

Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej
Rzeczypospolitej Polskiej

**RAPORT Z REALIZACJI POLITYKI MORSKIEJ
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W 2017 ROKU**

**Załącznik 1
Działalność portów morskich w 2017 r.**

Warszawa, lipiec 2018 r.

Spis treści:

I.	Port w Gdańsku	3
1.	Przeładunki wg grup towarowych w tys. ton (dane Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.). ...	3
2.	Analiza wielkości przeładunków w Porcie Gdańsk w 2017 r.	3
3.	Inwestycje realizowane na obszarze administrowanym przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. w 2017 r.	4
II.	Port Gdynia	6
1.	Przeładunki wg grup towarowych w tys. ton (dane Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.).	6
2.	Analiza wielkości przeładunków i obsługi pasażerów w Porcie Gdynia w 2017 r.	8
3.	Realizowane projekty oraz inwestycje w Porcie Gdynia w 2017 r.	9
4.	Rozwój usług portowych oraz pozostałych przedsięwzięć istotnych dla realizacji polskiej polityki morskiej w Porcie Gdynia w 2017 r.	11
4.1.	Inwestycje Zarządu Portu Morskiego w Gdyni S.A.	11
5.	Ochrona środowiska morskiego.	13
III.	Port Szczecin Świnoujście	14
1.	Wielkość przeładunków poszczególnych grup towarowych.	14
2.	Przeładunki w Portach Szczecin i Świnoujście S.A. wg grup towarowych w tys. ton w latach 2014 – 2017 (dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.)	14
3.	Inwestycje realizowane na obszarze administrowanym przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w 2017 r.	15
3.1.	Inwestycje innych podmiotów w których ZMPSiŚ S.A. ma udział lub których realizacja jest istotna dla portu:	18
4.	Rozwój usług portowych	19
4.1.	Prognoza przeładunków w zespole portowym Szczecin – Świnoujście w do roku 2027	20
IV.	Port w Kołobrzegu	21
1.	Przeładunki wg grup towarowych w tonach (dane Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o.).	21
2.	Inwestycje realizowane na obszarze administrowanym przez Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Spółka z o.o. w 2017 r.	21
V.	Port Darłowo	22
1.	Przeładunki wg grup towarowych (dane Zarządu Portu Morskiego Darłowo Sp. z o.o.).	22
VI.	Port Elbląg.....	22
VII.	Port Police.....	23

I. Port w Gdańsku

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

Wielkość przeładunków w Porcie Gdańsk w latach 2013-2017 (stan na dzień 31.12.2017 r.).

Ładunek	2013	2014	2015	2016	2017	Zmiana 2017/2016	
						w tys. ton	w %
Węgiel i koks	4 589,25	3 322,36	4 487,90	5 080,91	5 083,29	2,38	100,05
Rudy	12,42	5,20	84,94	202,39	92,53	-109,86	45,72
Inne masowe	2 637,96	3 607,91	3 360,79	3 500,05	3 443,45	-56,61	98,38
Zboże	1 479,44	1 629,21	1 455,34	1 147,95	774,17	-373,78	67,44
Drewno	0,00	0,00	0,00	0,00	2,56	2,56	0,00
Drobnica	10 513,94	11 229,72	11 814,19	14 549,12	18 049,60	3 500,48	124,06
w tym: kontenery (tonaż)	9 745,26	10 366,11	10 706,30	13 398,46	16 412,89	3 014,43	122,50
kontenery TEU	1 177 623	1 212 054	1 091 202	1 299 373	1 580 508	281 135	121,64
Paliwa Płynne	11 026,28	12 483,16	14 710,48	12 808,55	13 168,21	359,66	102,81
Przeładunki ogółem	30 259,29	32 277,56	35 913,64	37 288,97	40 613,78	3 324,81	108,92

2. Analiza wielkości przeładunków w Porcie Gdańsk w 2017 r.

Przeładunki ogółem w 2017 roku w Porcie Gdańsk wyniosły 40 613,78 tys. ton i były wyższe w porównaniu z rokiem 2016 o 8,9%. Rok 2017 był rekordowym w historii Portu Gdańsk w zakresie przeładowywanych towarów, co przyczyniło się do umocnienia jego pozycji w rankingu największych portów Morza Bałtyckiego.

W 2017 roku dominującą grupą ładunkową była drobnica, która stanowiła 44% całkowitych obrotów paliwa. W Porcie Gdańsk również zanotowano wzrost o 4,5% w stosunku do 2016 r., wolumenu przeładowanych kontenerów, wzrost przeładunku kontenerów w tonażu (o 22,5%) oraz TEU (o 21,6%). Miniony rok przyniósł rekordową liczbę obsłużonych kontenerów, których łącznie przeładowano w Porcie Gdańsk 1,6 mln TEU. Tym samym Port Gdańsk po raz kolejny uplasował się na drugiej pozycji największych bałtyckich portów kontenerowych. Udział Portu Gdańsk w polskim rynku kontenerowym wyniósł w 2017 roku 66,3%.

Bardzo dobre rezultaty uzyskano również w przeładunku Węgla, który jest trzecią dominującą grupą ładunkową w Porcie Gdańsk z 12,5% udziałem w całkowitym wolumenie. Obroty w tej grupie wrosły w stosunku do roku 2016 o 0,05% i były najwyższe od 2005 roku.

W 2017 roku odnotowano w Porcie Gdańsk większą ilość ładunków z grupy Ro-Ro (+92,4%), w tym samochodów handlowych, których po podsumowaniu całego roku przeładowano w porcie gdańskim 73 207 sztuk - co daje wynik aż o 412% lepszy niż w roku ubiegłym.

łącznie - po podsumowaniu 2017 roku - obroty morskie Portu Gdańsk, stanowiły 46,5% obrotów morskich wszystkich portów polskich.

3. Inwestycje realizowane na obszarze administrowanym przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. w 2017 r.

- **„Port Centralny”**

W grudniu 2017 r. ogłoszono przetarg na „Wykonanie wielobranżowej Koncepcji Zagospodarowania Portu Centralnego w Porcie Morskim w Gdańsku”. Podjęto prace mające na celu określenie warunków wybudowania w Gdańsku Portu Centralnego, zapewniającego dalszy rozwój Portu i uwzględniającego obsługę rosnącej ilości ładunków i środków transportu.

- **„Projekt Wisła”**

W grudniu 2017 r. Port Gdańsk w uzgodnieniu z Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej ogłosił przetarg na „Wykonanie studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych: E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E40 od Warszawy do granicy Polska- Białoruś (Brześć) oraz E70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg)”. Realizacja projektu wynika z ratyfikacji przez Polskę porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (tzw. konwencji AGN) i potrzeby doprowadzenia najważniejszych szlaków wodnych do co najmniej IV klasy żeglowności.

- **Budowa Bazy Składowania Ropy i Produktów Naftowych PERN - inwestycja PERN Przyjaźń S.A.**

W 2017 r. Inwestor kontynuował prace analityczne i projektowe oraz zmierzające do wyboru wykonawcy pierwszej części rozbudowy Bazy, tj. budowy dwóch kolejnych zbiorników o pojemności 100 tys. m³ każdy, co powiększy jej pojemność całkowitą do ok. 575 tys. m³.

- **Rozbudowa terminalu kontenerowego DCT**

W 2017 r. kontynuowano prace projektowe, które pozwolą na rozbudowę potencjału Terminalu i powiększenie zdolności przeładunkowej z aktualnych 3 do 4 mln TEU rocznie. W grudniu 2017 r. rozpoczął się proces uzgodnień projektu. Prace budowlane obejmą obszar ok. 21,6 ha.

