

Działalność portów morskich w 2015 r.

I. Port w Gdańsku

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

	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	Zmiana 31.12.2015/31.12.2014	
					w tys ton	w %
Węgiel i koks	1 923,79	4 589,25	3 322,36	4 487,90	1 165,54	135,08%
Rudy	16,20	12,42	5,20	84,94	79,74	1633,46%
Inne masowe	4 311,52	2 637,96	3 607,91	3 360,79	-247,12	93,15%
Zboże	1 017,61	1 479,44	1 629,21	1 455,34	-173,87	89,33%
Drewno	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%
Drobnica	8 888,02	10 513,94	11 229,72	11 814,19	584,47	105,20%
w tym: kontenery (tonaż)	7 629,91	9 745,26	10 366,11	10 706,30	340,19	103,28%
kontenery TEU	928 905	1 177 623	1 212 054	1 091 202	-120 852	90,03%
Paliwa płynne	10 741,00	11 026,28	12 483,16	14 710,48	2 227,32	117,84%
Przeładunki ogółem:	26 898,14	30 259,29	32 277,56	35 913,64	3 636,08	111,27%

Analiza wielkości przeładunków w Porcie Gdańsk w 2015 r.

Przeładunki ogółem zrealizowane w ciągu całego 2015 r. wyniosły 35 913,64 tys. ton i były większe w porównaniu z rokiem 2014 o 11,3%. Tym samym rok 2015 był najlepszym w historii Portu Gdańsk w zakresie przeładowanych towarów i jednocześnie stanowił rekord polskiej gospodarki morskiej. Największą grupą towarową w 2015 r. były paliwa płynne, które stanowiły blisko 41% przeładunków ogółem.

Istotny wpływ na wynik miał wzrost przeładunku paliw płynnych o blisko 18%, węgla o 35% oraz drobnicy o 5%. Obroty kontenerami osiągnęły w 2015 r. poziom 1,1 mln TEU, gwarantując po raz kolejny utrzymanie drugiej pozycji Portu Gdańsk w rankingu największych portów kontenerowych na Bałtyku.

Inwestycje realizowane na obszarze administrowanym przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. w 2015 r.

W 2015 r. na obszarze administrowanym przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. realizowane były inwestycje wpływające na zwiększenie potencjału przeładunkowego portu oraz umocnienie roli portu dystrybucyjnego na Bałtyku. Realizowane przedsięwzięcia były zgodne ze strategicznymi kierunkami rozwoju portu zawartymi w „Strategii Rozwoju Portu Gdańsk do 2027 roku”. Nadrzędnym kierunkiem określonym w strategii jest osiągnięcie przez Port Gdańsk pozycji portu V generacji. Najważniejsze inwestycje i działania podjęte w tym zakresie w 2015 r. to:

- Rozbudowa nabrzeży wraz z pogłębieniem toru wodnego w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku – w realizacji (okres realizacji od 2015 r. do 2020 r.) Inwestycja polega na rozbudowie 8 uniwersalnych

nabrzeży przeładunkowych o łącznej długości ok. 5 km w celu możliwości obsługi dużych statków (długość do 250 m, szerokość do 35 m i zanurzenie do 10,6 m).

- Budowa Nabrzeża Północnego w Porcie Północnym w Gdańsku - okres realizacji od 2015 r. do 2020 r. Celem inwestycji jest budowa nowego uniwersalnego nabrzeża z możliwością wykorzystania do funkcji postojowej o łącznej długości I etapu 585 m, nabrzeże postojowe o dł. 108 m i głębokości technicznej 6,0 m oraz nabrzeże uniwersalne o dł. 477 m i głębokości technicznej 12,6 m.

- Rozbudowa intermodalnego terminalu kontenerowego w rejonie Nabrzeża Szczecińskiego w Porcie Gdańsk - inwestycja zakończona w 2015 r. Celem inwestycji była modernizacja infrastruktury składowej, wydłużenie belki poddźwigowej, budowa parkingu na 20 samochodów ciężarowych oraz zmiana układu komunikacyjnego. Inwestycja umożliwi zwiększenie zdolności przeładunkowej terminalu do 100 tys. TEU.

- Wymiana taboru pływającego Zarządu Morskiego Portu w Gdańsku - inwestycja zakończona w 2015 r. Zakupiona została nowa motorówka do badań hydrograficznych i środowiskowych oraz nowa łódź szybkiego reagowania.

- Inwestycje wpływające na wzrost poziomu bezpieczeństwa w Porcie Gdańsk - inwestycja zakończona w 2015 r. Zmodernizowana oraz doposażona została jednostka pływająca Strażak-6 natomiast Ośrodek Ratownictwa został wyposażony w sprzęt audiowizualny i środki łączności.

- Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku - okres realizacji od 2015 r. do 2020 r. Celem inwestycji jest rozwój infrastruktury będącej elementem sieci TEN-T. Sieć drogowa i kolejowa objęta projektem zapewni dogodny dostęp do istniejących i nowych baz i terminali w Porcie Zewnętrznym, łącząc tereny portowe z lądową infrastrukturą dostępową (zewnętrzną), to jest z autostradą A1, drogą S-7 oraz dwiema liniami kolejowymi: E-65 i CE-65 należącymi do głównych linii kolejowych w Polsce. Zakres projektu obejmuje infrastrukturę portową i kolejową (PKP), niezbędne z punktu widzenia właściwego funkcjonowania nowo projektowanej infrastruktury. W 2015 r. opracowywana była dokumentacja projektowa.

- Modernizacja infrastruktury dostępowej drogowo-kolejowej do Basenu Górniczego i nabrzeży: Dworzec Drzewny oraz Przemysłowe - okres realizacji od 2015 r. do 2020 r. Celem inwestycji jest poprawa dostępu do wymienionych nabrzeży, który jest w złym stanie i nie zapewnia odpowiedniej przepustowości transportowej.

- Budowa Bazy Składowania Ropy i Produktów Naftowych PERN - inwestycja PERN Przyjaźń S.A. Zakończono pierwszy etap budowy terminalu Naftowego PERN w głębokowodnej części portu. W grudniu 2015 r. inwestycja obejmująca sześć zbiorników na ropę naftową o łącznej pojemności 375 tys. m³ wraz z infrastrukturą towarzyszącą uzyskała pozwolenie na użytkowanie. Jednocześnie rozpoczęto prace rozruchowe, których zakończenie przewidywane jest w I kwartale 2016 r. W ramach realizacji inwestycji planowana jest budowa 24 zbiorników na ropę i produkty ropopochodne o pojemności łącznej ok. 700 tys. m³ z infrastrukturą techniczną, torami, bocznicą kolejową, rurociągami i budynkami, na powierzchni ok. 28 ha. Terminal Naftowy Gdańsk będzie wyposażony w urządzenia do obsługi różnych gatunków ropy naftowej, oleju napędowego, benzyn, benzyn lotniczych i produktów chemicznych.

- Rozbudowa terminalu kontenerowego DCT - inwestycja DCT Gdańsk S.A. w realizacji. Celem inwestycji jest zwiększenie zdolności przeładunkowej terminalu do 3 mln TEU, a w II etapie do 4 mln TEU rocznie. Zakres inwestycji obejmuje m.in. budowę 656 m odcinka nabrzeża umożliwiającego obsługę największych kontenerowców świata oraz instalację nowoczesnych urządzeń przeładunkowych, tj. siedmiu suwnic nabrzeżowych klasy Super - Post - Panamax o wysięgu 25

rzędów kontenerów każda. Inwestycja, której zakończenie planowane jest na rok 2016, umocni pozycję Portu Gdańsk jako największego hubu kontenerowego w rejonie basenu Morza Bałtyckiego.

