

Działalność portów morskich w 2021 r.

1. Port w Gdańsku

Analiza wielkości przeładunków w Porcie Gdańsk w 2021 r.

Rok 2021 to historyczny moment dla Portu Gdańsk, który obsłużył rekordowy wolumen w wysokości 53 212 477 ton. W 2021 roku Port Gdańsk w zdecydowanej większości obsługiwał miesięczny wolumen przekraczający 4 mln ton. Tylko w lutym oraz wrześniu przeładunki nieznacznie spadły poniżej 4 mln ton, a w listopadzie osiągnęły imponujący wynik 5,1 mln ton. Kwartalne przeładunki w Porcie Gdańsk kształtowały się na następującym poziomie: I kwartał: 13,3 mln ton, II kwartał: 12,3 mln ton, III kwartał: 12,9 mln ton oraz IV kwartał aż 14,8 mln ton, przy czym należy wspomnieć, że w roku poprzednim kwartalne przeładunki spadały poniżej poziomu 12 mln ton. W 2021 roku można było zauważyć w Porcie Gdańsk ożywienie w przeładunkach, w związku z czym gdański port zaczął odrabiać straty z roku poprzedniego. Wysoki wolumen przeładunków w 2021 roku w Porcie Gdańsk na tle największych portów Bałtyku, do których zaliczono: Ust-Ługę, St. Petersburg, Primorsk, Tallin, Rygę, Ventspils, Kłajpedę, Rostock, Lubekę, Port Gdynia i Port Szczecin-Świnoujście pozwolił awansować Port Gdańsk na 3 miejsce w tym rankingu. W 2021 roku liderem w regionie Bałtyku pozostaje Port Ust Luga, który przeładował w 2021 roku 109,4 mln ton (+7% rdr), na drugim miejscu uplasował się Port St. Petersburg, który obsłużył 62,03 mln ton (+4% rdr). Trzecie miejsce na podium należy do Portu Gdańsk z wynikiem 53,2 mln ton (+11%), który wyprzedził Port Primorsk - 52,99 mln ton i wzrost na poziomie +7% rdr. Na piątej pozycji w rankingu portów bałtyckich plasuje się Port Kłajpeda, który obsłużył w 2021 roku 45,6 mln ton z 4,6% spadkiem rdr. Biorąc pod uwagę dynamikę z ostatnich lat to właśnie Port Gdańsk poczynił największy progres w Europie w przeładunkach całkowitych oraz kontenerach. W 2021 roku Port Gdańsk zajął 18 miejsce wśród największych portów europejskich pod względem całkowitych przeładunków oraz 13 miejsce w europejskim rankingu kontenerów.

W 2021 roku Port Gdańsk odnotował wzrost całkowitych obrotów w stosunku do roku 2020 o 10,8%. Wzrosły przeładunki: paliw płynnych (+37,9%), zbóż (+7,6%), drewna (+795,6%), drobnicy (5,5%), ro-ro (+13,7%) oraz kontenerów (+10,1%). Spadek odnotowano w przeładunkach węgla (-15,3%), rudy (-58,6%) oraz innych masowych (-5,7%). Największy udział w przeładunkach miała drobnica (43,8%) oraz przeładunki w z grupy paliw płynnych (35,5%), a największą dynamikę rdr uzyskało drewno. W roku 2021 odnotowano w Porcie Gdańsk rekordowe przeładunki paliw. Prawie 18 mln ton ropy naftowej i paliw płynnych przeładował w 2021 roku Naftoport, to blisko 7% więcej niż odnotowano w rekordowym 2019 roku. Wówczas jednostka działała na maksymalnych obrotach z powodu kryzysu chlorkowego, który na 46 dni zatrzymał tłoczenie rurociągiem „Przyjaźń”. Prawie 2/3 dostaw surowca do Polski odbywa się drogą morską, głównie z kierunków innych niż wschodni. Naftoport jest dziś kluczową spółką zapewniającą dywersyfikację dostaw ropy naftowej do Polski. To jedyny w Polsce morski terminal przeładunku ropy naftowej i jeden z największych terminali przeładunku produktów jej rafinacji, jak również jeden z największych przeładunkowych terminali na Bałtyku. Rok 2021 w Porcie Gdańsk był również rekordowym rokiem w przeładunku drobnicy, w tym kontenerów. Port Gdańsk posiada infrastrukturę dostępową pozwalającą na obsługę wszelkich ładunków znajdujących się w światowym obrocie morskim, dając Gdańskowi status portu uniwersalnego, prowadzącego politykę dywersyfikacji ładunkowej przygotowanego na fluktuacje popytowe. Port Gdańsk jest strategicznym dla gospodarki oknem importowym surowców takich jak węgiel czy ruda, na które zapotrzebowanie w roku 2021 spadło, stąd też widoczne spadki w wolumenach w tych grupach ładunkowych.

We wszystkich polskich portach odnotowano w roku 2021 wzrost przeładunków ro-ro, w porównaniu z rokiem poprzednim. W naturalny sposób ta sytuacja łączy się z zdecydowanie większymi przewozami promowymi na regularnych liniach promowych i odbiciem trendu po słabym roku 2020, który był konsekwencją pandemii Covid-19. Port Gdańsk odnotował 13,7% wzrost przeładunków ro-ro w stosunku do roku poprzedniego. Przeładunek samochodów handlowych w roku 2021 ukształtował się na wyższym o 7,7% poziomie niż w roku 2020. Port Gdańsk obsłużył w okresie I-XII 2021 roku

45 244 sztuk samochodów handlowych. Mimo tego, że jest to wynik wyższy niż w roku poprzednim, daleko mu do rezultatów osiągniętych przed pandemią. Mimo szczególnie trudnego okresu dla przewozów kontenerowych na świecie, finalny wolumen kontenerów w Porcie Gdańsk jest rekordowy. Liczba kontenerowych statków oceanicznych oraz feederów zawijających do gdańskiego portu była większa niż w roku poprzednim. Udział drobnicy skonteneryzowanej w łącznych obrotach Portu Gdańsk wyniósł w 2021 roku 38,7% w porównaniu z 41,5% udziałem w roku 2020. W roku 2021 odnotowano w porównaniu do roku 2020 wzrost przeładunku kontenerów w tonażu (o 3,1%) oraz TEU (o 10,1%). Tym samym Port Gdańsk zamknął rok 2021 z wynikiem 20 573 152 ton/ 2 117 829 TEU kontenerów. Port Gdańsk w 2021 roku awansował na pierwsze miejsce w bałtyckim rankingu kontenerowym, deklasując dotąd panujący na Bałtyku Port St. Petersburg, który przeładował w tym okresie 2 042 358 TEU z dynamiką +4% rdr.

W 2021 roku liczba wszystkich statków zarówno handlowych jak i niehandlowych w Porcie Gdańsk wyniosła 3 865, co oznacza wzrost o 246 zawinięć w stosunku do 2020 roku. Jednocześnie w roku 2021 liczba zawinięć statków handlowych do Portu Gdańsk wyniosła 3 262 co oznacza wzrost o 208 zawinięć w stosunku do 2020 roku. W 2021 roku zanotowano podobną jak w roku 2020 średnią pojemność brutto statków handlowych (19 737 GT/statek). Wzrost zawinięć statków handlowych do gdańskiego portu, przy jednoczesnym niższym średnim GT tychże statków świadczy o większej ilości małych jednostek typu drobnicowce czy chłodniowce.

Tab. 1. Wielkości przeładunków w Porcie Gdańsk w 2021 r. (dane Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.)

Ładunek	I-XII.2020	I-XII.2021	zmiana %
Paliwa płynne	13 691 610	18 884 567	37,9
Węgiel	5 658 920	4 795 772	-15,3
Ruda	534 171	221 079	-58,6
Inne masowe	4 533 647	4 273 146	-5,7
Drewno	11 931	106 852	795,6
Zboże	1 499 137	1 612 574	7,6
Drobnica	22 108 992	23 318 487	5,5
Razem	48 038 408	53 212 477	10,8
w tym:			
Pasażerowie	148 525	164 490	10,7
Ro-Ro (szt.)	116 324	132 306	13,7
Kontenery	TEU	2 117 829	10,1
	tony	20 573 152	3,1

W 2021 roku 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, a następnie pozytywnie zaopiniowana przez Radę Nadzorczą w dniu 18 grudnia 2019 roku.

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 głównym celem strategicznym jest zdobycie pozycji największego portu na Bałtyku pod względem wielkości przeładunków ogółem. Port Gdańsk utrzymał pozycję portu o znaczeniu międzynarodowym, a także pomimo trwającej pandemii i jej negatywnych skutków dla gospodarek światowych, udało się utrzymać obroty ładunkowe na poziomie ponad 50 mln ton (48 mln ton w roku 2020). Port Gdańsk zamknął rok 2021 z poziomem przeładunków ok. 53,2 mln ton, czyli o 1 mln ton więcej niż w poprzednio rekordowym 2019 roku.

ZMPG S.A. od lat skupia swoje wysiłki na rozbudowie infrastruktury portowej, której zadaniem jest sprostanie oczekiwaniom rynkowym oraz umożliwienie wszystkim użytkownikom infrastruktury na aktywizację gospodarczą, rozwój funkcji logistycznych, a przez to zbudowanie przewagi konkurencyjnej całego kompleksu portowego. W 2021 roku 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 Wewnętrzny. Inwestycja obejmowała 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 były 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. Kolejnym niezwykle ważnym przedsięwzięciem było także zakończenie modernizacji i rozbudowy sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym doprowadzającej ruch lądowy do terminali zlokalizowanych w tej części portu.

ZMPG S.A. planuje również rozbudowę infrastruktury drogowo-kolejowej dla terenów na zapleczu Nabrzeży: Dworzec Drzewny i Przemysłowego oraz infrastruktury drogowej dotyczącej ulicy Ku Ujściu. Projekt stanowi 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 stanowiąc 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 roku 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” zrealizował zakres Etapu I – Przeprowadzenie wstępnych analiz przedrealizacyjnych na podstawie Umowy nr 030/IN/2019 z dnia 18.07.2019. Zgodnie z Uchwałą Zarządu z dnia 27.01.2021 r. zakończono współpracę z wykonawcą usługi.