- **Budowa Głębokowodnego Terminalu Uniwersalnego przy południowej stronie Pirsu Rudowego**

Inwestycja OT Logistics S.A. polega na budowie Głębokowodnego Terminalu Uniwersalnego przy południowej stronie Pirsu Rudowego, w tym do przeładunku towarów pochodzenia roślinnego z wyłączeniem ropy i produktów ropopochodnych. W 2017 r. kontynuowano starania w sprawie uzyskania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych, niezbędnych dla otrzymania pozwolenia na budowę, którą uzyskano w listopadzie 2017 r. Przewidywany okres realizacji inwestycji to lata 2017-2020. Wartość inwestycji wstępnie szacowana jest na 300 mln zł.

- **„Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku”**

W ramach realizacji projektu, składającego się z sześciu zadań uzyskano pozwolenia na budowę, ogłoszono wszystkie postępowania przetargowe w sprawie wyłonienia wykonawców robót oraz inżyniera kontraktu. W sierpniu 2017 r. podpisano umowę z wykonawcą robót budowlanych dla zadania dotyczącego Rozbudowy Nabrzeża Obrońców Poczty Polskiej i Nabrzeża Mew. Projekt jest realizowany w ramach programu CEF (Connecting Europe Facility – „Łącząc Europę”). Szacunkowa wartość projektu wynosi ok. 470 mln zł., a przyznane dofinansowanie w wysokości 85% to 399,5 mln zł. Okres realizacji projektu przypada na lata 2016 - 2020.

- **„Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku”**

W 2017 roku uzyskano wymagane pozwolenia na budowę oraz ogłoszono postępowania przetargowe na wyłonienie wykonawcy robót budowlanych oraz inżyniera kontraktu. Projekt realizowany jest w ramach programu CEF (Connecting Europe Facility – „Łącząc Europę”). Szacunkowa wartość projektu to ok. 122 mln zł, a przyznane dofinansowanie wynosi 104 mln zł (85%). Okres realizacji projektu przypada na lata 2016 - 2020.

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

Przedsięwzięcie realizowane jest w partnerstwie z Gminą Miasta Gdańsk. W 2017 roku Zarząd Portu oraz Miasto Gdańsk ogłosiły postępowania przetargowe na wykonanie kompleksowej dokumentacji projektowej i uzyskanie zatwierdzenia projektu budowlanego w decyzji o pozwoleniu na budowę. W lipcu 2017 r. podpisano umowy z wykonawcami na wykonanie dokumentacji. Projekt realizowany jest w ramach programu CEF (Connecting Europe Facility – „Łącząc Europę”). Wartość projektu to 4,5 mln zł, a przyznane dofinansowanie w wysokości 50% stanowi 2,25 mln zł.

- **Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk**

Celem realizacji projektu jest 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 inżynierskich; dostosowanie stacji do obsługi składów pociągów o długości 740 m. Długość zmodernizowanej linii kolejowej: ok. 17 km. Projekt realizowany jest w ramach programu CEF (Connecting Europe Facility – „Łącząc Europę”). Przyznane dofinansowanie w wysokości 470 mln zł.

- **„Rozbudowa Nabrzeża Północnego przy Falochronie Półwyspowym w Porcie Gdańsk”**

Inwestycja jest przygotowana do realizacji, posiada pełną dokumentację projektową, w tym projekt budowlany opracowany w ramach projektu współfinansowanego z programu TEN-T oraz prawomocne pozwolenie na budowę. W grudniu 2017 r. projekt otrzymał dofinansowanie z programu CEF w wysokości 20% (około 84 mln zł.). Wartość projektu to około 423 mln zł.

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

Rozpoczęte w 2012 r. przedsięwzięcie ma na celu trwałe zabezpieczenie antykorozyjne pali stalowych w strefie wahań wody, wykonywane w warunkach powietrzno-suchych. W 2017 r. zrealizowano wszystkie zaplanowane działania. W grudniu 2017 r. stan zaawansowania robót budowlanych został określony na 73%. Zakończenie realizacji projektu przewidywane jest na sierpień 2019 r. Etap II projektu, który będzie realizowany po 2019 r. obejmuje ok. 870 pali.

- **Przebudowa Nabrzeża Przemysłowego, odcinki od III-3 do III-6**

Zadanie ma na celu poprawę zdolności przeładunkowej nabrzeża zlokalizowanego w Porcie Wewnętrznym. Obudowa kanału portowego zyska funkcję przeładunkową. W 2017 r. zakończono prace na odcinkach III-3, III-4 i III-5. Koszty łączne to ok. 16,7 mln zł.

- **Umocnienie dna przy Nabrzeżu WOC I**

Inwestycja prowadzona jest w Basenie Władysława IV, z którego korzystają m.in. statki ro-ro i „samochodowce”. W 2017 r. planowo zakończono etap pierwszy umocnienia dna. Łączny koszt inwestycji szacowany jest na 3,6 mln zł.

- **Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Kapitanatu Portu Północnego**

Przebudowa służy skomunikowaniu Nabrzeża Północnego Basenu Roboczego z drogami publicznymi oraz uporządkowaniu komunikacji wokół Kapitanatu Portu i zapewnieniu optymalnej ilości miejsc parkingowych w tym rejonie. Inwestycja w trakcie realizacji, z terminem zakończenia w połowie 2018 r. łączne koszty przewidywane są na 7 mln zł.

- **Przebudowa ul. M. Chodackiego w Porcie Wewnętrznym, na odcinku od GTK do budynku Poczty**

Inwestycja mająca na celu ruchu pojazdów w lewobrzeżnej części Portu Wewnętrznego (głównie obsłudze Nab. Wiślanego) została w 2017 r. zakończona i przekazana do użytkowania. Łączny koszt inwestycji wyniósł 5,6 mln zł.

II. Port Gdynia

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

Statki zawijające do Portu w latach 2015-2017.

Wyszczególnienie	2015	2016	2017	zmiana 2017/2016	
				liczba statków	w %
Statki	3284	3465	3618	153	104,4

Przeładunki wg grup towarowych w latach 2015-2017 w tys. ton

Wyszczególnienie	2015	2016	2017	zmiana 2017/2016	
				tys. ton	w %

Węgiel i koks	1 386,40	1 485,80	2 134,60	649	143,7
Rudy	0	6	15,1	9	251,7
Inne masowe	1 356,20	1 100,90	1 079,30	-22	98
Zboże	3 711,10	4 090,50	3 482,70	-608	85,1
Drewno	63,1	62,9	234	171	372
Drobnica	11 279,10	11 465,50	12 460,40	995	108,7
Paliwa płynne	401,9	1 324,40	1 819,10	495	137,4
Przeładunki ogółem:	18 197,80	19 536,00	21 225,20	1 689	108,6

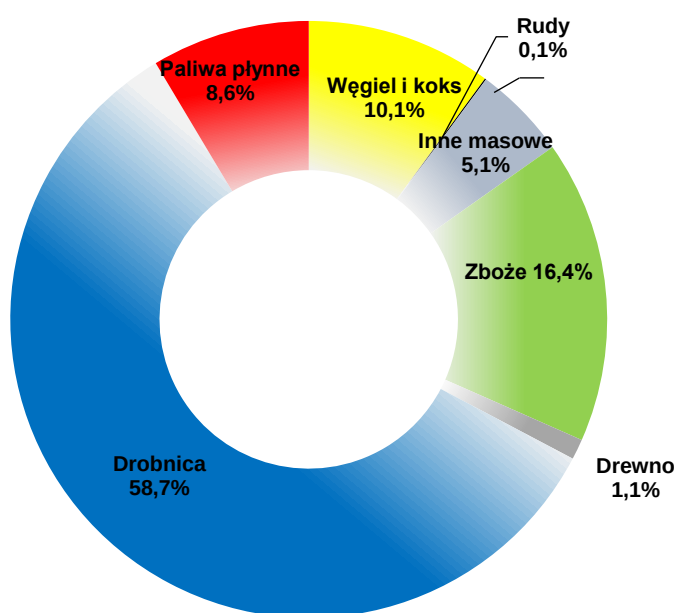
Liczba pasażerów statków typu Cruise w latach 2015-2017

Wyszczególnienie	2015	2016	2017	zmiana 2017/2016	
				osoby/ statki	w %
Pasażerowie	71 923	81 833	88 616	6 783	108,3
Staki	45	50	41	-9	82

Przeładunki kontenerów w latach 2015-2017 w TEU

Wyszczególnienie	2015	2016	2017	zmiana 2017/2016	
				TEU	w %
Kontenery TEU	684 755	642 195	710 698	68 503	110,7

Przeładunki w 2017r. w %



Wielkość przewozów pasażerskich w latach 2015-2017

Wyszczególnienie	2015	2016	2017	zmiana 2017/2016	
					w %
Liczba obsłużonych pasażerów	665 490	680 861	748 665	67 804	110,0

2. Analiza wielkości przeładunków i obsługi pasażerów w Porcie Gdynia w 2017 r.

W 2017 r. obroty ładunkowe w Porcie Gdynia osiągnęły poziom 21 225,2 tys. ton (+ 8,6% w porównaniu z rokiem 2016). Oznacza to, że rok 2017 był rekordowym pod względem przeładunków (poprzedni rekordowy wynik przypadał na rok 2016, w którym przeładowano 19 535,9 tys. ton).

