

Działalność portów morskich w 2020 r.

1. Port w Gdańsku

Analiza wielkości przeładunków w Porcie Gdańsk w 2020 r.

W 2020 r., szczególnie w I i II kwartale Port Gdańsk dotkliwie odczuwał wpływ pandemii COVID-19 na branżę morską - miesięczny wolumen przeładunków spadał poniżej 4 mln ton, a kwartalne przeładunki nie przekroczyły 12 mln ton. Spadek wolumenu po I półroczu wynosił w Porcie Gdańsk już 15%. Natomiast w III kwartale można było zauważyć w Porcie Gdańsk ożywienie w przeładunkach, gdzie w tym okresie przeładowano ponad 13 mln ton ładunków, w związku z czym gdański port zaczął odrabiać straty. W IV kwartale obsłużono w Porcie Gdańsk 11,8 mln ton, z powodu niższych listopadowych i grudniowych przeładunków. W 2020 r. Port Gdańsk odnotował spadek całkowitych obrotów w stosunku do 2019 r. o 7,9% i zakończył rok z wynikiem 48 038 408 ton. Wielkość przeładunków w 2020 r. ukształtowała się na poziomie ponad 48 mln ton i umocniła czwartą pozycję Portu Gdańsk wśród portów bałtyckich. Podsumowując sytuację przeładunkową w 2020 r., na bałtyckim podium w dalszym ciągu plasują się porty rosyjskie, które obsłużyły ogółem na Bałtyku 241,5 mln ton ładunków z 5,8% spadkiem rdr. Niekwestionowanym liderem w Bałtyckim Regionie pozostaje Port Ust Luga, który przeładował w 2020 r. 102,6 mln ton (-1,2% rdr), na drugim miejscu uplasował się Port St Petersburg, który wyprzedził Port Primorsk i obsłużył 59,9 mln ton (+0,1% rdr). Ostatnie miejsce na podium należy do Portu Primorsk z wynikiem 49,3 mln ton i z dużym spadkiem na poziomie -19,2% rdr. Port Gdańsk zmniejszył swój dystans do Portu Primorsk, a różnica dzieląca dwa porty to zaledwie 1,3 mln ton. Dobrą wiadomością jest fakt, że Port Gdańsk pomimo pandemii COVID-19 i spadku w przeładunkach rdr, utrzymał się w 2020 r. na czwartym miejscu, wyprzedzając Port Kłajpeda, który zamknął 2020 r. z wynikiem 47,7 mln ton (+3,2% rdr). Port Gdańsk w 2020 r., pomimo spadku w przeładunku kontenerów rdr nadal plasuje się na drugiej pozycji w morskim rankingu kontenerowym na Bałtyku, zaraz po porcie St Petersburg. Biorąc pod uwagę dynamikę z ostatnich lat, to właśnie Port Gdańsk poczynił największy progres w Europie w przeładunkach kontenerów. W 2020 r. Port Gdańsk awansował również do pierwszej 20 największych portów europejskich, pod względem całkowitych przeładunków.

W 2020 r. wzrosły przeładunki: zbóż (+145%), rudy (+3633%) oraz innych masowych (+10%). Spadek odnotowano w przeładunkach paliw (-22%), węgla (-16%), drewna (-95%) oraz drobnicy (-3%). Największy udział w przeładunkach miała drobnica (46%) oraz przeładunki w z grupy paliw płynnych (28,5%), a największą dynamikę rdr uzyskała ruda. W 2020 r. odnotowano w Porcie Gdańsk rekordowe przeładunki rudy. Zeszłoroczny wynik osiągnięty w tej grupie ładunkowej to najwyższy rezultat od ponad dwóch dekad. Przeładunki Rudy w latach ubiegłych pojawiały się incydentalnie i w małych wolumenach, w przeważającej części w porcie wewnętrznym. Port Gdańsk posiada infrastrukturę dostępową pozwalającą na obsługę wszelkich ładunków znajdujących się w światowym obrocie morskim, dając nam status portu uniwersalnego, tym samym prowadząc politykę dywersyfikacji ładunkowej jest przygotowany na fluktuacje podaży. Port Gdańsk jest strategicznym dla gospodarki kraju oknem importowym surowców takich jak paliwo i węgiel, na które zapotrzebowanie w 2020 r. spadło, stąd też widoczne spadki w wolumenach w tych grupach ładunkowych. Spadek w tegorocznych przeładunkach wynika również w dużej mierze z nadwyżki, którą odnotowaliśmy w 2019 r. dotyczącej przeładunku paliw w naszym porcie, co miało bezpośredni związek z kryzysem chłorkowym w następstwie którego odnotowaliśmy w naszym porcie rekordowy wolumen ropy w maju i czerwcu 2019 r.

W 2020 r. odnotowano w Porcie Gdańsk mniejszą ilość wszystkich ładunków z grupy ro-ro, które odnotowały 28% spadek rdr. Spadek w ładunkach ro-ro względem roku ubiegłego to konsekwencja mniejszej ilości przeładowanych samochodów handlowych oraz mniejszymi przewozami na regularnych liniach promowych co jest konsekwencją pandemii COVID-19. W porównaniu z większością kontenerowych portów europejskich, Port Gdańsk zamknął 2020 r. relatywnie do skutków pandemii

koronawirusa niewielkim spadkiem przeładunków kontenerów. Udział drobnicy skonteneryzowanej w łącznych obrotach Portu Gdańsk wyniósł w 2020 r. 41,5%. W 2020 r. odnotowano w porównaniu do 2019 r., spadek przeładunku kontenerów w tonażu (o 4,5%) oraz TEU (o 7,2%). Port Gdańsk niemalże bezustannie od ponad dekady zwiększa swój udział w obsłudze strumienia kontenerów w polskich portach, jedynie ostatni rok zachwiał wzrostowy trend przeładunkowy w tej grupie. Najbardziej dotkliwe konsekwencje pandemii COVID-19 w polskich portach widać w poziomie obsługiwanych pasażerów. Rok 2020 ze względu na restrykcje i zamknięcie granic wprowadzone w marcu charakteryzował się zdecydowanie mniejszymi przewozami pasażerskimi na regularnych liniach promowych. Nastąpił również całkowity zanik zawinięć statków wycieczkowych. Zamknięcie granic i restrykcje nałożone na linie wycieczkowe przełożyły się na zanik zawinięć oraz w efekcie na brak obsługi tej grupy turystów w polskich portach.

W Porcie Gdańsk obsłużono o 21% mniej pasażerów niż w 2019 r. tj. 148 525 osób. Do Portu Gdańsk w 2020 r. zawinęło jedynie 6 statków wycieczkowych z 616 pasażerami. Liczba zawinięć statków handlowych do Portu Gdańsk w 2020 r. wyniosła 3051 co oznacza wzrost o 14 zawinięć w stosunku do 2019 r. Wzrost zawinięć statków handlowych do gdańskiego portu, przy jednoczesnym spadku średniego GT tychże statków, świadczy o większej ilości małych jednostek oraz mniejszej liczby zawinięć kontenerowych statków oceanicznych oraz dużych tankowców w I i II kwartale 2020 r. W 2020 r. średnie GT statków handlowych wyniosło 19 737 GT, w porównaniu z rokiem ubiegłym 20 902 GT.

Przeładunki w 2020 r. wg grup towarowych w tonach (dane Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.).

Ładunek	I-XII.2019	I-XII.2020	zmiana %
Paliwa płynne/	17 498 419	13 691 610	-21,8
Węgiel	6 770 528	5 658 920	-16,4
Ruda	14 311	534 171	3632,6
Inne masowe	4 112 099	4 533 647	10,3
Drewno	255 665	11 931	-95,3
Zboże	611 644	1 499 137	145,1
Drobnica	22 891 432	22 108 992	-3,4
Razem	52 154 098	48 038 408	-7,9
w tym:			
Pasażerowie	188 886	148 525	-21,4
Ro-Ro (szt.)	160 863	116 324	-27,7
Kontenery TEU	2 073 215	1 923 785	-7,2
tony	20 904 638	19 953 663	-4,5

Realizowane projekty oraz inwestycje w Porcie Gdańsk S.A. w 2020 r.

W 2020 r. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. (ZMPG S.A.) realizował cele zawarte w strategii pn. „Strategia Portu Gdańsk 2030 z perspektywą do 2050 roku”, która ostatecznie została przyjęta przez Zarząd spółki, a następnie pozytywnie zaopiniowana przez Radę Nadzorczą w dniu 18 grudnia 2019 r.

Główne priorytety rozwoju Portu Gdańsk to:

- rozwój głębokowodnych baz przeładunkowych;
- rozwój funkcji dystrybucyjnej i przemysłowej;
- zapewnienie optymalnej dostępności od strony morza i lądu;
- rewitalizacja infrastruktury w Porcie Wewnętrznym;
- opracowanie i realizacja koncepcji przestrzennego rozwoju portu głębokowodnego.

Zgodnie z aktualną „Strategią Portu Gdańsk 2030 z perspektywą do 2050 roku”, głównym celem strategicznym jest zdobycie pozycji największego portu na Bałtyku pod względem wielkości przeładunków ogółem. Udało się utrzymać pozycję portu o znaczeniu międzynarodowym, jednak ze względu na negatywne skutki dla gospodarek światowych związanych z pandemią Covid-19 nie udało się utrzymać obrotów ładunkowych na poziomie ponad 50 mln ton (52 mln ton w 2019 r.). Port Gdańsk zamknął 2020 r. z poziomem przeładunków ok. 48 mln ton.

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. (ZMPG S.A.) od lat skupia swoje wysiłki ukierunkowane na rozbudowę infrastruktury portowej, której zadaniem jest sprostanie oczekiwaniom rynkowym oraz umożliwienie wszystkim użytkownikom tejże infrastruktury na aktywizację gospodarczą, rozwój funkcji logistycznych ośrodka, a przez to zbudowanie przewagi konkurencyjnej całego kompleksu portowego. W 2020 r. ZMPG S.A. przeznaczył na inwestycje 272,7 mln zł, z czego 161 mln zł pochodziło z budżetu UE.

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

Przygotowywane przedsięwzięcia podporządkowane są celowi strategicznemu, jakim jest osiągnięcie docelowego kształtu toru wodnego wewnątrzportowego o szerokości 90 m i głębokości 12 m, umożliwiającego sprawną i bezpieczną żeglugę na odcinku od wejścia portowego do obrotnicy zlokalizowanej na wysokości wyspy Ostrów oraz toru wodnego w Kanale Kaszubskim o szerokości 75 m. Planowana data zakończenia inwestycji to 30 czerwiec 2022 r.

Do połowy 2021 r., ZMPG S.A. planowane było zakończenie **modernizacji i rozbudowy sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym** doprowadzającej ruch ładowy do terminali zlokalizowanych w tej części portu. ZMPG S.A. wspólnie z Gminą Miasta Gdańska będą opracowywać również dokumentację projektową i środowiskową dla infrastruktury drogowo-kolejowej dla terenów na zapleczu Nabrzeży: Dworzec Drzewny i Przemysłowego oraz infrastruktury drogowej dotyczącej ulicy Ku Ujściu. Projekt stanowić będzie dopełnienie względem inwestycji PKP PLK S.A. w dostępową infrastrukturę kolejową do portu oraz przedsięwzięć Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w zakresie rozwoju dostępowej infrastruktury drogowej do portu.

Koncepcja budowy nowej głębokowodnej części portu zwana **budową Portu Centralnego** to projekt, który docelowo zapewni dalszy rozwój potencjału przeładunkowego Portu Gdańsk i stworzy realne możliwości przeobrażenia go w jeden z kluczowych nowoczesnych portów najnowszej generacji. Docelowa powierzchnia Portu Centralnego będzie wynosić ok. 410 ha. Wykorzystując naturalne warunki hydrograficzne zapewni dogodny dostęp największym jednostkom pływającym. Port Gdańsk stanowić będzie intermodalny węzeł transportowy, pełniąc rolę hubu w rejonie Morza Bałtyckiego i centrum dystrybucyjno-logistycznego dla Europy Środkowo-Wschodniej. Wstępna koncepcja techniczna budowy Portu Centralnego zakłada budowę 9 terminali głębokowodnych (świadczących różne usługi portowe) oraz infrastruktury dostępowej od strony lądu i morza. Planowane terminale/nabrzeża to: terminal zbożowy, terminal kontenerowy, terminal promowy, terminal wycieczkowy, Automotive, Ro-Ro, Stocznia, Offshore, terminal chemiczny, LNG, inne możliwe przeładunki. Ostateczny kształt i funkcja terminali zależeć będzie od zapotrzebowania ze strony operatorów oraz zaawansowania prac projektowych. Koncepcja dzieli realizację inwestycji na etapy: 0+I, II i III.

W czerwcu 2020 r. Wykonawca usługi na „Doradztwo dla partnera publicznego w przygotowaniu projektu partnerstwa publiczno-prywatnego dla inwestycji pn. Budowa Portu Centralnego w Morskim Porcie w Gdańsku wraz z opracowaniem Studium Wykonalności dla ww. inwestycji”, firma DS Consulting Sp. z o. o. zrealizowała zakres Etapu I – Przeprowadzenie wstępnych analiz przedrealizacyjnych na podstawie Umowy nr 030/IN/2019 z dnia 18 lipca 2019 r.

W dniu 18 września 2020 r. zostało ogłoszone postępowanie konkursowe, mające na celu wyłonienie dzierżawców terenów, które powstaną w wyniku załadowania obszaru morskiego położonego w granicach administracyjnych Portu na wodach Zatoki Gdańskiej. Granice Portu Gdańsk wyznaczone są w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Gdańsku od strony morza, redy i łądu. Wyniki postępowania stanowiąc będą odpowiedzi na pytanie, które podmioty zdecydują się zainwestować i operować w Porcie Gdańsk, w tym także na terenach, które mają powstać w ramach budowy Portu Centralnego w północnej części Portu Zewnętrznego.

W 2020 r. zakończone zostały prace nad opracowaniem dokumentu pt.: **„Studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych: E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E-40 od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg)”**.

Przedmiotowa dokumentacja opracowana została przez firmę Halcrow Group Limited z siedzibą w Londynie przy wsparciu m.in. Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz ówczesnego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz ekspertów zewnętrznych. Celem ww. opracowania była m.in. szczegółowa analiza zasadności kompleksowego zagospodarowaniu ww. dróg wodnych oraz zidentyfikowanie ograniczeń technicznych, środowiskowych, finansowych, organizacyjnych, prawnych i innych, które uniemożliwiają jego realizację. W ramach III Etapu Studium wykonalności przeprowadzono ocenę otoczenia społeczno-gospodarczego, analizę popytu na transport wodny śródlądowy opartą o model transportowy, analizę instytucjonalno-prawną. Wykonano rozbudowaną analizę techniczną pozwalającą na obliczenie szacunkowych nakładów inwestycyjnych, a także analizę środowiskową, która stanowić będzie wyjściowy punkt dla planowanej poza zakresem studium strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Przygotowano harmonogram realizacyjny oraz wykonano analizę kosztów i korzyści pozwalającą na wskazanie wariantu rekomendowanego. Z przeprowadzonych przez Wykonawcę analiz finansowych i ekonomicznych wynika, iż finalnie nie można liczyć na finansowy zwrot z inwestycji (sytuacja typowa dla projektów infrastrukturalnych) jednakże, realizacja przedmiotowego projektu jest opłacalna ekonomicznie, a tym samym społecznie uzasadniona.

Rok 2020 stanowił kontynuację bogatego programu rozwoju usług portowych w Porcie Gdańsk, rozumianego jako rozwój potencjału portowego, zwiększającego możliwości przeładunków zarówno ilościowo, jak również poprzez rozszerzenie struktury ładunkowej. Na obszarze administrowanym przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. miało miejsce szereg bardzo ważnych inwestycji wpływających na rozwój potencjału przeładunkowego portu oraz umocnienie jego roli w kontekście portu dystrybucyjnego na Bałtyku.

Najważniejsze inwestycje i działania podjęte, kontynuowane lub zakończone to:

- **„Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku” Nr Projektu 2015-PL-TM-0413-W**
 - o Zadanie 1 Modernizacja wewnętrznego toru wodnego Portu;
 - o Zadanie 2 Rozbudowa Nabrzeża Obrońców Poczty Polskiej i Nabrzeża Mew;
 - o Zadanie 3 Rozbudowa Nabrzeża Oliwskiego;
 - o Zadanie 4 Rozbudowa Nabrzeża Zbożowego i Nabrzeża Wisłoujście;
 - o Zadanie 5 Rozbudowa Nabrzeża Dworzec Drzewny.

Projekt realizowany jest w ramach instrumentu finansowego „Łącząc Europę” (CEF). Podpisanie Umowy o dotację o dotację GA nastąpiło 4 listopada 2016 r. Koszt kwalifikowany wynosi 470 121 328,76 zł. Dotacja to 85%, tj. 399 603 127,95 zł. Planowany termin zakończenia projektu to 30 czerwca 2022 r.

Na zakres projektu składa się:

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

Data rozpoczęcia projektu to 19 lipca 2018 r. Data ukończenia szacowana jest na październik 2021 r. Zatwierdzona kwota kontraktowa (ryczałtowa): 48710 000 zł netto (wraz z Aneksami). Zaawansowanie czasowe: 103%. Zaawansowanie finansowe: 87%.

W związku z przedłużeniem realizacji robót na nabrzeżach termin realizacji prac w ramach pogłębienia toru wodnego automatycznie również ulegnie wydłużeniu do czasu zakończenia robót na Nabrzeżu Zbożowym, Nabrzeżu Dworzec Drzewny i Nabrzeżu Oliwskim, tj. do października 2021 r. Trwały ustalenia stron dotyczące zmiany czasu na Wykonanie.

Tor Wodny – przebudowa nabrzeży

Data rozpoczęcia to 27 lipca 2018 r. Data ukończenia: Nadbrzeże BON – do dnia 10 kwietnia 2020 r.; Nabrzeże Wiślane do dnia 22 maja 2020 r.; Nabrzeże Szczecińskie do dnia 23 października 2020 r. Zatwierdzona Kwota Kontraktowa (ryczałtowa): 35 680 000 zł netto (z Aneksami). Zaawansowanie czasowe: 100%. Zaawansowanie finansowe: 99%. W grudniu 2020 r. Inżynier Kontraktu wystawił Świadectwa Przejęcia Robót dla powyższych inwestycji.

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

Data rozpoczęcia projektu to 18 września 2017 r. Data ukończenia: I etap - kontraktowo 30 listopada 2019 r., odbiór nastąpił z wyprzedzeniem w dniu 28 października 2019 r.; całość – 15 grudzień 2020 r. Zatwierdzona kwota kontraktowa (ryczałtowa): 36 709 000 zł netto (wraz z Aneksami). Zaawansowanie czasowe: 100%. Zaawansowanie finansowe: 90%.

W dniu 28 października 2019 r. odbyło się końcowe zebranie Komisji odbioru inwestorskiego połączone z przejęciem w użytkowanie przez ZMPG S.A. zakresu Robót - Etap I (z wykazem wad). W dniu 21 grudnia 2020 r. przekazano Protokół z zakończenia odbioru końcowego – Komisja stwierdziła, iż roboty zostały wykonane w terminie zgodnie z Kontraktem. Prawidłowo wykonana Dokumentacja Powykonawcza warunkuje wydanie Świadectwa Przejęcia Robót – Etap II.

- Rozbudowa Nabrzeża Oliwskiego - wydłużenie linii cumowniczej nabrzeża. Po przebudowie będzie możliwość obsługi statków o długości 250 m, szerokości 35 m.

Data rozpoczęcia projektu to 9 stycznia 2019 r. Data ukończenia szacowana jest na lipiec 2021 r. Zatwierdzona kwota kontraktowa (ryczałtowa) to 153 630 000 zł netto (wraz z Aneksami). Zaawansowanie czasowe: 101%. Zaawansowanie finansowe: 65%.

Wykonawca poinformował o wystąpieniu trudności związanych z nieprzewidywalnymi warunkami fizycznymi na Etapie III rozbiórki na sekcjach 58, 59 oraz na Etapie II a, nieprzewidziana ścianka drewniana w linii bicia projektowanej ścianki. Wykonawca dodatkowo zgłosił roszczenia w zakresie czasu na wykonanie wynikające z różnych zdarzeń. Prowadzono ustalenia stron w zakresie zmiany Czasu na Wykonanie.

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

Data rozpoczęcia projektu to 27 lipca 2018 r. Data ukończenia: Nabrzeże Zbożowe – 3 września 2021 r. (zgodnie z Aneksami); Nabrzeże Wisłoujście – 28 sierpnia 2020 r. (zgodnie z Aneksami). Zatwierdzona kwota kontraktowa (ryczałtowa): Nabrzeże Zbożowe – 47 728 000 zł netto (z Aneksami) i Nabrzeże

Wisłoujście – 30 336 877,76 zł netto (z Aneksami). Zaawansowanie czasowe: Nabrzeże Zbożowe – 78%; Nabrzeże Wisłoujście -100 %. Zaawansowanie finansowe: Nabrzeże Zbożowe – 52%, Nabrzeże Wisłoujście – 98%.

Nabrzeże Zbożowe - z uwagi na ujawnienie, iż w linii pogrążania ścianki występuje stary kaszycowy falochron, nastąpiło wstrzymanie prac kafarowych. Dnia 3 lipca 2020 r. został podpisany przez strony Aneks nr 3 do Umowy z Wykonawcą. Opierając się o ustalenia zawarte w przedmiotowym Aneksie przewidywany czas na ukończenie został przedłużony o 14 miesięcy, tj. do 3 września 2021 r., a kwota kontraktowa do zapłaty została zwiększona o 20 950 000,00 zł netto. Trwały roboty przy usuwaniu kaszyc.

Nabrzeże Wisłoujście – 11 grudnia 2020 r. Inżynier wystawił Świadczenie Przejęcia dla Robót z datą ich ukończenia zgodnie z Kontraktem.

- Rozbudowa Nabrzeża Dworzec Drzewny - Przebudowa nabrzeża umożliwi nadanie mu charakteru nabrzeża eksploatacyjnego o charakterze uniwersalnym. Głębokość techniczna wyniesie od 10,7 m do 12 m.

Data rozpoczęcia projektu to 23 lipiec 2018 r. Data ukończenia: 31 lipiec 2021 r. (zgodnie z Aneksami). Zatwierdzona kwota kontraktowa (ryczałtowa) wynosi 182 809 000 zł netto (z Aneksami). Zaawansowanie czasowe: 88%. Zaawansowanie finansowe: 90%.

Dnia 14 grudnia 2020 r. podpisany został Aneks do umowy przedłużający Czas na Ukończenie do dnia 31 lipca 2021 r. oraz zwiększający Kwotę Kontraktową o roboty dodatkowe. Roboty są realizowane zgodnie z obowiązującym obecnie Harmonogramem Robót.

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

Projekt jest realizowany w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Podpisanie umowy o dotację GA nastąpiło 28 października 2016 r. Koszt kwalifikowalny wynosi 122 630 458,84 zł. Dotacja 85 % tj. 104 235 890,01 zł. Data rozpoczęcia to 16 luty 2016 r., a jego ukończenia to 30 czerwiec 2021 r.

Na zakres projektu składają się roboty budowlane dotyczące sieci kolejowej oraz drogowej w tym:

- Roboty budowlane – sieć drogowa – modernizacja, przebudowa oraz budowa ok. 7,2 km dróg wraz z 7 obiektami inżynieryjnymi;
- Roboty budowlane – sieć kolejowa – modernizacja, przebudowa oraz budowa 10 km sieci kolejowej wraz z 8 rozjazdami, urządzeniami SRK i przytorowymi.