W dniu 18 września 2020 roku zostało ogłoszone postępowanie konkursowe, mające na celu wyłonienie dzierżawców terenów, które powstaną w wyniku zalądowania obszaru morskiego położonego w granicach administracyjnych Portu na wodach Zatoki Gdańskiej. Do dnia 18 grudnia 2020 r.

przyjmowane były oferty wstępne w ramach etapu I. Komisja rozpatrzyła otrzymane dokumenty, po czym przystąpiła do dalszych etapów postępowania. Każdego z uczestników, który złożył ofertę wstępną, ZMPG S.A. poinformował o rozpatrzeniu złożonej oferty wstępnej, tj. o dopuszczeniu lub niedopuszczeniu do etapu II obejmującego możliwość złożenia oferty wiążącej. Termin składania ofert wiążących upłynął w dniu 26 kwietnia 2021 r.

W dniu 23 lipca 2021 r. nastąpiło oficjalne ogłoszenie wyników - Wygrany przez DCT Gdańsk konkurs pozwoli na budowę w przyszłości nowego terminalu Baltic Hub 3 zwiększając tym samym możliwości przeładunkowe DCT Gdańsk o 1,5 mln TEU do łącznie 4,5 mln TEU rocznie.

W 2020 roku 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 (PGW WP) 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 graniczeń 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.

W dniu 26.03.2021 r. została podpisana Umowa pomiędzy PGW WP – KZGW (Zamawiający), a ZMPG S.A. (Wykonawca) na dostawę dokumentacji pn.: „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)”, w tym przeniesienie autorskich praw majątkowych i udzielenie zezwoleń na wykonywanie zależnych praw autorskich do przedmiotowego opracowania. W dniu 20.04.2021 r. studium wykonalności zostało przekazane PGW WP-KZGW.

Rok 2021 stanowił kontynuację bogatego programu rozwoju usług portowych w Porcie Gdańsk. Rozwój usług portowych rozumiemy jako rozwój potencjału portowego, zwiększający możliwości przeładunków zarówno ilościowo jak i 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 w 2021 roku.

- **„Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku”.** Projekt współfinansowany z CEF. Na zakres projektu składały 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;
- Tor Wodny – przebudowa nabrzeży (Nabrzeże BON, Nabrzeże Wiślane, Nabrzeże Szczecińskie);
- Rozbudowa Nabrzeża OPP i Mew;
- Rozbudowa Nabrzeża Oliwskiego;

- Rozbudowa Nabrzeża Zbożowego i Wisłoujście;
- Rozbudowa Nabrzeża Dworzec Drzewny;

Realizacja robót dla wszystkich wyżej wymienionych zadań Projektu zakończyła się. Inżynier Kontraktu wystawił Świadectwa Przejęcia Robót potwierdzając ich wykonanie zgodnie z Kontraktem. Całkowity koszt projektu wyniósł to 595 481 499,39 zł.

- **„Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku”.** Realizacja robót dla przedmiotowego projektu zakończyła się. Inżynier Kontraktu wystawił Świadectwa Przejęcia Robót potwierdzając ich wykonanie zgodnie z Kontraktem. Wartość Inwestycji to 161 390 365,60 zł.

- **„Rozbudowa Nabrzeża Północnego przy Falochronie Półwyspowym w Porcie Gdańsk”.** Z dniem 10 września 2020 r. INEA wypowiedziała Umowę Grantową na realizowanie inwestycji, w związku z czym wystąpiła również konieczność rozwiązania Umowy o współpracy stanowiącej podstawę do realizacji projektu na szczeblu krajowym. Dnia 22 lutego 2021 r. pomiędzy ZMPG S.A., CUPT oraz MFiPR podpisano Aneks - porozumienie w przedmiocie rozwiązania Umowy o współpracy w celu realizacji projektu finansowanego ze środków Instrumentu „Łącząc Europę” nr CEF/050/2017 z dnia 8 listopada 2018 r. dotyczącej Projektu nr 2017-PL-TM-0038-W „Rozbudowa Nabrzeża Północnego przy falochronie Półwyspowym w Porcie Gdańsk”.

W dniu 23.11.2020 r. biuro projektów Aquaprojekt przekazało projekt wykonawczy, kosztorysy inwestorskie i specyfikacje techniczne. Minister Infrastruktury wydał decyzję o pozwoleniu na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Biuro projektów Aquaprojekt w imieniu ZMPG S.A. złożyło w Państwowym Gospodarstwie Wodnym Wody Polskie wniosek o wydanie pozwolenia wodnoprawnego. Projekt decyzji o pozwoleniu wodnoprawnym został skierowany przez RZGW do uzgodnienia do Urzędu Morskiego. Dnia 28.01.2021 r. biuro projektów wystąpiło do Urzędu Morskiego w Gdyni o uzgodnienie projektu budowlanego rozbudowy nabrzeża Północnego. W dniu 10.09.2021 r. projektant złożył projekt do Zespołu Uzgadniania Dokumentacji Projektowej. Dnia 30.10.2021 r. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wydał postanowienie zatwierdzające bez uwag projekt budowlany, projekt wykonawczy oraz analizę nawigacyjną.

- **„Rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w Porcie morskim w zakresie dostępowej infrastruktury drogowo-kolejowej”.**

Zadanie 2/2 - Rozbudowa sieci komunikacyjnej rejonu Nabrzeża Przemysłowego.

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, a także wzmocnienia podłoża gruntowego, budowa kanalizacji deszczowej, branże towarzyszące, budowa i przebudowa sieci (wodociągowa, sanitarna, elektroenergetyczna: SN, nN oraz oświetlenie, teletechniczna), wykonanie niezbędnych rozbiórek.

W dniu 04.07.2019 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. Dnia 03.09.2021 r. podpisano umowy z Wykonawcą Robót Budowlanych oraz z Inżynierem Kontraktu i rozpoczęła się realizacja robót. Zakończenie planowane jest w 2023 r.

Szacowana wartość inwestycji to 66 500 000 zł. Roboty realizowane są zgodnie z harmonogramem.

ZMPG S.A. przystąpił do realizacji 4 kolejnych ważnych dla Portu Gdańsk inwestycji, dla których w związku z decyzją Zarządu dotyczącą ubiegania się o wsparcie CEF w 2021 roku jako jeden duży projekt rozpoczęte zostały działania mające na celu uzyskanie dofinansowania zewnętrznego i aplikowania o środki z puli kohezyjnej w trwającym naborze z sektora Transportu w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” 2021-2027 (CEF 2) ogłoszonym przez Komisję Europejską wraz z Europejską Agencją Wykonawczą ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska (CINEA). W związku z czym opracowywano i zweryfikowano materiały dla aplikacji CEF 2, w tym dotyczące analizy

wariantów, kamieni milowych, charakterystyki projektu, struktury zarządzania Projektem „Rozbudowa i modernizacja toru wodnego 2” (CEF2). W zakres powyższego wchodzi następujące inwestycje:

- **„Przebudowa Nabrzeża Bytomskiego w Porcie Gdańsk”**. Celem projektu jest przebudowa istniejącego odcinka Nabrzeża Bytomskiego o długości ok. 204 m. Projektowane nabrzeże po przebudowie będzie pełnić funkcję uniwersalnego nabrzeża przeładunkowego. Planowana rozbudowa Nabrzeża Bytomskiego związana jest z dostosowaniem istniejącej linii brzegowej do planowanego ruchu statków w Kanale Portowym oraz w obrębie Głównej Obrotnicy Portowej. Przebudowa Nabrzeża Bytomskiego zakłada utworzenie nowej, prostej linii nabrzeża. Realizacja robót budowlanych planowana jest na okres styczeń 2023 r. - grudzień 2024 r. Szacowana wartość inwestycji to 67 100 000 zł. Trwały prace nad przygotowaniem materiałów przetargowych dla inwestycji.
- **„Rozbudowa Nabrzeża Rudowego”**. Projekt ma na celu rozbudowę Nabrzeża Rudowego III i utworzenie uniwersalnego stanowiska przeładunkowego przystosowanego do obsługi statków pełnoładownych o nośności i parametrach: 35.000 DWT L=190m, B=25m, T=9,5m oraz niepełnoładownych o nośności 100.000 DWT, o pozostałych parametrach: L=210m, B=30m, T=10,6m. W ramach zadania przebudowywany zostanie odcinek Nabrzeża Rudowego pomiędzy punktami konstrukcyjnymi 30 i 30a o długości 232,50 m i fragment Nabrzeża Administracyjnego o długości 18,00 m. Oprócz konstrukcji hydrotechnicznych przebudowie zostaną poddane sieci elektryczne, wodociągowe, odwodnienie liniowe i kanalizacja deszczowa nabrzeża oraz dojazdy do nabrzeża. Skorygowany zostanie również przebieg torowisk kolejowych. Nabrzeże przystosowane będzie do przeładunków urządzeniami samojezdnymi LHM 550 i Mantsinen 300. Realizacja zasadniczych robót budowlanych planowana jest na okres styczeń 2023 r. - grudzień 2024 r. Szacowana wartość inwestycji to 116 600 000 zł. Trwały prace nad przygotowaniem materiałów przetargowych oraz roboty przygotowawcze.
- **„Przebudowa Nabrzeża Wiślanego”**. Kompleksowa przebudowa konstrukcji Nabrzeża Wiślanego na długości ok. 918 mb. Rozbudowa istniejącej konstrukcji poprzez wykonanie nowej płyty nabrzeża posadowionej na nowej ścianie szczelnej i nowym układzie palowym umożliwiające poprawę (zwiększenie) dopuszczalnych wartości parametrów eksploatacyjnych (w tym zwiększenie głębokości technicznej kanału portowego przy nabrzeżu). W ramach prac rozbudowana zostanie konstrukcja hydrotechniczna oraz nawierzchnie. Wykonane zostaną prace czerpalne przy nabrzeżu. Zakłada się wykonanie wszelkich niezbędnych elementów sieci uzbrojenia terenu i modernizację układu torów kolejowych na nabrzeżu. Zwiększenie głębokości do -12,0m i DOR do 40-80kN/m². Realizacja robót budowlanych planowana jest na okres grudzień 2023 r. - grudzień 2026 r. Szacowana wartość inwestycji to 187 000 000 zł.
- **„Przebudowa Nabrzeża Węglowego”**. Etap I - odcinek 28a-28c o długości ok. 540mb. Celem Projektu w jego pierwszym etapie jest przebudowa Nabrzeża Węglowego. W ramach tego przedsięwzięcia przewiduje się wykonanie nabrzeża o kilku stanowiskach przeładunkowych, gdzie łączna długość przebudowanej linii nabrzeża będzie wynosić ca 540 mb. Przyjęta funkcja nabrzeża przeładunkowego, o konstrukcji ciężkiego nabrzeża płytowego z przednią ścianką szczelną jest zgodna z założeniami zawartymi w koncepcji. Realizacja robót budowlanych planowana jest na okres czerwiec 2024 r. - grudzień 2026 r. Szacowana wartość inwestycji to 138 600 000 zł.