- Rozbudowa Terminalu Paliw Płynnych - inwestycja PPPP Naftoport Sp. z o.o. została zakończona. Wybudowano stanowisko przeładunkowe T1 w Bazie Paliw Płynnych w Porcie Gdańsk. Inwestycja przyczyniła się do zwiększenia rocznej zdolności przeładunkowej bazy z dotychczasowych 34 mln ton rocznie do 40 mln ton. Stanowisko T1 zaprojektowane zostało dla przeładunku produktów naftowych transportowanych statkami o wyporności do 50 000 DWT, co odciążyło dotychczasowo eksploatowane stanowiska P, R i T od obsługi tych jednostek oraz zwiększyło ich zdolności operacyjne w zakresie obsługi dużych zbiornikowców z ropą naftową. Pierwszy tankowiec z ładunkiem obsługiwany został przy nowym stanowisku w czerwcu 2015 r.

- Budowa Pomorskiego Centrum Logistycznego - inwestycja Goodman Polska na terenach Gminy Miasta Gdańska znajdujących się w bezpośrednim zapleczu Terminalu Kontenerowego DCT. W 2015 r. został zakończony kolejny etap inwestycji, wskutek czego łączna powierzchnia udostępniona kontrahentom zwiększyła się do 53 tys. m².

- Budowa chłodni - mroźni na terenie Portu Północnego - inwestycja PAGO Sp. z o.o. na terenach dzierżawionych od Spółki została zakończona w grudniu 2015 r. Wybudowano obiekt o powierzchni ok. 15 tys. m² i pojemności składowej ok. 35 - 40 tys. ton (36 tys. palet). Chłodnia przystosowana jest do obsługi m.in. owoców, warzyw, produktów mleczarskich, ale także możliwe jest tu przyjmowanie świeżego mięsa i jego mrożenie. Lokalizacja tego obiektu kilkaset metrów od terminalu kontenerowego DCT daje eksporterom towarów mrożonych szerokie możliwości szybkiego i pewnego transportu produktów w kontenerach do odbiorców na całym świecie i uniezależnia operacje transportowe od warunków panujących na drogach. Lokalizacja jest równie atrakcyjna dla importerów mrożonej żywności. Firma nastawia się także na współpracę z lokalnymi producentami działającymi wyłącznie na rynku krajowym.

- Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk - Trasa Słowackiego - inwestycja realizowana przez Gminę Miasta Gdańska (dofinansowanie z UE w ramach POIiŚ 2007-2013) poprawiająca dostęp drogowy do portu, której celem jest budowa i przebudowa kolejnych odcinków Trasy Słowackiego zlokalizowanych pomiędzy Portem Lotniczym im. Lecha Wałęsy a Portem Gdańsk. Projekt zakłada budowę Trasy długości ok. 10 km składającej się z czterech odcinków (w tym tunel pod Martwą Wisłą). W 2015 r. zakończono realizację robót budowlanych związanych z konstrukcją tunelu, trwają prace wykończeniowe.

- Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) - inwestycja PKP PLK S.A. poprawiająca dostęp kolejowy do Portu, okres realizacji: od 2011 r. do 2016 r. (dofinansowanie z UE w ramach POIiŚ 2007-2013). Projekt obejmuje przebudowę linii kolejowej nr 226 Pruszcz Gdański - Gdańsk Port Północny wraz z budową nowego dwutorowego mostu kolejowego nad Martwą Wisłą w celu poprawy parametrów techniczno - eksploatacyjnych obiektów oraz zwiększenie przepustowości kolejowej infrastruktury dostępowej do terminali przeładunkowych Portu Gdańsk. W 2015 r. kontynuowano roboty budowlane obejmujące przebudowę 12 kilometrowego odcinka linii kolejowej 226. Zakończono budowę nowego 120 m mostu kolejowego nad Martwą Wisłą. Obecnie możliwy jest przejazd pociągów jednym torem, do końca sierpnia 2016 r. planowane jest zakończenie realizacji drugiego toru. Zakres inwestycji obejmuje także rozbiórkę starego 100 letniego mostu.

- Modernizacja wejścia do Portu Wewnętrznego Etap II - przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie - Inwestycja Urzędu Morskiego w Gdyni poprawiająca dostęp do portu od strony morza została zakończona w 2015 r. Modernizacja służy przede wszystkim poprawie bezpieczeństwa żeglugi oraz powstrzymaniu dalszej degradacji nabrzeży Martwej Wisły i Motławy.

Realizacja Planu inwestycji w ujęciu finansowym w 2015 r.

Zgodnie z zapisami Ustawy o portach i przystaniach morskich, inwestycje ZMPG S.A. powinny skupiać się na rozwoju infrastruktury dostępowej do portu - drogowej, kolejowej, hydrotechnicznej oraz przyłączy mediów. Plan Inwestycji i Remontów Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. na 2015 r. przewidywał poniesienie nakładów w kwocie 105 mln zł. W ujęciu finansowym Plan został wykonany w 92% - poniesiono nakłady w wysokości 97 mln zł. Po uwzględnieniu oszczędności osiągniętych w wyniku przeprowadzonych przetargów w kwocie 7 mln zł (zawarcie umów na realizację zadań za kwoty niższe niż zapisane w Planie), stopień wykonania Planu wynosi 99%. Ponadto poza Planem Inwestycji na 2015 r. Zarząd Portu pozyskał od Gminy Miasta Gdańska teren o powierzchni ok. 12 ha i wartości 17 mln zł. Poziom nakładów na inwestycje i utrzymanie infrastruktury osiągnięty w 2015 r. jest najwyższym wynikiem Portu po roku 2000, stanowi pierwszy etap dynamicznego programu inwestycyjnego Spółki - w porównaniu do 2014 r. osiągnięto blisko trzykrotny wzrost ponoszonych nakładów.

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA prowadzi działalność zgodnie z przepisami ochrony środowiska obowiązującymi wg prawa polskiego, unijnego oraz międzynarodowego. Zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń na obszarze wód Portu Gdańsk odbywa się w oparciu o Portowy plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń opracowany i aktualizowany przez ZMPG S.A. Zadania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa pożarowego, usuwania rozlewów i innych zanieczyszczeń oraz asyst dla statków podczas przeładunku towarów niebezpiecznych, realizuje wykonawca wyspecjalizowany w działalności ratowniczej na podstawie umowy. Umowa obejmuje również bieżącą kontrolę akwenów portowych pod kątem występowania zagrożeń, usuwania przeszkód nawigacyjnych oraz ratownictwo wodne, chemiczne i techniczne. Statki ratownicze wykorzystywane w tym celu są własnością zarządzającego portem i utrzymywane są w sposób ciągły w stanie pełnej sprawności. W miarę potrzeb doposażane są w odpowiedni sprzęt ratowniczy.

W 2015 r. w ramach działań związanych z reagowaniem na zagrożenia i zanieczyszczenia ZMPG S.A. zrealizował projekt pn. „Inwestycje wpływające na wzrost poziomu bezpieczeństwa w Porcie”. Na realizację projektu uzyskano dofinansowanie UE z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko Projekt obejmował modernizację i remont klasowy statku pożarniczo-ratowniczego „Strażak 6”. Modernizacja jednostki polegała na doposażeniu jej sprzętu do reagowania na zagrożenia.