Zaawansowanie czasowe: 92%. Zaawansowanie finansowe: 97%. W dniu 29 października 2020 r. został podpisany Aneks do Umowy z Wykonawcą Robót przedłużający czas na ukończenie do dnia 30 czerwca 2021 r. Aneks został podpisany ze względu na wystąpieniem siły wyższej w postaci wybuchu epidemii koronawirusa 2019-nCoV oraz problemem związanym z kolizją separatora. Roboty były realizowane są zgodnie z Harmonogramem Robót.

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

Podpisanie Umowy o dotację GA nastąpiło 5 kwietnia 2018 r. Koszt kwalifikowany wynosi 423 083 151,03 zł. Dotacja 20% tj. 84 616 630,21 zł.

Dnia 24 czerwca 2020 r. ZMPG S.A. otrzymał zawiadomienie o zamiarze rozwiązania umowy o dofinansowanie przez INEA w związku z opóźnieniami w realizacji projektu, które wynikają z konieczności dokonania zmiany kosztów, terminów oraz zakresu inwestycji. ZMPG S.A., po konsultacjach z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej (MFiPR), przekazał do INEA informacje dotyczące zaktualizowanego zakresu i harmonogramu realizacji projektu oraz zwrócił się z wnioskiem o uchylenie decyzji o rozwiązaniu Umowy Grantowej dla projektu. INEA nie przyjęła wyjaśnień i nowej

koncepcji wdrażania projektu. Z dniem 10 września 2020 r. INEA wypowiedziała Umowę Grantową na realizowanie inwestycji. W związku z powyższym MFiPR zwróciło się z prośbą do ZMPG S.A. o przekazanie stanowiska w sprawie dalszej realizacji projektu. ZMPG S.A. pismem z dnia 9 października 2020 r. poinformował o zaniechaniu realizacji inwestycji w koncepcji ujętej we wniosku o dofinansowanie, będącego podstawą do zawarcia Umowy Grantowej oraz wskazał na konieczność rozwiązania Umowy o współpracy zawartej pomiędzy ZMPG S.A, Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz Ministerstwem Inwestycji i Rozwoju stanowiącej podstawę do realizacji projektu na szczeblu krajowym. Nastąpił proces uzgadniania warunków aneksu do UW określającego warunki zakończenia realizacji Projektu. Rozpoczęto prace nad projektem zamiennym – Wykonawcą projektu zamiennego jest Aquaprojekt Sp. z o. o.

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

- o Zadanie: Rozbudowa sieci komunikacyjnej rejonu Nabrzeża Przemysłowego.

Podpisanie Umowy o dotację GA nastąpiło 4 lipca 2019 r. Koszt kwalifikowany wynosi 82 815 477,00 zł. Dotacja 20%, tj. 16 563 095,00 zł. Termin zakończenia inwestycji jest planowany na 31 grudnia 2023 r.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie Portu Gdańskiego i obejmuje obszar pomiędzy Nabrzeżem Przemysłowym, a ulicą Ku Ujściu oraz pomiędzy ulicą Chemików, a przyczółkiem przeprawy promowej w ciągu ulicy Bosmańskiej przez Kanał Kaszubski. W zakres zadania wchodzi budowa oraz przebudowa układu drogowego na odcinku około 1,6 km oraz budowa oraz przebudowa układu torowego na odcinku około 6,0 km. W dniu 4 lipca 2019 r. została podpisana umowa grantowa w ramach Instrumentu CEF dotycząca projektu pn. „Rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w Porcie morskim w zakresie dostępowej infrastruktury drogowo-kolejowej”, obejmująca realizację robót budowlanych dla inwestycji. W dniu 13 lutego 2020 r. Zarząd ZMPG S.A. podjął decyzję kierunkową w sprawie weryfikacji dokumentacji projektowej przedmiotowego zadania inwestycyjnego. W wyniku tej decyzji przetarg na wybór Wykonawcy Robót Budowlanych oraz usług Inżyniera Kontraktu zostały zawieszony na około 6 miesięcy. W dniu 9 marca 2020 r. została podpisana umowa z jednostką projektową Transprojekt Gdańsk Sp. z o. o. na weryfikację dokumentacji projektowej. Decyzją z dnia 11 marca 2020 r. ZMPG S.A. wyraził zgodę na zatwierdzenie wyboru Wykonawcy oraz wyrażenie zgody na zawarcie umowy z Przedsiębiorstwem Usług Technicznych INTERCOR sp. z o.o. (Wykonawca PKP PLK) na wykonanie robót budowlanych związanych z budową kanalizacji deszczowej DN 300 oraz DN 600 pod torem nr 19 (305) zlokalizowanym wzdłuż ulicy Ku Ujściu w Gdańsku, w ramach zadania Przedmiotowy zakres wynika z konieczności koordynacji zadań inwestycyjnych prowadzonych przez dwóch Zamawiających – PKP PLK i ZMPG S.A. Dnia 22.12.2020 r. ogłoszono dwa postępowania przetargowe, z których jedno dotyczy wyłonienia Wykonawcy Robót Budowlanych, przedmiotem drugiego postępowania jest Pełnienie nadzoru inwestorskiego zgodnie z Prawem Budowlanym oraz funkcji Inżyniera według warunków FIDIC dla powyższego postępowania są przeprowadzone w trybie przetargu nieograniczonego prowadzonego na podstawie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – PZP.

- **Przebudowa Nabrzeża Bytomskiego w Porcie Gdańsk**

Opracowanie i złożenie do Komisji Europejskiej wniosku o dofinansowanie oraz Studium Wykonalności. Wnioskowana wysokość dotacji 20%. Wartość projektu 49,4 mln zł netto. Okres realizacji 2021-2023.

Planowana przebudowa dotyczy dostosowania istniejącej linii brzegowej o długości ok. 204 mb do istniejącego fragmentu Nabrzeża, z którym to utrzyma jednolitą linię odwodną. Nabrzeże Bytomskie po przebudowie będzie pełnić funkcję uniwersalnego nabrzeża przeładunkowego, które wraz z poprzedzającym odcinkiem stworzy nabrzeże umożliwiając obsługę statków o parametrach: L=120m. Inwestorem jest Port Gdańsk. Dnia 26 lutego 2020 r. złożono do Komisji Europejskiej kompletną aplikację (wniosek oraz studium wykonalności) do konkursu w ramach 2019 CEF Transport MAP Call. Dnia 20 lipca 2020 r. ZMPG S.A. otrzymał informację o wyniku konkursu, projekt nie znalazł się na liście

projektów rekomendowanych do wsparcia. W dniu 21 grudnia 2020 r. zostało ogłoszone postępowanie NPR/NS/2020/037 na „Rozbudowę Nabrzeża Bytomskiego na odcinku o długości ok. 204 mb w Porcie Gdańsk”.

- **Rozbudowa Nabrzeża Rudowego**

Projekt ma na celu rozbudowę Nabrzeża Rudowego III i utworzenie uniwersalnego stanowiska przeładunkowego przystosowanego do obsługi statków pełnoładowych o nośności i parametrach: 35.000 DWT L=190 m, B=25 m, T=9,5 m oraz niepełnoładowych o nośności 100.000 DWT o pozostałych parametrach: L=210 m, B=30 m, T=10,6 m.

Data rozpoczęcia robót to kwiecień 2020 r., natomiast ukończenia to 3 kwartał 2023 r. Szacowana wartość inwestycji wynosi 100 000 000 zł netto. Dokumentacja projektowa wraz z wszelkimi niezbędnymi decyzjami administracyjnymi (w tym pozwoleniem na budowę) została pozyskana w ramach projektu TEN-T zakończonego w 2015 r. Rozpoczęto prace nad przygotowaniem postępowania przetargowego na wybór Wykonawcy Robót Budowlanych.

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

Data rozpoczęcia to 26 listopada 2018 r., natomiast ukończenia to 31 stycznia 2021 r. (zgodnie z Aneksami) etap VII po zakończeniu robót na I Linii (zgodnie z aneksem)+nadzory zgodnie z realizacją robót budowlanych. Wartość inwestycji wynosi 1 310 000 zł netto.

Zakończono Etap II umowy:

- odebrano Projekt Budowlany wraz ze wszystkimi pozwoleniami, opiniami i uzgodnieniami;
 - odebrano informację dotyczącą Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia.
- Multiconsult dostarczył komplet dokumentacji technicznej, poprawionej w zakresie Etapu III, IV, V. Decyzja o pozwolenie na budowę została zatwierdzona przez PUW, czekali na uprawomocnienie się powyższej decyzji, co umożliwi podpisanie protokołu odbioru. Etap VII umowy realizowany będzie po zakończeniu I Linii N/Oliwskiego.

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

Data rozpoczęcia projektu to 12 wrzesień 2018 r., natomiast data ukończenia to 6 miesięcy dla robót instalacyjnych, 18 miesięcy dla robót wymagających PnB. Kwota kontraktowa wynosi 9 290 000 zł.

Zakres umowy nr 50/NB/2018 został podzielony na 32 zadania obejmujące projektowanie, montaż, uruchomienie i szkolenie z obsługi itd.

W dniu 15 października 2019 r. podpisana została umowa 51/NB/2019. W zakresie umowy jest dalsza modernizacja elektronicznych systemów bezpieczeństwa i rozbudowa systemów. Kontynuacja będzie polegała na montażu i podłączaniu do wykonanego w ramach umowy 50/NB/2018 zintegrowanego systemu kolejnych instalacji i urządzeń na terenach przy nabrzeżach: Oliwskim, Wiślanym, Szczecińskim, Basen Górniczy i w rejonie Portu Północnego. Kwota umowna wynosi 9 800 000 zł. Termin realizacji w trybie „zaprojektuj i zbuduj” jest określony na do 2 lat. Zakres zlecenia obejmuje 50 nowych zadań na terenie całego portu. W większości zadania będą realizowane na terenach i w obiektach dzierżawionych przez spółkę PG Eksploatacja. Uruchomiono postępowanie o udzielenie zamówienia na usługi serwisu dla nowych systemów powstałych w ramach realizacji zadania modernizacji elektronicznych systemów bezpieczeństwa. Zaawansowanie prac wynosiło ok. 85% zakresu wynikającego z w/w umów. Trwały prace instalacyjne w obiektach. Trwało przygotowywanie materiałów dla ogłoszenia przetargu na dalszą rozbudowę systemów bezpieczeństwa. Nowy zakres dla dalszej rozbudowy będzie realizowany w trybie „zaprojektuj i buduj”.

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

Data rozpoczęcia to 7 sierpnia 2018 r. Data ukończenia: do dnia upływu 60 dni od odwołania na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej Stanu Epidemii w związku z zakażeniem wirusem SARS-CoV-2 (zgodnie z aneksem)+nadzory zgodnie z realizacją robót budowlanych. Kwota kontraktowa wynosi 317 500,00 zł, w tym 7 500,00 zł – nadzory autorskie w przypadku realizacji robót budowlanych. Wykonawca złożył wyjaśnienia i dokumenty w związku z wezwaniem Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego do uzupełnienia wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę. Odbyło się spotkanie z udziałem Wykonawcy, MOSG i Zamawiającego, na którym omówiono uwagi do PW branży elektrycznej i teletechnicznej.

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

Data rozpoczęcia projektu to 8 lipca 2019 r., natomiast ukończenia to 25 października 2021 r. (zgodnie z Aneksami). Kwota kontraktowa wynosi 320 000 zł. W dniu 4 listopada 2019 r. podpisano protokół odbioru I etapu – uzgodnionej koncepcji.

W dniu 3 czerwca 2020 r. ZMPG S.A. podjął decyzję o zwiększeniu zakresu projektu o projekt posterunku wartowniczego. W dniu 29 czerwca 2020 r. Wykonawca przedstawił ponownie do uzgodnień drugą poprawioną wersję projektu budowlanego. W dniu 30 października 2020 r. firma EUROPROJEKT przekazała materiały dotyczące etapu nr II – uzupełnienie po spisanych aneksie.

- **Zaprojektowanie i budowa drogi wewnętrznej dojazdowej przez teren nr 30 w Porcie Gdańsk wraz z budową systemu kanalizacji deszczowej i uzbrojeniem terenu**

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

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

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

W dniu 10 czerwca 2020 r. uchwałą w sprawie przeprowadzenia postępowania przetargowego na prace projektowe i roboty budowlane dla zadania ZMPG S.A. zatwierdził rekomendowany zakres, wskazał kwotę 8 mln zł, jaką Zamawiający planuje przeznaczyć na sfinansowanie Zamówienia oraz powołał Komisję przetargową. W dniu 10 sierpnia 2020 r. zostało ogłoszone postępowanie pn. „Zaprojektowanie i budowa drogi wewnętrznej dojazdowej przez teren nr 30 w Porcie Gdańsk wraz z budową systemu kanalizacji deszczowej i uzbrojeniem terenu”. Pierwotny termin składania ofert wyznaczono na 1 września 2020 r. Termin został przesunięty ze względu na zlecenie przez ZMPG S.A. dodatkowych badań geotechnicznych, których wyniki zostały udostępnione potencjalnym oferentom, do dnia 9 października 2020 r. W dniu 25 listopada 2020 r. Zarząd Spółki wyraził zgodę na zwiększenie kwoty, jaką Zamawiający zamierza przeznaczyć na sfinansowanie Zamówienia. W dniu 25 listopada 2020 r. ogłoszono wyniki postępowania.

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

Data rozpoczęcia projektu to 15 grudnia 2017 r., natomiast data ukończenia to 21 marca 2019 r. zgodnie z Aneksem nr 1 do Umowy. Kwota kontraktowa wynosi 248 080,00 zł netto - etap wykonania Projektu Budowlanego, 241 500,00 zł netto - etap wykonania Projektu Wykonawczego. Zakończono prace

projektowe, dokonano odbioru Projektu Budowlanego, Projektu Wykonawczego i ostatecznej decyzji o Pozwoleniu na budowę. Trwał proces decyzyjny o rozpoczęciu procedury przetargowej na wybór WRB i IK. Zarząd ZMPG S.A. prowadził rozmowy z potencjalnym dzierżawcą obiektu. Realizacja projektu uzależniona była od wyniku prowadzonych rozmów.

Zestawienie inwestycji realizowanych przez innych interesariuszy na rzecz Portu Gdańsk:

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

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

Okres realizacji projektu to lata 2018-2022. Wartość projektu wynosi 27,5 mln EUR. Beneficjentem jest Urząd Morski w Gdyni.

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

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

- remont istniejącego falochronu wyspowego wschodniego o długości 653 metrów składającego się z 26 skrzyń posadowionych na rzędnej - 12,4 m polegającego na naprawie zinwentaryzowanych uszkodzeń części nadwodnej i podwodnej konstrukcji falochronu i jego wyposażenia oraz umocnienia dna przy falochronie, częściową jego przebudowę i wykonanie narzutu ochronnego tego falochronu;
- wykonanie nowego falochronu osłonowego na przedłużeniu istniejącego falochronu wyspowego wschodniego o długości całkowitej 866,7 m utworzonego z prefabrykatów żelbetowych z monolityczną nadbudową z łamaczem fal i z narzutem kamiennym od strony morza przykrytym gwiazdo blokami;
- wykonanie odcinka połączeniowego – platformy dla ptaków pomiędzy istniejącym falochronem wyspowym, a nowym falochronem osłonowym, ścianki z dodatkowym kamiennym narzutem ochronnym przykrytym gwiazdoblokami;
- wykonanie oznakowania i oświetlenia nawigacyjnego wydłużonego falochronu wyspowego.

Przedmiotem umowy na roboty budowlane w zakresie budowy nowego falochronu osłonowego jest:

- budowa nowego falochronu wyspowego południowo-wschodniego o długości 826,35 m utworzonego z prefabrykatów żelbetowych z monolityczną nadbudową z łamaczem fal i z narzutem kamiennym od strony morza przykrytym gwiazdo blokami;
- wykonanie oznakowania i oświetlenia nawigacyjnego nowego falochronu wyspowego południowo-wschodniego.

W ramach inwestycji powstaną dwa falochrony o łącznej długości przekraczającej 1 700 mb. Falochron północny zostanie połączony z istniejącym już falochronem wyspowym, składać się będzie z rdzenia w postaci 18 wielkogabarytowych, prefabrykowanych skrzyń żelbetowych. Prace obejmują także rozpraszający obrzut kamienny od strony północnej oraz nadbudowę żelbetową, wykonywaną z prefabrykatów i betonu in-situ. Prefabrykacja tych elementów odbywa się w Porcie Gdańsk, na terenach stoczniowych Wyspy Ostrów.

Okres realizacji projektu to lata 2018-2022. Wartość projektu wynosi 185,7 mln EUR. Beneficjentem jest Urząd Morski w Gdyni.

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

Projekt został zakończony w terminie. Istotą projektu było przebudowanie toru wodnego na długości 6 420 m wraz z dostosowaniem oznakowania nawigacyjnego zlokalizowanego na Zatoce Gdańskiej w rejonie Portu Północnego, który jest częścią Portu Morskiego w Gdańsku. Realizacja projektu spowoduje osiągnięcie następujących celów jakościowych: umożliwienie dwukierunkowej żeglugi jednostek, zwiększenie bezpieczeństwa wpływających i wypływających statków z Portu Gdańsk, rozwój transportu wodnego i wzmocnienie konkurencyjności Portu Gdańskiego, aby utrzymać obecnych i przyciągnąć potencjalnych armatorów, firmy logistyczne, spedycyjne, dla których polepszona infrastruktura jest istotnym argumentem za kontynuacją lub rozszerzeniem współpracy.

Ponadto realizacja projektu spowoduje osiągnięcie następujących celów ilościowych (mierzalnych): powiększenie szerokości toru w dnie do docelowej – 600 m oraz głębokości technicznej do docelowej – 18 m, umożliwienie wpłynięcia do Portu Północnego statków o maksymalnych gabarytach: zbiornikowce – 355 x 60 x 15 m oraz kontenerowce – 350 x 45 x 15 m. Realizacja projektu przyczyni się do wzmocnienia konkurencyjności polskiej gospodarki poprzez zapewnienie warunków do zrównoważonego rozwoju handlu opartego na transporcie wodnym i tym samym zwiększenie przeładunków ekspediowanych drogą morską.

Okres realizacji projektu to lata 2016-2020. Wartość projektu wynosi 36,12 mln EUR. Beneficjentem jest Urząd Morski w Gdyni.

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

Projekt realizowany przez PKP PLK S.A. w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Okres realizacji 2016-2022. Wartość projektu wynosi 267 mln euro, z czego w ramach umowy o udzielenie dotacji – 133 mln euro, w tym dofinansowanie z CEF 81,75%. Beneficjent: PKP PLK S.A.

W ramach projektu przebudowanych zostanie ponad 70 km torów, 13 przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych oraz wymienionych 221 rozjazdów. Na stacjach zwiększona zostanie liczba zelektryfikowanych torów. Przebudowane będą obiekty inżynierskie, m.in. 3 mosty. Na wyremontowanej wraz z drogami towarzyszącymi ulicy Ku Ujściu powstanie nowy wiadukt. Sprawniejszy ruch pociągów zapewni rozbudowa lokalnego centrum sterowania, które będzie obsługiwało zmodernizowane stacje: Gdańsk Port Północny, Gdańsk Kanał Kaszubski, Gdańsk Zaspą Towarową. Możliwa będzie obsługa dłuższych i cięższych składów, czyli przeładunek większej ilości towarów. Prace w ramach dwóch kontraktów wykona konsorcjum firm Torpol S.A. i Intercor Sp. z o. o.

Na stacji Gdańsk-Zaspą Towarową zdemontowano większość starych torów, rozjazdów i sieci trakcyjnej. Gotowe jest odwodnienie. Wzmacniany jest grunt, do czego użyto dotychczas prawie 1,8 tys. pali. Trwa przebudowa przejścia dla pieszych na przystanku Gdańsk-Kolonia oraz budowa nowej nastawni. Na odcinku od stacji Gdańsk-Główny do stacji Gdańsk-Zaspą Towarową zdemontowano tor linii towarowej, razem z siecią trakcyjną, oraz zlikwidowano peron na przystanku Gdańsk-Nowe Szkoty, co umożliwiło przygotowanie terenu pod wzmacnienie gruntu. Na stacji Gdańsk-Port Północny PKP kontynuowane są prace związane ze wzmacnianiem gruntu, budową sieci trakcyjnej i nowych torów. Trwa też budowa sieci teletechnicznej, elektroenergetycznej oraz systemu sterowania ruchem kolejowym. Znacznie poprawią się warunki przewozu towarów koleją do portu. Pojadą dłuższe, nawet 740-metrowe pociągi o obciążeniu 221 kN na oś. Do końca 2021 r. ma się zakończyć rozbudowa infrastruktury kolejowej do portów w Gdańsku i Gdyni. Łączna wartość inwestycji wynosi ponad 2,6 mld zł netto, z czego prawie 40% stanowi dofinansowanie z budżetu Unii Europejskiej, w ramach instrumentu finansowego Connecting Europe Facility (CEF) „Łącząc Europę”.

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

Data rozpoczęcia projektu to kwiecień 2018 r., natomiast ukończenia to grudzień 2020 r.

Wartość inwestycji - dzierżawca tytułem realizacji fazy inwestycji poniesienie nakłady ok. 280 000 000,00 zł. W styczniu 2020 r. uzgodniono wersje elektroniczne PBZ (Projektu Budowy

i Zagospodarowania) i PW (Projekt Wykonawczego) umożliwiające zakończenie inwestycji D-K (układ drogowo-kolejowy) w zakresie zadania 2 – dojazdu do DCT. Podpisana została umowa przedwstępna i rozpoczęto procedury uzyskiwania zgód korporacyjnych dla podpisania ww. przyrzeczonej umowy najmu 6,4 ha terenu. DCT uzyskał zamienną decyzję o pozwoleniu na budowę dla docelowego połączenia inwestycji T2B i D-K na ich styku w rejonie ul. Kontenerowej. Na bocznicie kolejowej DCT rozpoczęły pracę 3 nowe elektryczne suwnice kolejowe (RMG). Przekazano informacje dot. punktów charakterystycznych obszaru objętego kolejną umową dla celów projektowania fazy T2C rozbudowy Terminalu.

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

Data rozpoczęcia projektu to 6 kwietnia 2018 r. Data ukończenia to wrzesień 2021 r. Wartość Inwestycji - dzierżawca tytułem realizacji inwestycji poniesienie nakłady nie mniejsze niż łącznie 60 000 000,00 zł. ZMPG S.A. realizując postanowienia umowy dzierżawy realizować będzie przebudowę układu drogowo-kolejowego Nabrzeża Wiślanego. Szacunkowa wartość robót budowlanych wynosi ok. 75 000 000 zł.

W dniu 3 czerwca 2020 r. Pomorski Urząd Wojewódzki wydał pozwolenie na budowę dla inwestycji pn. „Przebudowa układu drogowo-kolejowego dla obiektów do magazynowania i konfekcjonowania cukru przy Nabrzeżu Wiślanym ul. Chodackiego w Porcie Gdańsk”. ZMPG S.A. uzgodnił koszty inwestorskie. ZMPG S.A. przesłał do Krajowej Spółki Cukrowej (do ostatecznego uzgodnienia) wzory umów.