Struktura obrotów ładunkowych w 2017 roku przedstawia się następująco: drobnica - 58,7%, zboże - 16,4%, węgiel i koks – 10,1%, ropa i przetwory naftowe – 8,6%, inne masowe – 5,1%, drewno – 1,1 %, rudy – 0,1% masy ładunkowej.

Wzrosty obrotów odnotowano w większości grup ładunkowych:

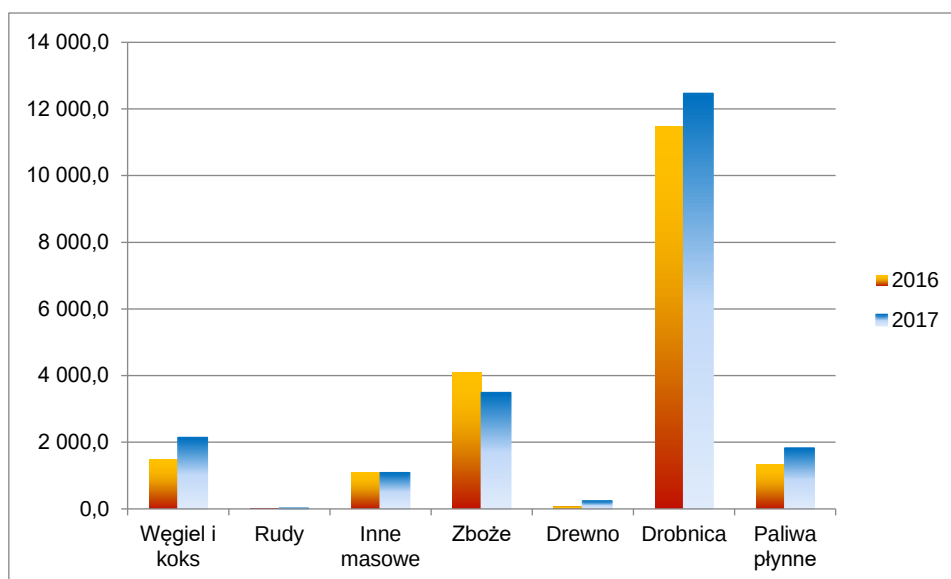
- Drobnica + 994,8 tys. ton (+ 8,7%)
- Węgiel i koks + 649 tys. ton (+ 43,7%)
- Ropa i przetwory naftowe + 494,7 tys. ton (+ 37,4%)
- Drewno + 171,1 tys. ton (+ 272,0%)
- Rudy + 8,8 tys. ton (+ 151,7%)

Spadki nastąpiły w grupach:

- Zboże - 607,6 tys. ton (- 14,9%)
- Inne masowe - 21,5 tys. ton (- 2%)

W 2017 r. w Porcie Gdynia przeładowano kontenery o łącznej masie 710 698 TEU, co w porównaniu z poprzednim rokiem daje wzrost o 10,7%.

W 2017 r. w porcie w Gdyni obsłużono 88 616 pasażerów ze statków typu Cruise, co oznaczało wzrost o 6783 osób (8,3%) w stosunku do roku poprzedniego. Port obsłużył 41 statków pasażerskich i było to o 9 jednostek mniej niż w 2016 r. (ale na ich pokładach przybyło do Gdyni więcej pasażerów). Ogółem port obsłużył 748 665 pasażerów, co w porównaniu z rokiem 2016 daje przyrost o 67 804 osób.



Przeładunki w Porcie Gdynia w latach 2016-2017 w tys. ton. (dane Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.)

Ogółem w 2017 roku w Porcie Gdynia obsłużono 11 938 tys. ton w imporcie (w 2016 roku było to 9 735 tys. ton) i 9 287 tys. ton w eksporcie (w 2016 roku było 9 801,1 tys. ton). Zmiany spowodowane są przede wszystkim importem węgla, mniejszym eksportem zbóż, większymi przeładunkami paliw w przywozie. W przypadku drobnicy zarówno w relacji wywozowej, jak i przywozowej odnotowano wzrosty odpowiednio o 680 tys. ton i 315 tys. ton.

3. Realizowane projekty oraz inwestycje w Porcie Gdynia w 2017 r.

Plan inwestycji na rok 2017 był zgodny z priorytetami „Strategii Rozwoju Portu Gdynia do roku 2027”. 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 zadanie przygotowywane wspólnie przez Zarząd Portu (Zadanie 1. Etapy I i III - akweny wewnętrzne, Zadanie 2. Etapy II i III - nabrzeża) i Urząd Morski (Zadanie 1. Etap II – tor podejściowy). We wrześniu 2017 r., zgodnie z harmonogramem prac, zostały rozpoczęte roboty budowlane związane z rozbudową Obrotnicy nr 2. Jest to realizacja Zadania I w ramach I etapu projektu, który przede wszystkim obejmuje 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 Stoczni Marynarki Wojennej. Termin zakończenia inwestycji przewidziano na koniec 2021 r.

Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni – stacja Port Gdynia. Zadanie jest przygotowywane przez PKP PLK S.A. Celem realizacji projektu jest implementacja standardów sieci TEN-T (elektryfikacja, nacisk osi 22,5 t, długość pociągów 740 m, ERTMS) i 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 inżynierskich; dostosowanie stacji do obsługi składów pociągów o długości 740 m. Długość

zmodernizowanej linii kolejowej: ok. 10 km. Realizacja inwestycji zapewni kolejową obsługę Portu Gdynia, uwzględniając rozwój portu w perspektywie do 2045 r. Zakończenie realizacji przewidziano na grudzień 2020 r. Koszt kwalifikowany wynosi 190,87 mln euro, w tym dofinansowanie z instrumentu CEF: 162,24 mln euro.

Rozbudowa linii kolejowej nr 201 w kierunku Bydgoszczy – zadanie przygotowywane przez ZPMG S.A. wspólnie z PKP PLK ma na celu zapewnienie wzrostu prędkości pociągów i poprawę przepustowości alternatywnej linii kolejowej łączącej port morski w Gdyni z zapleczem. Rozpoczęcie inwestycji przewidziane jest w 2018 r., a zakończenie w 2022 r. Szacunkowy koszt inwestycji wynosi 2,45 mld 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 7 toru, elektryfikację i instalację/modernizację systemów sterowania ruchem inwestycja przyczyni się do sprawniejszej i efektywniejszej obsługi przeładunków kolejowych oraz ograniczenia emisji do środowiska. Termin realizacji prac budowlanych przewidziany jest od II połowy 2018 r., a termin zakończenia na 2020 r. Budżet ZPMG S.A. na realizację inwestycji wynosi 33 mln zł netto.