W ramach zamawianych obecnie przez ZMPG S.A. dokumentacji projektowych na rozbudowę i modernizację nabrzeży, w przypadkach, gdy przewidywana jest przy nich obsługa ruchu pasażerskiego, dokumentacja uwzględnia budowę infrastruktury służącej do odbioru ścieków ze statków. W roku 2015 zakończono opracowanie Koncepcji odbioru ścieków ze statków pasażerskich bezpośrednio do stacjonarnych urządzeń kanalizacyjnych, zgodnie z wymaganiami znowelizowanego Załącznika IV do Konwencji MARPOL. Założenia wypracowane w Koncepcji zostały wykorzystane w dokumentacji projektowej dla przedsięwzięć planowanej rozbudowy nabrzeży w Porcie Gdańsk. Zgodnie z założeniami Koncepcji oraz dokumentacją projektową opracowaną w 2015 r. na potrzeby planowanej rozbudowy Nabrzeża Północnego, zostanie wykonana pełna infrastruktura kanalizacyjna umożliwiająca bezpośredni odbiór ścieków ze statków. W ramach planowanej rozbudowy Nabrzeża Oliwskiego i Ziółkowskiego zostanie w ich rejonie wybudowany zbiornik retencyjny umożliwiający odbiór ścieków ze statków z odpowiednią wydajnością.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do wód powierzchniowych z działalności portowej, przyjęto docelowe założenie rozbudowy sieci kanalizacji deszczowej oraz podczyszczania wszystkich ścieków opadowych odprowadzanych z terenów ZMPG S.A. W ramach modernizacji oraz nowych inwestycji, na kanalizacji opadowej instalowane są urządzenia podczyszczające. W ramach porządkowania gospodarki wodno-ściekowej wykonano zasilanie w wodę rejonu Nabrzeża WOC i Nabrzeża Oliwskiego z ujęć ZMPG S.A oraz przystąpiono do realizacji separatora na sieci kanalizacji

deszczowej na Nabrzeżu Wiślanym przed wylotem nr 44 do potoku Warzywód - w roku 2015 wykonano dokumentację dla projektu.

Zgodnie z obowiązkiem ustawowym, podobnie jak w latach poprzednich, ZMPG S.A. wykonywał monitoring poziomu substancji zanieczyszczających w basenach portowych oraz wejściach do portu.

II. Port w Gdyni

Przeładunki w Porcie Gdynia wg grup towarowych w latach 2012-2015 w tys. ton (dane Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.)

	2012	2013	2014	2015	Zmiana 2015/2014	
					w tys. ton	w %
Węgiel i koks	2 050,3	2 639,9	2 060,7	1 386,4	-674,3	67,3%
Rudy	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%
Inne masowe	1 794,5	1 630,7	1 476,7	1 356,2	-120,5	91,8%
Zboże	1 782,1	2 178,0	2 902,0	3 711,1	809,1	128,0%
Drewno	50,3	95,0	46,3	63,1	16,7	136,0%
Drobnica	9 919,7	11 053,2	12 693,1	11 279,1	-1414,0	88,9%
Paliwa płynne	212,6	61,8	229,5	401,9	172,4	175,2%
Przeładunki ogółem:	15 809,5	17 658,6	19 408,3	18 197,9	-1 210,40	93,8%

Przeładunki kontenerów w latach 2012-2015 (w TEU).

	2012	2013	2014	2015	Zmiana 2015/2014	
						%
w TEU	676 349	729 607	849 123	684796	-164 327	80,60

Liczba pasażerów w latach 2012-2015.

	2012	2013	2014	2015	Zmiana 2015/2014	
					liczba	w %
Wycieczkowce	108 628	80 528	91 971	71 923	-20 048	78,2
Prom/Stena Line	469 516	509 335	565 188	592 770	27 582	104,9

Statki zawijające do Portu w latach 2012-2015 w sztukach.

2012	2013	2014	2015	Zmiana 2015/2014
------	------	------	------	------------------

				liczba	w %
3 238	3 315	3 436	3 284	-152	95,6

Analiza wielkości przeładunków w Porcie Gdynia w 2015 r.

Lata 2014 i 2015 to odpowiednio najlepszy i drugi wynik w 93-letniej historii portu gdyńskiego. Port zlokalizowany jest w centrum miasta, w znacznym stopniu otoczony jest dzielnicami mieszkaniowymi co uniemożliwiło w przeszłości budowę jakichkolwiek zakładów przemysłowych generujących w sposób bezpośredni przepływ ładunków, również w bezpośredniej bliskości portu gdyńskiego nie ma żadnych zakładów, które tworzyłyby popyt na usługi przeładunkowe, a to oznacza iż o każdą masę towarową musi port gdyński walczyć na rynku ze swoimi konkurentami. Wiele portów konkurencyjnych ma, dzięki lokalizacji przemysłu wewnątrzportowego lub przyportowego niejako zagwarantowaną masę towarową. Taka sytuacja nie ma miejsca w przypadku Gdyni.

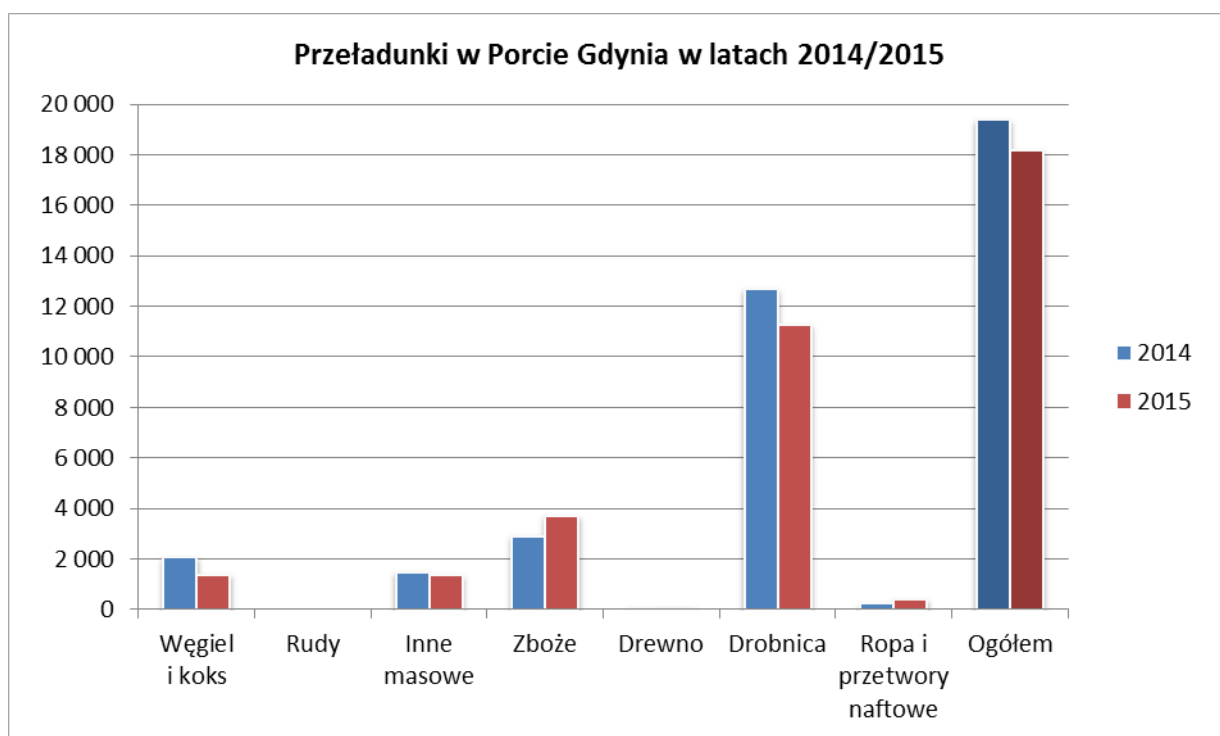
W 2015 r. przeładowano w porcie gdyńskim 18197,9 tys. ton towarów, w tym 6758,6 tys. ton stanowiły ładunki skonteneryzowane (684736 TEU). W grupie drobnicy kontenery mają ponad 60% udział i każde wahnięcie w obrotach kontenerowych natychmiast odbija się na całości obrotów portu. Rok 2015 nie był tak dobry dla rynku kontenerowego jak lata wcześniejsze, gdy notowano systematyczne wzrosty. W 2015 r. mniejszy wzrost gospodarczy w Chinach oraz embargo nałożone na Rosję sprawiły, iż wszystkie istotne dla obrotów kontenerowych porty Morza Bałtyckiego (St. Petersburg, Tallin, Ryga, Kłajpeda, Gdańsk, Gdynia) odnotowały kilku bądź kilkudziesięcioprocentowe spadki przeładunków. W Gdyni spadek obrotów dotknął zarówno Bałtycki Terminal Kontenerowy, jak i Gdyński Terminal Kontenerowy. Rozpatrując rynek kontenerowy w dłuższym horyzoncie czasowym można być niemal pewnym, iż obroty w basenie Bałtyku będą wzrastać. Łączne obroty ro-ro i promowe utrzymały poziom roku 2014 (minimalny wzrost) dzięki zwiększonym przewozom promowym na linii Gdynia-Karlskrona. Wzrost dotyczy zarówno liczby pasażerów (5%), jak i jednostek frachtowych (6,7%). Należy oczekiwać, że pierwsza w Polsce autostrada morska Gdynia-Karlskrona będzie odnotowywać dalsze wzrosty obrotów przez następne lata.