Inne kluczowe dla rozwoju Portu Gdańsk inwestycje realizowane przez ZMPG S.A. to:

- **Modernizacja II linii Nabrzeża Oliwskiego i Nabrzeża Ziółkowskiego.**
Decyzja o pozwolenie na budowę została zatwierdzona. Zgodnie z aneksem Etap VII umowy realizowany będzie po zakończeniu robót na I Linii N/Oliwskiego. Planowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę drugiej linii nabrzeża Oliwskiego i Ziółkowskiego wraz z infrastrukturą techniczną oraz przebudowę toru nr 92 na odcinku od rozjazdu nr 16 do rozjazdu nr 173. W zakresie infrastruktury technicznej projekt obejmuje prace rozbiórkowe budynków, podziemnej infrastruktury uzbrojenia terenu wraz z nawierzchniami placów, dróg i układu torowego. Projekt obejmuje budowę nowej sieci wodnokanalizacyjnej z przyłączeniami, ciepłowniczej i węzła cieplnego wraz z przyłączami, przebudowę kolizji z gazociągiem. Budowę nowej kanalizacji i sieci

elektroenergetycznej i teletechnicznej. W zakresie inwestycji przewidziano budowę nowej konstrukcji nawierzchni placów składowo manipulacyjnych i układu torowego wraz ze wzmocnieniem podłoża. Wartość planowana robót budowlanych - 178 406 387 zł.

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

Modernizacja obejmie wymianę istniejących systemów: monitoringu wizyjnego, sygnalizacji włamania, kontroli dostępu, alarmu pożaru, kontroli wartowników i nadzoru. Zapewni stworzenie zintegrowanego systemu bezpieczeństwa wg aktualnych standardów technicznych. Realizacja robót rozpoczęła się w roku 2018, a zakończenie planowane jest na rok 2025. Szacowana wartość inwestycji to 33 700 000 zł.

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

Data rozpoczęcia prac projektowych: 08.07.2019 r. Data ukończenia prac projektowych: 06.2022 r. (zgodnie z Aneksami). Szacowana wartość inwestycji to 15 mln zł.

W dniu 16.03.2021 r. wykonawca Projektu złożył projekt do Zespołu Uzgadniania Dokumentacji Projektowej. W dniu 22.03.2021 r. wydane zostało Pozwolenie Wodnoprawne dla inwestycji. W dniu 24.06.2021 r. ZMPG S.A. uzgodnił projekt budowlany. W dniu 17.09.2021 r. wykonawca Projektu złożył do Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego (PUW) wniosek o pozwolenie na budowę.

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

Celem inwestycji jest przygotowanie do komercjalizacji, atrakcyjnych terenów do dzierżawy, położonych w bliskim sąsiedztwie DCT Gdańsk. Przedmiotem inwestycji jest zaprojektowanie i budowa drogi wewnętrznej dojazdowej przystosowanej do ruchu ciężkiego wraz z sześcioma zjazdami na sąsiadujące nieruchomości przeznaczone do komercjalizacji, z jednostronnym chodnikiem, oświetleniem oraz uzbrojeniem niniejszych nieruchomości w media oraz systemu kanalizacji deszczowej umożliwiającej odprowadzenie wód deszczowych z dotychczas niezagospodarowanych terenów Portu Północnego leżących wzdłuż ulic Kontenerowa i Nowa Portowa do zbiornika retencyjno-rozsączającego. Przedmiot inwestycji wynika m.in. ze zobowiązań ZMPG S.A., z umowy najmu z Kontrahentem – firmą Cedrob Porty Sp. z o.o.

Realizacja robót rozpoczęła się w roku 2021, a zakończenie planowane jest na rok 2022.

Szacowana wartość inwestycji to 11 000 000 zł.

Lista 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 zostaną przebudowane nabrzeża Martwej Wisły i Motławy. Projektowany odcinek toru wodnego charakteryzuje się długością 2 153 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 6 592 m. W zakresie rzeczowym projektu występują następujące nabrzeża: Nabrzeże Szyprów (383,0 mb), Nabrzeże Flisaków (307,0 mb), Nabrzeże Retmanów (938,0 mb), Nabrzeże Polski Hak (355,0 mb), Nabrzeże Motławy nr XVIII (531,0 mb). Okres realizacji: 2018-2023. Wartość projektu: 136 500 000 zł. Beneficjent: Urząd Morski w Gdyni. W ramach projektu w 2021 r. zakończono i odebrano roboty budowlane związane z przebudową nabrzeża Polski Hak w Gdańsku. Zawarto umowę na wykonanie prac pogłębiarskich na torze wodnym na Martwej Wiśle na odcinku od mostu kolejowego do Polskiego Haka. Umowa była w trakcie realizacji. Ogłoszono postępowanie przetargowe na roboty budowlane związane z przebudową Nabrzeża Szyprów.

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

W ramach projektu planowana jest rozbudowa układu falochronów odpowiadających za osłonięcie wschodniej strony Portu Północnego, tj:

- remont istniejącego falochronu wyspowego (o długości 653 m);
- budowa nowego falochronu osłonowego na przedłużeniu istniejącego falochronu wyspowego (całkowita długość nowej konstrukcji wyniesie 853 m);
- budowa platformy dla ptaków, która zlokalizowana będzie pomiędzy istniejącym falochronem wyspowym, a jego projektowanym przedłużeniem;
- przebudowa wraz z robotami rozbiórkowymi Falochronu Północnego Wyspowego (o długości 625 m);
- budowa nowego „Południowo - Wschodniego” falochronu (o długości 826 m);
- wykonanie robót czerpalnych na projektowanych torach wodnych i obrotnicach wraz z odpowiednim rozmieszczeniem oznakowania nawigacyjnego.

Okres realizacji: 2018-2023. Wartość projektu: 795 000 000 zł. Beneficjent: Urząd Morski w Gdyni. W 2021 r. zrealizowano umowy na: roboty budowlane w zakresie remontu oraz wydłużenia istniejącego falochronu wyspowego oraz roboty budowlane w zakresie budowy nowego falochronu osłonowego. Zawarto umowę na przebudowę wraz z robotami rozbiórkowymi Falochronu Północnego Wyspowego. Ogłoszono postępowanie przetargowe na budowę toru podejściowego wewnętrznego (do Portu Północnego w Gdańsku) wraz z obrotnicą. Dokonano wyboru najkorzystniejszej oferty.

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

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 wpłynie na osiągnięcie następujących celów jakościowych (niemierzalnych): umożliwienie dwukierunkowej żeglugi jednostek, zwiększenie bezpieczeństwa wpływających i wypływających statków z Portu Gdańsk, rozwój transportu wodnego i wzmocnienie konkurencyjności Portu Gdańskiego, aby utrzymać obecnych i przyciągnąć potencjalnych armatorów, firmy logistyczne, spedycyjne, dla których polepszona infrastruktura jest istotnym argumentem za kontynuacją lub rozszerzeniem współpracy. Projekt został zakończony. Okres realizacji: 2016-2020. Wartość projektu: 161 000 000 zł. Beneficjent: Urząd Morski w Gdyni.

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

Inwestycja ze wsparciem środków unijnych (Program CEF). Zakres obejmuje przebudowę układów torowych wszystkich stacji obsługujących Port Gdańsk (m.in. w celu dostosowania ich do obsługi pociągów o długości do 750 m). Podniesiona zostanie prędkość na torach głównych zasadniczych do co najmniej 60 km/h, a na pozostałych torach do co najmniej 40 km/h, a dopuszczalne naciski do 221 kN/oś. Inwestycja rozpoczęła się latem 2019 r. i zakłada sumarycznie (przy uwzględnieniu wszystkich stacji objętych projektem) przebudowę bądź budowę: ponad 70 km torów i zabudowę ponad 200 rozjazdów; 13 przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych; obiektów inżynierskich (wiadukt drogowy w ciągu ulicy Ku Ujściu dla bezkolizyjnego prowadzenia ruchu kolejowego w rejonie stacji Gdańsk Kanał Kaszubski); sieci technicznych (teletechnicznej, elektroenergetycznej, kanalizacji sanitarnej); systemu sterowania ruchem kolejowym, w tym Lokalne Centrum Sterowania (LCS) dla obsługi stacji Gdańsk Port Północny i Gdańsk Kanał Kaszubski oraz elektryfikację w zakresie wymiany istniejącej sieci bądź nowych odcinków na łącznej długości ponad 80 km. W ramach stacji Gdańsk Port Północny i Kanał Kaszubski obsługujących prawobrzeżną część Portu Gdańsk przebudowie bądź budowie podlega ok. 50 km torów i 150 rozjazdów ok. 60 km sieci trakcyjnej. Jeśli chodzi o linie kolejowe, w tym stacja Gdańsk Zaspą Towarową z rejonem Gdańsk Wiślany, obsługujące lewy brzeg Portu Gdańsk, to przebudowie ulegnie ponad 20 km torów i ponad 60 rozjazdów oraz ok. 25 km sieci trakcyjnej. Inwestycja w połączeniu z projektami realizowanymi przez ZMPG S.A. oraz inwestycjami realizowanymi bądź planowanymi przez Kontrahentów znacząco usprawni i zwiększy przepływ wolumenu do/z Portu Gdańsk. Okres realizacji: 2016-2021 z wydłużeniem do końca 2022 roku (Aneks do Umowy GA). Wartość projektu: 267 mln EUR. Beneficjent: PKP PLK S.A.

- **Kontynuacja rozbudowy Terminala Kontenerowego DCT Gdańsk S.A.**

FAZA T2C - Rozpoczęto prace nad projektem T2C. Podpisana umowa dotyczy rozszerzenia dzierżawy o 6,5 ha. Planowana jest budowa nowych placów składowych, parkingu i budynku

biurowego, placu dla operacji skanowania kontenerów KAS, magazynu CFS. Wykonano rozbudowę układu torowego bocznic kolejowej oraz wyposażono bocznicę w trzy nowe elektryczne suwnice RMG. Kontrahent poniesie nakłady łącznie 17,2 mln EUR (77,4 mln zł). Data rozpoczęcia - 12.2020 r. Data ukończenia wg umowy - II/III kw. 2025 r., wg założeń eksploatacyjnych DCT - koniec 2023 r. FAZA T3 – Inwestycja polegać będzie na załadownieniu obszaru morskiego wzdłuż wybudowanego w ramach T1 pirsu, powstanie trzecie nabrzeże głębokowodne o długości 717 m, głębokości -17,5 m oraz plac o powierzchni 36 ha. Dodatkowo, w ramach projektu T3 zakupionych zostanie 7 suwnic nabrzeżowych, zdolnych do załadunku i rozładunku największych statków na świecie oraz 20 automatycznych suwnic RMG, które będą zdalnie obsługiwane przez operatorów w ergonomicznie zaprojektowanych stanowiskach. W ramach przedsięwzięcia powstanie trzecie nabrzeże głębokowodne, dzięki któremu możliwości przeładunkowe DCT Gdańsk zwiększą się o 1,5 mln TEU. Powstanie fazy T3 umożliwi zatem osiągnięcie zdolności przeładunkowej dla całego terminalu DCT na poziomie 4,5 mln TEU rocznie. Planowane rozpoczęcie realizacji robót 2022 r., a zakończenie 2024 r. Szacowana wartość inwestycji to ok. 2 mld zł.