Budowa infrastruktury intermodalnej na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia – celem inwestycji jest zwiększenie potencjału obsługi przewozów intermodalnych w Porcie Gdynia i przyczynienie się do zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach kontenerów z/do portu. Wydzielona nowa inwestycja obejmuje budowę nowej bocznicę kolejowej mającej obsługiwać istniejące place do składowania kontenerów oraz wolne tereny Centrum Logistycznego za Estakadą Kwiatkowskiego. W dniu 16 stycznia 2017 r. podpisano umowę z wykonawcą dokumentacji budowlanej. Prace projektowe z wieloma zewnętrznymi gestorami sieci i dróg (OPEC, PEWiK, PKP PLK, ZDiZ, firmy telekomunikacyjne) będą trwały przez cały 2018 r. Termin rozpoczęcia realizacji prac budowlanych jest przewidziany od 2019 r., a termin zakończenia zaplanowany jest na początek 2021 r. Budżet ZPMG S.A. na realizację inwestycji wynosi 123 mln zł netto.

Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia - Projektowany Terminal pozwoli obsługiwać znacznie większe promy morskie i obejmie znacznie większy obszar manewrowy niż istniejąca baza promowa. Realizacja inwestycji spowoduje bezpośredni dostęp do intermodalnego terminalu kolejowego, umożliwi rozwój ruchu pasażerskiego oraz zachęci innych armatorów promowych. W 2017 r. uzyskano pozwolenie na budowę oraz zakończono projekty wykonawcze. W grudniu omawianego okresu sprawozdawczego rozpoczęto pierwsze roboty budowlane (rozbiórki budynków) oraz rozpoczęto przygotowywanie dokumentacji na przebudowę węzła drogowego. Postępowanie przetargowe przewidywane jest na połowę 2018 r. Przewidywany termin zakończenia inwestycji jest na 2021 r. Budżet ZPMG S.A. na realizację inwestycji wynosi 180 mln zł netto.

Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków ze statków – celem przedsięwzięcia jest ograniczenie ilości zanieczyszczeń odprowadzanych do morza i poprawa stanu środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (zgodnie z Konwencją Helsińską). Zadanie polega na przygotowaniu portu w Gdyni do odbioru ścieków z wszystkich rodzajów statków. ZPMG S.A. jest w trakcie ubiegania się o dofinansowanie UE. Termin realizacji prac budowlanych przewidziany jest od IV kw. 2018 r., a termin zakończenia przewidziano na połowę 2020 r. Budżet ZPMG S.A. na realizację inwestycji wynosi 22 mln zł netto.

Budowa magazynu przy ulicy Polskiej – budowa nowego magazynu została rozpoczęta w 2015 r. Magazyn będzie służył do składowania różnych ładunków drobnicowych oraz artykułów spożywczych w opakowaniach. Powierzchnia użytkowa budynku wynosi ponad 5 tys. m². Budżet ZPMG S.A. na realizację inwestycji wynosi 10 mln zł netto.

Budowa Magazynu Wysokiego Składowania w rejonie ulic Kontenerowej i Logistycznej - rozpoczęta w 2016 r. inwestycja będzie zajmować 90 000 m². Termin zakończenia realizacji projektu został wyznaczony na 2019 r. Budżet ZPMG S.A. na realizację inwestycji wynosi 36,5 mln zł netto.

Inwestowanie w rozwój ogólnodostępnej infrastruktury niezbędnej do obsługi portu jest działaniem zgodnym ze „Strategią Rozwoju Portu Gdynia do roku 2027”. W 2017 r. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. pozyskał od Polskich Kolei Państwowych S.A. prawo wieczystego użytkowania działki o powierzchni 7.413 m² oraz nabył od Gminy Gdynia prawo własności o pow. 2 m².

4. Rozwój usług portowych oraz pozostałych przedsięwzięć istotnych dla realizacji polskiej polityki morskiej w Porcie Gdynia w 2017 r.

4.1. Inwestycje Zarządu Portu Morskiego w Gdyni S.A.

Inwestycje	Inwestor / Finansujący	Koszt	Termin
Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych, przebudowa nabrzeży i rozbudowa obrotnicy	ZMPG-a S.A. + UE	456 mln zł	2017 - 2021
	Urząd Morski + UE	100 mln zł	
Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	PKP PLK S.A.	850 mln zł	2016-2020
	UE		
Rozbudowa linii kolejowej nr 201	PKP PLK S.A.	2,45 mld zł	2018 - 2022
	UE		
Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia - przebudowa i elektryfikacja	ZMPG-a S.A.	33 mln zł	2018 - 2020
	UE		
Budowa infrastruktury intermodalnej na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia	ZMPG-a S.A.	123 mln zł	2019 -2021
	UE		
Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia	ZMPG-a S.A.	180 mln zł	2017 - 2021

	UE		
Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków ze statków	ZMPG-a S.A.	22 mln zł	2018 - 2020
	UE		
Budowa Magazynu Wysokiego Składowania w rejonie ulic Kontenerowej i Logistycznej	ZMPG-a S.A.	36,5 mln zł	2016 - 2019
	UE		
Budowa portu zewnętrznego	ZMPG-a S.A.	1,5 mld zł	2018 - 2030
	UE	4,5 mld zł	
	PPP		
Dolina Logistyczna	ZMPG-a S.A.	412 mln zł	2020 - 2030
	UE		

Port zewnętrzny – celem inwestycji jest wzrost potencjału przeładunkowego portu oraz zapewnienie możliwości obsługi największych statków 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 Portu Gdynia, w której założono pozyskanie nowych terenów na potrzeby zwiększenia potencjału usługowego portu. Realizacja inwestycji rozpocznie się w 2018 r., a termin zakończenia przewidziano na 2030 r. Szacunkowy budżet ZPMG S.A. na realizację inwestycji oscyluje między 4 a 6 mld zł netto.

LNG – Celem inwestycji jest zapewnienie dostaw LNG dla rosnącej liczby statków zasilanych tym paliwem. Zadaniem projektu pt. „Wykorzystanie paliwa LNG w Porcie Gdynia” jest wzrost zainteresowania armatorów możliwością bunkrowania statków skroplonym gazem ziemnym. W 2017 r. trwały prace nad przygotowaniem regulacji zapewniających bezpieczeństwo procesu. Bunkrowanie statków LNG możliwe będzie dopiero po wydaniu odpowiednich rozporządzeń i zarządzeń. Port w Gdyni przygotowuje miejsca do bunkrowania statków LNG sposobem autocysterna-statek. Gaz LNG transportowany będzie do terminali w porcie w Gdyni w cysternach kriogenicznych, które pozwolą utrzymać niską temperaturę skroplonego gazu w trakcie jego transportu. Zaopatrywanie statków w LNG będzie odbywało się z cystern ustawionych w odpowiednio zabezpieczonych miejscach na nabrzeżu.

Droga Czerwona – celem budowy Grogi Czerwonej jest poprawa dostępności transportowej Portu Gdynia. Projekt ponownie został włączony listy projektów transeuropejskiego korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk. Realizacja inwestycji ma znaczenie dla rozwoju ilości obsługiwanych w porcie ładunków, a także działań podejmowanych na rzecz stworzenia nowych połączeń żeglugowych portu z przedpołem, zwłaszcza w Regionie Morza Bałtyckiego.

PCS – 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, spedytory, gestorzy ładunków, armatorzy, maklerzy, podmioty administracji państwowej.

Dolina Logistyczna – utworzenie Doliny Logistycznej pozwoli na wyznaczenie terenów, które zostaną dedykowane działalności logistycznej. Funkcjonowanie Doliny Logistycznej zapewni 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. Szacowany budżet inwestycji wynosi 412 mln zł netto (w I etapie 100 mln zł, zaś w II etapie 312 mln zł), a termin jej realizacji przewidziano na lata 2020-2030.