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

Data rozpoczęcia projektu to 27 września 2017 r. Data ukończenia: do końca 2023 r. Wartość Inwestycji - dzierżawca tytułem realizacji inwestycji poniesienie nakłady nie mniejsze niż łącznie 17 000 000,00 zł (w tym teren A - 9 000 000 zł, teren B - 8 000 000 zł).

ZMPG S.A. m.in. dla potrzeb przedmiotowego Dzierżawcy realizować będzie przebudowę Nabrzeża Wiślanego. Szacunkowa wartość robót budowlanych wynosi ok. 150 000 000 zł. Dzierżawca nadal prowadził działalność przeładunkową. W efekcie prowadzonych prac projektowych Dzierżawca przedłożył do uzgodnień projekt zagospodarowania dzierżawionych terenów.

W kwietniu 2020 r. projektanci firmy SPEED przedstawili brakujące warunki techniczne od Gdańskich Wód (eksploatatora potoku Warzywód, do którego włączone zostało odwodnienie z terenu B dzierżawy SPEED). ZMPG S.A. uzgodnił złożony Projekt Budowlany.

- **Budowa głębokowodnego terminalu uniwersalnego do przeładunku towarów masowych - inwestycja OT Logistics S.A.**

Data rozpoczęcia: nie ustalona. Data ukończenia: wg Harmonogramu będącego zał. do Umowy dzierżawy - ok. 48 miesięcy od rozpoczęcia robót. Wartość inwestycji: szacowana dla I etapu – min. ok. 300 000 000 zł.

Inwestor uzyskał Decyzję Wojewody Pomorskiego o zatwierdzeniu projektu budowlanego i udzieleniu pozwolenia na rozbiórkę i budowę w dniu 11 czerwca 2019 r. W dniu 12 listopada 2020 r. złożono do Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego wnioski o przeniesienie Decyzji o pozwoleniu na budowę na rzecz ZMPG S.A. Zarząd otrzymał Decyzję Wojewody Pomorskiego z dnia 5 stycznia 2021 r. o przeniesieniu na rzecz ZMPG S.A. Decyzji nr 115/2019/RB z dnia 11 czerwca 2019 r. o pozwoleniu na budowę Terminalu przeładunkowo – składowego w Porcie Północnym w Gdańsku wydanej dla OT Logistics S.A.

- **Budowa II etapu Terminalu Naftowego Gdańsk (TNG), inwestycja PERN S.A.**

Data rozpoczęcia inwestycji to marzec 2019 r. Data ukończenia: sierpień 2021 r. Wartość inwestycji - dzierżawca tytułem realizacji II etapu inwestycji poniesie nakłady na ok. 327 000 000,00 zł.

Kontynuowano prace przy wznoszeniu konstrukcji zbiorników. Generalny Wykonawca TNG przekazał informację o podłączeniu 4 nowych zbiorników do systemu rurociągów i próbnym napełnieniu ich ropą. PGW Wody Polskie poinformowały o rozpoczęciu postępowania zmierzającego do wydania na rzecz PERN pozwolenia wodnoprawnego dla odprowadzenia oczyszczonych ścieków przemysłowych oraz wód opadowych i roztopowych z TNG wylotem o Ø 1400 mm do wód Zatoki Gdańskiej.

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

Podpisanie Umowy dzierżawy w dniu 30 maja 2019 r. Data ukończenia to luty 2023 r. Wartość inwestycji - dzierżawca tytułem realizacji inwestycji poniesienie nakłady nie mniejsze niż łącznie 9 000 000,00 zł.

ZMPG S.A. realizując postanowienia umowy dzierżawy, na podstawie dokumentacji projektowej dostarczonej przez Dzierżawcę, realizować będzie przebudowę układu drogowo-kolejowego oraz budowę budynku socjalno-biurowego o sumarycznej wartości nie przekraczającej 16 000 000 zł. Inwestycja była na etapie uzgadniania dokumentacji projektowej. Porozumienie Techniczne zostało podpisane w dniu 17 sierpnia 2020 r. Powstał Aneks do ww. umowy najmu, który doprecyzowuje zakres inwestycji z podziałem na Inwestorów. W dniu 25 listopada 2020 r. przedsięwzięcie uzyskało Decyzję Środowiskową.

- **Budowa mroźni CEDROB PORTY**

Dnia 3 marca 2020 r. nastąpiło podpisanie Umowy Najmu. Zgodnie z zapisami umowy ZMPG S.A. zobowiązany został m.in. do:

- wykonania w terminie do 30 miesięcy od dnia zawarcia Umowy łącznika lub dojazdowej drogi wewnętrznej pomiędzy ul. Nową portową a ul. Kontenerową do Nieruchomości oraz wykonania sieci kanalizacji deszczowej umożliwiającej podłączenie odwodnienia wód opadowych pochodzących z nieruchomości;

- wykonania w terminie do dnia 31 grudnia 2021 r. na własny koszt przyłączy do następujących sieci: wodociągowej, elektrycznej, kanalizacyjnej oraz teleinformatycznej, w zakresie umożliwiającym korzystanie Najemcy z Nieruchomości zgodnie z przeznaczeniem określonym w Umowie (...) Najemca jest w fazie przedprojektowej. Szczegóły dotyczące harmonogramu prac czy nakładów z tytułu realizacji inwestycji będą znane po wykonaniu projektu. W związku z umownymi zobowiązaniami terminowymi, podjęto decyzję o przystąpieniu do realizacji powyższego zakresu w podziale na dwa etapy realizacyjne: Etap I – minimalny zakres spełniający, wstępnie określone (ze względu na fazę przedprojektową) wymagania Najemcy, Etap II – docelowy rozbudowany układ sieci, stanowiący zabezpieczenie dla układu z Etapu I oraz zakładający rezerwy branżowe dla przyszłych kontrahentów w tym rejonie Portu.

2. Port w Gdyni

Analiza przeładunków poszczególnych grup towarowych w 2020 r. (dane Zarządu Portu Morskiego Gdynia S.A.)

W 2020 r. przeładunki ogółem wyniosły 24 662 tys. ton i były wyższe niż w 2019 r. o 705,2 tys. ton, tj. +2,9%. Jest to najlepszy wynik w historii Portu Gdynia.

Największą grupą ładunkową pod względem przeładowanych ilości jest drobnica, której udział w przeładunkach ogółem Portu Gdynia wynosi 57,2%. W 2020 r. drobnicy przeładowano 14 108,1 tys. ton. Jest to poziom zbliżony do 2019 r. (14 149,6 tys. ton), przy czym ładunki w kontenerach wzrosły do 8 619,5 tys. ton, to jest o 134,4 tys. ton więcej w porównaniu do roku ubiegłego. Ładunki na liniach ro-ro to 926,2 tys. wzrost o 12,0 tys. ton, a drobnica promowa spadła o 31,0 tys. ton (do poziomu

3 679,5 tys. ton), podobnie jak pozostała drobica (tutaj spadek o 157,2 tys. ton, do poziomu 882,8 tys. ton). Przeladunki kontenerów w TEU wyniosły w 2020 r. 905 121 TEU wobec 896 968 TEU w 2019 r. i były wyższe w porównaniu do 2019 r. o 8 153 TEU.

Najwyższy wzrost odnotowano w przeladunkach zboża – w 2020 r. w Porcie Gdynia przeladowano 5 430,6 tys. ton, tj. o 2 210,0 tys. ton. więcej niż w 2019 r. (+68,6%).

Grupą która zanotowała również wzrost w przeladunkach jest: inne masowe. Przeladunki w 2020 r. wyniosły 1 564,3 tys. ton. i były wyższe o 72,2 tys. ton (+4,8%) w stosunku do roku ubiegłego.

Przeladunki węgla i koksu w 2020 r. wyniosły 1 684,9 tys. ton i były relatywnie niskie. W tej grupie ładunkowej przeladowano 1 684,9 tys. ton, z czego 894,0 tys. ton stanowił węgiel w imporcie. Pozostałe 790,9 tys. ton obejmuje koks w relacji eksportowej. Należy, założyć że import węgla będzie w dalszym ciągu ograniczany. Ma to ścisły związek z szeroko rozumianymi konsekwencjami unijnej i światowej polityki klimatycznej, w tym szczególnie ograniczanie węgla jako źródła wytwarzania energii.

Relatywnie duży spadek odnotowano w grupie drewno. Obroty w tej grupie zmniejszyły się o 263,1 tys. ton (-72,08%) w porównaniu z 2019 r. W przypadku drewna istotny wpływ miał spadek sprzedaży papieru m.in: spowodowany delegowaniem pracowników do pracy w trybie zdalnym oraz całkowicie niekonkurencyjne ceny polskiego surowca w eksporcie.

Udział pozostałych grup ładunkowych w obrotach Portu Gdynia nie uległ większym zmianom.

Do Portu Gdynia w 2020 r. zawinęło łącznie 3 695 statków a w 2019 r. 4 036. Liczba zawinięć statków ogółem w analizowanym 2020 r. była mniejsza niż rok wcześniej o 341.

Wszystkie statki wycieczkowe awizowane na 2020 r., z powodu pandemii Covid-19, zostały anulowane. Próby wznowienia działalności w sezonie letnim przez armatorów zaowocowały 1 zawinięciem statku z 72 pasażerami na pokładzie. Większość armatorów planuje powrócić do regularnych rejsów w 2021 r., jednakże początkową fazę wznowionych rejsów będą cechowały na pewno ograniczenia w liczności pasażerów na pokładzie.

Ogółem Port Gdynia w 2020 r. obsłużył 396 983 pasażerów, co w porównaniu z rokiem 2019 daje spadek o 408 353 osoby (-50,7%).

Statki zawijające do Portu w latach 2018-2020.

Wyszczególnienie	2018	2019	2020	zmiana 2020/2019	
				sztuki	%
Zawinięcia statków	4 332	4 036	3 695	-341	-8

Przeladunki wg grup towarowych w latach 2018-2020 w tys. ton.

Wyszczególnienie	2018	2019	2020	zmiana 2020/2019	
				tys. ton	%
Węgiel i koks	2 629,2	2 877,0	1 684,9	-1192,1	-41,44
Rudy	0,0	0,0	0,0	0	0
Inne masowe	1 311,3	1 492,1	1 564,3	+72,2	+4,84
Zboże	2 994,8	3 220,6	5 430,6	+2210	+68,62
Drewno	979,2	365,0	101,9	-263,1	-72,08
Drobica	13 817,9	14 149,6	14 108,1	-41,5	-0,29
Ropa i przetwory naftowe	1 759,6	1 852,6	1 772,3	-80,3	-4,33
Przeladunki ogółem:	23 492,0	2 3956,9	2 4662,1	+705,2	+2,94

Liczba pasażerów statków wycieczkowych w latach 2018-2020.

Wyszczególnienie	2018	2019	2020	zmiana 2020/2019	
				osoby sztuki	%
Pasażerowie	102 397	117 961	72	-117 889	-99,9
Zawinięcia statków	50	54	1	-53	-98,1

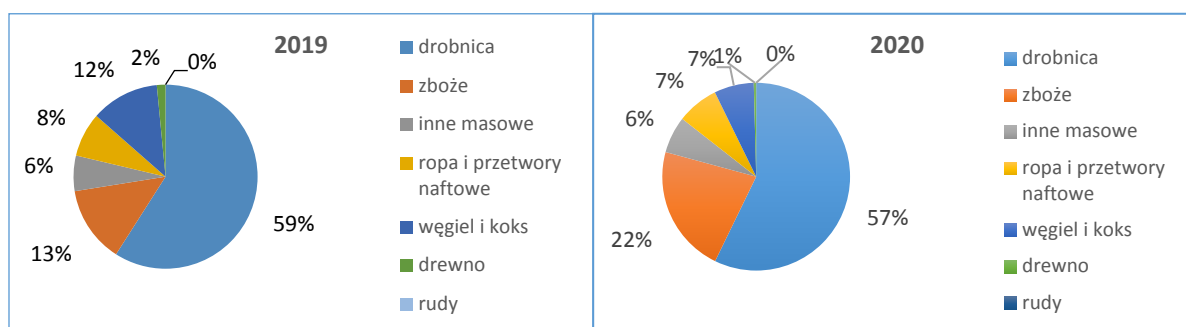
Przeładunki kontenerów w latach 2018-2020 w TEU.

Wyszczególnienie	2018	2019	2020	zmiana 2020/2019	
				TEU	%
Kontenery	803 871	896 968	905 121	8153	0,91

Wielkość przewozów pasażerskich w latach 2018-2020.

Wyszczególnienie	2018	2019	2020	zmiana 2020/2019	
				osoby	%
Liczba obsłużonych pasażerów	790 173	805 336	396 983	408 353	50,7

Udział poszczególnych grup ładunkowych w przeładunkach w Porcie Gdynia w latach 2019 i 2020.



Realizowane projekty oraz inwestycje w Porcie Gdynia w 2020 r.

„Strategia Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku” zatwierdzona dnia 11 sierpnia 2014 r. zawiera cztery zdefiniowane priorytety działań:

- Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych;
- Nowoczesny potencjał;
- Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej;
- Port przyjazny otoczeniu.

Plan inwestycji na rok 2020 był zgodny z priorytetami „Strategii Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku”. Większość projektów znajdowała się na etapie przygotowania lub realizacji. Strategia zgodna jest także z naturalnymi uwarunkowaniami portu. Port Gdynia powinien rozwijać się jako port uniwersalny, przeznaczony dla drobnyca i ładunków masowych, zdolny do przyjmowania największych statków kontenerowych, masowych i pasażerskich zawijających na Bałtyk. W perspektywie długookresowej, w miarę realizacji zaplanowanych projektów strategicznych, szczególnie w odniesieniu do przedsięwzięć infrastrukturalnych w Korytarzu Bałtyk-Adriatyk, możliwe będą dalsze wzrosty przeładunków, także w tranzycie przez Polskę, ocenianym wciąż jako niewykorzystany potencjał.

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

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

Podstawowym celem inwestycji jest zapewnienie parametrów nawigacyjnych umożliwiających zawijanie do Portu Gdynia dużych statków kontenerowych obsługujących bezpośrednie połączenia oceaniczne oraz statków masowych typu Baltimax, czyli największych wchodzących na Bałtyk. W celu umożliwienia zawinięcia do Portu Gdynia statków Baltimax niezbędne jest dostosowanie parametrów infrastruktury dostępu morskiego. Kluczowe jest zwiększenie głębokości na torze podejściowym oraz w kanale i obrotnicach portowych, szczególnie na obszarach przeładunków ładunków kontenerowych i masowych.

Projekt składa się z dwóch zadań i kilku etapów w każdym z nich:

Zadanie 1

Etap I Zadania 1 obejmuje w szczególności przebudowę Obrotnicy nr 2 do średnicy 480 m, wyburzenie części pirsów nr II i III, przebudowę Nabrzeża Gościnnego oraz budowę nowego stanowiska dla doku pływającego PGZ Stoczni Wojennej. Roboty budowlane związane z rozbudową Obrotnicy nr 2 zakończono w marcu 2019 r. PGZ SW jako właściciel doku pływającego podjął decyzję o zlokalizowaniu doku w istniejącej wnęce dokowej. W 2020 r. trwały rozmowy ZMPG S.A. z PGZ SW odnośnie zmian w rozwiązaniach projektowych, po czym planowane było wykonanie aktualizacji dokumentacji projektowej oraz kosztorysów inwestorskich. Realizacja planowana jest w latach 2022-2023.

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

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

Zadanie 2

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

Stan na koniec 2020 r.: Zakończono pierwszy etap rozbudowy Obrotnicy nr 2, co umożliwi dostęp do terminali w basenach wewnętrznych Portu Gdynia (w tym do terminali kontenerowych) statków o maksymalnej długości 366 m i szerokości 48 m. Zanurzenie statków kontenerowych jest limitowane aktualną głębokością kanału portowego i wynosi 13 m w terminalu GCT, a w terminalu BCT jest o 30 cm mniejsze z powodu ograniczeń konstrukcji Nabrzeża Helskiego I.

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

- kontynuacja etapu I – rozbudowy Obrotnicy nr 2, poprzez wykonanie robót budowlanych wynikających z konieczności przeniesienia doku pływającego PGZ Stoczni Wojennej – realizacja 2022-2023;
- pogłębienie akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – Etap III – wykonanie robót czerpalnych do rzędnej -16 m w Kanale Portowym oraz akwenach portowych: zwiększenie głębokości o 2,5 m (obecnie -13,5 m) oraz zanurzenia do 15 m (obecnie -13 m) – realizacja 2021-2023;
- poszerzenie wejścia wewnętrznego portu od strony Północnej Ostrogi Oksywskiej o ok. 40 m – realizacja 2020-2021. W 2020 r. trwały prace budowlane, planowane przekazanie do użytkowania II kw. 2021;
- przebudowa (wzmocnienie) nabrzeży Włoskiego, Słowackiego i Norweskiego, położonych wzdłuż Kanału Portowego, dla ograniczenia skarp przy pogłębieniu do -16 m – realizacja 2018-2021; zakończono prace przy nabrzeżach Włoskim i Słowackim, a w dniu 4 grudnia 2020 r. podpisano umowę na prace związane z przebudową Nabrzeża Norweskiego, które mają się zakończyć w grudniu 2021 r.

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

- Przebudowa Nabrzeża Helskiego I (terminal BCT) celem zwiększenia całkowitej długości Nabrzeża Helskiego oraz uzyskania stanowisk z głębokością -15,5 m do obsługi kontenerowców oceanicznych; realizacja: 2021-2022. Uzyskano pozwolenie na budowę;
- Przebudowa Nabrzeża Indyjskiego na odcinku od narożnika z Nabrzeżem Norweskim do Placu XIV poprzez dobudowanie nowego oczepu nabrzeża na basenie portowym i przebudowę infrastruktury technicznej; konstrukcja nabrzeża pozwoli uzyskać głębokość do -15,5 m; realizacja: 2021-2022 – Trwają prace projektowe, których zakończenie planuje się w II kw. 2021 r.

Projekt otrzymał dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 – Umowa o Dofinansowanie z dnia 28 grudnia 2018 r., Aneks do Umowy o dofinansowanie nr 1 z dnia 5 grudnia 2019 r. Budżet projektu wynosi ok. 456 mln zł netto, a dofinansowanie unijne wynosi 273 mln zł.

- Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia

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

Rezultatem projektu będzie obsługa promów o długości powyżej 180 m, a także umożliwienie zwiększenia częstotliwości zawijania. W ramach projektu nastąpi przebudowa nabrzeży na długości 597 mb, wybudowane będą budynki terminalu granicznego dla operatorów i klientów, powierzchnie manewrowe i drogi dostępu do portu oraz infrastruktura obsługi statków i pasażerów.

Istniejący Terminal Promowy obejmuje elementy infrastruktury i suprastruktury promowego przejścia granicznego, umiejscowionego przy Nabrzeżu Helskim II. Parametry i obszar istniejącego terminalu nie pozwalają na obsługę większych statków, jak również większej ilości operatorów. Nie posiada on też dostępu do infrastruktury kolejowej. Wzrost popytu na przewozy promowe przyczynił się do konieczności znalezienia odpowiedniej lokalizacji dla terminalu promowego, która umożliwi udostępnienie większej ilości miejsc, a także usprawnienie obsługi i krótszy czas przeładunku. Budowa terminalu promowego z przejściem granicznym przy Nabrzeżu Polskim oznacza przeniesienie operacji pasażersko-towarowych bliżej centrum miasta, ułatwienie manewrowanie promami, a także skrócenie czasu operacji jednostek od wejścia do portu do nabrzeża, co wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo

portu i ograniczy emisję spalin do atmosfery. Jednocześnie zwolnione dotychczasowe miejsce umożliwi zwiększenie potencjału do obsługi kontenerowców przy Nabrzeżu Helskim w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym.

W 2020 r. w ramach umowy z dnia 28 lutego 2019 r. na „Budowę publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia” były prowadzone roboty budowlane. Stan zaawansowania robót budowlanych wg stanu na 31 grudnia 2020 r. wynosił 68,70%, w tym prace nad udrożnieniem dostępu drogowego zakończone w całości. Zakończenie projektu przewidywane jest w IV kwartale 2021.

Projekt otrzymał dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 – Umowa o Dofinansowanie z dnia 18 czerwca 2018 r., Aneks do Umowy o dofinansowanie z dnia 3 lipca 2019 r., Aneks do Umowy o dofinansowanie z dnia 29 listopada 2019 r., Aneks do Umowy o dofinansowanie z dnia 6 października 2020 r. Budżet projektu wynosi ok. 235 mln zł, a dofinansowanie unijne ok. 116,8 mln 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-ego toru, elektryfikację i instalację/modernizację systemów sterowania ruchem inwestycja przyczyni się do sprawniejszej i efektywniejszej obsługi przeładunków kolejowych oraz ograniczenia emisji do środowiska.

Stan prac na koniec 2020 r.: Zakończono prace projektowe i uzyskano pozwolenie na budowę. Trwała realizacja umowy na roboty budowlane. Stan zaawansowania finansowego na koniec 2020 r.: 90%, stan zaawansowania rzeczowego na koniec 2020 r.: 98,5%. Przewidywany termin zakończenia realizacji prac budowlanych to czerwiec 2021 r.

Projekt uzyskał dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 – Umowa o Dofinansowanie z dnia 9 września 2019 r., Aneks do Umowy o dofinansowanie z dnia 12 grudnia 2019 r. Budżet projektu wynosi ok. 57 mln zł netto, a dofinansowanie unijne 19,8 mln zł.

- Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków ze statków

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

Prace związane z projektem realizowane będą w dwóch fazach:

W ramach Fazy 1 planowane są:

- Budowa instalacji do odbioru ścieków ze statków pasażerskich na Nabrzeżu Francuskim;
- Budowa zbiorczego układu kanalizacji sanitarnej grawitacyjno-ciśnieniowej do odbioru ścieków z Nabrzeża Francuskiego i Polskiego, ze wstępnym przygotowaniem ścieków do zrzutu do miejskiej sieci kanalizacyjnej wraz z włączeniem do tej sieci;

W ramach Fazy 2 planowane są:

- Budowa układu technologicznego przygotowania ścieków do zrzutu do miejskiej sieci kanalizacyjnej;
- Przebudowa parkingu dla samochodów ciężarowych.

Umożliwienie szybkiego i bezawaryjnego zrzutu ścieków ze statków przyczyni się do redukcji ładunków zanieczyszczeń w wodach morskich, przyczyniając się pośrednio do ochrony różnorodności

biologicznej w akwenie Morza Bałtyckiego. Unowocześniony system odbioru ścieków sanitarnych powinien przyczynić się do zminimalizowania wpływu niekontrolowanego przedostawania się ścieków ze statków oraz na stan Zatoki Puckiej.

Stan prac na koniec 2020 r.: W ramach umowy z dnia 14 listopada 2019 r. na wykonanie robót budowlanych dla zadania Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków w Porcie Gdynia, Etap I/Faza 1, zakończono roboty budowlane. Planuje się uzyskanie pozwolenia na użytkowanie do dnia 31 marca 2021 r.

W ramach umowy z dnia 27 sierpnia 2020 r. na wykonanie robót budowlanych dla zadania Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków w Porcie Gdynia, Etap I/Faza 2 prowadzone były roboty budowlane. Stan zaawansowania robót budowlanych na dzień 31 grudnia 2020 r. wyniósł 8,11%. Zakończenie projektu przewidywane jest w IV kwartale 2021.