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

Celem inwestycji była budowa na terenie o łącznej powierzchni ok. 3 ha terminalu przeładunkowo - składowego produktów takich jak: cukier, wysłodki suszone, melasa, skrobia, zboże, przetwory zbożowe, przetwory owocowo-warzywne oraz słodocze. Kontrahent poniósł nakłady ok. 135 000 000 zł. Data rozpoczęcia - 06.04.2018 r. Data ukończenia – 01.12.2021 r.

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

Data rozpoczęcia: 27.09.2017 r. Data ukończenia: do końca 2023 r. 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 Dzierżawcy realizować będzie przebudowę Nabrzeża Wiślanego. W dniu 28.06.2021 r. firma Speed uzyskała pozwolenie na budowę i realizowała roboty budowlane na terenie B. Harmonogram realizacji robót w obszarze terenu A koordynowany będzie w uzgodnieniu z ZMPG S.A. w aspekcie planów realizacyjnych przebudowy Nabrzeża Wiślanego. Dla celów umożliwienia użytkowania po przebudowie Nabrzeża Wiślanego niezbędne jest wykonanie części elementów infrastruktury realizowanej w ramach przebudowy teren A przez firmę Speed.

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

Inwestycja miała na celu rozbudowę potencjału i powiększenie zdolności składowych Terminalu Naftowego Gdańsk PERN z pojemności 375 tys. m³ do 765 tys. m³, tj. o 390 tys. m³. Wybudowanych zostało 6 zbiorników na ropę: 3 o pojemności 100 tys. m³ oraz 2 o pojemności 45 tys. m³ wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Kontrahent poniósł nakłady ok. 327 000 000 zł. Data rozpoczęcia - luty/ marzec 2019 r. Data ukończenia - sierpień 2021 r.

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

Inwestycja polega na zagospodarowaniu terminalu, o powierzchni ponad 8 ha, zlokalizowanego na zapleczu Nabrzeża Obrońców Poczty Polskiej w Porcie Gdańsk. Celem jest przede wszystkim zwiększenie możliwości przeładunkowych zakładu, z wykorzystaniem zdolności przeładunkowej nowo wybudowanego Nabrzeża OPP, a także zastosowanie nowoczesnej technologii przeładunku, przyjaznej dla środowiska. Inwestycja wspólna Spółki Siark-Port oraz ZMPG S.A. Data rozpoczęcia - 08.2019 r. Data ukończenia - 02.2023 r. (+- 12 m-cy). Wartość inwestycji min. 25 000 000 zł. Dnia 25.11.2020 r. przedsięwzięcie uzyskało Decyzję Środowiskową. Dnia 29.04.2021 r. inwestycja uzyskała pozwolenie wodnoprawne. Projekt inwestycji Siark-Port otrzymał dwie decyzje od Konserwatora Zabytków.

- **Budowa mroźni CEDROB PORTY.**

Dnia 03.03.2020 r. nastąpiło podpisanie Umowy najmu. Celem inwestycji jest wybudowanie mroźni na terenie należącym do ZMPG S.A. (w rejonie ul. Nowej Portowej i ul. Kontenerowej w pobliżu DCT Gdańsk S.A.). Obiekt o pojemności ok. 30 tys. palet będzie w pełni zautomatyzowany. Obiekt

pracować ma przez 7 dni w tygodniu z możliwością załadunku i wyładunku dużej liczby kontenerów. Realizacja zaplanowana była na lata 2020-2022 (rozpoczęcie opóźnione, przesunięte na 2022 r.) Szacowana wartość inwestycji to 100 000 000 – 140 000 000 zł.

2. Port w Gdyni

Wielkość przeładunków wg grup towarowych w 2021 r. (dane Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.)

Tab. 1. Statki zawijające do Portu Gdynia w latach 2019-2021

Wyszczególnienie	2019	2020	2021	zmiana 2021/2020	
				sztuki	%
Zawinięcia statków	4 036	3 695	4240	545	15

Tab. 2. Przeładunki wg grup towarowych w latach 2019-2021 (w tys. ton)

Wyszczególnienie	2019	2020	2021	zmiana 2021/2020	
				tys. ton	%
Węgiel i koks	2 877,0	1 685,0	1 241,4	-443,6	-26,33%
Rudy	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00%
Inne masowe	1 492,1	1 564,2	1 708,9	144,7	9,25%
Zboże	3 220,6	5 430,7	4 765,1	-665,6	-12,26%
Drewno	365,0	101,8	255,0	153,2	150,49%
Drobnica	14 149,6	14 108,1	16 206,5	2 098,4	14,87%
Ropa i przetwory naftowe	1 852,6	1 772,2	2 515,8	743,6	41,96%
Przeładunki ogółem:	23 956,9	24 662,0	26 692,7	2 030,7	8,23%

Tab. 3. Liczba pasażerów statków wycieczkowych w latach 2019-2021

Wyszczególnienie	2019	2020	2021	zmiana 2021/2020	
				osoby / sztuki	%
Pasażerowie	117 961	72	13 144	13 072	18156
Zawinięcia statków	54	1	13	12	1200

Tab. 4. Przeładunki kontenerów w latach 2019-2021 (w TEU)

Wyszczególnienie	2019	2020	2021	zmiana 2021/2020	
				TEU	%
Kontenery	896 968	905 121	985 919	80 798	9

Tab. 5. Wielkość przewozów pasażerskich w latach 2019-2021

Wyszczególnienie	2019	2020	2021	zmiana 2021/2020	
				osoby	%
Liczba obsłużonych pasażerów	805 336	397 038	453 017	55 979	14

Analiza wielkości przeładunków i obsługi pasażerów w Porcie Gdynia w 2021 r.

W 2021 roku przeładunki ogółem wyniosły 26 692,7 tys. ton i były wyższe niż w roku 2020 o 2 030,7 tys. ton, tj. +8,23%. Jest to najlepszy wynik w historii Portu Gdynia. Największą grupą ładunkową pod względem przeładowanych ilości jest drobnica, której udział w przeładunkach ogółem Portu Gdynia wynosił 61%. W Gdyni zwiększone wolumeny miały miejsce w przypadku każdego typu ładunków drobnicowych – zarówno skonteneryzowanych (+12,23%), ro-ro - statki towarowe (+33,25%), ro-ro promy (+9,13%), jak i najmniej licznie drobnicy konwencjonalnej (+44,52%). W roku 2021 drobnicy przeładowano 16 206,5 tys. ton. Jest to wzrost przeładunku do roku 2020 (14 149,6 tys. ton) o 2 098,4 tys. ton. Przy czym ładunki w kontenerach wzrosły do 9 674,2 tys. ton, to jest o 1 054,6 tys. ton więcej w porównaniu do roku ubiegłego (8 619,6 tys. ton). Ładunki na liniach ro-ro to 1 234,8 tys. wzrost o 308,1 tys. ton, a wzrost drobnicy promowej wynosił o 335,9 tys. ton (do poziomu 4 015,4 tys. ton), podobnie jak pozostała drobnica (tutaj wzrost o 392,8 tys. ton, do poziomu 1 275,1 tys. ton). Przeładunki kontenerów w TEU wyniosły w 2021 r. 985 919 TEU wobec 905 121 TEU w 2020r. i były wyższe w porównaniu r/r o 80 798 TEU.

Najwyższy wzrost (+150,49%) w przeładunkach odnotowano w grupie drewno – w roku 2021 w Porcie Gdynia przeładowano 255,0 tys. ton, tj. o 153,2 tys. ton. więcej niż w roku 2020 (101,8 tys. ton).

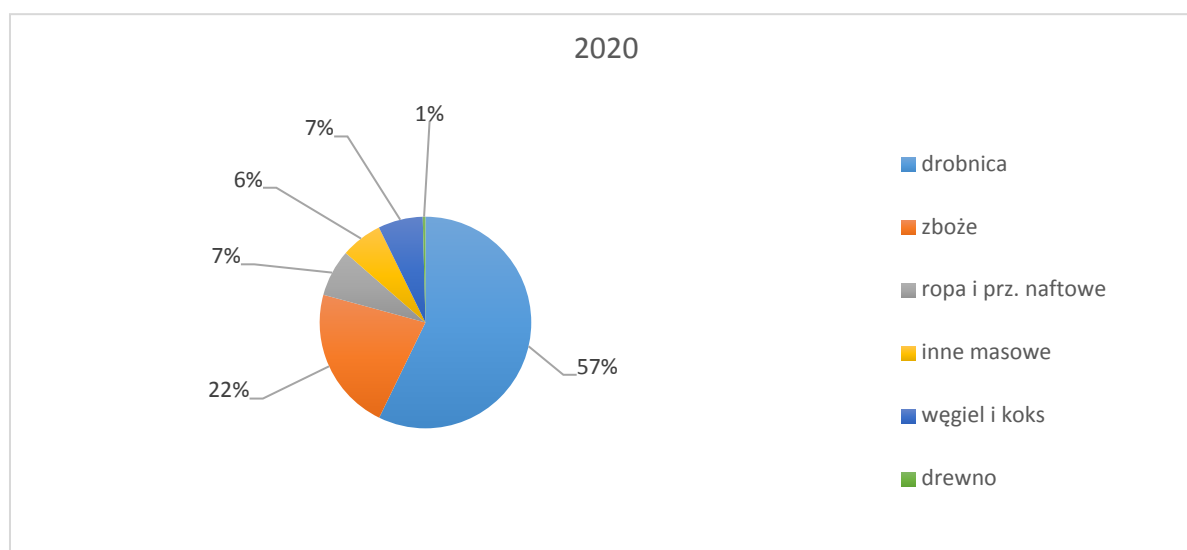
Grupą która zanotowała duży wzrost w przeładunkach jest ropa i przetwory naftowe. Przeładunki w 2021 roku wyniosły 2 515,8 tys. ton i były wyższe o 743,6 tys. ton (+41,96%) w stosunku do roku ubiegłego (1 772,2 tys. ton).