Program Akceleracyjny Space3ac Intermodal Transportation – celem przedsięwzięcia jest zainicjowanie i rozwój współpracy między dużymi przedsiębiorstwami, a innowacyjnymi startupami. Space3ac finansowany jest ze środków Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój na lata 2014-2020. ZMPG S.A. współpracuje z przedsiębiorstwami: Intero, które opracowuje dla portu w Gdyni automatyczny system naliczania i rozliczania tzw. opłaty deszczowej oraz Kell Ideas Sp. z o.o., które zajmuje się projektowaniem i wykonaniem systemu identyfikacji skażeń gruntu w rejonach trudno dostępnych (system ten pozwoli na zbadanie i zidentyfikowanie na terenie Portu Gdynia skażeń gruntu, które nie są możliwe do określenia za pomocą metod konwencjonalnych).

5. Ochrona środowiska morskiego.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. bierze czynny udział w różnych inicjatywach mających na celu minimalizację wpływu działalności portowej na środowisko. Do najważniejszych działań podjętych w 2017 roku można zaliczyć:

- uczestnictwo w projekcie „Completing management options in the Baltic Sea Region to reduce risk of invasive species introduction by shipping-complete” – rozpoczęty w dniu 1 października 2017 r. projekt ma na celu zminimalizowanie ryzyka wprowadzenia gatunków obcych drogą morską poprzez opracowanie spójnych dla regionu Morza Bałtyckiego narzędzi i zaleceń na szczeblu regionalnym, jak i międzynarodowym w zakresie kontroli i zarządzania wodami balastowymi oraz organizmami porastającymi kadłuby statków. Partnerami projektu jest 12 instytucji z 7 państw nadbałtyckich, natomiast partnerami stowarzyszonymi 23 instytucje z 8 państw w regionie Morza Bałtyckiego. Liderem Projektu jest Kotka Maritime Research Association.
- uczestnictwo w grupie korespondencyjnej „HELCOM Cooperation Platform on Port Reception Facilities (PRF) in the Baltic Sea”. W dniu 13 września 2017 roku w Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH) w Hamburgu odbyło się VII spotkanie platformy wymiany informacji „HELCOM Cooperation Platform on Port Reception Facilities (PRF) in the Baltic Sea”. Głównym celem spotkania było omówienie problematycznych kwestii technicznych i eksploatacyjnych aspektów zdawania ścieków do portowych urządzeń odbiorczych. CLIA (Cruise Lines International Association) przedstawiła również raport z przeprowadzonych symulacji w 2016 roku w portach bałtyckich (w tym również w Porcie Gdynia) związanych

oceną stopnia przygotowania portów do odbioru ścieków. Na prośbę portów, które do września 2017 roku dostosowały swoją infrastrukturę do odbioru ścieków ze statków, kolejne symulacje CLIA mają zostać przeprowadzone od maja do września 2018 roku. Porty, które do tej pory nie dostosowały swojej infrastruktury zostały poproszone o zintensyfikowanie prac w tym zakresie. Dane z portów oraz raportu CLIA posłużą do aktualizacji dokumentu HELCOM Overview 2014 'Baltic Sea Sewage Reception Facilities'. Zaktualizowany HELCOM Overview ma zostać opublikowany w 2018 roku.

- uczestnictwo jako partner stowarzyszony w projekcie SBOIL South Baltic Oil Spil Response Throuhg Clean - Up with Biogenic Oil Binders finansowanym ze środków Unii Europejskiej w ramach programu Interreg South Baltic. Projekt ma za zadanie wykorzystanie zielonych technologii w celu ograniczenia zrzutów zanieczyszczeń w obszarze Południowego Bałtyku.
- uczestnictwo jako partner stowarzyszony w projekcie „EcoShip – Impact of novel on-board and harbour eco-technologies on maritime environment”. W roku 2017 zostały wykonane pomiary emisji ze statków w Porcie Gdynia, w celu porównania ich z wynikami obliczeń.

III. Port Szczecin Świnoujście

1. Wielkość przeładunków poszczególnych grup towarowych.

W 2017 roku przeładunki w zespole portowym Szczecin i Świnoujście wyniosły 25 423,6 tys. ton i były większe w stosunku do 2016 roku o 5,4 %, tj. o 1 311 tys. ton. Był to najwyższy poziom przeładunków odnotowany przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. począwszy od 1980 roku.

Na wartości przeładunków w 2017 roku miały wpływ następujące wyniki według poszczególnych grup przeładunkowych:

- w węglu przeładowano 2 139,0 tys. ton - mniej w stosunku do 2016 roku o 791,9 tys. ton tj. o 27,0% (zupełne załamanie eksportu, przy zwiększającym się imporcie, szczególnie w drugim półroczu 2017),
- w rudzie przeładowano 2 482,5 tys. ton – więcej o 925,4 tys. ton tj. o 59,4% (znaczne zwiększenie importu wskutek rosnącego zapotrzebowania polskich, czeskich i słowackich hut),
- w ładunkach innych masowych przeładowano 3076,8 tys. ton – więcej o 157,3 tys. ton, tj. o 5,4 % (wysokie przeładunki nawozów – głównie import),
- w zbożu przeładowano 1 461,7 tys. ton - mniej o 585,1 tys. ton tj. o 28,6% (znaczný spadek eksportu spowodowany mniejszymi plonami i niską jakością ziarna, import śrutý sojowej na zbliżonym poziomie do 2016 r.),
- w drewnie przeładowano 15,8 tys. ton – więcej o 8,6 tys. ton tj. o 119,4 % (pomimo dużego procentowego wzrostu – pozycja nieistotna w sumie przeładunków),
- w drobnicy przeładowano 12 870,1 tys. ton – więcej o 520,8 tys. ton tj. o 4,2 % (wzrost głównie dzięki systematycznemu zwiększaniu się drobnicy promowej),
- w ropie przeładowano 3 377,7 tys. ton - więcej o 1 075,5 tys. ton tj. o 46,7 % (wzrost głównie dzięki systematycznym dostawom LNG z Kataru, oraz komercyjnym zakupom tego paliwa).

2. Przeładunki w Portach Szczecin i Świnoujście S.A. wg grup towarowych w tys. ton w latach 2014 – 2017 (dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.)

	2014	2015	2016	2017	Zmiana 2017/2016

	w tys. ton				w tys. ton	w %
węgiel i koks	4601,8	31119,8	2930,9	2 139,0	-791,9	-27,0
rudny	1880,4	1851,9	1557,1	2 482,5	+925,4	+59,4
inne masowe	3250,0	3451,0	2919,5	3 076,8	+157,3	+5,4
zboże	1644,3	1743,9	2046,8	1 461,7	+585,1	+28,6
drewno	17,4	14,3	7,2	15,8	+8,6	+119,4
drobnica	10337,2	11254,6	12349,3	12 870,1	+520,8	+4,2
paliwa płynne	1670,3	1738,9	2302,2	3 377,7	+1 075,5	+46,7
Ogółem	23401,4	23174,4	24113,0	25 423,6	+1 310,6	+5,4

Przeładunki kontenerów w latach 2014-2017 (stan w dniu 31.12.2017 r.)

	2014	2015	2016	2017	Zmiana 2017/2016	
					w tys. ton/TEU	w %
w tys. ton	665,0	675,0	673,6	700,2	+26,6	+3,9
w TEU	78 439	87 784	90 869	93 579	+2 710	+3,0

Liczba pasażerów w latach 2014-2017 (stan w dniu 31.12.2017 r.)

2014	2015	2016	2017	Zmiana 2017/2016	
				w osobach	w %
897 870	974 717	1 040 779	1 085 013	+44 234	+4,3

Statki zawijające do portu w latach 2014-2017 (stan w dniu 31.12.2017 r.)