Projekt otrzymał dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 – Umowa o Dofinansowanie z dnia 7 listopada 2019 r., Aneks do Umowy o dofinansowanie z dnia 27 listopada 2020 r. Budżet projektu wynosi ok. 54 mln zł, a dofinansowanie unijne 18,7 mln zł.

- Budowa infrastruktury intermodalnej na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia

Celem inwestycji jest zwiększenie potencjału obsługi przewozów intermodalnych w Porcie Gdynia i przyczynienie się do zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach kontenerów z/do portu. Planowany zakres projektu obejmuje budowę nowego terminalu intermodalnego oraz placów manewrowo-składowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia. Obsługa terminalu będzie realizowana składami całopociągowymi. Inwestycja przyczyni się do gałęziowego zrównoważenia transportu w relacji dowozowo/odwozowej ostatniej mili do portu, zwiększając wykorzystanie w łańcuchach transportowych kolei i ograniczając korzystanie z negatywnie oddziałującego na środowisko naturalne transportu samochodowego. Budowa infrastruktury intermodalnej jest ściśle skorelowana z innymi projektami portu: przebudową obrotnicy nr 2 wewnątrz portu, pogłębieniem Kanału Portowego oraz poszerzeniem i pogłębieniem toru podejściowego do portu. Działania te pozwolą na przyjmowanie w Porcie Gdynia dużych statków preferowanych w ruchu transoceanicznym, a tym samym obsługę zwiększonego wolumenu ładunków intermodalnych. Przedsięwzięcie obejmuje m.in. budowę: 2 torów ładunkowych (780 mb. każdy) oraz torów manewrowych; placów manewrowo-składowych (ok. 170 000 m²); drogi technologicznej (360 mb). Maksymalną zdolność przeładunkową nowego terminalu oszacowano na ponad 300 tys. TEU / rok.

Stan prac na koniec 2020 r.: W I kw. 2017 r. podpisano umowę na opracowanie dokumentacji projektowej dla terminalu intermodalnego oraz drogi technologicznej, a w III kw. 2018 r. dla placów manewrowo-składowych. W 2018 r. uzyskano jedno z 3 pozwoleń budowlanych (droga technologiczna), a drugie (plac manewrowo-składowe). W 2020 r. nie uzyskano ostatniego z nich, gdyż prace projektowe nadal trwały, ze względu na liczne niezbędne uzgodnienia dot. terenów innych gestorów gruntów: OPEC, PKP PLK, PEWiK, ZDiZ (tereny Miasta Gdynia). W IV kw. 2020 r. rozpoczęto odbiór końcowy dokumentacji dla terminalu intermodalnego i trwało uzyskiwanie pozwolenia na budowę.

Realizacja prac budowlanych trwa od połowy 2019 r. – prace nad drogą technologiczną, które zakończono w II kw. 2020 r. W III kw. 2020 r. rozpoczęto prace nad budową placów manewrowo-składowych (do początku 2022 r.).

Projektu ubiegał się o dofinansowanie z puli intermodalnej (konkursowej) środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w wysokości do 61,3 mln zł, ale w międzyczasie szacowany budżet wzrósł do ok. 265 mln zł brutto (ok. 216 mln zł netto), co oznaczało przekroczenie wskaźników efektywności finansowej projektu. W związku z powyższym projekt został wycofany z dofinansowania unijnego. Obecnie tylko ostatnia część projektu (sam terminal intermodalny) może być złożona do dofinansowania w nowej perspektywie finansowej 2021-2027.

- Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni

Zadanie jest realizowane przez PKP PLK S.A. w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Celem realizacji projektu jest implementacja standardów sieci TEN-T (elektryfikacja, nacisk osi 22,5 t, długość pociągów 740 m, ERTMS) i poprawa dostępu kolejowego oraz 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. Inwestycja obejmuje łącznie teren 70 hektarów, budowę 130 kilometrów torów kolejowych wraz z 355 rozjazdami i przejazdami kolejowo-drogowymi na odcinkach 6 linii kolejowych. Zakres prac obejmuje także instalację urządzeń i systemów telekomunikacyjnych w tym SRK, sieci trakcyjnej wraz z zasilaniem oraz budowę obiektów inżynierskich i kubaturowych. Ponadto, budowa Lokalnego Centrum Sterowania Gdynia Port zapewni sprawniejszy ruch pociągów. W efekcie prac wzrośnie punktualność przejazdów i szybkość obsługi kolejowej terminali portowych. Generalnym wykonawcą jest Budimex S.A. Planowany termin zakończenia to 2022 r. Wartość inwestycji wynosi 1 487 mln zł. Realizacja prac była opóźniona w stosunku do harmonogramu o ok. 6 miesięcy.

- Rozbudowa linii kolejowej nr 201 w kierunku Bydgoszczy

Linia nr 201 jest częścią międzynarodowej linii kolejowej CE-65 - głównego szlaku towarowego łączącego bezpośrednio Port Gdynia ze Śląskiem. Od 2012 r. stanowi ona element polskiej części towarowego korytarza kolejowego RailFreightCorridor nr 5 i jako dostęp do portu jest uznawana przez Komisję Europejską za istotną infrastrukturę Korytarza Bałtyk – Adriatyk TEN-T. Ma ona również duże znaczenie dla gospodarki krajowej oraz bezpieczeństwa, jak również organizacji przewozów kolejowych w Trójmieście. Przy obecnym natężeniu ruchu pasażerskiego i towarowego w węźle trójmiejskim, modernizacja linii kolejowej nr 201 zapewni alternatywny dostęp do Portu Gdynia. Należy podkreślić, iż realizacja linii 201 ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju i efektywnego funkcjonowania Portu Gdynia (w tym Portu Zewnętrznego), poprzez wykorzystanie zmodernizowanej Stacji Gdynia Port oraz przyszłego terminala intermodalnego w Emilianowie k. Bydgoszczy w bezpośrednim zapleczu Portu Gdynia.

- Przebudowa nawierzchni kolejowo-drogowej w torach nr 601, 602, 603, 604 wraz z uzbrojeniem podziemnym i budową kanalizacji zasilania dla sieci średniego napięcia dla żurawi portowych na Nabrzeżu Holenderskim w Porcie Gdynia

Inwestycja obejmuje przebudowę istniejącej nawierzchni z płyt na nawierzchnię betonową typu ciężkiego i wynika ze zmiany asortymentu składowanych na tym nabrzeżu ładunków masowych oraz zmianę technologii obsługi i rodzaju sprzętu przeładunkowego terminalu masowego HES.

W 2020 r. trwała realizacja dokumentacji projektowej z uwagi na stanowisko firmy HES Gdynia Bulk Terminal Sp. z o.o. dotyczące rozszerzenia zakresu realizacji prac projektowych o częściową rozbiórkę jednej zasobni celem wybudowania dodatkowego przejazdu z nabrzeża Holenderskiego na ulicę Francuską, co ma zapewnić właściwe etapowanie realizacji robót budowlanych, a tym samym i ciągłość przeładunku przy Nabrzeżu Holenderskim. Realizacja robót planowana w latach 2020-2022. Całkowity koszt realizacji inwestycji wynosi ok. 27 mln zł.

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

Inwestycja zlokalizowana jest przy ul. Kwiatkowskiego 60 w Gdyni przed czterema budynkami biurowymi tworzącymi jeden kompleks funkcjonalno-użytkowy wykorzystywany przez operatów logistycznych i firmy spedycyjne. W ramach prowadzonych robót budowlanych przebudowywano około 10 000 m² powierzchni parkingu wraz z uzbrojeniem podziemnym, dróg manewrowych, chodników oraz terenów zielonych. Dzięki inwestycji zwiększono liczbę miejsc parkingowych z 116 (w tym 2 miejsca dla osób niepełnosprawnych) do 167 (w tym 7 miejsc dla osób niepełnosprawnych). Realizacja inwestycji wpłynęła na poprawę środowiska poprzez wymianę starej kanalizacji deszczowej na nową wraz

z budową separatora oraz nowe oświetlenie parkingu. Poprawiło to estetykę zagospodarowania terenu wokół budynków biurowych poprzez nowe nasadzenia.

Zwiększenie liczby miejsc parkingowych zapewniło komfort i bezpieczne parkowanie pojazdów osobowych bezpośrednio przed czterema budynkami biurowymi. Nawierzchnia parkingu oraz ciągów pieszych o szczelnej konstrukcji wykończona została kostką betonową. Inwestycję zakończono zgodnie z umową w kwietniu 2020 r. Całkowity koszt realizacji inwestycji ok. 3,8 mln zł.

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

Realizacja inwestycji pozwoliła na zwiększenie możliwości manewrowych składów pociągów poprzez wbudowanie dodatkowych rozjazdów i możliwość wykorzystania różnych technologii przeładunków poprzez zbudowanie torów na płycie żelbetowej z zabudowaną nawierzchnią drogową, co poprawiło jakość obsługi i pozwoliło na zwiększenie liczby obsługiwanych składów kolejowych. Z realizacji inwestycji wyłączono przebudowę układu kolejowego na odcinku od firmy Koole do BTZ Sp. z o.o. z uwagi na brak docelowego stanowiska BTZ Sp. z o.o. Inwestycja zakończyła się zgodnie z umową w kwietniu 2020 r. Całkowity koszt realizacji inwestycji wyniósł ok. 10 mln zł.

- Wyposażenie SPPP w drugie ramię przeładunkowe

Wyposażenie SPPP w drugie ramię przeładunkowe wraz z fundamentem, instalacjami przynależnymi i dokumentacją techniczną, wymaganą przez Transportowy Dozór Techniczny. Zakończono montaż nalewaka wraz ze wszystkimi instalacjami przynależnymi. Termin realizacji zadania wydłużony został do stycznia 2020 r. celem uzyskania dopuszczenia urządzenia do eksploatacji przez Transportowy Dozór Techniczny oraz przeprowadzenia szkolenia użytkownikowi SPPP.

Realizowane były prace projektowe przez wykonawcę robót Przedsiębiorstwo Portowe SIEĆ Sp. z o.o. w obszarze zapewnienia równoczesnej pracy obu ramion przeładunkowych SPPP, celem zwiększenia możliwości przeładunkowych, co wiązało się z koniecznością modernizacji istniejącego nalewaka i wydłużenia terminu zakończenia realizacji inwestycji. Zakończenie wszystkich robót planowany jest w 2021 r. Całkowity koszt realizacji inwestycji ok. 3,4 mln zł.

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

Inwestycja polegała na realizacji robót dekarских, wymianie okien, wymianie instalacji wodociągowo-kanalizacyjnej i centralnego ogrzewania oraz przebudowie pomieszczeń sanitarnych w budynku Magazynu H przy ul. Polskiej w Gdyni, który wpisany jest do Wojewódzkiego Rejestru Zabytków. Inwestycję zakończono zgodnie z umową w I kw. 2020 r. Całkowity koszt realizacji inwestycji wyniósł ok. 6 mln zł.

- Budowa placów manewrowo – składowych na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia

W ramach inwestycji zbudowany zostanie plac nr 1 o powierzchni 9,04 ha przeznaczony do składowania 8.136 szt. kontenerów standardowych i 432 szt. kontenerów chłodniczych, oraz plac nr 2 o powierzchni 8,51 ha przeznaczony do składowania 7.092 szt. kontenerów standardowych. Place będą przystosowane do składowania kontenerów (w 6-ciu warstwach) oraz wszelkich innych ładunków intermodalnych. Plac nr 2 będzie połączony bezpośrednio z projektowanym w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego terminalem intermodalnym (zadanie Budowa terminalu intermodalnego na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia). W ramach niniejszego zadania zostanie wybudowana również wszelka towarzysząca infrastruktura elektroenergetyczna (w tym stacje trafo), sanitarna, telekomunikacyjna, a także zbiornik retencyjny, ogrodzenia, nasadzenia zieleni i inne elementy niezbędne do eksploatacji wybudowanych placów.

W IV kwartale 2020 r. na placu nr 1 rozpoczęły się roboty związane z budową uzbrojenia podziemnego (kanalizacja deszczowa i sieć wodociągowa) oraz roboty związane z przygotowaniem podłoża pod konstrukcję nawierzchni betonowej. Na placu nr 2 trwały roboty ziemne mające na celu przygotowanie

podłoża pod konstrukcję placów składowych. Termin realizacji inwestycji to lata 2020-2022. Całkowity koszt realizacji inwestycji będzie wynosił ok. 73 mln zł.

- Przebudowa parkingu dla samochodów trasowych przy ul. Kontenerowej wraz z uzbrojeniem podziemnym

Inwestycja zlokalizowana jest w Porcie Zachodnim. W ramach inwestycji powstanie 86 stanowisk postojowych dla samochodów ciężarowych trasowych. W ramach zadania przebudowana zostanie również nawierzchnia parkingu wraz z infrastrukturą podziemną o powierzchni około 24.000 m². Umowa na roboty budowlane została podpisana 29 kwietnia 2020 r. Termin realizacji inwestycji to lata 2020-2022. Całkowity koszt realizacji inwestycji będzie wynosił ok. 9 mln zł.

- Budowa drugiego magazynu wysokiego składowania przy ul. Logistycznej w Gdyni w Porcie Zachodnim

Zadanie stanowi kontynuację rozbudowy zachodniej części Portu Gdynia i jest kolejnym etapem rozszerzania oferty na powierzchnie magazynowe. W ramach zadania powstanie czwarty magazyn wysokiego składowania na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia. W kwietniu 2020 r. podpisano umowę na opracowanie dokumentacji projektowej budowy czwartego magazynu wysokiego składowania przy ul. Logistycznej. W grudniu 2020 r. Wykonawca złożył Projekt Budowlany, którego odbiór zakończono. Z uwagi na wymagania instytucji ubezpieczeniowych w zakresie wyposażenia obiektów magazynowych w instalacje tryskaczowe, wstrzymano dalsze prace projektowe. Prowadzone były analizy w zakresie dokonania niezbędnych zmian w dokumentacji projektowej. Termin realizacji inwestycji to lata 2020-2024. Całkowity koszt realizacji inwestycji będzie wynosił ok. 35 mln zł.

- Budowa nawierzchni manewrowo-składowych na Nabrzeżu Węgierskim

Realizacja zadania ma na celu zwiększenie możliwości przeładunkowych we wschodniej części portu, a tym samym utrzymanie pozycji konkurencyjnej Portu Gdynia w regionie Morza Bałtyckiego. W ramach projektu przewiduje się efektywne zagospodarowanie terenów pozyskanych w 2018 r. od firmy Vistal Stocznia Remontowa. Projekt zakłada budowę nawierzchni dostosowanych do składowania towarów drobnicowych (tj. papier, celuloza, stal, big-bagi, wyroby drewnopochodne, sztuki ciężkie, ładunki ponadgabarytowe, w tym offshore) oraz ładunków masowych (tj. zboża, śruty, pasze, biomasa, węgiel, koks i kruszywo). W celu zwiększenia efektywności przeładunków planowana jest budowa infrastruktury drogowej, kolejowej, sieciowej, przebudowa Nabrzeża Węgierskiego na długości ponad 700 m oraz pogłębienie basenu VI do głębokości technicznej 15,5 m.

W 2018 r. przygotowano dokumentację projektową robót rozbiórkowych i uzyskano pozwolenie na rozbiórkę obiektów kubaturowych. W październiku 2019 r. została podpisana umowa z firmą WUPROHYD Sp. z o.o. na opracowanie dokumentacji projektowej budowy nawierzchni manewrowo-składowych. Na podstawie Projektu Konceptyjnego, którego odbiór nastąpił w marcu 2020 r., Wykonawca wykonał badania geotechniczne, Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia oraz dokonał Analizy Nawigacyjnej. Na podstawie przeprowadzonych w kwietniu oraz maju 2020 r. czynności odbiorowych, Projektant złożył w kwietniu 2020 r. wniosek o wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich oraz w dniu 8 czerwca 2020 r. wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Trwała procedura administracyjna w powyższym zakresie. Równolegle rozpoczęły się prace projektowe związane z projektem budowlanym, które były na wczesnym etapie uzgodnień branżowych wewnątrz struktury ZMPG S.A. Rozpoczęcie w pierwszej kolejności robót rozbiórkowych uzależnione będzie od rozwiązania umów z najemcami przedmiotowego terenu. Termin realizacji inwestycji to lata 2018-2023. Całkowity koszt realizacji inwestycji wynosi ok. 130 mln zł.

- Rozbiórka budynków na terenie nabytym od NAUTA Waterfront Północ i NAUTA Waterfront Południe

Zadanie dotyczy przygotowania terenów pod przyszłe inwestycje. Obszar po Stoczni Remontowej NAUTA jest niezwykle wartościowym terenem inwestycyjnym we wschodniej części Portu Gdynia, a jego zagospodarowanie umożliwia realizację planów dalszej rozbudowy potencjału portowo -

morskiego. Pozyskane tereny postoczniowe poszerzą dostęp nie tylko do Basenu II, ale również umożliwią ZMPG S.A. korzystanie z pełnej długości Nabrzeża Śląskiego oraz Nabrzeża Remontowego i Rybnego. W konsekwencji pozwoli to także na realizację następujących strategicznych inwestycji tj. Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia z dostępem komunikacyjnym przez Molo Węglowe – wykorzystanie terenów Stoczni Remontowej NAUTA dla poprowadzenia nowego układu drogowego i kolejowego, obsługującego Port Zewnętrzny oraz Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków wycieczkowych w Basenie II. Termin realizacji inwestycji to lata 2020-2022. Całkowity koszt realizacji inwestycji wynosi ok. 1,3 mln zł.

- Budowa garażu przy ul. Rotterdamskiej 7 w Gdyni

Budowa parterowego budynku garażowego z przyłączem wody, kanalizacji deszczowej i sanitarnej oraz energetycznym dla pojazdów specjalistycznych (wozy asenizacyjne) realizowana jest dla celów przeprowadzania kontroli utrzymania infrastruktury wodno-kanalizacyjnej przez Przedsiębiorstwo Portowe SIEĆ Sp. z o.o. działające na terenie portu. Inwestycja podyktowana jest zapotrzebowaniem najemców. Termin realizacji inwestycji to lata 2019-2022. Całkowity koszt realizacji inwestycji wynosi ok. 1,0 mln zł.

- Budowa zintegrowanego stanowiska zarządzania Portem w budynku Portowej Straży Pożarnej prze ul. Chrzanowskiego 15/17

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa budynków siedziby Portowej Straży Pożarnej wraz z zagospodarowaniem terenu i infrastrukturą techniczną. Celem inwestycji jest zoptymalizowanie procesów zarządzania ruchem w Porcie oraz dowodzenia służbami ratunkowymi i ochrony Portu w sytuacjach kryzysowych. Termin realizacji inwestycji to lata 2018-2021. Całkowity koszt realizacji inwestycji wynosi ok. 4,6 mln zł.

Ponadto Zarząd Morskiego Portu Gdynia Spółka Akcyjna, jako podmiot zarządzający portem morskim prowadził intensywne prace związane z wydaniem rozporządzenia o zmianach granicy portu morskiego w Gdyni. Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 kwietnia 2020 r. w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni (Dz.U. poz. 822), opublikowanym w Dzienniku Ustaw w dniu 8 maja 2020 r., rozszerzono granice administracyjne Portu Gdynia. Nowe granice portu gdyńskiego obejmują tereny zakupione od byłej Stoczni Remontowej NAUTA S.A. (pow. 2,8 ha), a także inne tereny o istotnym potencjale rozwojowym, tj. obszar Pirsu Rybackiego (pow. ok. 177.900 m²) i tereny Gminy Kosakowo. W Gminie tej jest to obszar obejmujący 260,2 ha. Granice portu obejmują także obszar morski pod przyszłą inwestycję Portu Zewnętrznego, za obecnymi falochronami.

Port Gdynia kontynuował uczestnictwo w projekcie pn. „Water Innovation System Amplifier (WISA) Test-beds for water innovation”. Zgodnie z zaplanowanym harmonogramem prac w 2020 r. wszyscy partnerzy przedstawili obowiązujące w danych krajach (Litwa, Polska, Szwecja) systemy zarządzania wodami opadowymi. W grudniu 2019 r. odbyło się pierwsze spotkanie studyjne w Porcie Åhus (Szwecja). W dniach 25-26 lutego 2020 r. odbyła się wizyta studyjna w Porcie Gdynia, w której wzięli udział przedstawiciele instytucji takich jak: Zakład Utylizacyjny Sp. z o.o.; EKO DOLINA Sp. z o.o.; Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku; Klaipeda Stevedoring Company KLASCO; Krinova Incubator & Science Park; Åhus Hamn & Stuveri AB; Uniwersytetu w Kłajpedzie, Politechniki Gdańskiej; Miasta Hässleholm oraz Portu Gdynia. Podczas spotkania szczegółowo omówiono gospodarkę wodno-ściekową w Porcie Gdynia oraz zorganizowano wycieczkę statkiem po Porcie Gdynia przybliżając zaproszonym gościom specyfikę działalności i funkcjonowania jednego z trzech największych polskich portów. Ze względu na stan epidemiczny nie odbyła się zaplanowana na maj 2020 r. wizyta studyjna w Kłajpedzie.

W drugiej połowie 2020 r. praca w projekcie prowadzona była online i obejmowała: przeanalizowanie zlewni występujących na terenie Portu Gdynia pod kątem powierzchni, posiadanych pozwoleń wodnoprawnych oraz prowadzonej działalności portowej; przeanalizowanie i opisanie aktów prawnych regulujących gospodarkę wodami opadowymi na terenie Portu Gdynia; prowadzenie szeregu dyskusji i konsultacji z partnerami projektu w zakresie wykorzystania w Porcie Gdynia automatycznych metod

poboru prób wód opadowych. Jednym z głównych tematów było ustalenie zakresu badań adekwatnych do prowadzonej działalności w porcie, dobór optymalnego miejsca posadowienia samplerów oraz metodologia poboru prób. Ustalono dwa miejsca lokalizacji samplerów: pierwsze na terenie dzierżawionym przez HES Gdynia Bulk Terminal Sp. z o.o., drugie na terenie Bałtyckiej Bazy Masowej Sp. z o.o. W IV kwartale 2020 r. uzyskano zgody obu dzierżawców na posadowienie samplerów na okres 2 lat. W ramach projektu w IV kwartale 2020 r. rozstrzygnięto przetarg nieograniczony na „Stworzenie automatycznego systemu poboru i badań jakości wód opadowych i roztopowych poprzez budowę, dostarczenie oraz uruchomienie dwóch kompletnych zestawów umożliwiających pobór i badanie jakości wód opadowych i roztopowych w Porcie Gdynia”. Umowa z Wykonawcą podpisana została 17 listopada 2020 r. i przewidywała termin realizacji przedmiotu umowy w ciągu 4 miesięcy.

Rozwój usług portowych oraz pozostałych przedsięwzięć istotnych dla realizacji polskiej polityki morskiej w Porcie Gdynia w 2020 r.

- Port Zewnętrzny

Celem inwestycji jest wzrost potencjału przeładunkowego portu oraz zapewnienie możliwości obsługi największych statków w warunkach globalnych zmian w technologii przewozów oceanicznych. Inwestycja polega na budowie nowego terminalu głębokowodnego (wychodzącego poza obecny falochron główny) w ramach przedłużenia nabrzeża Śląskiego i jest zgodna ze strategią rozwoju Portu Gdynia do 2027 r., w której założono pozyskanie nowych terenów na potrzeby zwiększenia potencjału usługowego portu oraz Programem Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2030 r.