Przeładunki węgla i koksu w 2021 roku wyniosły 1 241,4 tys. ton i były relatywnie niskie. Spadły w stosunku do roku 2020 o 443,6 tys. ton (-26,33%) w stosunku do roku ubiegłego (1 685,0 tys. ton). Na mniejszy wolumen węgla w porównaniu z rokiem 2020 wpływ mogły mieć wahania cen tego surowca na świecie oraz zmiany różnic cen na rynku międzynarodowym i krajowym.

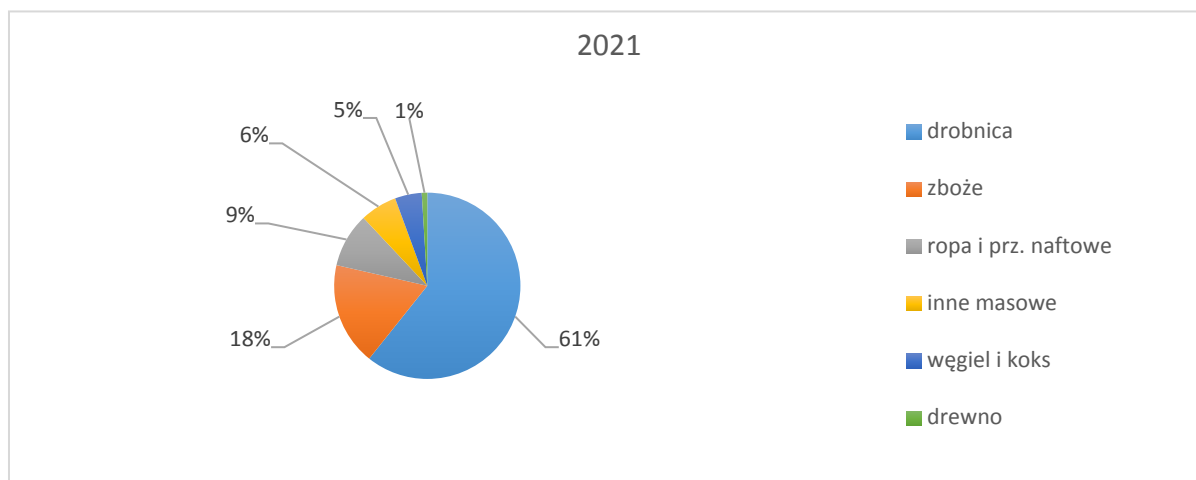
Relatywnie duży spadek odnotowano w grupie zboże. Obroty w tej grupie wyniosły 4 765,1 tys. ton - zmniejszyły się o 665,6 tys. ton (-12,26%) w porównaniu z rokiem 2020 (5 430,7 tys. ton). Należy jednak wskazać, że w 2020 roku przeładunki zboża w polskich portach były wyjątkowo dobre przez ponadprzeciętny wzrost polskiego eksportu zboża. Wielkość eksportu zboża na poziomie 9,0 mln ton była rekordowa w historii i 40% większa niż w 2016 roku, kiedy zanotowano poprzedni rekord (6,5 mln ton).

Przeładunek w grupie inne masowe w stosunku do roku 2020 (1 564,2 tys. ton) wzrósł o 144,7 tys. ton (+9,25%) do poziomu 1 708,9 tys. ton i był to jedyny dodatni wynik w grupie inne masowe spośród portów polskich.

Wykres 1. Udział poszczególnych grup ładunkowych w przeładunkach w Porcie Gdynia w roku 2020.



Wykres 2. Udział poszczególnych grup ładunkowych w przeładunkach w Porcie Gdynia w roku 2021.



Do Portu Gdynia w 2021 roku zawinęło łącznie 4 240 statków, natomiast w 2020 roku – 3 695. Liczba zawinięć statków ogółem w analizowanym roku 2021 była większa niż rok wcześniej o 545 sztuk (+14,7%).

Mimo pandemii, która tak bardzo dała się we znaki branży wycieczek morskich w 2020 roku, co skutkowało zawinięciem do Gdyni tylko jednego statku wycieczkowego z 72 pasażerami na pokładzie, w roku 2021 było ich już więcej: 13 jednostek z 13 144 pasażerami.

Ogółem Port Gdynia w roku 2021 obsłużyło 437 017 pasażerów ogółem, co w porównaniu z rokiem 2020 daje wzrost o 55 979 osób (+14%).

Realizowane projekty oraz inwestycje w Porcie Gdynia w 2021 r.

„Strategia Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku” zatwierdzona uchwałą nr 3 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia spółki Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. z dnia 11 sierpnia 2014 roku 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 2021 był zgodny z priorytetami „Strategii Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku”. Większość projektów znajduje się na etapie przygotowania lub realizacji. Strategia taka zgodna jest także z naturalnymi uwarunkowaniami portu. Port Gdynia powinien rozwijać się jako port uniwersalny, przeznaczony dla drobnicy i ładunków masowych, zdolny do przyjmowania największych statków kontenerowych, masowych i pasażerskich zawijających na Bałtyk. W perspektywie długookresowej, w miarę realizacji zaplanowanych projektów strategicznych, zwłaszcza przedsięwzięć infrastrukturalnych w Korytarzu Bałtyk-Adriatyk, możliwe będą dalsze wzrosty przeładunków, także w transzycie przez Polskę, ocenianym na dziś jako niewykorzystany potencjał.

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

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

Podstawowym celem inwestycji jest zapewnienie parametrów nawigacyjnych umożliwiających zawijanie do Portu Gdynia dużych statków kontenerowych obsługujących bezpośrednie połączenia oceaniczne oraz statków masowych typu Baltimax, czyli największych wchodzących na Bałtyk. W celu umożliwienia

zawinąć do Portu Gdynia statków Baltimax niezbędne jest dostosowanie parametrów infrastruktury dostępowej. 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. Rozpoczęcie prac związanych z wykonaniem wnęki dokowej i przeniesieniem doku pływającego planowane jest na III kw. 2022 r.

Etap II Zadania 1, dotyczący pogłębienia toru podejściowego do Portu Gdynia, leży w gestii Urzędu Morskiego w Gdyni. Urząd Morski realizuje w swoim zakresie wykonanie robót czerpalnych na torze podejściowym do główek falochronu, do rzędnej -17,0 m (obecnie -14,4 m) na długości 3 855 m, wraz ze zwiększeniem szerokości toru do 280 m (obecnie 150 m). Realizacja w latach: 2020-2022. Inwestycja jest w końcowej fazie przygotowania. Budżet projektu UM Gdynia: ok. 120 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. Trwało postępowanie przetargowe w sprawie wyboru wykonawcy.

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 Helckiego (w latach 2014-2015 wykonano etap I – przebudowa Nab. Rumuńskiego).

Na koniec 2021 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 Helckiego I.

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

- kontynuacja Etapu I – rozbudowy Obrotnicy nr 2, poprzez wykonanie robót budowlanych wynikających z konieczności przeniesienia doku pływającego PGZ Stoczni Wojennej – realizacja II kw. 2022 – IV kw. 2023;
- pogłębienie akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – Etap III – wykonanie robót czerpalnych do rzędnej -16,0 m w Kanale Portowym oraz akwenach portowych – zwiększenie głębokości o 2,5 m (obecnie -13,5 m) oraz zanurzenia do 15 m (obecnie -13 m) – realizacja II kw. 2022 – III kw. 2023;
- poszerzenie wejścia wewnętrznego portu od strony Północnej Ostrogi Pilotowej o ok. 40 m – zakończono realizację robót budowlanych;
- przebudowa (wzmocnienie) nabrzeży: Włoskiego, Słowackiego i Norweskiego, położonych wzdłuż Kanału Portowego, dla ograniczenia skarp przy pogłębieniu do -16 m. Trwają roboty budowlane związane z przebudową Nabrzeża Norweskiego. Procent zaawansowania robót na koniec grudnia 2021 r. - 85,0%. Przewidywany termin zakończenia robót – II kw. 2022 r. Pozostałe nabrzeża zostały przebudowane.

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: II kw. 2022 (ogłoszenie przetargu) – IV kw. 2025;
- Przebudowa Nabrzeża Indyjskiego na odcinku o dł. ca 550 m od narożnika z Nabrzeżem Norweskim wyjście w kierunku wody z przebudową infrastruktury technicznej; konstrukcja nabrzeża pozwoli uzyskać głębokość do -15,5 m; realizacja: II kw. 2022 – II kw. 2025.

Projekt otrzymał dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 – Umowa o Dofinansowanie z dnia 28.12.2018 r. Aneks do Umowy o dofinansowanie nr 1 z dnia 05.12.2019 r. Budżet projektu: ok. 559 mln zł brutto, ok. 452 mln zł netto, dofinansowanie unijne 273 mln zł.

- **Przebudowa ramp Ro-Ro wraz z załadowniem Nabrzeża Czeskiego**

Celem zadania jest poprawa warunków infrastrukturalnych do obsługi dłuższych i szerszych jednostek typu ro-ro o długości około 240 m i szerokości 34 m, z większym zanurzeniem. Szacowany koszt inwestycji wynosi: 99,33 mln zł (wycena z 2019 r.). Trwała procedura przetargowa na wyłonienie Wykonawcy dokumentacji projektowej. Przewidywany termin wykonania: połowa 2026 r. (projektowanie, decyzje administracyjne i realizacja).

- **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. Zaawansowanie robót budowlanych wskazanych w dokumentacji i umowie dla tego zadania inwestycyjnego w 2021 r. wyniosło 100%.

- **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.

Przedsięwzięcie zostanie zakończone po ostatecznym wykonaniu wszystkich robót torowych i trakcyjnych przez PKP PLK. Stan zaawansowania wykonania robót budowlanych w zakresie Portu Gdynia wynosi 100%. Trwało jeszcze również uzyskiwanie certyfikatu interoperacyjności. Zakończenie po realizacji robót przez PKP PLK. Projekt uzyskał dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 – Umowa o Dofinansowanie nr POIS.03.02.00-00-0072/18-00 z dnia 09.09.2019 r. Aneks nr 1 do UoD z dnia 12.12.2019 r. Budżet: ok. 57 mln zł netto, dofinansowanie 19,8 mln zł.