Znaczące inwestycje realizowane przez Zarząd Portu oraz spółki przeładunkowe sprawiły, iż port gdyński stał się zdecydowanym liderem w obsłudze grupy zboża i pasze. W 2015 r. przeładowano ponad 3,7 mln ton, z czego większość stanowił polski eksport. Zboże jest w znacznym stopniu ładunkiem koniunkturalnym, ale biorąc pod uwagę zdobytą pozycję portu i posiadaną infrastrukturę, obiekty magazynowe oraz wysoko wydajne terminale należy oczekiwać utrzymania pozycji lidera wśród portów polskich (w 2015 roku port gdyński przeładował więcej niż pozostałe porty polskie).

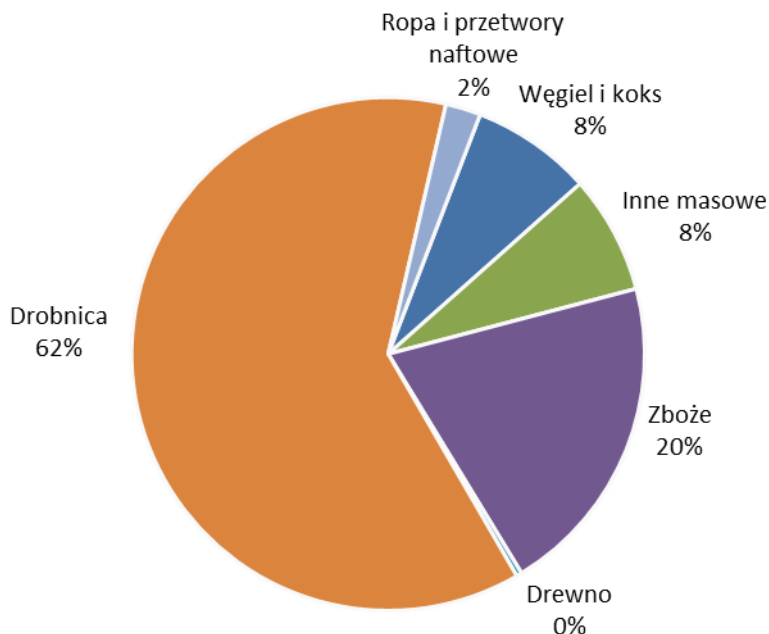
W 2015 r. porty polskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej zanotowały zmniejszenie obrotów węglem, spadek w tej grupie towarowej dotknął również Gdynię. Lokalizacja portu blisko centrum miasta sprawia, iż ta grupa towarowa nie może odgrywać istotnej roli wśród portów polskich, a jest tylko uzupełnieniem obrotów. Teren położony przy nabrzeżu Śląskim najbliżej centrum miasta wcześniej przeznaczony do składowania węgla, wykorzystano pod budowę magazynu stanowiącego bufor między funkcjami portowymi i miejskimi. Ewentualny wzrost obrotów uzależniony będzie od sytuacji na rynku koksu, który przechodzi przez gdyńskie nabrzeża.

Przeładunki grupy inne masowe zamknęły się wielkością 1 356 tys. ton, czyli o 8,2% mniej niż w roku 2014. W tej grupie towarowej dominują sypkie i płynne nawozy sztuczne, których eksport był na niższym poziomie niż rok wcześniej. Port może obsługiwać większe obroty, ale zwiększony popyt na płynne nawozy w kraju sprawił, iż eksportowano mniej niż w latach wcześniejszych. Przeładunki biomasy i płynnych chemikaliów osiągnęły zakładany poziom. W następnych latach wzrost może dotyczyć kruszyw o ile będą realizowane duże inwestycje infrastrukturalne w bezpośredniej bliskości Gdyni.

W grupie ropy i przetworów naftowych niekwestionowanym liderem jest port gdański, dla którego jest to niemal 40% obrotów. W Gdyni paliwa stanowią nieco ponad 2% obrotów, a wielkość przeładunków zależy od obrotów Naftobazy zlokalizowanej w Dębogórze i połączonej ze stanowiskiem obsługi paliw płynnych wspólnym rurociągiem. Osiągnięty w 2015 r. poziom 400 tys. ton może zostać przekroczony w roku następnym. Podsumowując należy stwierdzić, iż w roku 2015 port gdyński osiągnął obroty przeładunkowe na zakładanym poziomie, a biorąc pod uwagę w/w uwarunkowania wynik należy uznać za bardzo pozytywny.



Udział grup ładunkowych w przeładunkach Portu Gdynia w 2015 roku



Analiza wyników ekonomicznych Spółki.

Spółka Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. zakończyła 2015 rok zyskiem netto w wysokości 47,5 mln zł. W porównaniu z rokiem ubiegłym wynik jest niższy o 56% (tj. 60,4 mln zł). Głównym czynnikiem różnicującym zysk netto lat 2015 i 2014 jest działalność finansowa - w 2014 r. sprywatyzowano terminal drobnicowy (BTDG - Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia - obecnie OT Port Gdynia Sp. z o.o.), a zysk z transakcji wyniósł ponad 45 mln zł. Na niższe przychody finansowe wpłynęła również sytuacja na rynkach finansowych, czyli trend spadkowy rentowności lokat i bezpiecznych instrumentów finansowych, w które Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. angażuje swoje środki.

Wynik ze sprzedaży w 2015 r. wyniósł 27 mln zł, a na jego wysokość wpłynęły przychody z działalności podstawowej tj. najem/dzierżawa, opłaty portowe oraz dostawa mediów. Dynamika wzrostu przychodów w 2015 r. była niższa niż dynamika wzrostu kosztów a konkretnie jednej pozycji kosztowej tj. amortyzacji. W latach 2015 i 2016 oddane zostają do eksploatacji obiekty powstałe w wyniku realizacji kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, co powoduje skokowy przyrost amortyzacji.