2014	2015	2016	2017	Zmiana 2017/2016	
				w sztukach	w %
7 701	8 302	8 089	8 066	+267	+3,4

3. Inwestycje realizowane na obszarze administrowanym przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w 2017 r.

Działalność inwestycyjna w 2017 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”. Najważniejsze działania dotyczyły realizacji następujących inwestycji:

- **„Zrównoważone połączenia morsko – lądowe Polska-Szwecja: Zrównoważona autostrada morska Świnoujście – Trelleborg oparta o ulepszoną infrastrukturę, rozwój transportu intermodalnego oraz integrację korytarzy zaplecza”**

Zrównoważone połączenia morsko – lądowe Polska-Szwecja Zrównoważona autostrada morska Świnoujście – Trelleborg oparta o ulepszoną infrastrukturę, rozwój transportu intermodalnego oraz integrację korytarzy zaplecza to projekt realizowany we współpracy ze Szwecją przy wsparciu finansowym z programu CEF „Łącząc Europę”. Prace nad dokumentacją przedprojektową i koncepcja lokalizacyjno – programowa zostały rozpoczęte w 2015 r. Realizację inwestycji rozpoczęto w 2017 r., a zakończenie projektu planowane jest w 2019 r. Celem inwestycji po stronie polskiej jest przystosowanie istniejącej infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 265 m. Szacunkowy koszt całkowity to 155,18 mln zł, z czego wartość projektu po stronie polskiej to 126,18 mln zł.

- **„Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu”**

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 w Świnoujściu. Dokumentacja dotycząca dofinansowania z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 została podpisana w dniu 27.06.2016 r. W 2017 r. rozpoczęto opracowanie dokumentacji projektowo – kosztorysowej wraz ze studium wykonalności. Realizacja projektu przewidziana jest na lata 2019 – 2022.

- **„Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego”**

Celem działań inwestycyjnych w basenie Kanału Dębickiego jest uzyskanie zwiększonego jakościowo i ilościowo potencjału do przeładunków drobnicowych. Inwestycja polega na budowie nowego nabrzeża Norweskiego wraz z wykonaniem sieci zasilających i odbiorczych oraz modernizację istniejących nabrzeży Czeskiego i Słowackiego wraz z modernizacją infrastruktury technicznej na bezpośrednim zapleczu nabrzeży i przystosowanie ich do głębokości technicznej 12,5 m. Realizacja projektu przystosowanie nabrzeży do parametrów zmodernizowanego toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Dokumentacja dotycząca dofinansowania z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 została podpisana w 2016 r. W 2017 r. rozpoczęto opracowanie dokumentacji projektowo – kosztorysowej wraz ze studium wykonalności. Realizacja projektu przewidziana jest na lata 2019 – 2022.

- **„Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego”**

Zakres inwestycji obejmuje przystosowanie ich parametrów technicznych i eksploatacyjnych do obsługi największych statków, jakie będą mogły zawijać do portu w Szczecinie wzdłuż nabrzeży Katowickiego i Chorzowskiego. Celem projektu jest uzyskanie zwiększonego jakościowo potencjału do przeładunków masowych oraz uzyskanie głębokości technicznej $H_{tech} = 12,5m$ i nośności nabrzeży $40kN/m^2$. Elementem komplementarnym projektu jest załadownienie Basenu Noteckiego urobkiem z robót pogłębiarskich w rejonie Basenu Kaszubskiego. Dokumentacja dotycząca dofinansowania z Funduszu

Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 została podpisana w 2016 r. W 2017 r. rozpoczęto opracowanie dokumentacji projektowo – kosztorysowej wraz ze studium wykonalności. Realizacja projektu przewidziana jest na lata 2019 – 2022.

- **„Poprawa dostępu kolejowego do portów w Szczecinie i Świnoujściu”**

Działania inwestycyjne zostały rozpoczęte w 2016 r. Głównym beneficjentem projektu jest PKP PLK S.A. Celem inwestycji jest skrócenie czasu dowozu i wywozu ładunków, zapewnienie jak najwyższej punktualności realizowanych kolejowych połączeń towarowych oraz podniesienie konkurencyjności Zespołu Portowego Szczecin – Świnoujście na rynku usług morskich. Zakończenie realizacji inwestycji planowane jest w 2020 r. Projekt realizowany jest przy wsparciu z programu CEF.

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 2 godziny),
- 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.

- **„Zrównoważone połączenia morsko-lądowe Polska – Szwecja III”**

W ramach projektu zostanie wykonane opracowanie, przetestowanie i wdrożenie systemu dokującego do nawigacji portowej (PNDS) w porcie w Świnoujściu w połączeniu z operatorami promowymi. System PNDS służy do określania odległości burty statku od zespołu głowic laserowych lub skanerów 2D umieszczonych na lądzie i transmisji bezprzewodowej tej informacji na statek za pomocą modemu lub sieci komórkowej GSM (bez konieczności posiadania serwera). System ten znacznie zwiększy bezpieczeństwo i niezawodność operacji cumowania na terminalu promowym. Projekt realizowany we współpracy z partnerami ze Szwecji w ramach wsparcia finansowego CEF. Łączny koszt inwestycji wynosi 3,25 mln euro, z czego 0,18 mln euro po stronie polskiej. Termin wdrożenia systemu upływa w grudniu 2018 r.

- **„Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym Świnoujściu”**

Inwestycja polega na budowie nabrzeża o długości całkowitej z wyspami dalbowymi ok. 220 m, w tym 100 m linii odbojowej. Nabrzeże wyposażone będzie w systemy umożliwiające bezpieczny postój oraz załadunek jednostek. Inwestycja umożliwi redystrybucję LNG w rejonie basenu Morza Bałtyckiego oraz bunkrowanie jednostek handlowych ekologicznym paliwem. Ostateczna specyfikacja i lokalizacja

stanowiska zostaną określone przez PLNG po wykonaniu studium wykonalności dla rozbudowy Terminala LNG. W 2017 r. trwały prace zmierzające do wszczęcia przetargu na wykonanie dokumentacji projektowo – kosztorysowej wraz ze studium wykonalności. Okres realizacji projektu przewidziany jest na lata 2021-2022. Szacunkowy koszt całkowity inwestycji wynosi 86 100 tys. zł.

- **„Budowa nabrzeży głębokowodnych w portach w Szczecinie i Świnoujściu”**

Inwestycja dotyczy dwóch lokalizacji: Szczecin oraz Świnoujście.

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

Zakres projektu w Szczecinie obejmuje budowę nowego nabrzeża masowego na południowo-wschodnim brzegu Ostrowa Grabowskiego (od strony Przekopu Mieleńskiego) przystosowanego do głębokości technicznej 12,5 m, o dopuszczalnym obciążeniu do 40 kN/m². Projekt obejmuje również uzdatnienie terenów (podniesienie nośności gruntu) na zapleczu nowego nabrzeża (5,4 ha) oraz doprowadzenie mediów i skomunikowanie z resztą portu.

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, a w przypadku portu w Szczecinie - jednostki o zanurzeniu do 11,1 m i długości 220 m.

Dla inwestycji wykonana została dokumentacja przedprojektowa - koncepcja lokalizacyjno – programowa. Okres realizacji projektu przewidziany jest na lata 2019 – 2021.

Ze względu na brak zakwalifikowania projektu do grupy projektów zidentyfikowanych, ZMPSiŚ S.A. pracuje nad przygotowaniem dokumentacji do ubiegania się o środki UE w ramach projektu rezerwowego.

- **„Budowa Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”**

Projekt jest przedsięwzięciem inwestycyjnym mającym na celu poprawę infrastruktury dostępu do portu od strony morza i lądu. Polega na kompleksowej budowie terminalu kontenerowego w Świnoujściu. Realizacja przedsięwzięcia obejmować będzie m.in. przeprowadzenie prac przygotowawczych oraz budowę infrastruktury. Inwestycja pozwoli na obsługę kontenerów do 1,5 mln TEU, w tym około 1,0 mln TEU (10,0 mln ton) kolejną.

W 2017 r. przygotowano koncepcję techniczno - programową pt.: „Budowa Terminala Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu”. Dokument określa rozwiązania techniczne i eksploatacyjne w zakresie infrastruktury portowej i dostępowej oraz podstawę dla wykonania dokumentacji projektowej, studium wykonalności o wniosku o wydanie pozwolenia na budowę. Realizacja projektu planowana jest po 2021 r. i zależy od znalezienia operatora kontenerowego zainteresowanego budową suprastruktury i eksploatacją terminalu.