19 września 2019 r. weszła w życie ustawa o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych. Ustawa wprowadza ułatwienia proceduralne usprawniające budowę portów zewnętrznych (powstających w wyniku zalądowania obszarów morskich) w ramach rozbudowy portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Przygotowana specustawa portowa zawiera rozwiązania przyspieszające budowę portów zewnętrznych, m.in. ułatwienia w nabywaniu nieruchomości pod inwestycje dotyczące budowy portów zewnętrznych. Port Zewnętrzny będzie realizowany m.in. na podstawie przepisów ww. specustawy.

W 2020 r. w Porcie Gdynia trwał proces przedinwestycyjny budowy Portu Zewnętrznego. Podstawą prowadzonych działań były wyniki prac koncepcyjnych z lat 2018-2019, zgodnie z którymi zakłada się:

- Budowę terminala Kontenerowego dla statków kontenerowych klasy Baltmax;
- Obrotnicę o średnicy 860 m, umożliwiającą obracanie statków o długości do 430 m, a w przyszłości nawet statków o długości do 490 m;
- Przyjęcie rozwiązań umożliwiających możliwie największą redukcję kosztów budowy falochronów i terminala kontenerowego oraz robót czerpalnych akwenów i toru podejściowego.

Ponadto w ramach projektów komplementarnych przewidziano m.in. budowę falochronów Portu Gdynia, również stanowiących część rozwiązań proponowanych w koncepcjach.

W I połowie 2020 r. została przeprowadzona ocena efektywności inwestycji połączona z badaniem rynku zorganizowanym w formie dialogu technicznego. Procedura ta pozwoliła sformułować kluczowe dla projektu wnioski, to znaczy potwierdzić jego rentowność, wyrażoną w wysokich wskaźnikach ekonomicznych, techniczną wykonalność oraz predysponowanie do realizacji w formule PPP. Następnym etapem oceny inwestycji było studium wykonalności, które stanowiło doprecyzowanie analiz z etapu oceny efektywności. W studium uwzględniono zmianę otoczenia biznesowego i prawnego projektu, które nastąpiło w II połowie 2020 r. Dzięki zastosowanym czynnościom optymalizującym model finansowy projektu, udało się uzyskać jeszcze korzystniejsze wyniki analizy finansowej i społeczno-ekonomicznej. Kamieniem milowym projektu osiągniętym w 2020 r. było ogłoszenie naboru do udziału w postępowaniu na wybór partnera prywatnego. Nabór będzie prowadzony w trybie dialogu konkurencyjnego.

Kolejnym strategicznym kamieniem milowym osiągniętym w 2020 r. było uzyskanie finansowania infrastruktury dostępowej do Portu Gdynia. ZMP Gdynia S.A. uczestniczył w przygotowaniu projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom pandemii Covid-19. W ramach tej ustawy, podpisanej przez prezydenta w dniu 7 października 2020 r., przewidziano przekazanie dla ZMP Gdynia S.A. równowartości kwoty 150 mln EUR w formie obligacji Skarbu Państwa przeznaczonych na podwyższenie kapitału zakładowego Spółki. Postanowienia ustawy zostały wykonane z dniem 15 grudnia 2020 r., kiedy to nastąpiło wydanie listu emisyjnego obligacji, które następnie zostały zasymilowane na rachunku ZMP Gdynia S.A. w Banku Gospodarstwa Krajowego w dniu 28 grudnia 2020 r. Obligacje przekazane do ZMP Gdynia S.A. mają wartość około 672 mln zł.

Równolegle ZMP Gdynia S.A. prowadził prace nad dokumentacją z dziedziny ochrony środowiska. Zostały wykonane badania terenowe, analizy oraz symulacje w zakresie inwentaryzacji przyrodniczej obszarów wodnych i lądowych przeznaczonych pod inwestycje oraz analizy w zakresie bezpieczeństwa i wystąpienia poważnych awarii oraz ich skutków, jak również wpływu inwestycji na ruchy rumowiska. Ponadto został przygotowany raport środowiskowy projektu, zawierający dodatkowe analizy, m.in. wpływu Portu Zewnętrznego na krajobraz i klimat akustyczny.

- Dostęp drogowy do portu Gdynia - Droga Czerwona

Celem budowy Drogi Czerwonej jest poprawa dostępności transportowej Portu Gdynia. Projekt jest wpisany na listę projektów korytarza transportowego TEN-T 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. Dotychczas Gmina Gdynia utrzymuje w przebiegu tej drogi rezerwy planistyczne dla jej realizacji. Istniejące tereny przeznaczone pod budowę drogi to przede wszystkim tereny niezagospodarowane lub tereny drogowe. Konieczność priorytetowej realizacji Drogi Czerwonej wynika z niemożności przebudowy Estakady Kwiatkowskiego bez połączenia alternatywnego. Dla zapewnienia pełnej wydajności sieci TEN-T koniecznym jest stworzenie nowego połączenia Portu Gdynia z siecią dróg krajowych poprzez infrastrukturę drogową spełniającą parametry sieci TEN-T i nacisku na oś 11,5 tony, łączących ulicę Janka Wiśniewskiego z drogą S6 (docelowo 7).

Nowelizacja ustawy o portach i przystaniach morskich i niektórych innych ustaw z dnia 19 lipca 2019 r. stworzyła warunki korzystnego dla rozwoju Portu Gdynia rozwiązania. W listopadzie 2020 r. Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A. w Gdańsku sporządziło na zlecenie ZMPG S.A. koncepcję Drogową pn. „Droga Czerwona elementem ostatniej mili dostępu drogowego do Portu Gdynia i granicy państwa”. W dniu 26 listopada 2020 r. przedstawiciele władz Miasta Gdyni podpisali z członkami Zarządu ZMPG S.A. uzgodnienie dotyczące przebiegu Drogi Czerwonej jako elementu ostatniej mili dostępu drogowego do Portu Gdynia i granicy państwa. Strony uzgodniły lokalizację przyszłej Drogi Czerwonej jako drogi krajowej na odcinku: Korekta obwodnicy Trójmiasta; „Węzeł Morska”; „Węzeł Zespolony Dolina Logistyczna”; „Węzeł Kwiatkowskiego”; „Węzeł Ofiar Grudnia 70”; „Węzeł Terminal Promowy”; „Węzeł Port Zewnętrzny” zgodnie z koncepcją Drogową. Uzgodnienie wraz z koncepcją przebiegu Drogi Czerwonej zostało w listopadzie 2020 r. przesłane do Ministerstwa Infrastruktury.

- Dolina Logistyczna

Powstanie „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. Projekt jest ściśle związany z realizacją projektu pn. Budowa Drogi Czerwonej w Gdyni. Powstanie Platformy Multimodalnej „Dolina Logistyczna” jest planowane po 2022 r. Projekt składać się będzie z paru etapów - pierwszy będzie dotyczył powstania wewnętrznej infrastruktury drogowej, parkingu centralnego dla samochodów ciężarowych, terminalu intermodalnego, magazynów oraz

placów składowych. W 2019 r. Zarząd Morskiego Portu Gdynia Spółka Akcyjna złożył wniosek o dokonanie zmiany granicy portu morskiego w Gdyni w zakresie objęcia części obszaru funkcjonalnego pn. „Dolina Logistyczna” o pow. 260,2 ha w gminie Kosakowo, powiat pucki. Rada Gminy Kosakowo, bez głosów sprzeciwu, podjęła uchwałę pozytywnie opiniującą wniosek ZMPG S.A. Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 kwietnia 2020 r. w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni rozszerzono granice administracyjne Portu Gdynia. Nowe granice portu gdyńskiego obejmują tereny zakupione od byłej Stoczni Remontowej NAUTA S.A., a także inne tereny o istotnym potencjale rozwojowym, tj. obszar Pirsu Rybackiego i tereny Gminy Kosakowo (w gminie tej obszar wynosi 260,2 ha). Realizacja projektu planowana jest w formule PPP, ze współudziałem ZMPG S.A. w latach 2022 – 2027. Wartość przedsięwzięcia szacuje się na 448 mln zł. ZMPG S.A. prowadził prace przygotowawcze związane z opracowaniem planu rozwoju oraz koncepcji obszarów Doliny Logistycznej. W 2020 r. dokonano wyceny opracowania oraz przeprowadzono rozmowy z przedstawicielami Gminy Rumii i Gminy Kosakowo.

- Wykorzystanie paliwa LNG w Porcie Gdynia

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. Nowoczesny potencjał oraz w priorytecie 4 pn. Port przyjazny otoczeniu. Celem projektu jest umożliwienie usług bunkrowania LNG w Porcie Gdynia zgodnie z rosnącym zapotrzebowaniem rynkowym na skroplony gaz ziemny. Dzięki jego realizacji zostały spełnione wymogi dyrektywy (2014/94/EU) ws. rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, w ramach której punkty bunkrowania LNG powinny powstać w portach morskich najpóźniej do 2025 r. Wdrożenie usługi bunkrowania gazu LNG na terenie Portu Gdynia zwiększyło atrakcyjność oferty portu dla jego obecnych i nowych klientów. Dzięki realizacji projektu ZMPG S.A. wdrożył ekologiczne paliwo, a tym samym przyczynił się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, jak również wzrostu konkurencyjności Portu Gdynia na arenie międzynarodowej. Poprzez regularność bunkrowań udowodniono, że istnieje realny popyt rynkowy na ww. usługę. Nakłady poniesione do 2020 r. wynoszą 174 tys. zł.

- Wykorzystanie wodoru w Porcie Gdynia

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. Nowoczesny potencjał oraz w priorytecie 4 pn. Port przyjazny otoczeniu. Projekt polega na zastosowaniu wodoru w Porcie Gdynia zarówno pod kątem paliwa dedykowanego dla statków zawijających w przyszłości do portu, jak i innych zastosowań takich jak zasilanie pojazdów na terenie portu lub wykorzystania przy gromadzeniu energii pochodzącej np. ze źródeł energii odnawialnej. Projekt polega na wskazaniu możliwych zastosowań wodoru jako paliwa alternatywnego na terenie Portu Gdynia w obszarach takich jak: możliwość akumulowania energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych do akumulatorów wodoru, wyszczególnienie rozwiązań przeładunkowych w których może zostać zastosowana technologia wodorowa (surnice, pojazdy portowe, lokomotywy manewrowe, wózki widłowe itp.) Dodatkowo projekt zakłada analizę i perspektywę rozwoju wodoru w żegludzie morskiej w kontekście przechodzenia z systemu paliw tradycyjnych na rozwiązania zeroemisyjne. Przedstawiciele Portu Gdynia brali udział w spotkaniach grup roboczych dotyczących technologii wodorowych w energetyce, wodoru jako paliwa alternatywnego w transporcie oraz produkcji wodoru w nowych instalacjach.

- Punkt ładowania pojazdów elektrycznych w Porcie Gdynia

Projekt polega na stworzeniu pilotażowego punktu ładowania dla pojazdów elektrycznych w obrębie istniejącej infrastruktury energetycznej portu gdyńskiego. Projekt realizowany jest przy współpracy z Energa Oświetlenie z grupy Orlen. W ramach projektu zostanie zbadana możliwość rynkowego zapotrzebowania na usługę ładowania oraz przetestowanie techniczne procesu ładowania i rozliczeń. Ładowarki obsługują rosnącą flotę pojazdów elektrycznych poruszających się po porcie (pracowników i turystów). Innowacyjność projektu polega na wykorzystaniu istniejącej infrastruktury portowej. Innowacyjne rozwiązanie pozwoli również ładować energią elektryczną hulajnogi czy rowery ze stacji ładowania zainstalowanej bezpośrednio na słupie oświetleniowym. Istotne będzie uzyskanie informacji

w zakresie rynkowego zapotrzebowania na usługę ładowania pojazdów elektrycznych na terenie Portu Gdynia. Na podstawie projektu pilotażowego zostanie przygotowana koncepcja rozwoju elektromobilności w Porcie Gdynia, w tym opracowane zostaną kolejne punkty ładowania na terenie Portu Gdynia oraz system poboru opłat od użytkowników przez operatora ładowarki. Kolejnym etapem projektu będzie wdrożenie systemu w celach komercyjnych. Celem projektu jest zapewnienie ładowania energią elektryczną pojazdów poruszających się na terenie portu w oparciu o innowacyjny system ładowania. W ramach prac zbudowano punkt ładowania składający się z dwóch ładowarek oraz uruchomiono usługę ładowania pojazdów elektrycznych. W kolejnych etapach projektu na lata 2021-2022 rozważana jest komercyjna kontynuacja projektu. Nakłady poniesione do 2020 r. wynoszą 20 tys. zł.

- Space3ac - System do rozliczania opłaty deszczowej – Interio

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 4 pn. Port przyjazny otoczeniu. Projekt polega na stworzeniu systemu w formie aplikacji internetowej ułatwiającego rozliczanie opłat za usługi wodne (tzw. opłata deszczowa). System obliczania opłaty deszczowej został opracowany w myśl ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne. Aplikacja została opracowana i wdrożona w 2018 r. Infrastruktura ZMPG S.A. podczas opadów deszczu obsługuje tereny własne, dzierżawione innym klientom i tereny, które są własnością pozostałych podmiotów portowych. W pierwszym etapie projektu zaprojektowano i wdrożono narzędzie informatyczne w postaci aplikacji obliczającej wielkość opadów w poszczególnych kwartałach roku oraz poziom opłat za wielkość opadów. Aplikacja oblicza opłaty na podstawie wielkości terenu i informacji pozyskanych z systemu zewnętrznego, tj. Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej, który wskazuje poziom opadów na danym terenie. Aplikacja posiada różne funkcje, m.in. generowania raportów i rozliczeń oraz wprowadzania operatów wodnoprawnych i faktur z Wód Polskich do bazy danych. Kolejnym etapem projektu jest przygotowanie rozliczeń dla najemców ZMPG S.A. oraz dla pozostałych podmiotów portowych korzystających z terenów podlegających rozliczaniu z opłat wodnych. Obecnie ZMPG S.A. ponosi ww. opłaty samodzielnie (nie nakłada opłat na pozostałe podmioty). Celem projektu jest optymalne rozliczenie opłat deszczowych na podstawie faktur z Wód Polskich metodą ScS-Cn. Nakłady poniesione do 2020 r. wynoszą 9,5 tys. zł.

- Elektroniczacja zamówień w ZMPG-a S.A. zgodnie z wymogami PZP

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 r. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 1 pn. Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych oraz w priorytecie 2 pn. Nowoczesny potencjał. Projekt polega na wdrożeniu i utrzymaniu elektronicznego Portalu e-usług w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A., a także optymalizacji do potrzeb przedsiębiorstwa wraz z jego integracją z systemem rządowym, tj. Platformą e-Zamówienia. Wdrożone, uruchomione i zintegrowane oprogramowanie służy przeprowadzaniu postępowań przetargowych wraz z ich archiwizacją oraz całościową komunikacją z Wykonawcami w formie elektronicznej zgodnie z Ustawą Prawo zamówień publicznych. Zakłada się wprowadzenie elektronicznego obiegu dokumentów pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcami. Dzięki realizacji projektu nastąpiło zwiększenie transparentności prowadzonych postępowań przetargowych, usprawnienie komunikacji na linii Zamawiający – Wykonawca, podniesienie konkurencyjności przedsiębiorstwa, jak również skrócenie procesów w obszarze prowadzenia postępowań przetargowych. Nakłady poniesione do 2020 r. wynoszą 40 tys. zł.

- Utworzenie zaplecza budowy morskich farm wiatrowych w Porcie Gdynia

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. Nowoczesny potencjał. Projekt realizowany jest w odpowiedzi na potrzeby związane z możliwościami organizacji zaplecza obsługi elementów morskich farm wiatrowych w Porcie Gdynia. Celem projektu jest analiza możliwości obsługi logistycznej budowy morskich farm wiatrowych w Porcie Gdynia a następnie utworzenie tam zaplecza dla ich budowy. Efektem prowadzenia analiz jest wskazanie potencjalnych lokalizacji zaplecza obsługi morskich farm wiatrowych. Produktem projektu

może być wybudowanie na terenie Portu Gdynia terminalu offshore wraz z ewentualną montownią komponentów do budowy morskich farm wiatrowych. Umożliwi to wzrost zatrudnienia w całej Polsce, tym samym przełoży się na większą konkurencyjność polskiej gospodarki, jak również da możliwość pełnego wykorzystania udziału polskich firm w realizacji budowy projektów Morskich Farm Wiatrowych. Nakłady poniesione do 2020 r. wynoszą 200 tys. zł. Działania Portu Gdynia dotyczące utworzenia zaplecza dla budowy morskich farm wiatrowych w Porcie Gdynia w 2020 r. realizowane były w sytuacji trwającego procesu legislacyjnego dotyczącego ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1050), która nie wskazuje lokalizacji portu morskiego dedykowanego dla budowy morskich farm wiatrowych (ustawa weszła w życie dopiero w 2021 r.) oraz w sytuacji braku w 2020 r. obowiązujących regulacji prawnych dotyczących lokalizacji terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych.

- Platforma Zarządzania Informacją - PIM

Celem projektu jest optymalizacja procesów w trakcie realizacji zadań inwestycyjnych. Projekt polega na opracowaniu systemu, który umożliwi integrację różnych poziomów współpracy między komórkami organizacyjnymi ZMPG S.A. oraz z kontrahentami przedsiębiorstwa.

Program pn. „Platforma Zarządzania Informacją – PIM” podzielony został na cztery, poniższe etapy:

- Etap I: Opracowanie wstępnych założeń programu pn. „Platforma Zarządzania Informacją PIM” oraz przeprowadzenie uproszczonego audytu w ZMPG SA;
- Etap II: Wdrożenie „Platformy Wymiany Danych - CDE” oraz zastosowanie standardów BIM przy projektach pilotażowych;
- Etap III: Modernizacja platformy CDE o dodatkowe moduły w ramach projektu pn. „Modelowanie Informacji o Obiekcie – BIM”;
- Etap IV: Wdrożenie oraz monitoring programu pn. „Platforma Zarządzania Informacją PIM”.

Realizacja projektu zoptymalizuje współpracę między ZMPG S.A., projektantem i wykonawcą robót budowlanych przy realizacji zadań inwestycyjnych. System umożliwi w etapie eksploatacji wykorzystanie informacji wypracowanych w początkowej fazie cyklu życia projektu (od koncepcji do realizacji projektu). Kluczową częścią projektu jest wdrożenie w ZMPG S.A. metodyki BIM (ang. Building Information Modeling) wraz z platformą wymiany informacji CDE (Common Data Environmental). Program PIM zakłada również integrację systemu informacji geograficznej GIS z modelami BIM, które będą tworzone w ramach realizacji zadań inwestycyjnych na wspólnej platformie do zarządzania informacją. Program PIM umożliwi zmniejszenie całkowitych kosztów projektowania, realizacji, utrzymania i zarządzania obiektem powstałym w procesie inwestycyjnym oraz zminimalizowanie zagrożenia wystąpienia błędów w dokumentacji na etapie planowania, projektowania i realizacji inwestycji. Wykorzystanie technologii BIM stwarza też możliwość szybkiego opracowania symulacji różnych wersji projektu. Nakłady poniesione do 2020 r. wynoszą 74 tys. zł.

- Zakup i wdrożenie pilotażowego systemu wspomagającego akcje Portowej Straży Pożarnej w zakresie nawigowania do miejsca zdarzenia

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 r. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 4. pn. Port przyjazny otoczeniu. Projekt polega na stworzeniu systemu wspomagającego akcje Portowej Straży Pożarnej w zakresie nawigowania do miejsca zdarzenia. System obejmować będzie aplikację na stanowisku Dyżurnego Punktu Alarmowego oraz aplikację na tablet, który znajdować się będzie w pojeździe ratowniczo-gaśniczym PSP. Analiza wewnętrzna wykazała konieczność wdrożenia rozwiązania, które zoptymalizuje komunikację pomiędzy dyspozytorem kolejowym, a pracownikami PSP. Komunikacja dotyczy przekazywania informacji o trasie dojazdu do miejsca zdarzenia z uwzględnieniem przejazdów drogowo-kolejowych. W odpowiedzi na potrzeby Portowej Straży Pożarnej, planuje się przeprowadzić projekt pilotażowy, obejmujący system wspomagający akcje ratowniczo-gaśnicze dla Portowej Straży Pożarnej. Funkcjonalności systemu obejmują m.in. wyznaczenie najszybszej drogi dojazdu i modyfikacji trasy w sytuacji zamknięcia przejazdów drogowo-

kolejowych. Aplikacja posiada również funkcję wizualizacji hydrantów w miejscu zdarzenia oraz śledzenie rzeczywistej pozycji wozu ratowniczo-gaśniczego podążającego na miejsce zdarzenia. Celem projektu jest optymalizacja pracy portowych służb ratowniczych w zakresie nawigowania do miejsca zdarzenia za pośrednictwem interaktywnej mapy wskazującej dostępność przejazdów drogowo-kolejowych. Nakłady poniesione do 2020 r. wynoszą 15 tys. zł.

- System monitoringu i obserwacji terenów portowych z wykorzystaniem pływających bezzałogowych mobilnych platform badawczych

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 r. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. Nowoczesny potencjał oraz w priorytecie 4 pn. Port przyjazny otoczeniu. Projekt polega na wykorzystaniu mobilnych platform badawczych w działalności portu. W ramach projektu zostanie wybrany zewnętrzny wykonawca, który dostarczy niezbędne do realizacji założonych celów rozwiązania techniczne, wraz z wykwalifikowanym zespołem niezbędnym do obsługi procesów i aparatury pomiarowej. We współpracy z międzynarodowymi podmiotami, na podstawie uzyskiwanych wyników, powstaną prognozy oparte o modele 3D, w zakresie modelowania dna morskiego, falowania czy rozprzestrzeniania się rozlewów ropopochodnych. Pobierane przez bezzałogową platformę pływającą próbki wody, będą analizowane przez laboratorium, dzięki czemu w czasie realizacji projektu, powstanie profil fizyko-chemiczny wód portowych. Otrzymane dane, obserwacje oraz analizy zostaną uwzględnione w końcowym raporcie, zawierającym rekomendacje oraz wskazania dla organów administracji państwowej, w zakresie wykorzystania platform bezzałogowych do prac badawczych na terenach portowych. Implementacja rozwiązań wykorzystujących platformy bezzałogowe w bezpośredni sposób przyczynia się do rozwoju silnych trendów w branży morskiej, ukierunkowanych na rozwój systemów opartych na autonomiczności. Celem projektu jest określenie możliwości uzyskania od jednostek administracji państwowej akredytacji badań przeprowadzanych za pomocą nawodnych platform bezzałogowych oraz rekomendacje w zakresie ujednoczenia standardów technicznych w tym obszarze.