- **Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków ze statków (projekt dofinansowany z UE)**

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. Stworzenie warunków do odbioru ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich, promów oraz statków handlowych w Porcie Gdynia przyczyni się do zmniejszenia ilości zanieczyszczeń odprowadzanych do środowiska morskiego. W IV kwartale 2021 r. wystąpiły problemy w realizacji projektu, spowodowane m.in. pandemią Covid-19. Wartość projektu wyniosła 61,7 mln zł. Projekt finansowany ze środków własnych Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz funduszy unijnych. Uzyskane na jego realizację dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 wyniosło 18,70 mln zł.

- **Budowa infrastruktury intermodalnej na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia (projekt dofinansowany z UE)**

Celem jest budowa terminalu intermodalnego wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia. Nowy terminal intermodalny ma umożliwić obsługę składów całopociągowych. Celem głównym inwestycji jest zwiększenie udziału transportu intermodalnego w ogólnych przewozach ładunków z/do Portu Gdynia. Inwestycja przyczyni się do gałęziowego zrównoważenia transportu w relacji dowozowo/odwozowej ostatniej mili do portu, zwiększając wykorzystanie w łańcuchach transportowych kolei i ograniczając korzystanie z negatywnie oddziaływującego na środowisko naturalne transportu samochodowego. Budowa infrastruktury intermodalnej jest ściśle skorelowana z innymi projektami portu: przebudową obrotnicy nr 2 wewnątrz portu, pogłębieniem Kanału Portowego oraz poszerzeniem i pogłębieniem toru podejściowego do portu. Działania te pozwolą na przyjmowanie w Porcie Gdynia dużych statków preferowanych w ruchu transoceanicznym, a tym samym obsługę zwiększonego wolumenu ładunków intermodalnych.

Zakres projektu obejmuje następujące obiekty:

- terminal intermodalny składający się z dwóch torów ładunkowych;
- tor dojazdowy nr 80 do projektowanej boczniczy kolejowej;
- tor komunikacyjny (objazdowy) nr 81 dla obsługi punktu ładunkowego;
- plac manewrowo-odstawczy;
- oświetlenie torowiska;
- infrastrukturę towarzyszącą, w tym podziemną (wodno-kanalizacyjną, sanitarną, elektroenergetyczną, teletechniczną);
- ogrodzenia wraz z bramami wokół boczniczy i placów manewrowo-odstawczych;
- zbiornik retencyjny.

Dane techniczne terminalu: 2 tory ładunkowe: 780 mb każdy, tor nr 80 (dojazdowy): ok. 310 mb, tor wyciągowy nr 81: ok. 970 mb, powierzchnia terminalu: 30.000 m². Roboty budowlane zaplanowano też na infrastrukturze podmiotów zewnętrznych (PKP PLK S.A., OPEC Sp. z o.o., ZDiZ S.A., PEWiK Sp. z o.o., PGE Energa Wybrzeże S.A.) - usunięcie kolizji lub spełnienie wymagań stawianych przez te podmioty na etapie uzgodnień dokumentacji projektowej. Przy zachowaniu obecnych założeń (zakres planowanych prac oraz wysokość stawki najmu) ZMPG S.A. podejmował działania, aby projekt dostał dofinansowanie ze środków UE. Z powodu prognozowanego wzrostu kosztów robót budowlanych ZMPG

S.A. podjął decyzję o wyłączeniu inwestycji ze zgłoszenia do dofinansowania w procedurze konkursowej działania 3.2 POIiŚ 2014-2020. Jednocześnie ZMPG S.A. zdecydował o podzieleniu zakresu projektu na dwa odrębne zadania inwestycyjne: Budowa terminalu intermodalnego na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia oraz Budowa placów manewrowo-składowych na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia. W 2021 r. zrealizowano projekt budowlany. Procedura odbioru Projektu Wykonawczego została wydłużona do marca 2022 r.

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

Zadanie jest realizowane przez PKP PLK S.A. Celem realizacji projektu jest implementacja standardów sieci TEN-T (elektryfikacja, nacisk osi 22,5 t, długość pociągów 740 m, ERTMS) i poprawa dostępu kolejowego i zdolności przeładunkowej portu poprzez podniesienie parametrów technicznych linii kolejowej, tj. dostosowanie układu torowego w torach szlakowych oraz głównych zasadniczych do prędkości 60 km/h, a w pozostałych torach stacyjnych do 40 km/h; zapewnienie dopuszczalnego nacisku na oś 221 kN dla wszystkich torów szlakowych i stacyjnych oraz nacisków do 245 kN dla obiektów inżynieryjnych; 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 inżynieryjnych i kubaturowych. Ponadto, budowa Lokalnego Centrum Sterowania Gdynia Port zapewni sprawniejszy ruch pociągów. W efekcie prac wzrośnie punktualność przejazdów i szybkość obsługi kolejowej terminali portowych. Generalnym wykonawcą jest Budimex S.A. Planowany termin zakończenia: IV kw. 2022 r. Wartość inwestycji: 1 487 mln zł. Realizacja prac była opóźniona w stosunku do harmonogramu.

- **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 równie ważne znaczenie dla gospodarki krajowej jak i bezpieczeństwa oraz organizacji przewozów kolejowych w Trójmieście. Przy obecnym natężeniu ruchu pasażerskiego i towarowego w węźle trójmiejskim, modernizacja linii kolejowej nr 201 zapewni alternatywny dostęp do Portu Gdynia. ZMPG S.A. w ramach konsultacji dokumentu pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku” podkreślił fundamentalne znaczenie modernizacji linii nr 201 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.

- **Prace przygotowawcze dla zadania inwestycyjnego „Rozbudowa infrastruktury dostępu w Porcie Gdynia”**

Dnia 1 października 2021 r. dzięki funduszowi CEF 1 z perspektywy 2014-2020, uzyskano dofinansowanie na prace przygotowawcze dla nowego zadania inwestycyjnego. Zawarto umowę z instytucją CINEA (działającą z ramienia Komisji Europejskiej) na dofinansowanie w wysokości ponad 839 tys. EUR, co stanowi 50% kosztów kwalifikowalnych działania, które szacuje się na ponad 1 678 tys. EUR. Koszt całego projektu to ok. 2 185 tys. EUR. Projekt realizowany w okresie: 22.03.2021 – 29.12.2023. Projekt polega na wykonaniu pełnej dokumentacji, która posłuży do uzyskania niezbędnych decyzji administracyjnych i rozpoczęcia robót budowlanych nad rozbudową infrastruktury dostępu dla statków w basenach IV i V Portu Gdynia oraz przebudowy dostępu lądowego „ostatniej mili”.

Realizowany projekt wpisuje się w realizację unijnych celów długoterminowych CEF, którymi dla sektora transportu są m.in. ukończenie prac nad siecią bazową TEN-T do 2030 r. oraz przejście na ekologiczną, konkurencyjną i zintegrowaną mobilność, postęp w pracach nad ukończeniem kompleksowej sieci TEN-T do 2050 r. Wykonanie dokumentacji warunkującej realizację projektu inwestycyjnego jest kluczowe

z punktu widzenia pozyskiwania dalszych środków UE i przyczyni się pośrednio do zmniejszenia presji działalności portowej na środowisko, poprzez m.in.: poprawę dostępu drogowego, kolejowego, zapewnienie intermodalności oraz zapewnienie wysokiej jakości infrastruktury przeładunkowej.

W zakresie projektu wykonane zostaną następujące fazy:

- Prace przygotowawcze dla zadania pn. „Rozbudowa infrastruktury dostępu dla statków w Basenie IV – Faza 1”;
- Prace przygotowawcze dla zadania pn. „Przebudowa infrastruktury dostępu dla statków w Basenie V – Faza 2”;
- Prace przygotowawcze dla zadania pn. „Dostęp drogowo-kolejowy do Basenów IV i V – Faza 3”.

W wyniku realizacji projektu w ramach Fazy 1 wykonany zostanie projekt koncepcyjny, studium wykonalności, dokumentacja techniczna związana z rozbudową infrastruktury dostępu oraz niezbędna dokumentacja do uzyskania pełnej oceny środowiskowej, analizy i ekspertyzy. Ponadto uzyskane zostaną decyzje administracyjne. W ramach Fazy 2 opracowane zostanie studium wykonalności oraz dokumentacja projektowa wraz z decyzjami administracyjnymi. W ramach Fazy 3 wykonana zostanie dokumentacja techniczna związana z przebudową niezbędnych układów kolejowych oraz udrożnieniem drogowego układu komunikacyjnego, tzw. „ostatniej mili”, aby powstała możliwość lepszej komunikacji drogowej na styku z intensywnym ruchem miejskim oraz nastąpił rozwój przeładunków intermodalnych z układów kolejowych. Faza ta obejmie więc projekt budowlany oraz wykonawczy.

Celem projektu inwestycyjnego, który zostanie zrealizowany na podstawie dokumentacji przygotowanej w ramach przedmiotowego projektu jest rozbudowa infrastruktury dostępu dla statków w Basenie IV i V, umożliwiającej sprawną obsługę ładunków i pasażerów oraz poprawę dostępności transportowej portu – zwiększenie połączeń, zwiększenie zdolności przeładunkowej, zapewnienie efektywnego transportu. Rezultatem projektu jest rozwój obsługi statków ro-ro mających ponad 180 m długości oraz zwiększenie bezpieczeństwa ich manewrowania w porcie. Rozpoczęcie robót budowlanych planuje się w 2024 roku. Natomiast przebudowana droga pozwoli na niezależny dojazd dla transportu towarowego do planowanej głównej arterii łączącej Port Gdynia z podstawową siecią drogową TEN-T na kierunku północ-południe (Droga krajowa S6, Autostrada A1, Droga krajowa S7), tj. do Estakady Kwiatkowskiego i w przyszłości tzw. Drogi Czerwonej.

- **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 listopadzie 2020 roku uzyskano pozwolenie na budowę, a w 2021 roku zakończono realizację dokumentacji projektowej. W 2021 r. przygotowywane jest postępowanie przetargowe na wybór wykonawcy robót budowlanych. Realizacja robót planowana w latach 2022-2024. Całkowity koszt realizacji inwestycji ok. 40 mln zł.

- **Wyposażenie SPPP w drugie ramię przeładunkowe**

W 2020 roku SPPP zostało wyposażone w drugie ramię przeładunkowe wraz z instalacjami przynależnymi i dokumentacją techniczną. W 2021 r. zakończono prace projektowe wykonane przez Przedsiębiorstwo Portowe SIEĆ Sp. z o.o. na rzecz podwyższenia istniejącego nalewaka i zapewnienia równoczesnej pracy obu ramion przeładunkowych SPPP. Inwestycja podwyższenia istniejącego nalewaka została zakończona w IV kwartale 2021 r. Koszt realizacji inwestycji ok. 0,6 mln zł.