3.1. Inwestycje innych podmiotów w których ZMPSiŚ S.A. ma udział lub których realizacja jest istotna dla portu:

- **„Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m”**

Inwestycja wynika z realizacji strategii rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku. W roku 2017 ZMPSiŚ S.A. prowadził zadania zmierzające do realizacji inwestycji mających na celu przystosowanie nabrzeży w Kanale Kaszubskim i Kanale Dębickim do głębokości technicznej 12,5 m. Do tej pory wykonana została już cała dokumentacja przedprojektowa, czyli wszystkie opracowania koncepcyjne, badania geologiczne i analizy nawigacyjne. Zakończyły się również przetargi na wykonanie projektów technicznych. W roku 2017 rozpoczęły się prace związane przygotowaniem dokumentacji technicznej. Projekt realizowany jest w zakresie priorytetu Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego. Inwestycja jest współfinansowana ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

- **„Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza”**

Zakres projektu obejmuje modernizację, w tym przebudowę układu drogowego do portu w Szczecinie. Zadanie polega na przebudowie i modernizacji ulic, skrzyżowań, budowy nowej jezdni i nowej przeprawy przez Odrę. Inwestycja poprawi funkcjonalność portu, jak również wpłynie na rozwój już istniejących przedsiębiorstw, jednocześnie pozwalając na lokalizację nowych przedsięwzięć.

- **„Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu”**

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

4. Rozwój usług portowych

ZMPSiŚ S.A. jako podmiot zarządzający majątkiem portowym, realizuje swoje statutowe zadania zarówno poprzez prowadzenie modernizacji, budowy i rozbudowy infrastruktury, jak również poprzez wspieranie inwestorów chcących w porcie ulokować swoją działalność z wykorzystaniem transportu morskiego. W celu dostosowania istniejącej infrastruktury, jak również wyjściu naprzeciw rosnącemu zapotrzebowaniu na usługi oferowane przez port w 2017 r. ZMPSiŚ S.A. kontynuował działania związane z rozpoczęciem inwestycji zaplanowanych do realizacji przy wykorzystaniu funduszy unijnych w ramach perspektywy 2014 – 2020. Planowane inwestycje pozwolą na rozszerzenie dotychczasowej oferty zespołu portowego Świnoujście - Szczecin m.in. poprzez:

- przystosowanie istniejącej infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 265 m.,
- zyskanie zwiększonego jakościowo i ilościowo potencjału do przeładunków drobnicowych, poprzez budowę nowego nabrzeża Norweskiego oraz modernizację istniejących nabrzeży Czeskiego i Słowackiego w Szczecinie,
- uzyskanie zwiększonego jakościowo potencjału do przeładunków masowych, poprzez modernizację istniejących nabrzeży Katowickiego i Chorzowskiego,
- umożliwienie redystrybucji LNG w rejonie basenu Morza Bałtyckiego oraz bunkrowania jednostek handlowych ekologicznym paliwem dzięki budowie wyspecjalizowanego stanowiska w porcie zewnętrznym w Świnoujściu.

Wszystkie planowane w Szczecinie inwestycje przewidują w swoim zakresie przystosowanie nabrzeży do głębokości technicznej 12,5 m. ZMPSiŚ S.A. działa spójnie z Urzędem Morskim w Szczecinie,

który odpowiedzialny jest za realizację pogłębienia toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5m.

ZMPSiŚ S.A. pilnuje również przystosowanie (uzbrojenie terenu, budowa nabrzeży, placów składowych itp.), niewykorzystywanych dotychczas przez port, terenów takich jak Ostrów Grabowski oraz Ostrów Mieleński.

Na rozwój usług portowych istotny wpływ ma również przewidywana wielkość przeładunków. Dotychczasowe prognozy zakładają, iż przeładunki w zespole portowym Szczecin-Świnoujście powinny osiągnąć poziom pomiędzy 25,5 mln ton a 32,5 mln ton w 2020 r. i między 30 mln ton a 42 mln ton w 2027 r.

4.1. Prognoza przeładunków w zespole portowym Szczecin – Świnoujście w do roku 2027

Prognoza ładunek	2020		2027	
	pesymistyczna	optymistyczna	pesymistyczna	optymistyczna
węgiel	4,1	5,2	5,0	6,8
rudy metali	1,7	2,1	1,5	2,0
ropa i przetwory	1,8	2,1	2,0	2,5
gaz	2,3	4,0	4,0	6,3
zboże i pasze	1,9	2,4	2,2	3,2
inne masowe	3,4	3,6	4,1	4,7
drobnica skonteneryzowana	0,7	1,7	0,9	3,8
drobnica promowa	7,4	8,9	7,9	9,9
drobnica konwencjonalna	2,2	2,5	2,2	3,1
RAZEM	25,5	32,5	29,8	42,4

W celu realizacji założeń prognozy polityka inwestycyjna w portach uwzględnia tendencje i uwarunkowania rynkowe zachodzące w otoczeniu, które skutkują:

- Wzrostem zapotrzebowania na obsługę statków o coraz większych parametrach, w szczególności statków kontenerowych (powyżej 2 tys. TEU dla terminali feederowych i 15 tys. TEU dla terminali oceanicznych), masowców (powyżej 100 tys. dwt), statków poziomego ładowania (długości powyżej 220 m).
- Wzrostem wymogów dotyczących jakości (w szczególności czasu) obsługi statku w porcie oraz oferty usługowej (np. możliwość tankowania LNG) na rzecz statków.
- Wzrostem zapotrzebowania na obsługę ładunków masowych, tj. zboże i pasze, węgiel i ładunki z grupy inne masowe oraz ładunków drobnicowych w szczególności drobnicy zjednostkowanej: kontenerowej i promowej.
- Wzrostem zapotrzebowania na obsługę ładunków wysoko przetworzonych i wartościowych wymagających pod względem jakości przeładunku i składowania (magazynowania).
- Wzrostem zapotrzebowania na powierzchnie składowe i magazynowe wynikające z wydłużania się czasu składowania ładunków, który jest efektem dłuższego czasu kompletowania ładunku (obsługa większych statków spowoduje konieczność skompletowania jednorazowo większej partii ładunkowej) oraz usług dodatkowych, wykonywanych na rzecz ładunku np. konfekcjonowania, mieszania sortymentów i innych usług logistycznych.
- Wzrostem zapotrzebowania na lokalizację w portach terminali dedykowanych.

ZMPŚ S.A. swoją działalność prowadzi mając na uwadze swoje ustawowe obowiązki, jak zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową, prowadzenie modernizacji, budowy, rozbudowy i utrzymania infrastruktury portowej, a także realizację „Strategii rozwoju portów morskich w Szczecinie i w Świnoujściu do roku 2027”. Jednocześnie ZMPŚ S.A. stale zachęca inwestorów do budowania własnych terminali oraz tworzenia przemysłu przyportowego na terenach administrowanych przez ZMPŚ S.A.

IV. Port w Kołobrzegu

1. Przeładunki wg grup towarowych w tonach (dane Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o.).

W 2017 r. w Porcie w Kołobrzegu przeładowano łącznie 200 757 ton towarów oraz 33 192 tony ryb. Wielkość przeładunków poszczególnych grup towarowych przedstawia się następująco:

- Kłody drewniane - 48 633 ton
- Pelet - 29 541 ton
- Kruszywo/Kamień - 112 885 ton
- Dolomit - 2 873 ton
- Wapień - 1 452 ton
- Węgiel drzewny - 3 073 ton
- Saletra amonowa - 2 300 ton

2. Inwestycje realizowane na obszarze administrowanym przez Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Spółka z o.o. w 2017 r.