- Automatyczne cumowanie

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 r. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. Nowoczesny potencjał, oraz w priorytecie 3 pn. Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej. Projekt polega na przeprowadzeniu badań i analiz związanych z zastosowaniem technologii automatycznego cumowania statków oraz przebadaniem potrzeb Portu Gdynia na jej zakup. Na podstawie ich interpretacji wybrane zostaną dedykowane nabrzeża do zastosowania technologii, a następnie rozpocznie się procedura zakupu urządzeń oraz ich montażu. Systemu automatycznych urządzeń cumowniczych będą mogli używać operatorzy linii żegludowych, których liczba znacznie zwiększy się dzięki możliwości korzystania z tej usługi, która jest bezpieczniejsza oraz szybsza niż tradycyjny system cumowania statków. Projekt zakłada także stworzenie zarządzającego i kontrolującego je systemu IT, gdzie będą zamieszczone, archiwizowane, uaktualniane oraz regularnie używane dane dotyczące statków cumujących w Porcie Gdynia. Celem projektu jest zapewnienie usługi cumowania statków w sposób automatyczny, szybszy i bezpieczniejszy niż tradycyjny, podniesienie poziomu konkurencyjności portu w Gdyni na arenie międzynarodowej, jak również zmniejszenie kongestii. Efektem wdrożenia projektu będzie również zmniejszenie zanieczyszczeń wydzielanych do wody oraz atmosfery, poprzez zmniejszenie obrotów silników statków podczas cumowania i na trasach pomiędzy konkretnymi portami. Nakłady poniesione do 2020 r. wynoszą 100 tys. zł.

- Elektroniczny Obieg Dokumentów

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 r. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 4 pn. Port przyjazny otoczeniu. Projekt polega na przeanalizowaniu dostępnych na rynku rozwiązań systemu elektronicznego obiegu dokumentów, zbadaniu potrzeb Zarządu Portu Gdynia S.A. na jego zastosowanie, a następnie na wdrożeniu rozwiązania wybranego i dostosowanego do funkcjonowania przedsiębiorstwa. Z systemu elektronicznego obiegu dokumentów będą korzystać wszyscy pracownicy

ZMPG S.A., aby uczynić swoją pracę bardziej wydajną, szybszą oraz ograniczoną do koniecznych, mniej czasochłonnych czynności. Celem realizacji projektu jest użytkowanie innowacyjnego oraz bezpiecznego rozwiązania, które usprawni pracę komórek merytorycznych spółki, udrożni wymianę informacji między nimi, a także ułatwi czynności administracyjne. Efektem realizacji projektu będzie wdrożenie systemu Elektronicznego Obiegu Dokumentów ściśle dostosowanego do potrzeb ZMPG S.A. Przyniesie to wiele korzyści, wśród których można wyróżnić: usprawnienie procesów i wykonywania zadań w ramach obowiązków komórek merytorycznych ZMPG SA, oszczędność czasu pracy pracowników ZMPG S.A. oraz możliwość zapewnienia jego lepszej wydajności, jak również znaczne ograniczenie stosowania dokumentacji w formie papierowej. Do 2020 r. nie poniesiono żadnych nakładów finansowych na realizację projektu.

- Analiza możliwości i zastosowanie technologii odnawialnych źródeł energii w Porcie Gdynia

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. Nowoczesny potencjał. Projekt polega na zaprojektowaniu, zainstalowaniu i uruchomieniu elektrowni słonecznej w Porcie Gdynia o maksymalnej możliwej do zainstalowania łącznej mocy elektrycznej wynikającej z obowiązujących norm formalno - prawnych oraz zdolności techniczno - technologicznej. Celem projektu jest wytworzenie energii elektrycznej do zasilania infrastruktury portowej (transportowej) oraz zwiększenia udziału energii elektrycznej pochodzącej ze źródeł odnawialnych w ogólnym miksie energetycznym. Głównym osiągnięciem dotychczas produktem projektu są uzyskane zgody i rozszerzona klasyfikacja działalności gospodarczej o wytwarzanie energii elektrycznej. Główne korzyści do osiągnięcia poprzez realizację projektu to: zwiększenie udziału energii elektrycznej pochodzącej ze źródeł odnawialnych w ogólnym miksie energetycznym oraz ograniczenie emisji gazów do atmosfery w wyniku konwencjonalnego wytwarzania energii elektrycznej. W wyniku uruchomienia projektu realizowane są cele UE poprzez wsparcie systemów przyjaznych dla środowiska i klimatu, tj. obniżenie emisyjności wytwarzania energii elektrycznej, zasilanie jednostek pływających energią pochodzącą z ekologicznych źródeł energii, zasilanie samochodów elektrycznych poruszających się na terenie Portu Gdynia. Projekt jest realizowany w obecnej formule od 2019 r., planowane zakończenie pierwszej fazy projektu rok 2023.

- Zasilanie jednostek energią elektryczną z lądu podczas postoju w porcie ONSHORE POWER SUPPLY

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 r. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. Nowoczesny potencjał. Projekt polega na budowie i uruchomieniu przyłącza wraz urządzeniami i aparaturą do zasilania promów w ramach projektu Budowy Publicznego Terminalu Promowego w Porcie Gdynia oraz dalszy rozwój dostępności tej technologii w porcie. Celem projektu jest udostępnienie usług zasilania jednostek energią elektryczną z lądu podczas postoju w Porcie Gdynia w najszerszym możliwym zakresie i zaspokojenie potrzeb armatorów w tym zakresie. Głównymi produktami projektu są: Uzyskanie statusu RTD (Ready To Delivery) wszystkich wymaganych komponentów do budowy stacji zasilania energią elektryczną z lądu na teren budowy publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia oraz wykonanie badania i pozyskanie możliwości świadczenia usług mobilnych agregatów do zasilania jednostek podczas postoju w porcie. Zasilanie elektryczne statków podczas postoju w porcie (tzw. OPS, cold-ironing) przynosi między innymi poniższe korzyści:

- wpływa korzystnie na środowisko poprzez znaczące ograniczenie emisji spalin, wibracji i hałasu;
- pozwala na oszczędności finansowe ze względu na różnicę kosztów energii elektrycznej i paliwa;
- ograniczenia kosztów przeglądów generatorów pomocniczych;
- pozwala na zgodność z regulacjami MARPOL VI, dla miejsc o kontrolowanej emisji - Emissions Controlled Areas (ECA).

W wyniku uruchomienia projektu realizowane są cele UE poprzez wspieranie systemów przyjaznych dla środowiska i klimatu tj. zasilanie jednostek pływających energią elektryczną podczas postoju

w porcie. Projekt globalny realizowany jest od 2013 r., a ukończenie bieżącego etapu planowane jest na rok 2021.

- PCS - Port Community System

W obrębie Port Community Systems o zrealizowanych pracach, Spółka Polski PCS informuje Radę Nadzorczą w kwartalnych raportach. Z treści tej dokumentacji wynika iż w 2020 r., zespół programistyczny zrealizował prace takie jak np.: Opracowanie dokumentacji dla modułu wody balastowe; Dalsze prace Backend nad zgłoszeniem statku od strony Agenta Statkowego w module maklerskim; Prace nad zgłoszeniem statku od strony Kapitana w module maklerskim; Rozpoczęcie prac nad aplikacją na telefon dla Agenta odnoszącą się do modułu maklerskiego; Wykonanie zgłoszeń statku (formularze PSC, Pre-Arival, Wejścia/Wyjścia statku), Dodanie obsługi materiałów niebezpiecznych w porcie, Utworzenie 12 raportów analitycznych dla portu oraz Obsługa nowych segmentów w wiadomościach CUSCAR. Typ kontenera, Temperatura, Materiały niebezpieczne - Moduł Maklerski, - moduł maklerski; Obsługa zwolnień celnych w formatach dla DCT, BCT, GCT (CUSRES Typy 95B, 96B, 00B, XMLDBPort) - Moduł Celny / zwolnienia kontenerów; Integracja z KAS w celu pobierania komunikatów DS299 oraz zmiana na CUSRES / Celny / Zwolnienia kontenerów; Nowy model uprawnień pozwalający na przypisywanie grup uprawnień do firm oraz użytkowników, moduł ogólny; Dodanie do obsługi nowego typu Pliku COARRI na podstawie dokumentacji GCT / moduł Integracja z Terminalami; Wysyłanie zgłoszeń statkowych do kapitana oraz konstrukcja obiektów do integracji z NSW – moduł maklerski, Zwolnienia celne. Obsługa kilkunastu wariantów zgłoszeń m.in zwolnienie wielopozycyjne, wykrywanie terminala na podstawie kilku parametrów, walidacja zgłoszeń; Konfiguracja środowiska by spełniała zasady HA (replikacja baz, serwerów, Load Balancer); Zgłoszenia statków do NSW. Kontynuacja prac nad Aplikacją mobilną dla Agentów, Formularz zgłoszeniowy dla kapitana. Wysyłka wiadomości do NSW. Dostosowanie formularza pod nowy interfejs NSW. Zapisywanie słowników, Wydruki dokumentów IMO FAL; Kontynuacja WOC Analiza oraz frontend; Dodanie mechanizmu uprawnień dla Terminali (powiązane z nabrzeżami na których operują); Dodanie mechanizmu wymiany danych z Terminalami (WebService oraz SFTP); Archiwum akcji użytkownika zarejestrowanego w aplikacji; Dostosowanie interfejsu pod obsługę danych z VTS; Widok kontenerów oraz statystyki zwolnionych kontenerów dla terminali; Obsługa nowych formatów plików CARRI.

- Integracja portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych

Celem projektu jest wzmocnienie pozycji konkurencyjnej Portu Gdynia poprzez rozbudowę sieci terminali intermodalnych oraz zwiększenie liczby kolejowych serwisów intermodalnych z zapleczem gospodarczym i przemysłowym kraju. Integracja Portu Gdynia z terminalami intermodalnymi na zapleczu i realizacja koncepcji „extended port gateway” umożliwi zwiększenie konkurencyjności Portu Gdynia. W przyszłości przewiduje się kolejny etap polegający na skoordynowanej ekspansji polskich operatorów na obszar Trójmorza poprzez uruchamianie nowych połączeń do/z polskich portów morskich.

W 2018 r. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. podpisał list intencyjny z Polskimi Kolejami Państwowymi S.A. w sprawie współpracy w zakresie rozwoju terminali intermodalnych realizujących funkcję zaplecza dla Portu Gdynia z wykorzystaniem terenów będących w zasobach PKP. Kontynuacją inicjatywy było podpisanie w październiku 2019 r. umowy pomiędzy ZMPG S.A., PKP S.A., PKP PLK S.A. oraz PKP CARGO w sprawie zasad finansowania i rozliczania kosztów oraz współpracy przy zleceniu opracowania analizy możliwych lokalizacji pod ogólnodostępną kolejową towarową infrastrukturę usługową, tj. pod kolejowe terminale intermodalne z możliwością pełnienia funkcji zewnętrznych bram portowych dla Portu Gdynia. Bezpośrednio po podpisaniu rzeczony umowy, powołano komisję złożoną z przedstawicieli wymienionych podmiotów i przystąpiono do prac przygotowawczych opracowania warunków i dokumentacji przetargowej w celu wyłonienia zewnętrznego wykonawcy analizy.

Ponadto, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. jako inicjator „Porozumienia Operatorów Terminali Przeładunkowych i Centrów Logistycznych Europy Środkowo-Wschodniej” aktywnie uczestniczył

w spotkaniach partnerów oraz konsultacjach opracowywanego przez Departament Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury dokumentu analitycznego związanego z identyfikacją wąskich gardeł na sieci kolejowej. Zgłoszono potrzebę niezwłocznej realizacji szeregu inwestycji zapewniających efektywny i zgodny z wymogami unijnymi dostęp kolejowy do Portu Gdynia, w tym jeden z najważniejszych projektów, tj. modernizacji i elektryfikacji linii kolejowej nr 201, w ramach projektu PKP PLK S.A. pod nazwą: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz-Trójmiasto”.

Kontynuowana była współpraca na rzecz realizacji wielokryterialnej „Analizy możliwych lokalizacji pod ogólnodostępną kolejową towarową infrastrukturę usługową, tj. pod kolejowe terminale intermodalne, również z możliwością pełnienia funkcji zewnętrznych bram portowych dla Portu Gdynia”. Przetarg został ogłoszony przez PKP Cargo S.A. w listopadzie 2020 r. W dniu 23 grudnia 2020 r. wpłynęło pięć ofert na wykonanie analizy. Komisja przetargowa, w której składzie znajduje się przedstawiciel ZMPG S.A., odbyła kilka zdalnych posiedzeń w celu oceny spełnienia warunków uczestnictwa w postępowaniu.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. jest także partnerem projektu COMODALCE - Enhancing coordination on multimodal freight transport in Central Europe, w ramach programu Interreg Europa Środkowa 2014-2020. Zadania ZMPG S.A. obejmują opracowanie koncepcji oraz wstępnego studium wykonalności systemu zarządzania ruchem kolejowym na terenie portu oraz integracji portu z zapleczem w ramach technicznej i organizacyjnej poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdynia. Opracowanie ma służyć zarówno usprawnieniu zarządzania ruchem kolejowym w porcie, poprzez system wymiany informacji z użytkownikami portu, jak również zwiększeniu przepustowości układów torowych w granicach administracyjnych Portu Gdynia, zgodnie z wymogami sieci TEN-T oraz dostosowania do przeprowadzanej przez PKP PLK S.A. modernizacji Stacji Gdynia Port, w tym utworzenia Lokalnego Centrum Sterowania na Stacji Gdynia Port.

- Stworzenie systemu optymalizacji obsługi i ruchu samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia

Zadanie realizowane w ramach projektu nr 1226 ujętego w ramach Planu Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk: „Wdrożenie PCS oraz integracja portowych systemów wymiany informacji, w tym systemu optymalizacji obsługi i ruchu samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia”. Zadanie realizowane w ramach projektu „Studium wykonalności wraz z dokumentacją techniczną inteligentnego systemu zarządzania ruchem samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia”, dofinansowanego z CEF „Łącząc Europę”. Zgodnie z umową przekazane w II kwartale 2020 r. przez Wykonawcę Wstępne studium wykonalności inteligentnego systemu sterowania ruchem samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia, zostało poddane ocenie, weryfikacji przez Zespół Zadaniowy ZMPG S.A., a następnie przyjęte przez Zamawiającego. W listopadzie 2020 r. w ramach postępowania w trybie przetargu nieograniczonego, zgodnie z Ustawą PZP dokonano wyboru wykonawcy projektów technicznych (dokumentacji technicznej) tworzących Inteligentny System Zarządzania Ruchem samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia. W dniu 1 grudnia 2020 r., zadanie powierzono Konsorcjum firm: Pentacomp Systemy Informatyczne S.A. oraz Sprint S.A. Firma Pentacomp Systemy Informatyczne S.A. Niezwłocznie przystąpiono do prac. Wykonawca wraz Zespołem Zadaniowym ZMPG S.A. odbył szereg spotkań analityczno-roboczych w celu optymalizacji zakresu i harmonogramu prac oraz uszczegółowienia wytycznych i założeń do dokumentacji technicznej systemów funkcjonalnych. Planowana data zakończenia całego projektu obejmującego opracowanie studium wykonalności oraz dokumentację techniczną to kwiecień 2022 r. Budżet projektu wynosi ok. 6 mln zł.

- Lotniczy system monitoringu w Porcie Gdynia

Projekt realizowany od grudnia 2019 r. był w fazie realizacji. W ramach projektu drony mają monitorować Port Gdynia i pomóc w zredukowaniu emisji CO₂. W 2020 r. stworzono pełną dokumentację projektową, podpisano umowę z partnerem projektu i rozpoczęto prace. Zrealizowano testy i badania na terenie Portu Gdynia, gdzie nastąpił odbiór dedykowanego drona. Przystąpiono do certyfikacji drona przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. W ramach realizacji zadania planowane są następujące działania:

- podpisanie porozumienia z 43 Bazą Lotnictwa Morskiego;
- realizacja projektu w ramach programu Centralno-europejskiego Demonstratora Dronów.

- przystąpienie do współpracy z Centrum Badawczym Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa w procesie certyfikacji drona Portu Gdynia w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego.
- przystąpienie do międzynarodowego konsorcjum i wspólne złożenie projektu GUARDIAN w ramach H2020, dotyczącego wsparcia jednostek SAR przez drony i bezzałogowe pojazdy.
- przystąpienie do międzynarodowego konsorcjum w celu złożenia wspólnego projektu H2020 dotyczącego Green Deal.

3. Port Szczecin i Świnoujście

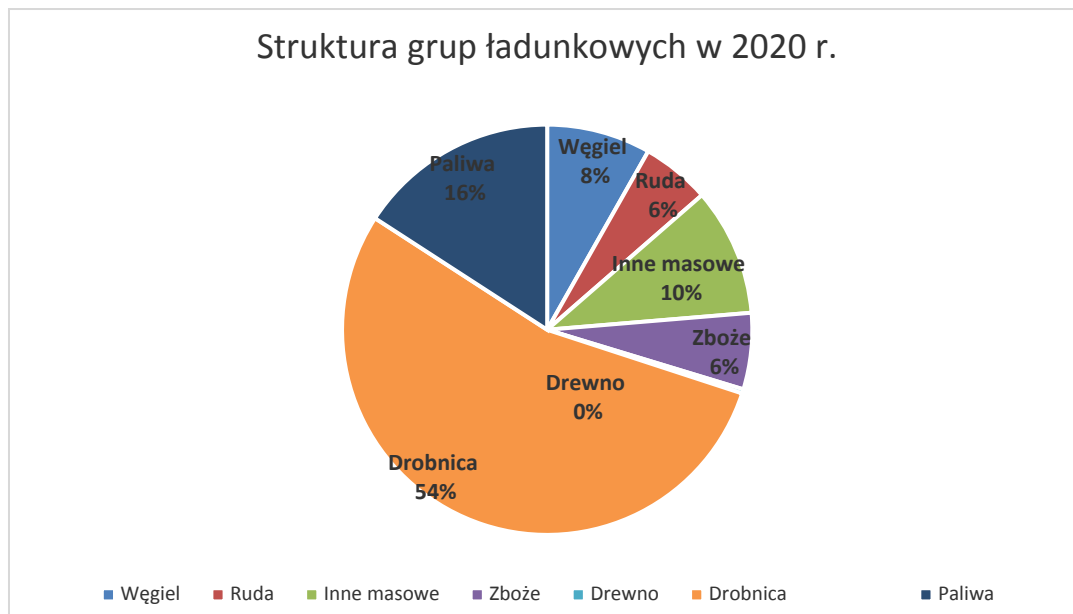
Analiza wielkości przeładunków w Porcie Szczecin i Świnoujście w 2020 r.

Biorąc pod uwagę sytuację gospodarczą kraju, sytuację w handlu międzynarodowym w okresie pandemii Covid-19, rok 2020 można uznać za dość trudny dla polskich portów morskich, w tym również dla portów w Szczecinie i w Świnoujściu. Świadczy o tym m.in. spadek wielkości przeładunków w obu portach o 3,4% w stosunku do roku poprzedniego (2019).

Wielkość przeładunków w portach Szczecin i Świnoujście w 2019 i 2020 r. (dane Zarządu Portów Morskich Szczecin i Świnoujście S.A)

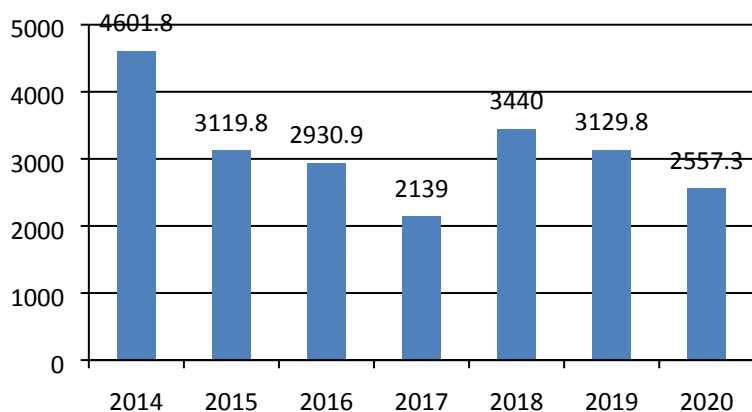
Lp.	Grupa towarowa	Obroty łącznie z wagą środków transportu, na których przemieszczana jest drobnica w ruchu promowym (tys. ton)		
		2019	2020	% 2020/2019
1	Węgiel	3	2557,3	-18,3
2	Ruda	2	1684,5	-25,9
3	Inne masowe	3	3139,9	-6,3
4	Zboże	1	1875,7	43,9
5	Drewno		104,0	-48,0
6	Drobnica	17	16 874,2	-3,6
	w tym:			
	drobnica promowa	13	13 488,1	-2,6
7	Ropa i przetwory	4	4941,9	9,8
Razem obroty w portach		33	31 177,5	-3,4
8	Przeładunki kontenerów TEU (20')	76 143	86 816	+14,0

Rysunek 1. Struktura przeładunków portowych w 2020 r., wg grup towarowych



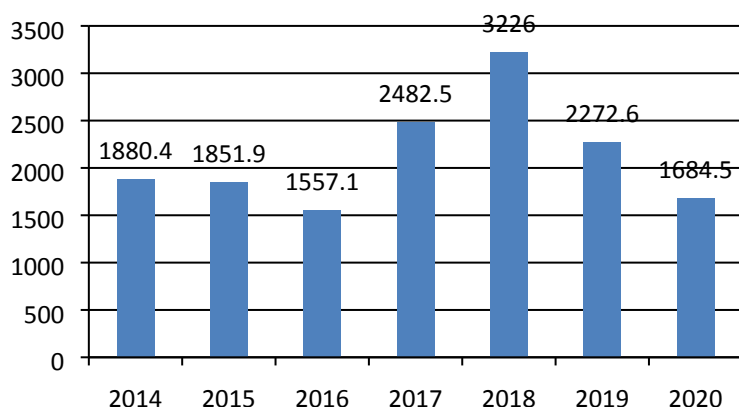
Analiza grup towarowych.

Rysunek 2. Węgiel



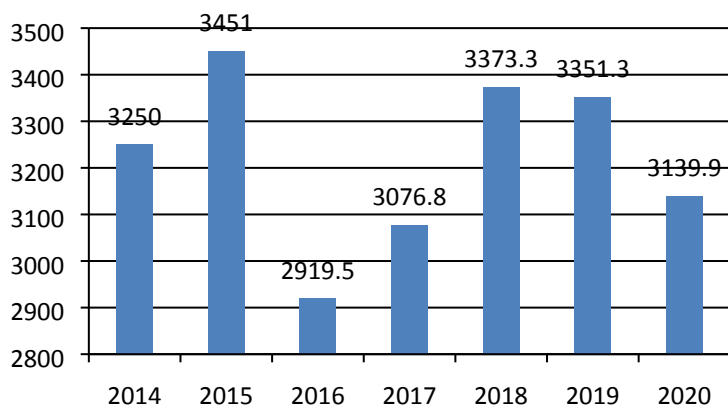
Przeładunki węgla w ujęciu rok do roku spadają od 2014 r. (poza ekstremalnym 2018 rokiem). W 2020 r. nastąpił spadek wielkości przeładunków w tej grupie o -18,3%. Największy udział w strukturze towarowej w 2020 r. miały przeładunki koks (głównie export) - 1433,3 tys. ton. Import węgla nieznacznie przekroczył 1 mln ton. Ponadto przeładowywano niewielkie ilości antracytu, tj.: 37,6 tys. ton i nieznaczne ilości koksiku i mialu.