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

W dniu 9 września 2020 roku podpisano umowę z Wykonawcą na budowę placów manewrowo-składowych na terenie Centrum Logistycznego w ramach zadania inwestycyjnego „Budowa placów manewrowo-składowych na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia”. 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 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 wybudowane zostały nawierzchnie betonowe na placach nr 1 i nr 2 oraz towarzysząca infrastruktura elektroenergetyczna, sanitarna, telekomunikacyjna, a także zbiornik retencyjny, ogrodzenie, nasadzenia zieleni i inne elementy niezbędne do eksploatacji wybudowanych placów, konstrukcji do obsługi kontenerów chłodniczych, oraz roboty w branży sanitarnej i elektrycznej.

Zakończono odbiór projektu wykonawczego, dla budowy drogi dojazdowej od ulicy Logistycznej do projektowanego terminalu intermodalnego. W dniu 22.12.2021 r. Wykonawca uzyskał decyzję o pozwoleniu na budowę. Budowa drogi dojazdowej zostanie zlecona Wykonawcy robót związanych z budową placów manewrowo - składowych. Na 2022 rok zaplanowano zrealizowanie drogi dojazdowej do placu nr 2, zbiornika zapasu wody pożarowej i pompowni przeciwpożarowej, drogi łączącej ulicę Logistyczną z projektowanym terminalem intermodalnym oraz uzyskanie pozwolenia na użytkowanie dla całości zadania. Termin realizacji inwestycji: III kw. 2022. Całkowity koszt inwestycji: ok. 76 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 roku podpisano umowę z Wykonawcą prac projektowych na opracowanie dokumentacji projektowej magazynu wysokiego składowania przy ul. Logistycznej i uzyskanie ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę. W grudniu 2020 Wykonawca złożył projekt budowlany, który został odebrany. Dalsze prace projektowe wstrzymano z uwagi na konieczność rozszerzenia prac projektowych o budowę w obiekcie instalacji tryskaczowej zgodnie z wymogami ubezpieczycieli budynków portowych. W czerwcu 2021 roku został ogłoszony przetarg na wykonanie Projektu koncepcyjnego budowy magazynów wysokiego składowania na obszarze ok. 70.000 m² na terenie Centrum Logistycznego z uwzględnieniem maksymalnego oraz najbardziej efektywnego wykorzystania terenu pod obiekty magazynowe przy założeniu ogrzewania magazynów poprzez przyłączenie ich do sieci ciepłowniczej miejskiej oraz wyposażenia w mokrą instalację tryskaczową wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną. Postępowanie unieważniono, ponieważ nie została złożona żadna oferta. Drugie ogłoszone postępowanie przetargowe również okazało się nieskuteczne. We wrześniu 2021 roku udzielono zamówienia w trybie z wolnej ręki i podpisano umowę na wykonanie wielobranżowego projektu koncepcyjnego. W listopadzie 2021 Wykonawca złożył dwuwariantową koncepcję projektu zagospodarowania terenu. Po wybraniu wariantu koncepcji dalsze prace kontynuowane będą w porozumieniu z przyszłym najemcą.

- **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 roku 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. Na podstawie Projektu Koncepcyjnego,

którego odbiór nastąpił w marcu 2020 roku, Wykonawca wykonał badania geotechniczne, Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia oraz dokonał Analizy Nawigacyjnej. Wykonawca złożył wnioski o wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich. W październiku 2020 roku uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. W marcu 2021 roku uzyskano decyzję o warunkach zabudowy, a w 2020 r. uzyskano decyzję o pozwoleniu na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp w polskich obszarach morskich. W dniu 31.12.2021 roku biuro projektowe uzyskało decyzję o pozwoleniu wodno-prawnym na budowę trzech wylotów kanalizacyjnych, która wymaga rozszerzenia o decyzję odprowadzenia wód do basenu portowego tymi wylotami. Procedura odbioru projektu budowlanego została wstrzymana do czasu uzyskania kompletnej decyzji wodnoprawnej przez Wykonawcę. W grudniu 2021 r. dokonano wyboru wykonawcy robót rozbiórkowych budynku.

- **Rozbiórka budynków na terenie nabytym od Stoczni Remontowej NAUTA S.A.**

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 umożliwi realizację planów dalszej rozbudowy potencjału portowo-morskiego. Pozyskane tereny postoczniowe poszerzą dostęp nie tylko do Basenu II, ale również umożliwiają 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.
- Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków wycieczkowych w Basenie II.

W styczniu 2021 r. podpisano umowę z Wykonawcą robót rozbiórkowych „Rozbiórki 23-ech budynków oraz budynku magazynowego, stacji transformatorowej T-2663, 3 wież oświetleniowych oraz 3 masztów odgromowych zlokalizowanych na terenie ZMPG S.A. przy ul. Waszyngtona 1 w Gdyni, przebudowę sieci energetycznej, demontaż rozdzielczej sieci ciepłowniczej wysokich parametrów, budowę ogrodzenia terenu”. Rozpoczęto roboty rozbiórkowe. Do grudnia 2021 zrealizowano rozbiórkę części budynków, pozostała do zrealizowania budowa ogrodzenia, wykonanie części robót sieciowych oraz rozbiórki pozostałych budynków. Termin realizacji inwestycji: 2020-2022. Całkowity koszt realizacji inwestycji ok. 1,6 mln zł.

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

Przedmiotem inwestycji była przebudowa budynków siedziby Portowej Straży Pożarnej wraz z zagospodarowaniem terenu i infrastrukturą techniczną. Celem inwestycji było zoptymalizowanie procesów zarządzania ruchem w Porcie oraz dowodzenia służbami ratunkowymi i ochrony Portu w sytuacjach kryzysowych. W czerwcu 2021 roku zakończono wszystkie roboty objęte umową i dokonano odbioru końcowego. Całkowity koszt realizacji inwestycji ok. 4,6 mln zł.

- **Przebudowa magazynu cytrusów (nr 25A) na potrzeby granicznych punktów kontroli**

Przedsięwzięcie polegało na przebudowie części budynku magazynowego nr 25A położonego na terenie Bałtyckiego Terminala Kontenerowego w Gdyni. Przebudowa obejmowała dwie komory magazynowe. W ramach przedsięwzięcia zaadaptowano istniejący budynek magazynowy na potrzeby Punktu Granicznej Kontroli obsługiwane przez Państwowy Graniczny Inspektorat Sanitarny, Wojewódzki Inspektorat Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych w Gdańsku, Pomorski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Roślin i Nasiennictwa. Inwestycja realizowana była na wniosek i w porozumieniu z Pomorskim Urzędem Wojewódzkim, docelowo magazyn będzie pełnił funkcję granicznego stanowiska kontroli sanitarnej na terenie ZMPG S.A. Dla każdej inspekcji zaplanowano doki rozładowczo-załadowcze z uszczelnieniem bramowym z podnoszoną ruchomą rampą, chłodnie, zaplecze sanitarne i pomieszczenia do poboru i inspekcji próbek. W lutym 2021 roku podpisano umowę

z Wykonawcą robót budowlanych na realizację robót. W marcu 2021 roku przekazano teren budowy. Do końca II kw. 2021 roku zakończono niezbędne rozbiórki, wykonano żelbetowe fundamenty oraz konstrukcje doków magazynowych i ścian oporowych. Do końca III kw. 2021 roku wykonano właściwe roboty branży konstrukcyjnej (izolacje dachu, posadzek, ścian, wybudowania rampy i bramy dokowe dla potrzeb chłodni i mroźni). W 2021 roku dokonano odbioru końcowego robót. Koszt inwestycji ok 5,5 mln zł. Zadanie dofinansowane ze środków Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego na podstawie umowy dotacyjnej z Wojewodą Pomorskim z dnia 18 października 2021 roku.

Uczestnictwo w projektach związanych z ochroną środowiska

W 2021 roku ZMPG S.A. kontynuował współpracę z podmiotami portowymi, instytucjami, urzędami, placówkami naukowo-badawczymi, organami administracji państwowej dotyczącą bieżących problemów środowiskowych, bezpieczeństwa ekologicznego, krajowych i międzynarodowych uwarunkowań formalno-prawnych:

- Działalność Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. w zakresie ochrony środowiska, wynikająca z wymogów prawa polskiego i międzynarodowego realizowana jest w następujących zakresach: gospodarka odpadami portowymi, gospodarka odpadami statkowymi, monitoring emisji zanieczyszczeń, nadzór nad stanem środowiska, oceny oddziaływania na środowisko planowanych inwestycji oraz współpraca z podmiotami portowymi i instytucjami. Koszty działań związanych z ochroną środowiska w roku 2021 wyniosły ok. 2,1 mln zł (bez uwzględnienia kosztów związanych z realizacją inwestycji unijnych);
- W roku 2021 ZMPG S.A. rozpoczął działania mające na celu wdrożenie normy zarządzania środowiskowego i uzyskanie certyfikatu ISO 14001;
- Realizacja inwestycji pn. „Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków w Porcie Gdynia” przyczyni się do realizacji celów polityki ochrony środowiska poprzez zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko związanego z działalnością portową dzięki wykonaniu nowej i dostosowaniu istniejącej infrastruktury kanalizacyjnej do odbierania ścieków sanitarnych ze statków i zrzutu tych ścieków do sieci kanalizacji sanitarnej miasta Gdynia. Umożliwienie szybkiego i bezawaryjnego zrzutu ścieków ze statków pozwoli na redukcję zanieczyszczeń w wodach morskich oraz do ochrony różnorodności biologicznej w akwenie Morza Bałtyckiego;
- Realizacja inwestycji pn. „Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia” zapewni ograniczenie zanieczyszczenia środowiska przez statki poprzez:
 - zainstalowanie infrastruktury do odbioru ścieków sanitarnych ze statków, co przyczyni się do ograniczenia zrzutu ścieków do wód morskich, a co za tym idzie jednoznacznie wpłynie na poprawę środowiska morskiego;
 - budowę dedykowanej kanalizacji kablowej do zasilania statków z lądu w energię elektryczną, co przyczyni się do eliminacji pracy agregatów prądotwórczych na statkach, ograniczy emisję hałasu oraz emisję substancji zanieczyszczających powietrze atmosferyczne, w tym gazów cieplarnianych.