Systematycznie rosnący wskaźnik EBITDA obrazuje zdolność Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. do generowania środków na inwestycje z podstawowej działalności, które dzięki uzupełnieniu przez fundusze unijne stanowią główne źródło finansowania programu modernizacji i rozwoju Portu Gdynia.

Realizacja inwestycji strategicznych w Porcie Gdynia w 2015 r.

Plan inwestycji na rok 2015 stanowił drugi rok realizacji zatwierdzonej przez Walne Zgromadzenie Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. w 2014 r. „Strategii Rozwoju Portu Gdynia do roku 2027”. Większość zadań inwestycyjnych ujętych w strategii była na etapie wstępnym realizacji (dokumentacja projektowa, decyzje administracyjne i notyfikacja inwestycji planowanych do dofinansowania z funduszy unijnych w aspekcie pomocy publicznej). Realizacja sformułowanych w strategii kierunków rozwoju ma umożliwić Gdyni utrzymanie charakteru portu uniwersalnego, zdolnego do obsługi

największych statków zawijających na Bałtyk i kluczowego węzła transportowego w europejskim korytarzu transportowym Bałtyk - Adriatyk.

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

- „Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia” - zadanie przygotowywane wspólnie przez Zarząd Portu (Etapy I i III - akweny wewnętrzne) i Urząd Morski (Etap II - tor podejściowy) jest na etapie uzyskanej decyzji środowiskowej, wykonanych projektów budowlanych dla „Etapu I - rozbudowa Obrotnicy nr 2” i zaawansowanych analiz oraz projektów koncepcyjnych dla pozostałego zakresu. Finansowanie szacowanej łącznie na 555 mln zł inwestycji przewidziane jest ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Zarządu Portu i Skarbu Państwa.

- „Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni” - zadanie przygotowywane przez PKP PLK S.A. jest na etapie opracowanego studium wykonalności i projektów koncepcyjnych. Zakres rzeczowy projektu obejmuje kompleksową modernizację infrastruktury tzw. Stacji Gdynia Port, łączącej poszczególne rejony Portu ze szlakami kolejowymi. Wysokość nakładów wynosi 650 mln zł.

- „Połączenie Portu Gdynia z siecią dróg krajowych poprzez przedłużenie Obwodnicy Trójmiasta i budowę odcinka Drogi Czerwonej” - pierwotnie zakładano, że zapewnienie wymaganych parametrów dostępu drogowego do portów zlokalizowanych w sieci bazowej TENT (tj. nośność 11,5 ton/oś) nastąpi poprzez modernizację starej części Estakady Kwiatkowskiego. Po wykonaniu przez Urząd Miasta Gdynia wstępnej dokumentacji technicznej okazało się, że realizacja tego zadania powodowałaby faktyczną blokadę dostępu do portu przez okres około czterech lat, a jego koszt byłby kilkukrotnie wyższy od zakładanego. W związku z powyższym Gmina w porozumieniu z ZMPG wypracowała alternatywne rozwiązanie poprzez budowę Drogi Czerwonej i połączenia jej z Obwodnicą na wysokości dzielnicy Gdynia Cisowa. Stosowne wnioski zostały zgłoszone do Ministra Infrastruktury i Rozwoju w 2015 r. Na ukończeniu są zlecone przez Gminę prace nad projektem koncepcyjnym tego rozwiązania, mające na celu doprecyzowanie warunków technicznych i finansowych tej inwestycji. Nie jest jeszcze rozstrzygnięta kwestia finansowania tego zadania, jednakże jego realizacja jest niezbędna, zarówno do zapewnienia dostępu drogowego do Portu Gdynia, jak i dla spełnienia formalnego obowiązku Polski w zakresie zapewnienia właściwych parametrów dostępu do portu sieci TENT.

Poza projektami dostępowymi główne zadania inwestycyjne przygotowywane przez Zarząd Portu to:

- „Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia” - w latach 2014 - 2015 opracowano projekt budowlany. Aktualnie trwają procedury uzyskiwania pozwolenia na budowę. Rozpoczęcie robót budowlanych planowane jest w 2017 r., a ich zakończenie w 2019 r. Szacunkowa wysokość nakładów wynosi 155 mln zł.

- „Przebudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia” - faza I inwestycji dotyczy kompleksowej modernizacji infrastruktury kolejowej łączącej przebudowany w 2015 r. intermodalny terminal kolejowy na terenie BCT z infrastrukturą PKP PLK S.A. i została oszacowana na 25,2 mln zł. W 2015 r. wykonano projekty budowlane. Faza II inwestycji obejmuje budowę za ok. 35,5 mln zł nowej bocznic kolejowej mającej obsługiwać istniejące place depo kontenerowego oraz wolne tereny logistyczne za Estakadą Kwiatkowskiego. W 2015 r. wykonano projekty koncepcyjne.

- „Budowa Infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych oraz zasilania statków w energię elektryczną” - przedsięwzięcie szacowane na około 22 mln zł zostało zgłoszone do dofinansowania ze środków Funduszu Spójności 2014 - 2020 i jest w trakcie procedury notyfikacyjnej w kontekście pomocy publicznej. Realizacja przewidziana jest w latach 2017 - 2018.

- „Budowa Magazynu Wysokiego Składowania w rejonie ulic Kontenerowej i Logistycznej” - w IV

kwartale 2015 r. zlecono wykonanie projektu koncepcyjnego obejmującego docelowe zagospodarowanie całej działki oraz projektu budowlanego pierwszego magazynu na jej wolnej części. Do końca 2016 r. planowane jest zakończenie prac projektowych, a w 2017 r. rozpoczęcie budowy magazynu. Szacunkowy koszt inwestycji wynosi 36,7 mln zł.

Realizacja planu inwestycji w ujęciu finansowym w 2015 r.

Plan nakładów inwestycyjnych ZMP Gdynia S.A. w 2015 r. obejmował sześćdziesiąt siedem zadań budowlanych o wartości łącznej 194,6 mln zł, a wykonanie wyniosło 184,4 mln zł, tj. 95% planu.

III. Porty Szczecin i Świnoujście

Przeładunki w Portach Szczecin i Świnoujście S.A. wg grup towarowych w tys. ton (dane Zarządu Morskich Portów Szczecin-Świnoujście S.A.)