Rysunek 3. Rudy metali



Przeładunki rud metali spadają drugi rok z rzędu i w 2020 r. osiągnęły one jeden z niższych poziomów na przestrzeni ostatnich lat. Łączny spadek przeładunków w 2020 r. w grupie towarowej ruda wyniósł aż 25,9%, co wynikało głównie ze spadków przeładunków rudy żelaza. Wpływ na tak drastyczny spadek importu rudy miało znaczne ograniczenie produkcji przez polskie, czeskie i słowackie huty, łącznie z wygaszaniem pieców w Częstochowie, Krakowie i Ostrawie. Ważnym powodem ograniczenia produkcji hut jest nadpodaż wyrobów stalowych sprowadzanych głównie z Rosji, USA i Chin. Pomimo spadków przeładunków rudy żelaza, nadal stanowiła ona najpoważniejszą pozycję w tej grupie towarowej (1 279,1 tys. ton). W 2020 r. przeładowano ponadto 138,7 tys. ton koncentratu miedzi, 127,1 tys. ton rudy manganu. Mniejsze ilości dotyczyły przeładunków koncentratu cynku i żelazomanganu.

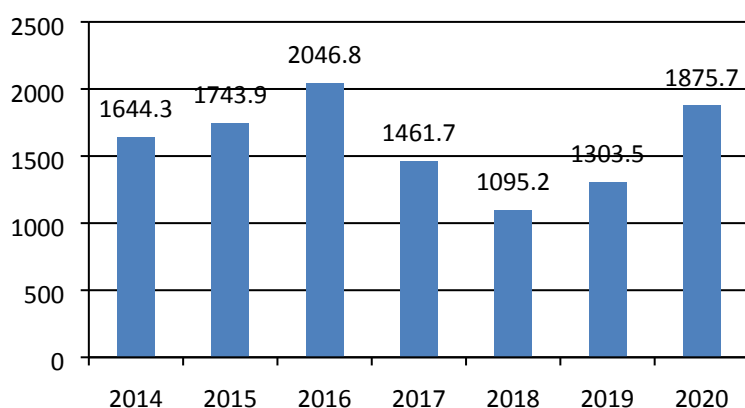
Rysunek 4. Inne masowe



W 2020 r. odnotowano spadek przeładunków towarów z grupy inne masowe. Spadek ten wyniósł 6,3% w stosunku do 2019 r. Wzrosty przeładunków odnotowano w kruszywach, surówce żelaza, kwasie siarkowym, przy spadkach w nawozach, złomie, cementie (bez przeładunków w 2020 r.). Brak istotnych zmian dotyczyło: metanolu, kamienia wapiennego.

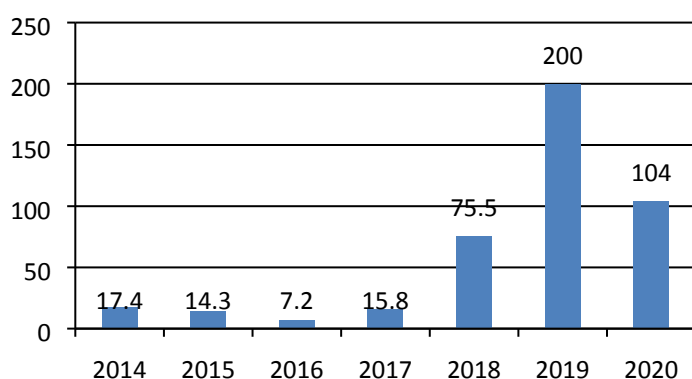
Wśród przeładowywanych towarów w 2020 r. dominowały nawozy (1 075,9 tys. ton). Przeładunki powyżej 200 tys. ton odnotowano dla metanolu (278,5 tys. ton), a powyżej 100 tys. ton dla złomu (163,0 tys. ton), surówki żelaza (154,1 tys. ton), kamienia wapiennego (124,5 tys. ton) i płynnej smoły 117,5 tys. ton. Przeładunki pozostałych towarów z grupy inne masowe nie przekroczyły w 2020 r. poziomu 100 tys. ton.

Rysunek 5. Zboża



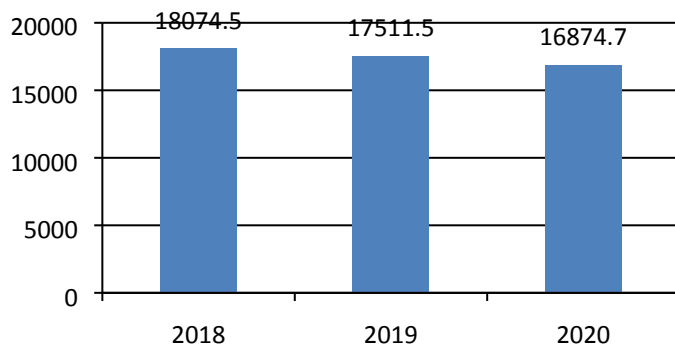
W 2020 r. wystąpiły wzrosty przeladunków zbóż aż o 43,9%, głównie dzięki wzrostowi eksportu pszenicy (z 427,4 tys. ton w 2019 r. do 964,6 tys. ton), przy jednoczesnym spadku importu śrutę sojowej (z 495,7 tys. ton do 352,9 tys. ton). Wzrost przeladunków pszenicy wynikał ze wzrostów cen światowych surowca i wysokiej krajowej produkcji. Z kolei spadek importu śrutę sojowej wiązał się z zawirowaniami w dostawach tego produktu związanymi ze skutkami pandemii COVID-19 w Argentynie. Poza przytoczonymi wyżej zbożami, w 2020 r. odnotowano również wysokie przeladunki śrutę rzepakowej, głównie w eksporcie – 352,9 tys. ton i jęczmienia 88,7 tys. ton.

Rysunek 6. Drewno



W 2020 r. spadek przeladunków drewna w stosunku do dość istotnych przeladunków w 2019 r., wynika ze zmniejszonego eksportu drewna z wiatrolomów i wycinki drzew wzdłuż budowanych dróg ekspresowych. Towar nieistotny w ogólnych obrotach.

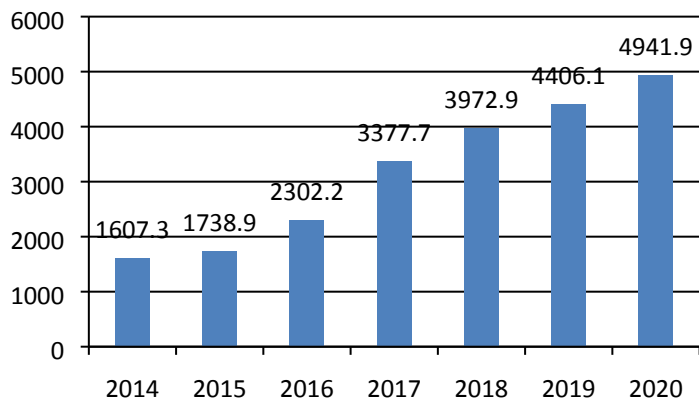
Rysunek 7. Drobnica



Grupa ta stanowi najbardziej istotną w całości przeladunków stanowiącą 54% udziału. Na wielkość w 2020 r., wynoszącą 16,9 mln ton złożyły się przeladunki drobnicy promowej 13,5 mln ton oraz drobnicy

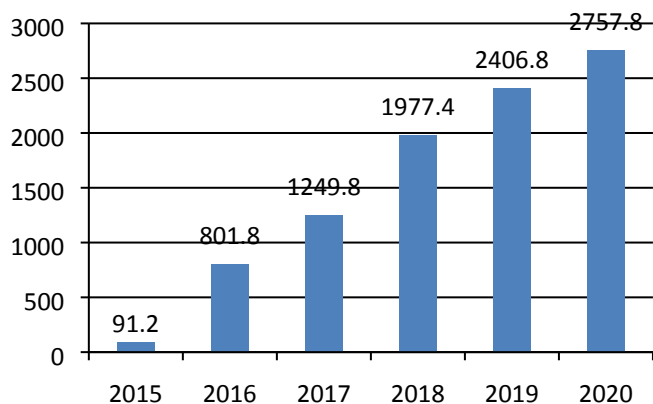
kontenerowej 0,7 mln ton. W 2020 r. nastąpił spadek przeładunków o 3,6% w porównaniu do poprzedniego roku, spowodowany spadkiem przeładunków drobnicy konwencjonalnej i drobnicy promowej. Spadek obrotów drobnicy promowej związany z brakiem obsługi wagonów kolejowych i zmniejszenia ruchu pasażerskiego i towarowego, natomiast spadek obrotów drobnicy konwencjonalnej związany ze spadkiem koniunktury na wybrane towary.

Rysunek 8. Paliwa



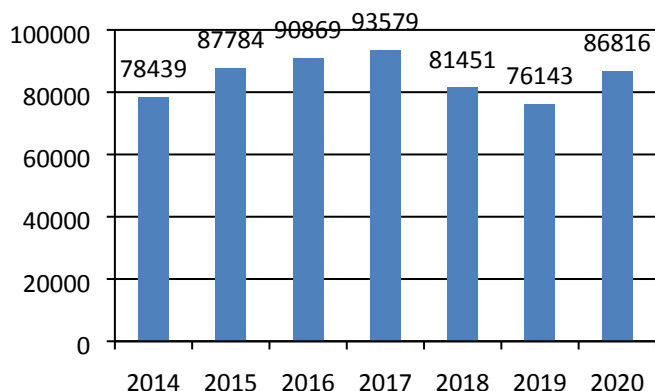
Wzrost przeładunków w 2020 r. w tej grupie, to głównie zasługa wzrostu ilości obsługiwanych statków z gazem skroplonym LNG. W 2020 r. nastąpił wzrost przeładunków paliw o 9,8% w stosunku do 2019 r. Statki z gazem skroplonym LNG przekazały do terminala 2757,8 tys. ton paliwa. Pozostałe przeładunki dotyczyły głównie oleju napędowego (964,9 tys. ton), eksportu oleju ciężkiego opałowego do krajów zachodniej Europy (1004,2 tys. ton) oraz gazu LPG (189,5 tys. ton).

Rysunek 9. Gaz LNG



W 2020 r. nastąpił wzrost przeładunków gazu LNG o 10,3% w stosunku do poprzedniego roku. Obsłużono łącznie 35 statków (w tym 18 z Kataru, 11 z USA, 4 z Norwegii i po 1 z Nigerii i Trynidadu-Tobago). Wzrost przeładunków spowodowany dostawami gazu z nowego kierunku, tj. z USA. W następnych latach planowany jest dalszy wzrost dostaw gazu z USA w związku z otwarciem nowych terminali skroplonego gazu, z którymi PGNiG podpisał kontrakty na dostawy.

Rysunek 10. Kontenery w TEU



Po okresie wzrostów za lata 2013-2017 i spadkach w latach 2018 i 2019, w 2020 r. nastąpił wzrost obrotów kontenerów (w TEU). W 2020 r. obsłużono ich 86 816 TEU, tj. o 14% więcej w porównaniu do poprzedniego roku. Brak obrotu kontenerami w Świnoujściu na skutek likwidacji połączenia do Islandii/Danii.

Realizowane projekty oraz inwestycje w Porcie Szczecin i Świnoujście w 2020 r.

Działalność inwestycyjna Portu Szczecin i Świnoujście w 2020 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”. Obejmują one:

- Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego

Projekt objęty dofinansowaniem CEF „Łącząc Europę”. W dniu 30 listopada 2015 r. została podpisana umowa o dofinansowanie z KE. Umowę z CUPT nr CEF/001/2014 zawarto w dniu 30 maja 2016 r. Wartość projektu wg umowy o udzielenie dotacji wynosi 29,8 mln euro, w tym dofinansowanie z CEF 75,26%. Szacunkowy całkowity koszt netto to 238,6 mln zł.

Inwestycja stanowi element projektu dotyczącego usprawnienia i optymalizacji łańcuchów logistycznych pomiędzy Skandynawią i Europą Południową, obejmujących m.in. korytarz transportowy Bałtyk-Adriatyk. Przedsięwzięcie jest kontynuacją współpracy w ramach „Autostrady morskiej” z Portem Trelleborg rozpoczętej w 2014 r. Celem inwestycji jest przystosowanie istniejącej infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 265 m oraz statków pasażerskich o podobnych parametrach. Zakres rzeczowy obejmuje: zakup stanowiska nr 6, modernizację i przedłużenie stanowiska nr 5 poprzez jego połączenie ze stanowiskiem nr 6 (tworząc linię cumowniczą o łącznej długości ok. 294 m; głębokość techniczna $H_t = 12,0$ m i dopuszczalna $H_{dop} = 13,0$ m), wykonanie niezbędnej infrastruktury technicznej wraz z budową placów postojowych dla naczep samochodowych, rozbudowę układu torowego i estakady łączącej place postojowe i stanowiącej nowy wjazd na terminal promowy od strony północnej. Zakup i montaż rękawa pasażerskiego umożliwi bezkolizyjne przemieszczanie się pieszych, natomiast budowa estakady nad stacją kolejową Świnoujście w znakomity sposób skomunikuje zaplecze z terenem terminala. Zakupione będą też cztery ciągniki siodłowe i dwa wózki wysokiego składowania typu „reach stacker” służące do transportu i przeładunku kontenerów na terminalu. Istniejąca rampa przeładunkowa o szerokości 14 m i nośności 60T zostanie przebudowana do nowych parametrów technicznych i uzyska 35 m szerokości i 180T nośności.

Po podpisaniu w dniu 19 września 2019 r. Kontraktu na wykonanie robót budowlanych z firmą Budimex S.A. oraz przejęciu placu budowy terminal w szybkim tempie zmienia swoje oblicze. Zniknęły stare magazyny, dawne rampy przeładunkowe oraz dotychczasowe wyposażenie nabrzeży nr 5 i 6. Usunięto

również nawierzchnię i podbudowę wcześniejszych parkingów i umocnienia dna na długości 300 m. Pomimo epidemii COVID-19, Wykonawca robót prowadził w 2020 r. prace bez większych zakłóceń.

- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu – nr POLiŚ 3.2-11 projekt planowany do dofinansowania z Funduszu Spójności, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Oś Priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych. Wartość projektu – 119,29 mln zł.

Inwestycja dotyczy budowy nowej i modernizacji istniejącej infrastruktury technicznej obejmującej: sieci wodociągowe, kanalizację sanitarną, kanalizację wód opadowych, zasilanie elektroenergetyczne, sieci teletechniczne, sieć wody przeciwpożarowej oraz system odwadniania terenów. Inwestycja uporządkuje i uzupełni infrastrukturę techniczną we wszystkich rejonach portu w Szczecinie i Świnoujściu. Modernizacja zapewni optymalizację zużycia nośników energii, poprawę sytuacji w zakresie ochrony środowiska i dostosowanie w tym względzie do obowiązujących norm i przepisów (obecnych, jak i planowanych do wprowadzenia). Cała inwestycja prowadzona będzie etapowo, tak aby tereny portowe mogły nieprzerwanie funkcjonować podczas prowadzonych prac budowlanych.

W dniu 20 sierpnia 2020 r. podpisane zostało pozwolenie na rozbudowę i modernizację infrastruktury technicznej w porcie w Świnoujściu. W 2020 r. został ogłoszony przetarg na realizację zadania pn. „Przebudowa ze zmianą użytkowania pomieszczenia magazynu na kotłownię gazową w budynku magazynu „A” Terminalu Promowego w Świnoujściu”. Ogłoszony został również przetarg na realizację zadania głównego tzn. inwestycji pn. „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu”.

- Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego – nr POLiŚ 3.2-6 projekt planowany do dofinansowania z Funduszu Spójności, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisk 2014-2020, Oś Priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych.

Celem działań inwestycyjnych w Kanale Dębickim jest uzyskanie zwiększonego jakościowo i ilościowo potencjału do przeładunków drobnicowych, poprzez budowę nowego nabrzeża Norweskiego (stanowiącego przedłużenie linii istniejącego nabrzeża Fińskiego, pełniącego funkcję terminala kontenerowego) 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. Ponadto, jako zabezpieczenie brzegu Ostrowa Grabowskiego i przedłużenie w przyszłości dalszej linii nabrzeża Norweskiego, w ramach tego zadania planuje się budowę nabrzeża oczepowego na długości ok. 600 m (nazwa w przyszłości - nabrzeże Duńskie). Nabrzeża Czeskie i Słowackie są najintensywniej wykorzystywanymi nabrzeżami drobnicowymi w porcie w Szczecinie, a zakres inwestycji zapewni dostosowanie ich parametrów do obsługi największych statków, jakie będą mogły zawijać do portu w Szczecinie po modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m. Elementem wspólnym dla wszystkich nabrzeży jest poszerzenie Kanału Dębickiego do szerokości 200 m (obecnie 120 m), poprzez wybranie mas ziemnych na całym odcinku zachodniego brzegu Ostrowa Grabowskiego oraz pogłębienie basenu do głębokości technicznej - 12,5 m. Umożliwi to przystosowanie nabrzeży do parametrów modernizowanego toru wodnego Świnoujście - Szczecin. W ramach realizacji inwestycji poprawy dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego oraz Basenu Kaszubskiego budowane są pola odkładu urobku na Ostrowie Grabowskim służące jako baza do deponowania urobku z prac czerpalnych.

W dniu 14 października 2020 r. podpisano Umowę na roboty budowlane z Konsorcjum firm: NDI Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością oraz NDI SOPOT S.A. W dniu podpisania Kontraktu przekazano pierwszą część placu budowy dla Etapu I.

Postęp robót w 2020 r.:

- roboty przygotowawcze w tym pod zaplecze budowy i organizacja zaplecza budowy;
- wycinki drzew i krzewów;
- wykonawca zgłosił gotowość do rozpoczęcia robót rozbiórkowych dla Etapu I – nabrzeże Czeskie i Słowackie;
- rozpoznania saperskie terenu budowy – częściowo zakończone;
- roboty rozbiórkowe na nabrzeżu Czeskim.

- Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego – nr POIiŚ 3.2-8 projekt planowany do dofinansowania z Funduszu Spójności, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisk 2014-2020, Oś Priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych.

Celem działań inwestycyjnych w rejonie Basenu Kaszubskiego jest uzyskanie zwiększonego jakościowo potencjału do przeładunków masowych, poprzez modernizację istniejących nabrzeży: Katowickiego i Chorzowskiego, które są najintensywniej wykorzystywanymi nabrzeżami w rejonie przeładunków masowych w porcie w Szczecinie. Dzięki realizacji projektu możliwa będzie obsługa masowców o nośności ok. 40 tys. ton. Zakres inwestycji w przypadku w/w nabrzeży obejmuje przystosowanie ich parametrów technicznych i eksploatacyjnych do obsługi największych statków, jakie będą mogły zawijać do portu w Szczecinie po modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m. Ponadto, celem projektu jest uzyskanie głębokości technicznej dla obu nabrzeży Htech = 12,5 m i nośności 40kN/m². Elementem komplementarnym projektu jest załadowanie Basenu Noteckiego urobkiem uzyskanym z robót pogłębiarskich w rejonie Basenu Kaszubskiego. Nabrzeża w Basenie Noteckim charakteryzują się złym stanem technicznym, niewielkimi głębokościami oraz bardzo małym zapleczem składowym, co jest powodem decyzji o zasypaniu basenu i przeznaczeniu uzyskanego w ten sposób terenu na zaplecze nabrzeża Górnośląskiego. W efekcie wymienionych prac powstanie jednolity obszar o powierzchni około 18 ha. Konsekwencją przedłużenia nabrzeża Katowickiego o 70 m (dla uzyskania 2 stanowisk statkowych przy tym nabrzeżu, długość nabrzeża po modernizacji będzie wynosić ok. 500 m) jest przeniesienie stanowiska do załadunku kwasu siarkowego i budowa nowego nabrzeża dalbowego – nabrzeże Dąbrowieckiego zlokalizowanego na Parnicy Wschodniej.

W ramach realizacji inwestycji poprawy dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego oraz Basenu Kaszubskiego budowane są pola odkładu urobku na Ostrowie Grabowskim służące jako baza do deponowania urobku z prac czerpalnych.

W dniu 9 października 2020 r. podpisano Kontrakt z Korporacją Budowlaną DORACO na wykonanie robót budowlanych. W dniu podpisania Kontraktu przekazano pierwszą część placu budowy dla Etapu I.

Postęp robót w 2020 r.:

- roboty przygotowawcze w tym pod zaplecze budowy i organizacja zaplecza budowy;
- wycinki drzew i krzewów na nabrzeżu Dąbrowieckim;
- rozpoznano teren lądowy pod względem saperskim na nabrzeżu Dąbrowieckim;
- prace na wodzie przy nabrzeżu Dąbrowieckim i części Chorzowskiego, mające na celu rozpoznanie i wydobywanie zalegających w dnie ferromagnetyków;
- rozpoczęto prace demontażowe na części nabrzeżu Chorzowskiego;
- rozpoczęto prace ziemne i przekopowe na nabrzeżu Dąbrowieckim.

- Poprawa dostępu kolejowego do portów w Szczecinie i Świnoujściu

Projekt realizowany w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Umowa nr CEF/030/2015/Z dla projektu z dnia 4 lipca 2017 r. Wartość projektu wg umowy o udzielenie dotacji wynosi 141 mln euro, w tym dofinansowanie z CEF 85%. Łączny koszt projektu 1,6 mld zł. Zakończenie projektu to koniec 2022 r.

Beneficjentami projektu są PKP PLK S.A. i ZMPSiŚ S.A. Celem Inwestycji jest przede wszystkim: likwidacja wąskich gardeł, zwiększenie przepustowości linii, skrócenie czasu dowozu i odwozu ładunków, a także zapewnienie jak najwyższej punktualności realizowanych kolejowych połączeń towarowych, skutkiem czego nastąpi znaczący wzrost jakości oferowanych przez porty usług oraz podniesienie konkurencyjności Zespołu Portowego Szczecin-Świnoujście na rynku usług morskich.

Zakres projektu w porcie w Szczecinie obejmuje: modernizację wiaduktu nad ulicą Gdańską, modernizację mostu kolejowego nad rzeką Parnicą, elektryfikację dojazdu do Parku Wrocławskiego (SpD), modernizację układu kolejowego w rejonie Parku Wrocławskiego (tory, urządzenia SRK) i terminala kontenerowego na zapleczu nabrzeża Fińskiego w sposób umożliwiający bezpośredni wjazd i wyjazd trakcją elektryczną składów z kontenerami, 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. W rejonie stacji SiP zaplanowana jest budowa 3 torów zdawczo-odbiorczych skierowanych z linii szlakowej w stronę portu w rejon nabrzeża Górników. Zakres robót budowlanych na rzecz ZMPSiŚ S.A. do wykonania w ramach całego projektu wynosi 5%.

Wykonawca w 2020 r. w zakresie PKP PLK S.A. kontynuował prace budowlane bez większych zakłóceń. Roboty budowlane dla zakresu ZMPSiŚ S.A. rozpoczęły się w dniu 18 sierpnia 2020 r.

W zakresie fazy 1 wykonano:

- wzmocnienie podtorza;
- roboty ziemne przekopowe;
- przygotowanie podtorza pod zabudowę warstwy transmisyjnej i warstwy ochronnej;
- wykonanie robót odwodnieniowych drenaże i zbieracze – wykonanie 100%.
- sieć trakcyjna (słupy);
- roboty odwodnieniowe - drenaże i zbieracze;
- montaż torów i rozjazdów;
- elektroenergetyka.

