbliższym czasie realizować projektów oraz inwestycji mających istotny wpływ dla realizacji polskiej polityki morskiej.

# **Port Stepnica**

W roku 2019 w Porcie w Stepnicy przeładowano łącznie 21.401,847 ton ładunków.

|  |  |
| --- | --- |
| **razem w 2019** | **21401,847** |
| w tym: |  |
| nawóz NPK | **3999,747** |
| rzepak | **13084,260** |
| żyto | **2957,820** |
| pszenżyto | **1360,020** |

Do wzrostu możliwości przeładunkowych oraz przeładunków w stosunku do roku 2018, przyczyniło się pogłębienie toru podejściowego do Morskiego Portu Rybackiego w Stepnicy.

Gmina Stepnica, jako Zarządzający Portem w Stepnicy nie realizowała w roku 2019 znaczących inwestycji. Jednakże celem realizacji polskiej polityki morskiej Gmina Stepnica na bieżąco realizuje założenia ujęte w Strategii Rozwoju Portu Morskiego w Stepnicy. Ponadto celem rozwoju usług portowych oraz samego portu planowane są do realizacji na terenie portu w Stepnicy poniższe inwestycje:

- wyposażenie istniejącego magazynu o pojemności 17 tys. ton w system załadunku materiałów sypkich wraz z wagą przepływową. Przewidywany koszt ok. 3 mln zł.;

- budowa magazynu o lekkiej konstrukcji o pojemności 8-10 tys. ton. Przewidywany koszt ok. 2 mln zł;

- budowa portowych dróg wewnętrznych i placów składowych. Przewidywany koszt ok. 500 tys. zł;

- wykonanie ogrodzenia terenu portu od strony południowej. Przewidywany koszt ok. 50 tys. zł;

- rozbudowa funkcjonującej w Basenie Rybackim przystani żeglarskiej o kolejne 40-50 stanowisk cumowniczych wraz z infrastrukturą sanitarną. Przewidywany koszt ok. 700 tys. zł;

- remont główek wejściowych do portu w Stepnicy. Przewidywany koszt ok. 100 tys. zł;

- remont nabrzeża przeładunkowego w Basenie Rybackim. Przewidywany koszt ok. 300 tys. zł.

# **7. Port Police**

Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. realizuje na bieżąco m.in. zadania dotyczące utrzymania i modernizacji infrastruktury dostępowej do terminali w Porcie Morskim w Policach. W ramach tych zadań w roku 2019 r. wykonano:

- podczyszczeniowe roboty dna Basenu Barkowego i kanału podejściowego do Terminala Barkowego w Porcie w Policach. Roboty te miały na celu utrzymanie optymalnych parametrów żeglugowych (głębokość zanurzeniowa 4,0 m) oraz usprawnienie ruchu statków zawijających do terminalu;

- podczyszczeniowe roboty przy pomoście Mijanka tak by uzyskać ustalenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie o dopuszczalnym zanurzeniu statków cumujących przy pomoście Mijanka do głębokości 9,15 m dla całej linii cumowania przy średnim stanie wody 507 w porcie Trzebież.

**Wielkości przeładunków poszczególnych grup towarowych w 2019 r. w tonach (Dane Zarządu Morskiego Portu Police Sp. z o.o.)**

|  |  |
| --- | --- |
| KCL (sól potasowa) | 321,477 |
| AMONIAK | 79,274 |
| SIARCZAN | 12,262 |
| WODOROTLENEK | 12,253 |
| FOSFORYTY | 986,423 |
| ILMENIT | 82,798 |
| NAWOZY/MOCZNIK | 172,536 |
| PIASEK/ŻWIR/KRUSZYWO | 15,907 |
| BLACHA/KONSTRUKCJE | 8,109 |
| KOKSIK/WĘGIEL | 53,510 |
| **RAZEM:** | **1 744, 549** |

Plany rozwojowe Zarządu Morskiego Portu Police Sp. z o.o., włączając w to cel ujęty w Dokumencie Implementacyjnym do „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.)”, czyli zwiększenie znaczenia portu w Policach poprzez wyposażenie go w nową infrastrukturę kolejową oraz drogową poprzez wykorzystanie lokalizacji portu w Policach oraz gruntów wokół portu jako ogromnego potencjału inwestycyjnego, mają na względzie realizację także poniższych 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.

Spółka ZMPP 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 Policach.

W trakcie roku 2019 wypracowane zostały warunki 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 podpisanie w dniu 18.01.2019 r. z PKP PLK S.A. Porozumienia dotyczącego rozbudowy infrastruktury kolejowej i połączenie jej z Portem Morskim Police. Następnie w dniu 30.12.2019 r. podpisano z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Umowę na wspólną realizację Etapu i Inwestycji, tj. pozyskanie m.in. stosownej dokumentacji projektowej, w tym właściwych decyzji administracyjnych w celu rozbudowy infrastruktury kolejowej linii kolejowej nr 406 Szczecin Główny - Trzebież poprzez połączenie jej z Portem Morskim Police.

Również w  2019 r. koordynowano prace przygotowawcze i realizacyjne związane z inwestycją pod nazwą „Polimery Police” stanowiącą kompleks produkcyjny, który ma się składać z instalacji do produkcji propylenu i polipropylenu o wartości szacowanej na kwotę 6 mld zł, a z punktu widzenia Portu Morskiego Police kluczowym elementem przedmiotowej inwestycji będzie budowa nowego Terminalu przeładunkowo-magazynowego pełniącego rolę obiektu służącego do rozładunku i magazynowania propanu i etylenu ze statków morskich oraz dostarczającego wymienione surowce do Instalacji PDH i Instalacji PP.