	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	Zmiana 31.12.2015/31.12.2014	
					w tys. ton	w %
Węgiel i koks	4 257,4	4 529,4	4 601,8	3 119,8	-1482,0	67,8
Rudy	720,8	2 654,7	1 880,4	1 851,9	-28,5	98,5
Inne masowe	4 040,4	2 887,6	3 250,0	3 451,0	201	106,2
Zboże	1 394,4	1 648,5	1 644,3	1 743,9	99,6	106,1
Drewno	25,2	16,8	17,4	14,3	-3,1	82,2
Drobnica	9 425,5	9 392,2	10 337,2	11 254,6	917,4	108,9
Paliwa płynne	1 403,0	1 620,8	1 670,3	1 738,9	68,6	104,1
Przeładunki ogółem:	21 266,7	22 750,0	23 401,4	23 174,4	-230	99

Przeładunki kontenerów (w TEU)

	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	Zmiana 31.12.2015/31.12.2014	
					w tys. ton/TEU	w %
w tonach	532 448	587 257	665 036	674 973	9 937	101,5
w TEU	52 179	62 307	78 439	87 784	9 345	111,9

Liczba pasażerów (w osobach)

31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	Zmiana 31.12.2015/31.12.2014	
				Liczba osób	w %
	789 110	897 870	981 917	84 047	109,4

Statki zawijające do portu (w sztukach)

	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	Zmiana 31.12.2015/31.12.2014	
					w sztukach	w %
Z ładunkiem	7 398	9 014	7 701	8 302	601	107,8
Puste						

W 2015 r. przeładunki w zespole portowym w Szczecinie i w Świnoujściu wyniosły 23 174,4 tys. ton i były mniejsze w stosunku do 2014 roku o 1%. Należy zaznaczyć, iż jest to drugi najwyższy poziom przeładunków odnotowany przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. po najlepszym wyniku w 2014 roku poczynawszy od 1980 r. Na wyniku osiągniętym w 2015 r. zaważyły mniejsze przeładunki węgla o 1 482 tys. ton (mniej w imporcie o 810 tys. ton i w eksporcie o 672 tys. ton) osiągając wielkość 3 119,8 tys. ton, tj. o 32,2% mniej w stosunku do 2014 r. Ponadto odnotowano lekki spadek przeładunków rudy 1851,9 tys. ton, mniej o 28,5 tys. ton, tj. o 1,5% w stosunku do 2014 roku, gdzie wyniosły 1 880,4 tys. ton. Spadły również przeładunki drewna do 14,3 tys. ton mniej o 3,1 tys. ton, tj. o 17,8% (stanowią one marginalny procent w stosunku do całości przeładunków).

W pozostałych grupach towarowych odnotowano znaczne wzrosty wielkości przeładunków, które nie zniwelowały znacznych spadków w węglu. W grupie ładunków innych masowych osiągnięto wielkość 3 451 tys. ton, więcej o 201 tys. ton, tj. o 6,2 % w odniesieniu do poprzedniego roku. W przeładunkach zbóż osiągnięto wielkość 1 743,9 tys. ton, więcej o 99,6 tys. ton, tj. o 6,1% w stosunku do 2014 roku. W przeładunkach drobnicy osiągnięto rekordowy poziom 11 254,6 tys. ton więcej o 917,4 tys. ton, tj. wzrost o 8,9% do 2014 roku. Rekordowe przeładunki zrealizowano również w przeładunkach ropy z wynikiem 1 738,9 tys. ton lepszym o 68,6 tys. ton, tj. o 4,1% w stosunku do 2014 r. Port odnotował rekordowe przeładunki kontenerów w ilości 87 784 TEU, czyli wzrost o 11,9%.

Główne priorytety i cele strategii rozwoju Portu.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. działa w oparciu o „Strategię Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku”, która została zatwierdzona w dniu 26 czerwca 2014 r. uchwałą Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy. Zgodnie z przyjętą Strategią misją portów w Szczecinie i Świnoujściu jest tworzenie dogodnych warunków rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu jako najbardziej uniwersalnego kompleksu portowego na południowym Bałtyku.

Misja portów morskich jest celem średniookresowym i stanowi przesłanie skierowane zarówno do przedstawicieli środowiska portowego, jak i otoczenia portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, informując o fundamentalnych wartościach wyróżniających te porty. Wskazuje też jak będą

zaspokajane przyszłe potrzeby klientów zespołu portowego Szczecin - Świnoujście. Wypełnienie misji stanie się możliwe dzięki realizacji dwóch celów głównych rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, jakimi są zapewnienie szerokiej, odpowiadającej potrzebom rynkowym, oferty usługowej zarówno w ramach dynamicznie zmieniającej się funkcji transportowej, jak i innych portowych funkcji gospodarczych, w szczególności dystrybucyjno - logistycznej i przemysłowej oraz lepsza integracja zespołu portowego Szczecin - Świnoujście w morsko-lądowym korytarzu transportowym Północ - Południe, dzięki realizacji inwestycji związanych z zapewnieniem nowoczesnej infrastruktury portowej oraz niezbędnych dla rozwoju portów inwestycji w infrastrukturę dostępu do portów od strony morza i lądu.

Sformułowane cele są w stosunku do siebie komplementarne. Wszystkie działania podejmowane w poszczególnych obszarach (m.in. infrastruktury dostępu do portów, gospodarki gruntami, infrastruktury portowej, aktywności marketingowej, związanych ze społeczną odpowiedzialnością biznesu) przyczynią się do realizacji pierwszego lub drugiego celu głównego lub też do realizacji obu celów równocześnie.

Analiza wyników ekonomicznych Spółki.

Według wstępnych danych przychody ze sprzedaży Spółki w 2015 r. osiągnęły poziom zbliżony do wielkości z roku poprzedniego i wyniosły 156.006,3 tys. zł, tj. o 535,0 tys. zł (o 0,3%) mniej niż w 2014 r. Koszty działalności są wyższe od poniesionych w roku poprzednim o 17.940,7 tys. zł, tj. o 15,4%, przede wszystkim z powodu wzrostu kosztów amortyzacji o odpisy od majątku przejętego z inwestycji (w 2015 r. zakończono wszystkie zadania inwestycyjne realizowane w ramach programu Infrastruktura i Środowisko), a także z powodu zwiększonych nakładów na usługi obce, w tym na remonty i pogłębianie akwenów portowych. Uzyskany w 2015 r. zysk ze sprzedaży w kwocie 21.733,4 tys. zł jest niższy w porównaniu do roku poprzedniego o 18.475,7 tys. zł, tj. o 45,9%. Zysk brutto osiągnął wielkość 37.683,2 tys. zł (spadek o 7.166,4 tys. zł, tj. o 16,0%), a zysk netto 36.524,0 tys. zł (spadek o 7.278,5, tj. o 16,6%). Na wielkość zysku netto wpłynęła konieczność zapłacenia przez Spółkę podatku dochodowego w związku z realizacją programu wykupu akcji pracowniczych w celu ich umorzenia (dochód ZMPSiŚ S.A. jest objęty zwolnieniem tylko w części przeznaczanej na inwestycje w infrastrukturę portową). Majątek trwały Spółki zwiększył się w 2015 r. o 69.077,4 tys. zł, tj. o 6,1% w porównaniu z rokiem poprzednim. Kapitały własne wzrosły o 31.960,9 tys. zł, tj. o 4,0%.

Należy zaznaczyć, iż wyniki finansowe ZMPSiŚ S.A. uzyskane w 2015 r., jak i w kilku ostatnich latach, pozostają na rekordowym poziomie biorąc pod uwagę cały historyczny okres działalności Spółki, a wskaźniki oceny funkcjonowania przedsiębiorstwa osiągają wartości świadczące o bardzo dobrej kondycji gospodarczej.

Informacje podstawowe dotyczące realizacji inwestycji w 2015 r.

Działalność inwestycyjna w 2015 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 ”:

- „Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie”. Inwestycja zakończona we wrześniu 2015 r. Wartość inwestycji wyniosła 34,1 mln zł, w tym dofinansowanie UE 26,9 mln zł. Celem inwestycji była budowa nabrzeża postojowego (nb. Niemieckie) o długości 163 m i głębokości technicznej 10,5 m oraz przebudowa nabrzeża Zbożowego, przystosowanie do obsługi statków o długości do 230 m. Zwiększeniu uległa głębokość techniczna z 9,2 m do 10,5 m, a konstrukcja przebudowanego nabrzeża pozwoli uzyskać gotowość techniczną do pogłębienia na głębokość 12,5 m planowaną w III etapie modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin.