- „Eliminacja „wąskich gardeł” ostatniej mili – budowa parkingu rezerwowego dla samochodów ciężarowych w terminalu promowym w Świnoujściu”

Inwestycja realizowana zgodnie z umową INEA/CEF/TRAN/M2018/1787737 o udzielenie dotacji w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) – Sektor Transportu. Inwestycja przewiduje budowę parkingu na obszarze 6,6 ha z 278 miejscami postojowymi dla samochodów ciężarowych oraz 7 miejsc postojowych dla samochodów do 3,5 t. Ponadto: instalację sanitariatów, stacji transformatorowej oraz systemu oświetlenia terenu. Parking, obok obecnie funkcjonujących, będzie parkingiem buforowym dla samochodów ciężarowych transportowanych drogą morską ze stanowiska promowego nr 1,2 lub 3,4

i 5. Inwestycja zlikwiduje wąskie gardło w transporcie drogowym, na odcinku „ostatniej mili”, prowadzącym do portu w Świnoujściu.

W dniu 31 stycznia 2020 r. ZMPSiŚ S.A. otrzymał wynik weryfikacji II etapu ex ante, zgodnie z zapisami umowy o współpracy w celu realizacji projektu finansowanego ze środków Instrumentu „Łącząc Europę” nr CEF/061/2018 z dnia 24 października 2019 r. Wynik weryfikacji był pozytywny. Wykonawca rozpoczął prace projektowe oraz uzyskiwał decyzje administracyjne. Uzyskano pozwolenie wodnoprawne. Pod koniec września 2020 r. złożony został wniosek o wydanie pozwolenia na budowę. Po uzyskaniu wszystkich decyzji i zakończeniu etapu dokumentacji projektowej przekazano plac budowy dla Wykonawcy.

Postęp robót w 2020 r.:

- roboty przygotowawcze: makroniwelacja terenu, przygotowanie podbudowy, układanie sieci;
- organizacja zaplecza budowy.

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

Zakres rzeczowy obejmuje budowę stanowiska rozładunkowo-załadunkowego, które będzie zaprojektowane pomiędzy falochronem centralnym, osłaniającym ujście Świny a falochronem wschodnim wybudowanym na potrzeby terminala LNG w odległości ok. 150 m od linii brzegowej. Będzie to pirs wysunięty na wodę. Przy stanowisku obsługiwane będą jednostki LNG: gazowce, bunkierki oraz feedery. Z jednej strony pomostu przeładunkowego będzie zlokalizowane stanowisko dla gazowców typu Q-flex, o długości kadłuba do 320 m. Drugie stanowisko służyć będzie do obsługi jednostek o długości do 110 m (reeksport i napełnianie bunkierek). Rozbudowa części morskiej terminala LNG jest konsekwencją jego rozbudowy w części lądowej i zwiększenia zdolności regazyfikacyjnych do 7,5 mld m³.

W dniu 24 czerwca 2020 r. została podpisana umowa z Wykonawcą robót budowlanych – konsorcjum firm PORR – TGE Gas. Zakładany termin realizacji – 38 miesięcy od podpisania umowy. W pierwszej kolejności Wykonawca miał wykonać dokumentację projektową wraz z uzyskaniem pozwolenia na budowę.

- Budowa nabrzeży głębokowodnych w porcie w Świnoujściu

Planowane przedsięwzięcie w porcie Świnoujście obejmuje 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 załadowanie basenu Trymerskiego. W wyniku realizacji inwestycji przy nabrzeżach w porcie w Świnoujściu będą mogły być obsługiwane statki o długości do 300 m, szerokości 50 m i zanurzeniu 13,5 m. Jest to projekt rezerwowy, przygotowywany na wypadek możliwości uzyskania dodatkowego finansowania z UE w końcu perspektywy 2014-2020 - lub do uruchomienia w kolejnej perspektywie.

W ramach prac w 2020 r.:

- złożono został wniosek do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w celu uzyskania decyzji o pozwoleniu na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich;
- prowadzone były prace projektowe przez Spółkę Sweco Consulting Sp. z o.o.;
- w opracowaniu była dokumentacja niezbędna do wydania przez organy państwowe decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- wykonano badania podłoża do dokumentacji geologiczno-inżynierskiej.

Prace nad Studium Wykonalności były zaawansowane. Wykonawca przedłożył dokumentację techniczną do opiniowania dla ZMPSiŚ S.A. Następnym krokiem jest uzyskanie pozwolenia na budowę.

- Budowa Głębokowodnego Terminala Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu

Projekt zakłada kompleksową budowę nowego terminala kontenerowego o funkcji hubowej, umożliwiającego docelowy przeładunek 1,5 mln TEU przy zdolności przeładunkowej ok. 2,0 mln TEU, zlokalizowanego po wschodniej stronie gazoportu. Do głównych elementów projektu zalicza się: budowę pirsu o powierzchni 50 ha z nabrzeżami umożliwiającymi równoczesną obsługę 2 jednostek o długości do 400 m, szerokości 60 m i maksymalnym zanurzeniu 13,0 m (docelowo głębokość techniczna 17,0 m) oraz 1 jednostki o długości 200 m, budowę falochronu osłonowego, budowę toru podejściowego do terminala, zakończony obrotnicą o średnicy 800 m, budowę zaplecza w części lądowej umożliwiającego wszechstronną obsługę kontenerów i środków transportu, budowę infrastruktury dostępowej od strony lądu (drogi i kolej) oraz infrastruktury technicznej. Przewidywany termin rozpoczęcia eksploatacji – po 2025 r.

Postęp prac:

- w dniu 15 listopada 2020 r. na stronie internetowej ZMPSiŚ S.A. pojawiło się zaproszenie do wyrażenia zainteresowania przez potencjalnych inwestorów do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia;
- trwały działania ZMPSiŚ S.A. dotyczące przygotowania raportu o oddziaływaniu na środowisko całości inwestycji polegającej na wybudowaniu głębokowodnego terminala kontenerowego w Świnoujściu oraz nad uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji tego przedsięwzięcia.

- Zakup statku pożarniczego dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Zakup statku ma służyć prowadzeniu akcji ratowniczo-gaśniczych, zabezpieczanie akwenu portowego przed pożarem, ochronę przeciwpożarową i asystę, np. gazowców w granicach portów Szczecin i Świnoujście. Nowa jednostka ma być trzecią we flocie spółki. W dniu 29 czerwca 2020 r. podpisano umowę na pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu z Konsorcjum wykonawców: CELNET Sp. z o.o. S.K. (Lider konsorcjum) oraz Polski Rejestr Statków S.A. (Członek Konsorcjum). Koszt inwestycji wynosi 1 079 000,00 zł netto. Kolejnym etapem będzie przetarg na wykonanie lub zakup statku.

Rozwój usług portowych oraz pozostałych przedsięwzięć istotnych dla realizacji polskiej polityki morskiej.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. konsekwentnie planuje, a następnie realizuje zadania istotne dla realizacji polskiej polityki morskiej, oprócz aktualnie realizowanych inwestycji opisanych wyżej, planowane są obecnie następujące zadania:

- Budowa infrastruktury portowej na terenach rozwojowych Ostrowa Grabowskiego w porcie w Szczecinie – część zachodnia;
- Budowa terminala kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu;
- Rozbudowa Terminala Promowego w Świnoujściu;
- Budowa nabrzeży głębokowodnych w porcie w Świnoujściu;
- Budowa głębokowodnego terminala uniwersalnego;
- Budowa portu do obsługi morskich farm wiatrowych w Świnoujściu.

- Budowa infrastruktury portowej na terenach rozwojowych Ostrowa Grabowskiego w porcie w Szczecinie – część zachodnia

Projekt obejmuje zagospodarowanie czterech działek inwestycyjnych o łącznej powierzchni 35,2 ha (po uwzględnieniu powierzchni biologicznie czynnej), stanowiących zaplecze dla pogłębionego do 12,5 m i poszerzonego do 200 m Kanału Dębickiego, na całkowitej długości 1350 m linii cumowniczej. Kolejność powstawania sąsiednich terminali uzależniona jest od podniesienia nośności gruntu, budowy towarzyszącej infrastruktury dostępowej oraz niezbędnej infrastruktury technicznej. Przygotowanie konstrukcji placów składowych, o określonej nośności wraz z obiektami kubaturowymi pozostanie po stronie przyszłych operatorów. W części środkowej planowana jest budowa terminala do przeładunku i składowania samochodów, a w części północnej, z uwagi na ograniczenia nawigacyjne oraz techniczne przy Wałach Chrobrego, planowana jest budowa terminala dla dużych statków wycieczkowych wraz z pełną infrastrukturą (parkingi dla pojazdów osobowych i autokarów, obiekty dedykowane służbie celnej, straży granicznej oraz niewielkie biuro obsługi podróżnych. Zamiennie, w sytuacji okresowego braku obsługi wycieczkowców, parking mógłby pozostawać do dyspozycji operatora terminala samochodowego. Planowany termin realizacji projektu to lata 2021-2027. Szacunkowe koszty realizacji to 450 mln zł netto.

- Budowa terminala kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu

Projekt jest przedsięwzięciem inwestycyjnym mającym na celu kompleksową budowę głębokowodnego terminala kontenerowego o funkcji hubowej, obsługującego największe kontenerowce jakie mogą wchodzić na Bałtyk. Wszystkie obiekty terminala kontenerowego zostaną zlokalizowane na pirsie wychodzącym w morze, a w części lądowej pozostanie tylko dostęp drogowy i kolejowy wraz z niezbędną infrastrukturą. Planowany termin realizacji projektu to lata 2021-2025, a jego szacunkowy koszt to 2 324,5 mln zł netto (bez suprastruktury).

W 2020 r. podjęto następujące działania:

- na stronie internetowej ZMPSiŚ S.A. pojawiło się zaproszenie do potencjalnych inwestorów wyrażenia zainteresowania realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia;
- w 2020 r. trwały działania ZMPSiŚ S.A. zmierzające do przygotowania raportu o oddziaływaniu na środowisko całości inwestycji polegającej na wybudowaniu głębokowodnego terminala kontenerowego w Świnoujściu oraz nad uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji tego przedsięwzięcia.

- Rozbudowa Terminala Promowego w Świnoujściu

Inwestycja związana jest z rozbudową południowej części terminala promowego w Świnoujściu poprzez budowę dwóch niezależnych, nowych stanowisk promowych wzdłuż obszarów posiadających bezpośredni dostęp do akwenów żeglownych na linii około 500 m. Obydwa stanowiska zostaną przystosowane do obsługi transportu intermodalnego, dlatego niezbędnym będzie odtworzenie nieczynnego toru dojazdowego o długości 1100 m stanowiącego przedłużenie linii kolejowej nr 401 oraz budowę dwóch bocznic rozładunkowych o długości około 385 m każda.

Planowany zakres inwestycji w Basenie Bałtyckim obejmuje: budowę punktu odpraw armatorskich, budowę dwóch stanowisk promowych o długości całkowitej około 250 m każde, wyposażone w rampy najazdowe o szerokości 35,0 m i nośności 180 ton. Swobodne nawigowanie jednostkom o maksymalnej długości 225 m, w obrębie planowanych stanowisk, zapewni poszerzony na całej długości, do 185 m Basen Bałtycki. Będą to kolejne, nowe stanowiska promowe o parametrach zbliżonych do funkcjonującego stanowiska promowego nr 1. Budowa przedstawionych wyżej nabrzeży spowoduje konieczność przeniesienia Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego, załadunek basenu BON oraz zakup gruntów od spółek Energopol oraz Euroterminal. Integralną częścią inwestycji jest budowany w obecnej perspektywie finansowej UE, parking buforowy o łącznej liczbie 285 miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych, wraz z pełną infrastrukturą, oświetleniem i budynkami socjalnymi, w bezpośrednim sąsiedztwie Basenu Bałtyckiego.

Planowany termin realizacji to lata 2021 – 2027 dla stanowiska nowoprojektowanego I oraz lata 2028 – 2031 dla stanowiska nowoprojektowanego II. Szacunkowe koszty realizacji wynoszą 500,00 mln zł netto. W 2020 r. zainicjowano przygotowywania koncepcji przeniesienia Bazy Oznakowania Nawigacyjnego.

- Budowa nabrzeży głębokowodnych w porcie w Świnoujściu

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 załadowanie basenu Trymerskiego. W wyniku realizacji inwestycji przy nabrzeżach w porcie w Świnoujściu będą mogły być obsługiwane statki o długości do 300 m, szerokości 50 m i zanurzeniu 13,5 m. Planowany termin realizacji to lata 2021 – 2027. Szacunkowe koszty realizacji wynosi 200,00 mln zł netto.

W 2020 r. podjęto następujące działania:

- złożono został wniosek do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w celu uzyskania decyzji o pozwoleniu na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich;
- prowadzone były prace projektowe przez Spółkę Sweco Consulting Sp. z o.o.;
- w opracowaniu była dokumentacja niezbędna do wydania przez organy państwowe decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- wykonano badania podłoża do dokumentacji geologiczno-inżynierskiej.

- Budowa głębokowodnego terminala uniwersalnego

Potencjał, jaki niesie głębokowodny tor podejściowy, zaplanowany do realizacji przez Urząd Morski w Szczecinie w ramach najbliższej perspektywy 2021-2027, stwarza warunki dla rozbudowy portu zewnętrznego o uniwersalny terminal, który oprócz obsługi suchych i płynnych ładunków masowych mógłby być wykorzystywany do przeładunków szerokokorpuszanej drobnicy, w tym ładunków typu project cargo. Dodatkową korzyścią będzie znaczące oddalenie przeładunku ładunków masowych, często wytwarzających pylenie, od uzdrowskiej części miasta. W powstałej wolnej przestrzeni portu wewnętrznego, planowane jest stworzenie wszechstronnego parku logistycznego stanowiącego zaplecze głębokowodnych terminali w porcie zewnętrznym i dostarczającego bogatą ofertę magazynową.

Głębokowodny, uniwersalny terminal w porcie zewnętrznym w Świnoujściu, będzie miał parametry zbliżone do sąsiedniego Terminala Kontenerowego. Przy załadowanym obszarze o powierzchni około 74 ha, stanowiącym pirs przeładunkowy, powstanie jednolita linia cumownicza o długości 1400 m, dająca możliwość jednoczesnej obsługi kilku różnym jednostkom, w tym masowcom serii Baltmax o dł. całkowitej do 360 m. Zarówno Terminal Uniwersalny, jak i Terminal Kontenerowy zostaną osłonięte wspólnym falochronem o projektowanej długości około 3650 m. Budowa falochronu osłonowego zaplanowana jest równolegle z terminalem kontenerowym i będzie stanowiła element poprzedzający budowę terminala uniwersalnego. Założeniem technologicznym projektu jest stworzenie odpowiedniej przestrzeni logistycznej na wybudowanym pirsie, dającej swobodę w wykonywaniu niezależnych procesów przeładunkowych różnych grup ładunków.

Planowany termin realizacji projektu to lata 2024 – 2028. Szacunkowe koszty realizacji wynosi 1 725 mln zł netto (bez suprastruktury). W 2020 r. opracowano uproszczoną koncepcję techniczno-programową. Dokument będzie podstawą do uszczegółowienia i rozbudowy o niezbędne elementy na przełomie roku 2021/2022.

- Budowa portu do obsługi morskich farm wiatrowych w Świnoujściu

Budowa portu dla morskich farm wiatrowych w Świnoujściu zakłada przystosowanie łącznie około 19,5 ha powierzchni w bezpośrednim dostępie do akwenów żeglownych. Dla obsługi jednostek instalacyjnych (długość całkowita do 170 m) należy wybudować nabrzeże o całkowitej długości około 230 m z rampą ro-ro o szerokości 50 m o dopuszczalnym nacisku 50kN/m². Drugie nabrzeże serwisowe (załadunkowo-rozładunkowe), o całkowitej długości 240 m i dopuszczalnym nacisku 30kN/m² dla jednostek o max. dł. 180 m planuje się wybudować w układzie prostopadłym lub skośnym do instalacyjnego. Obydwa nabrzeża projektuje się na głębokość techniczną 12,5 m, podobnie jak pozostałe budowle hydrotechniczne tzn. obrotnicę o średnicy 280 m i tor podejściowy o szerokości 150 m i długości 1200 m wzdłuż Cieśniny Świny. Wzdłuż nabrzeża instalacyjnego oraz częściowo za płytą nabrzeża planuje się ulokować osiem stanowisk instalacyjnych dla fundamentów wież wiatrowych ze zwiększonym naciskiem do 500 kN/m². Pozostałe powierzchnie zaplecza projektowane będą na standardowe naciski niezbędna dla składowanych podzespołów wież wiatrowych, jak elementy turbin, śmigieł czy segmentów wież. Planowany termin realizacji projektu to lata 2021 – 2026. Szacunkowe koszty realizacji wynoszą 362 mln zł netto.

W 2020 r. wykonano:

- koncepcję „Budowy portu do instalacji i serwisowania Morskich Farm Wiatrowych (MFW) w Porcie Świnoujście”;
- dwuwariantową analizę nawigacyjną przydatności dwóch potencjalnie możliwych do wykorzystania terenów. Analiza, oprócz określenia obszarów manewrowych, zakładała określenie warunków bezpiecznej eksploatacji statków na całej długości toru wejściowego oraz toru podejściowego do portu w Świnoujściu.

Działania dotyczące utworzenia zaplecza dla budowy morskich farm wiatrowych w Porcie w Świnoujściu w 2020 r. realizowane były w sytuacji trwającego procesu legislacyjnego dotyczącego ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych, która nie wskazuje lokalizacji portu morskiego dedykowanego dla budowy morskich farm wiatrowych (ustawa weszła w życie dopiero w 2021 r.) oraz w sytuacji braku w 2020 r. obowiązujących regulacji prawnych dotyczących lokalizacji terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych.

4. Port Kołobrzeg

W 2020 r. Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. poszukiwał możliwości pozyskania środków finansowych na realizację planowanych projektów i inwestycji. Z uwagi na brak możliwości uzyskania dofinansowania na budowę oraz remont infrastruktury hydrotechnicznej spowodował, że realizacja zamierzonych celów została odłożona w czasie.

Wielkości przeładunków poszczególnych grup towarów w tys. ton w 2020 r. (dane Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o.)

grupa towarowa	ogółem
kłody drewniane	70,060
ryby	46,516
kruszywo/kamień	29,844
pelet	26,995
nawóz PK	5,909
wapień B.	3,237
dolomit	2,483
saletra amonowa	2,204
suma	187,249

Korzystając ze zmian jakie nastąpiły w ustawie o portach i przystaniach morskich, które umożliwiły podmiotom zarządzającym portem organizację usług portowych, w 2020 r. Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. rozpoczął samodzielną organizację usług przeładunkowych na terenie Portu Kołobrzeg. Działania te mają na celu dalszy rozwój portu oraz wzrost wolumenu przeładunków, dzięki zwiększeniu wpływu na jakość oferowanych usług oraz możliwości kształtowania polityki cenowej.

5. Port Elbląg

Wielkości przeładunków poszczególnych grup towarów w tys. ton w 2020 r. (dane Zarządu Portu Morskiego Elbląg Sp. z o.o.)

Grupy ładunków	2016	2017	2018	2019	2020
	Przeładunki ogółem, w tym:	139,5	99,1	115,9	89,3
węgiel	28,1	27,0	41,5	31,5	50,4
piasek	0	0	0	0	0,0
konstrukcje stalowe	0	0	0	2,3	0,0
materiały budowlane /drobnica/	71,9	68,9	70,9	42,8	20,2
zboża/soja	39,5	3,2	0,3	3,0	1,7
drewno	0,0	0	3,2	9,7	12,2

W 2020 r. kontynuowana była współpraca międzynarodowa w ramach projektu South Baltic Transport Loops, w ramach której została opracowana analiza pt.: „Badanie technicznych możliwości uruchomienia regularnej żeglugi na kanale Elbląg i rzece Elbląg z uwzględnieniem planowanych połączeń żeglugowych” w celu opracowania koncepcji budowy obrotnicy dla statków.

W 2020 r. Port Elbląg w trakcie sezonu stracił dotychczasowego operatora, którym była firma Glenport. W związku z tym Port Elbląg zmuszony był w ramach rozwoju usług portowych szukać nowego operatora przeładunków. Został wyłoniony nowy operator, który świadczy usługi przeładunkowe między innymi dla firmy NDI, wykonawcy I etapu budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską.

Ponadto, w 2020 r. podjęto działania w celu pozyskania nowych nabrzeży będących w trwałym zarządzie Urzędu Morskiego w Gdyni. Poza tym działania portu skupione były na organizacji przeładunku towarów ponad gabarytowych, które drogą morską były transportowane z elbląskiego portu do portu w Gdańsku i dalej do Stanów Zjednoczonych. W ramach rozwoju portu została przygotowana

nieruchomość portowa, która obecnie znalazła dzierżawcę pod działalność składowania i przeładunku towarów.

7. Port Police

Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. realizuje na bieżąco m.in. zadania dotyczące utrzymania i modernizacji infrastruktury dostępowej do terminali w Porcie Morskim w Policach. W ramach tych zadań w 2020 r. wykonano:

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

W zakresie projektów i inwestycji w 2020 r. wykonano:

- koncepcję programowo-lokalizacyjną budowy stacji kolejowej „Police Port” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police;
- wyłoniono Wykonawcę umowy na opracowanie dokumentacji projektowej w zakresie „Budowy stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”.

Wielkości przeładunków poszczególnych grup towarowych w 2020 r. w tys. ton (dane Zarządu Morskiego Portu Police Sp. z o.o.)

KCL (sól potasowa)	279,812
AMONIAK	39,486
SIARCZAN	16,656
WODOROTLENEK	15,261
FOSFORYTY	934,551
ILMENIT	86,260
NAWOZY/MOCZNIK	228,558
PIASEK/ŻWIR/KRUSZYWO	5,534
BLACHA/KONSTRUKCJE	9,173
KOKSIK/WĘGIEL	45,844
SZLAKA	5,026
KONCENTRAT RUDY ŻELAZA	1,150
RAZEM:	1 667,311

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 r.)”, mają na względzie realizację trzech podstawowych celów”

1. podniesienie konkurencyjności Portu Morskiego w Policach poprzez zwiększenie jego udziału w obsłudze międzynarodowej wymiany handlowej, szczególnie w basenie Morza Bałtyckiego;
2. poprawę konkurencyjności portu w Policach poprzez rozszerzenie oferty przeładunkowej;
3. zwiększenie znaczenia portu w Policach poprzez wyposażenie go w nową infrastrukturę kolejową oraz drogową poprzez wykorzystanie lokalizacji portu w Policach oraz gruntów wokół portu między innymi jako ogromnego potencjału inwestycyjnego.

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

W 2020 r. utrzymane zostały wypracowane wcześniej warunki współpracy pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i spółką ZMPP Sp. z o.o. w zakresie rozbudowy infrastruktury kolejowej linii kolejowej nr 406 poprzez połączenie jej z Portem Morskim Police. Zwieńczeniem dotychczasowej determinacji spółki ZMPP Sp. z o.o. w doprowadzeniu do realizacji tego zadania inwestycyjnego było podpisanie w dniu 21 grudnia 2020 r. z BBF Sp. z o.o. Umowy na opracowanie dokumentacji projektowej w zakresie „Budowy stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police.

Również w 2020 r. koordynowano prace realizacyjne związane z inwestycją pn. „Polimery Police” stanowiącą kompleks produkcyjny, który ma się składać z instalacji do produkcji propylenu i polipropylenu o wartości szacowanej na kwotę 6 mld zł, a z punktu widzenia Portu Morskiego Police kluczowym elementem przedmiotowej inwestycji będzie budowa nowego terminala przeładunkowo-magazynowego pełniącego rolę obiektu służącego do rozładunku i magazynowania propanu i etylenu ze statków morskich oraz dostarczającego wymienione surowce do Instalacji PDH i Instalacji PP.