- **Budowa infrastruktury związanej z obsługą ruchu pasażerskiego przy ul. Towarowej**

Przedmiotem inwestycji jest budowa infrastruktury związanej z obsługą ruchu pasażerskiego, na gruncie będącym w użytkowaniu wieczystym Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. W ramach inwestycji przewidziano stworzenie spójnej zabudowy związanej z obsługą funkcji portowych, usługowych, parkingowych oraz magazynowych. Powierzchnia komercyjna planowanej inwestycji wynosić będzie ok. 7.500 m², a ogólna liczba miejsc parkingowych ok. 750 sztuk. Powstała infrastruktura ma dodatkowo stanowić tzw. bufor, który umożliwi zrównoważony rozwój funkcji portowych z graniczącymi funkcjami mieszkaniowymi. W drugiej połowie 2017 roku Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. ogłosił postępowanie, którego celem był wybór partnera w celu wspólnej lokalizacji i eksploatacji Terminalu Pasażerskiego w Porcie Morskim Kołobrzeg.

- **Prace konserwatorskie i restauratorskie Reduty Morast w Kołobrzegu**

Inwestycja polega na odtworzeniu Reduty Morast do jej historycznego wyglądu z połowy XIX wieku. Projekt został opracowany w oparciu o mapy i dokumentację archiwalną przebudowy Reduty z 1849 r. Inwestycja jest realizowana w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego dla zadania pn. „Wzrost atrakcyjności zasobów kultury Pomorza Zachodniego poprzez przeprowadzenie prac konserwatorskich i restauratorskich przy Reducie Morast w Kołobrzegu – cennym zabytku Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego”. Czas realizacji prac budowlanych przewidziany jest do 31 października 2018 roku.

- **Przebudowa Nabrzeża Barkowskiego wraz z placem oraz remont drogi wewnętrznej na terenie Portu Handlowego**

Inwestycja obejmuje wymianę nawierzchni placu, skrzynek elektrycznych oraz słupów oświetleniowych na Nabrzeżu Barkowskim oraz przylegającym do niego placu, modernizację wewnętrznej drogi portowej, stanowiącej jedyne połączenie Nabrzeża Zbożowego z drogą krajową nr 11. W ramach przebudowy utworzony zostanie nowy parking dla samochodów dostawczych i osobowych obsługujący zlokalizowane na tym terenie grupy rybackie i indywidualnych armatorów rybackich. Dodatkowo na całej długości drogi wybudowany zostanie ciąg komunikacyjny stanowiący dojście do obiektów biurowych i produkcyjnych, a droga zostanie wyposażona w nowe energooszczędne oświetlenie. W połowie 2017 roku Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. złożył wniosek o dofinansowanie dla zadania „Porty i przystanie – infrastruktura i budowa przystani” w ramach Programu Operacyjnego „Rybnictwo i Morze 2014-2020”.

- **Budowa kompleksu rozrywkowo-edukacyjnego na Wyspie Solnej**

W 2017 roku Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. rozpoczął prace nad inwestycją polegającą na budowie na Wyspie Solnej wielofunkcyjnego kompleksu rozrywkowo-edukacyjnego z elementami ekspozycji muzealnej. Celem przedsięwzięcia jest połączenie centrum nauki o tematyce sportów wodnych, zasad i historii nawigacji oraz zjawisk przyrodniczych występujących nad morzem z funkcją rekreacyjno-sportową umożliwiającą uprawianie sportów wodnych „pod dachem”.

V. Port Darłowo

1. Przeładunki wg grup towarowych (dane Zarządu Portu Morskiego Darłowo Sp. z o.o.).

Do Portu Morskiego Darłowo w 2017 roku wpłynęły 53 statki handlowe, które łącznie przeładowały około 107,5 tysiąca ton. Wielkość przeładunków z podziałem na grupy towarów przedstawiała się w 2017 roku przedstawiała się następująco:

Przywóz [t]		Wywóz [t]	
Nawozy	12816,125	Otręby pszenne	31895,410
Kruszywo	21658,500	Drewno	12390,250
Popiół	5500,000	Owies	2462,280
Wapno	9489,960	Rzepak	1686,020
Gips	9520,000		
58984,585		48433,960	

VI. Port Elbląg

W 2017 r. w Porcie w Elblągu przeładowano łącznie 99100 ton, tj. o 29% mniej w stosunku do roku poprzedniego. Jedną z przyczyn zmniejszenia wielkości przeładunków był spadek kursu rubla na rynku walut. Wielkość przeładunków poszczególnych grup towarowych wyglądała następująco:

- Węgiel - 27000 ton
- Zboże/Soja - 3200 ton
- Materiały budowlane/drobnica - 68900 ton

W okresie sprawozdawczym Zarząd Morskiego Portu Elbląg Sp. z o.o. wykonał modernizację pomieszczeń laboratoryjnych i biurowych na potrzeby utworzenia w elbląskim porcie granicznego punktu odpraw fitosanitarnych. Zadanie zostało zrealizowane w ramach porozumienia z wojewodą warmińsko-mazurskim w oparciu o rozwój usług portowych w zakresie rozszerzenia zakresu kontroli w elbląskim porcie i zwiększeniu potoku ładunków.

W 2017 r. Zarząd Portu przystąpił do projektu „South Baltic Transportation Loop”, który ma na celu poprawę jakości proekologicznych usług transportowych w regionie Morza Bałtyckiego. Przedsięwzięcie zakłada opracowanie nowych regularnych połączeń żeglugowych lub wzmocnienie istniejących połączeń do i z portów partnerskich w celu rozwoju małych i średnich portów. Liderem projektu jest Port Mulcran (Niemcy). Partnerami projektu są porty z Litwy, Szwecji, Dani i Rosji (Kaliningrad).

VII. Port Police

W 2017 r. Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. realizował na bieżąco zadania dotyczące utrzymania i modernizacji infrastruktury dostępowej do terminali w Porcie w Policach. W ramach tych zadań kontynuowano:

- podczyszczeniowe roboty dna kanału podejściowego oraz basenu portowego przy Terminalu Barkowym. Roboty te miały na celu utrzymanie optymalnych parametrów żeglugowych (głębokość zanurzeniowa 4,0 m) oraz usprawnienie ruchu statków zawijających do terminalu;
- roboty związane z wykonaniem przyłącza elektroenergetycznego niskiego napięcia, dotyczące przywrócenia funkcjonalności terminalu w Jasienicy na rzece Gunica. Celem działań jest wznowienie eksploatacji rzecznej infrastruktury portowej i włączenie tzw. Terminalu Gunica do kompleksu portowego w Policach.

W roku sprawozdawczym również wykonano podczyszczeniowe roboty dna akwenu przy Terminalu Mijanka w Porcie w Policach tzw. sposobem przemieszczania urobku po dnie akwenu i złożenia go w głębsze obszary. Roboty te miały na celu utrzymanie optymalnych parametrów żeglugowych (głębokość zanurzeniowa 9,15 m) oraz usprawnienie ruchu statków zawijających do terminalu.

Łącznie w Porcie w Policach w 2017 r. przeładowano 1 869 841,838 ton. Wielkość przeładunków poszczególnych grup towarowych wygląda następująco:

- KCL (sól potasowa) - 366 825,700 ton
- Amoniak – 111 626, 468 ton
- Siarczany - 48 642,400 ton
- Wodorotlenek - 13 895,000 ton
- Fosforyty - 937 496,700 ton
- Nawozy/mocznik - 262 645,031 ton
- Ilmenit –101 407,500 ton
- Blacha/konstrukcje – 7 428,051 ton
- Koksik/węgiel – 19 874,988 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:

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

- poprawę konkurencyjności portu w Policach poprzez rozszerzenie oferty przeładunkowej,
- zwiększenie znaczenia portu w Policach poprzez rozbudowę infrastruktury drogowej, kolejowej oraz technicznej,
- wykorzystanie lokalizacji portu w Policach oraz gruntów wokół portu m.in. jako ogromnego potencjału inwestycyjnego.

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