- „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach Szczecinie i Świnoujściu”. Podstawowy zakres inwestycji zakończony w czerwcu 2014 r., uzupełniający w grudniu 2015 r. Wartość inwestycji wyniosła 63,4 mln zł, w tym dofinansowanie UE 48,8 mln zł. Celem inwestycji było stworzenie sprawnego i bezpiecznego drogowego układu komunikacyjnego na terenach ZMPSiŚ S.A., który będzie w stanie przejąć wzrastający ruch ciężkiego transportu kołowego. W ramach projektu wybudowano wewnątrzportowe drogi dojazdowe do rejonów i nabrzeży przeładunkowych o łącznej długości 8,7 km.

- „Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach Szczecinie i Świnoujściu”. Inwestycja zakończona w grudniu 2015 r. Wartość inwestycji wyniosła 89,8 mln zł, w tym dofinansowanie UE 74,8 mln zł. Inwestycja polegała na przebudowie istniejących torów portowych wraz z rozjazdami i przejazdami oraz budowie nowych torów nabrzeżowych o łącznej długości 35,5 km. Celem inwestycji było uzyskanie sprawnego i bezpiecznego kolejowego układu komunikacyjnego na terenach ZMPSiŚ S.A.

- „Budowa stanowiska statkowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”. Wartość inwestycji 187,7 mln zł, w tym dofinansowanie UE 79,2 mln zł. Przedsięwzięcie zrealizowane w ramach projektu budowy terminalu regazyfikacyjnego LNG w Świnoujściu obejmowało budowę nabrzeża do przeładunku LNG w akwenie powstającego Portu Zewnętrznego w Świnoujściu. W ramach projektu powstało: stanowisko statkowe dla przeładunku LNG, stanowisko ujęcia wody technologicznej i p. poż., estakada dla instalacji technologicznych, urządzenia Zintegrowanego Morskiego Systemu Bezpieczeństwa Nawigacyjnego, oświetlenie pomostów i dalb oraz instalacja odgromowa.

- „Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu”. Inwestycja zakończona we wrześniu 2015 r. Wartość inwestycji wyniosła 91,9 mln zł, w tym dofinansowanie UE 54,4 mln zł. Wybudowano nowe nabrzeże pozwalające na cumowanie i obsługę promów typu Ro-PAX wraz infrastrukturą towarzyszącą.

- „Budowa infrastruktury terminali portowych w Szczecinie i Świnoujściu - miejsca postojowe”. Inwestycja zakończona w grudniu 2015 r. Wartość inwestycji 51,9 mln zł, w tym dofinansowanie UE 35,1 mln zł. W ramach inwestycji wybudowano cztery place postojowe dla samochodów ciężarowych (dwa w Szczecinie i dwa w Świnoujściu) oraz miejsca postojowe dla samochodów osobowych przy budynku głównym ZMPSiŚ S.A.

- „Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego”. Inwestycja obejmuje modernizację (połączenie) stanowisk promowych nr 5 i 6, modernizację istniejącej rampy stanowiska nr 5, przedłużenie galerii pasażerskiej oraz przebudowę istniejącego układu kolejowego i stworzenie dwóch torów przeładunkowych o długości użytecznej 215 m każdy oraz przedłużenie istniejącego toru nr 67, budowę placów parkingowych dla 200 naczep o powierzchni ok. 15 000 m² wraz z niezbędnym wyposażeniem, w tym estakadę łączącą place, drogi, oświetlenie, kanalizację deszczową oraz system informatyczny. Przy zmodernizowanym nabrzeżu będą mogły być obsługiwane promy i statki pasażerskie o długości do 265 m. Głębokość techniczna przy nabrzeżu wynosić będzie 12,0 m. W marcu 2015 r. złożony został wniosek o dofinansowanie inwestycji.

IV. Port Kołobrzeg

W 2015 r. Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. realizował dwie inwestycje o kluczowym znaczeniu dla Portu Kołobrzeg:

- w ramach Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” zrealizowano inwestycję „Budowa basenu rybackiego na Wyspie Solnej w Porcie Rybackim Kołobrzeg”. Basen ma powierzchnię ok. 1,5 ha i może pomieścić ok. 150 jednostek o długości do 17 m, część nabrzeży może również przyjąć duże jednostki do 50 m długości.

Nabrzeża basenu wykonano ze stalowej ścianki szczelnej z betonowym oczepem, a cumowanie odbywa się do pomostów pływających, nabrzeży i pali. W ramach inwestycji wykonano w pełni wyposażone w dostęp do wody i prądu miejsca do cumowania, a także zaplecze sanitarne w postaci trzech budynków. Wykonano również mniejsze pomieszczenia gospodarcze, stację paliw, stację odbioru ścieków i wód zęzowych oraz dźwig bramowy. Cały teren jest oświetlony, monitorowany i zagospodarowany zielenią i małą architekturą. W ramach inwestycji zastosowano ekologiczne rozwiązania, m.in. energooszczędne oświetlenie oraz kolektory słoneczne do ogrzewania budynków i zapewnienia ciepłej wody. Wartość robót budowlanych wyniosła 13 777 000,00 zł netto i została w całości sfinansowana ze środków europejskich.

- w ramach Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” zrealizowano inwestycję „Montaż odbojnic pochłaniających energię kinetyczną wraz z modernizacją nabrzeża” (Nabrzeża Zbożowego). Inwestycja zrealizowana została na terenie Portu Handlowego przy ul. Portowej. Nabrzeże ma 200 m długości, a głębokość techniczna wynosi ok. 5 m. Nabrzeże zmodernizowano poprzez wbicie pali stalowych wzmacniających konstrukcję, wykonano również nowy betonowy oczep. W ramach inwestycji wyposażono nabrzeże w dostęp do wody i prądu, a także zmodernizowano sieć wodociągową, elektryczną i kanalizacji deszczowej. Zmodernizowano również tory kolejowe, które biegną przez całą długość nabrzeża, a teren jest oświetlony poprzez energooszczędne lampy LED. W ramach wyposażenia zamontowano nowe urządzenia cumownicze, odbojnice, szafki elektryczne i hydranty. Wartość robót budowlanych wyniosła 4 885 449,19 zł i została w całości sfinansowana ze środków europejskich.

Dodatkowo opracowano dokumentację niezbędną dla realizacji kolejnych zadań ujętych w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym:

- modernizacja Reduty Morast wraz z utworzeniem nowych miejsc postojowych,
- zagospodarowanie Wyspy Solnej - koncepcja,
- terminal pasażerski wraz z zagospodarowaniem terenów wzdłuż ul. Towarowej - koncepcja.

W 2015 r. w Porcie w Kołobrzegu przeładowano łącznie 107 838,41 ton towarów. Wielkość przeładunków poszczególnych grup towarowych przedstawia się następująco:

- Kłody drewniane - 51 096,28 ton
- Pelet - 40 223,53 ton
- Torf - 11 253,30 ton
- Dolomit - 1 372,32 ton
- Wapień - 2 678,66 ton
- Zboża - 1 214,32 ton

Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. administruje terenami portowymi o łącznej powierzchni 18,21 ha (z 58 ha) oraz nabrzeżami o łącznej długości 3 138 m (z 4 568 m), na których świadczone są usługi rybackie, pasażersko-turystyczne, jachtowe i handlowe. Każda ze wskazanych funkcji wymaga określonych usług i infrastruktury.

W 2015 r. w celu rozszerzenia oferty zarządu portu i wprowadzenia dodatkowych usług dla kontrahentów zainstalowano:

- stację paliw na nabrzeżu Promowym, z której można dystrybuować zarówno ropę jak i benzynę bezołowiową,
- punkt odbioru ścieków bytowych i wód zęzowych z jednostek,
- samojezdny dźwig do wyciągania jednostek o nośności 35 ton.

Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o., zgodnie z postanowieniami ustawy o portach i przystaniach morskich, dąży do objęcia w administrację wszystkich terenów portowych zlokalizowanych w granicach Portu Kołobrzeg. W ramach realizacji tego założenia w 2015 r. przejęto grunt wraz z nabrzeżem zlokalizowany na Wyspie Solnej, który następnie został wykorzystany na realizację inwestycji.

W ramach ochrony środowiska morskiego Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. realizuje wyznaczone cele polegające m.in. na ochronie wód portowych. W 2015 r. opracowano i wprowadzono nowy „Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych”, który uwzględnia zgłaszane uwagi służb wynikłe z wcześniej stosowanego planu. W 2015 r. została również oddana do użytku nowa stacja odbioru wód zaolejonych z pełnym zapleczem w postaci kontenerów na odpady zaolejone oraz samochodu do odbioru wód i odpadów zaolejonych. Ponadto w roku 2015 zainstalowana została na terenie Portu Kołobrzeg nowa stacja dystrybucji paliw oraz stacja odbioru ścieków bytowych i wód zaolejonych.

V. Port Darłowo

W 2015 r. Zarząd Portu Morskiego Darłowo na terenie Portu Darłowo realizował następujące inwestycje:

- Budowa hal magazynowych o łącznej powierzchni 1974 m² na potrzeby rybaków z Portu Darłowo realizowana przez Miasto Darłowo,
- Budowa budynku biurowo-socjalnego na terenie basenu rybackiego realizowana przez Miasto Darłowo,
- Budowa drogi dojazdowej o długości 805 m do Portu Darłowo wraz z infrastrukturą towarzyszącą realizowana przez Miasto Darłowo,
- Przebudowa Nabrzeża Postojowego II o długości 70 m realizowana przez Urząd Morski w Słupsku,
- Budowa miejsca rekreacji dla żeglarzy w Porcie Darłowo realizowana przez Zarząd Portu Morskiego Darłowo.

W 2015 r. oddano do użytku zmodernizowane Nabrzeże Postojowe II o długości 70 m, przy którym cumuje statek szkolny „Franek Zubrzycki II”. Oddano do użytku 3 sztuki hal magazynowych z przeznaczeniem na pomieszczenia magazynowe dla rybaków oraz na zimowanie jednostek pływających. Oddano również do użytku Terminal Odpraw Pasażerskich do obsługi międzynarodowego ruchu turystycznego.

W okresie lipiec-sierpień 2015 r. w Porcie Darłowo funkcjonowało pasażerskie połączenie Darłowo - Nexø (Bornholm, Dania). Statek Żeglugi Kołobrzesckiej m/s „Jantar” kursując raz w tygodniu przewiózł ok. 1500 pasażerów. W 2015 r. do Portu Darłowo wpłynęło 167 statków handlowych, przeładowano łącznie 344 029 ton towarów, w tym: 295 254 tony import (wapno - 21 409 ton, kruszywa i kamienie - 271 845 ton, nawozy AN - 2 000 ton), 48 775 ton eksport (pszenica - 1100 ton, otręby pszenne - 33 555 ton, drewno - 4 200 ton, rzepak - 9920 ton).

VI. Port Elbląg

W 2015 r. Zarząd Portu Morskiego w Elblągu realizował zadanie inwestycyjne polegające na przyłączeniu budynku przy ul. Portowej 1 - 3 do sieci kanalizacji miejskiej. Koszt inwestycji wyniósł 10.975,61 zł. Zarząd Portu uczestniczył również w konsultacjach dotyczących opracowania dokumentacji technicznej projektu pn. „Budowa dwóch mostów zwodzonych wraz z komunikacją drogową na rzece Elbląg”. Beneficjentem w/w jest Gmina Miasto Elbląg.

Obroty ładunkowe ogółem wyniosły 206.900 tys. ton, w tym wielkość przeładunków poszczególnych grup towarowych przedstawiała się następująco:

- węgiel – 66,200
- drewno – 700
- konstrukcje stalowe – 0
- materiały budowlane – 108,100
- śruta soi – 31,900

W 2015 r. Zarząd Portu kontynuował działania w zakresie poszerzenia kontroli towarów w elbląskim porcie - Zarząd Portu stara się o uruchomienie kontroli fitosanitarnych. W grudniu 2014 r. wprowadzono w elbląskim porcie kontrole weterynaryjne, które przeprowadza Graniczny Lekarz Weterynarii z Gdańska. W okresie sprawozdawczym Zarząd Portu uczestniczył w projekcie współfinansowanym przez Unię Europejską o nazwie Vila „Wspólne korzyści rozwoju potencjału Zalewu Wiślanego” jako partner wspomagający merytorycznie bez udziału finansowego.

Zarząd Portu Morskiego Elbląg Sp. z o.o. podpisał w latach ubiegłych umowy o współpracy z FSUE ROSMORPORT oraz z Administracją Morską Portu Kaliningrad. W ramach powyższych umów realizowane są zadania związane z rozszerzaniem współpracy w zakresie rozwoju żeglugi między portami Zalewu Wiślanego i Kaliningradzkiego.

Zarząd Portu działa zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie ochrony środowiska morskiego, w tym zgodnie z opracowanym „Planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych w Porcie Elbląg” oraz „Planem gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunków ze statków dla Portu Morskiego Elbląg”.

VII. Port Police

W 2015 r. Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. kontynuował rozpoczęte w roku ubiegłym inwestycje dotyczące utrzymania i modernizacji infrastruktury dostępowej do terminali w porcie w Policach.

W ramach realizowanych projektów i inwestycji zakończono:

- podczyszczeniowe roboty czerpalne Kanału podejściowego oraz Basenu Barkowego przy terminalu Barkowym w porcie w Policach. Prace te miały na celu przywrócenie głębokości projektowej oraz usprawnienie ruchu statków zawijających do Terminalu Barkowego,
- podczyszczeniowe roboty czerpalne przy terminalu Mijanka w porcie w Policach - otrzymano decyzję o dopuszczalnym zanurzeniu statków cumujących przy nabrzeżu do głębokości 9,15 m,
- pierwszy etap prac na rzecz przywrócenia funkcjonalności terminala w Jasienicy na rzece Gunica. Celem tych działań jest wznowienie użytkowania ww. infrastruktury portowej i włączenie terminala do kompleksu portowego w Policach.

Łącznie w Porcie w Policach w 2015 r. przeładowano 1 788 336, 928 ton. Wielkość przeładunków poszczególnych grup towarowych wygląda następująco:

- KCL (sól potasowa) – 297 239,300 ton
- Amoniak – 62 137,371 ton
- Siarczan – 2 002,200 ton
- Wodorotlenek – 11 324, 500 ton
- Fosforyty – 897 983, 100 ton
- Nawozy/mocznik – 410 195, 762 ton
- Ilmenit – 82 424, 800 ton
- Blacha/konstrukcje – 6 654, 998 ton
- Koksik/węgiel – 18 374, 928 ton

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

- poprawę konkurencyjności portu w Policach poprzez rozszerzenie oferty przeładunkowej m.in. o ładunki drobnicowe,
- zwiększenie znaczenia portu w Policach poprzez rozbudowę infrastruktury drogowej, kolejowej oraz technicznej,

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

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