Przedmiotowa inwestycja została zaprojektowana w sposób zapewniający całkowitą szczelność kanalizacji sanitarnej. W zakresie kanalizacji deszczowej, wody opadowe i roztopowe odprowadzone będą wylotami do basenu portowego, po uprzednim ich podczyszczeniu. Nawierzchnie nabrzeża zostaną uszczelnione. Odwodnienie i uszczelnienie torowisk spowoduje ograniczenie do minimum możliwości przypadkowego skażenia gruntu.

- Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. poz. 824 ze zm.), na zlecenie Zarządu Morskiego Portu Gdynia S. A. firma Hydroacoustic w październiku 2020 r. wykonała okresowe pomiary hałasu. Na podstawie przeprowadzonych pomiarów poziomu hałasu można stwierdzić, iż działalność Portu Gdynia tylko w czterech miejscach na granicy administracyjnej przekracza dopuszczalną wartość poziomu hałasu w środowisku. Od maja 2020 r. w zachodniej części Portu Gdynia prowadzony jest rozruch systemu pomiaru hałasu. Ponadto, terminale kontenerowe sukcesywnie wymieniają suwnice na elektryczne;

- Prowadzony jest stały monitoring powietrza w porcie. We wschodniej części Portu Gdynia prowadzony jest ciągły pomiar emisji pyłu PM 10 i PM 2,5. System składa się z sześciu czujników Yetibox oraz oprogramowania analizującego, na podstawie przewidywanych warunków meteorologicznych, ryzyka wystąpienia wzrostu zapylenia w rejonach styku portu z miastem. Punkty pomiarowe zlokalizowano w sąsiedztwie terminalu HES Gdynia Bulk Terminal Sp. z o.o. oraz na granicy z terenami miejskimi;
- W 2021 roku w okresie wiosennym i jesiennym w 28 punktach wykonane zostały pomiary parametrów fizykochemicznych wód basenów portowych. We wszystkich punktach pomiarowych wody portowe są dobrej jakości (II klasa);
- Akweny portowe są całodobowo zabezpieczane na wypadek wystąpienia rozlewu olejowego przez firmę zewnętrzną oraz Portową Straż Pożarną. Wody basenów portowych, kanały i awanport są codziennie patrolowane przy pomocy specjalistycznej jednostki pływającej zapewniając czystość poprzez oczyszczanie basenów z zanieczyszczeń stałych, w szczególności śmieci, butelek, worków, pojedynczych belek oraz usuwanie z basenów portowych rozlewów olejowych;
- W roku 2021 z wód portowych zostało usuniętych 33 m³ drewna (belki drewniane, palety, deski, kłody) oraz 22 tony zanieczyszczeń stałych, 1,5 m³ substancji ropopochodnych o kodzie 13 04 03* oraz 1 m³ tkanin zaolejonych o kodzie 15 02 02* (rękawy, maty, poduszki sorbentowe);
- ZMPG S.A. prowadził monitoring wód podziemnych w piezometrach zlokalizowanych na terenie BBM Sp. z o.o., Oiler Sp. z o.o. oraz portowego ujęcia wody. Wyniki badań jakości wód podziemnych przyrównano do wartości granicznych określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z 11 października 2019 w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (Dz. U. poz. 2148);
- Jakość wody pitnej z wodociągu portowego w 2021 roku była sprawdzana w ramach monitoringu stałego 1-3 razy w miesiącu, każdorazowo pobierane były próbki wody z dwóch lub trzech punktów na sieci wodociągowej. Jakość wody spełnia wymagania Rozporządzenia Ministra Zdrowia w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi (Dz.U. poz. 2294);
- W roku 2021 kontynuowano remediację zgodnie z Decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku ustalającą plan remediacji historycznego zanieczyszczenia powierzchni ziemi na terenie Terminalu Przeładunkowo-Składowego Materiałów Płynnych Koole Tankstorage Gdynia Sp. z o.o. Zgodnie z harmonogramem prac remediacyjnych kontynuowano oczyszczanie wód podziemnych i w sumie szcerpano około 455 l wolnego produktu zalegającego na zwierciadle wód gruntowych;
- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. przeprowadził ocenę zanieczyszczenia gruntu na terenach przejętych po dawnej Stoczni Nauta, na których zostało stwierdzone zanieczyszczenie substancjami ropopochodnymi oraz metalami ciężkimi. W związku z powyższym, w drodze przetargu został wybrany wykonawca planu remediacji omawianego terenu. 10 lipca 2020 r. został założony do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wniosek o wydanie decyzji ustalającej plan remediacji historycznego zanieczyszczenia powierzchni ziemi dla przedmiotowego terenu. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wydał Decyzją znak: RDOŚ-GD-WZS.515.17.2020.IK.MJ.13 umarzającą postępowanie w sprawie ustalenia planu remediacji historycznego zanieczyszczenia powierzchni ziemi jako bezprzedmiotowe, ze względu na charakterystykę geologiczną tych terenów.

Rozwój usług portowych oraz pozostałych przedsięwzięć istotnych dla realizacji polskiej polityki morskiej w Porcie Gdynia w 2021 r.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia Spółka Akcyjna, jako podmiot zarządzający portem morskim uczestniczył w intensywnych pracach legislacyjnych związanych 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) rozszerzono granice administracyjne Portu Gdynia. Nowe granice portu gdyńskiego obejmują tereny zakupione od 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

jest to obszar obejmujący 260,2 ha. Granice portu obejmują także obszar morski pod przyszłą inwestycję Portu Zewnętrznego – za obecnymi falochronami.

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 roku, w której założono pozyskanie nowych terenów na potrzeby zwiększenia potencjału usługowego portu oraz Programem rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku.

W dniu 19 września 2019 r. weszła w życie ustawa o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych. Ustawa wprowadza ułatwienia proceduralne usprawniające budowę portów zewnętrznych (powstających w wyniku 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 Porcie Gdynia trwa proces przedinwestycyjny budowy Portu Zewnętrznego. Podstawą prowadzonych działań są 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 2021 r. prowadzono szereg zadań w ramach tego całości przedsięwzięcia jakim jest Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia oraz projekty komplementarne.

- Dokumentacja środowiskowa: zakończono opracowanie raportu środowiskowego inwestycji oraz złożono wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia. W toku dalszej korespondencji i ustaleń sformułowano uzupełnienia do wniosku i udzielono na pytania zadawane przez konsultujące go instytucje. Przeprowadzone zostały drugie konsultacje społeczne Portu Zewnętrznego. Procedura zakończyła się wydaniem w dniu 30.09.2021 r. decyzji środowiskowej, która stała się prawomocna z dnia 12.11.2021 r.
- Projekt robót geologicznych: wnioski o zatwierdzenie projektu robót geologicznych został złożony przez ZMPG pod koniec 2020 r., a w 2021 r. dokumentacja była uzupełniana. W czerwcu 2021 r. projekt został zatwierdzony przez Ministra Klimatu i Środowiska.
- Badania geologiczne: badania geologiczne (wraz z sonarowymi, batymetrycznymi i ferromagnetycznymi) są niezbędne przed przystąpieniem do opracowania dokumentacji projektowej. W 2021 r. ogłoszono przetarg na wybór wykonawcy badań.
- Partnerstwo Publiczno-Prywatne: w 2020 r. w ramach prac przygotowawczych procedury PPP zdecydowano o wszczęciu postępowania na wybór Partnera Prywatnego inwestycji. Partner ma pokryć większość kosztów budowy Portu Zewnętrznego, zaprojektować go, wybudować, a następnie eksploatować. W 2021 r. zamknięto nabór do udziału w postępowaniu – zgłoszenia wpłynęły od 4 podmiotów (przedstawiciele branży transportu morskiego, budowlanej i finansowej). W 2021 r. przeprowadzono I turę dialogu konkurencyjnego oraz dodatkowe konsultacje w toku przygotowania do II tury.

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 braku możliwości 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).

W listopadzie 2020 r. Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S. A. w Gdańsku sporządziło na zlecenie ZMPG S.A. Koncepcję Drogową pt. „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 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. Droga ta ma również istotne znaczenie jako infrastruktury podwójnego przeznaczenia (Military Mobility) ze względu na gospodarczo-obronne funkcje Portu Gdynia i realizowane zadania na rzecz obronności państwa, w tym potrzeb Sił Zbrojnych RP, NATO, sił sojuszniczych i HNS (wsparcie przez państwo-gospodarza) w ramach Europejskiego Sojuszu Obronnego.

Dolina Logistyczna

Powstanie „Doliny Logistycznej” pozwoli na wyznaczenie terenów, które zostaną dedykowane działalności logistycznej. Funkcjonowanie Doliny Logistycznej zapewni dostęp do korzystania z oferowanych 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 Budowa Drogi Czerwonej w Gdyni. Realizacja projektu planowana jest w formule PPP w latach 2022 – 2027. Wartość przedsięwzięcia szacuje się na 448 mln zł. W 2021 r. ZMPG S.A. prowadził prace przygotowawcze związane z opracowaniem planu rozwoju oraz koncepcji obszarów Doliny Logistycznej. Dokonano wyceny opracowania oraz prowadzono przetarg na „Opracowanie koncepcji zagospodarowania przestrzennego, wstępnego studium wykonalności oraz planu rozwoju obszarów Doliny Logistycznej na terenie Gminy Kosakowo”. Planowane jest utworzenie obszaru gospodarczego w oparciu o sektor usług logistycznych zapewniającego w przyszłości konkurencyjność Portu Gdynia oraz napływ nowych inwestorów i poprawę warunków prowadzenia działalności gospodarczej. Przewidziana jest m. in. budowa infrastruktury logistycznej, w tym obiektów magazynowo - składowych, publicznego kolejowego terminala intermodalnego oraz budowa parkingu centralnego dla samochodów ciężarowych obsługiwanych w Porcie Gdynia. Niezbędne jest także zaprojektowanie układu komunikacyjnego na projektowanym obszarze i połączenie go z istniejącą siecią dróg i kolei. Z uwagi na lokalizację infrastruktury w węźle transportowym sieci bazowej TEN-T jej elementy muszą spełniać wymogi przewidziane dla tej sieci.

Wykorzystanie paliwa LNG w Porcie Gdynia

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. „Nowoczesny potencjał” oraz w priorytecie 4 pn. „Port przyjazny otoczeniu”. Celem projektu jest umożliwienie usług bunkrowania LNG w Porcie Gdynia zgodnie z rosnącym zapotrzebowaniem rynkowym na skroplony gaz ziemny. Dzięki jego realizacji zostały spełnione wymogi dyrektywy (2014/94/EU) ws. rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, w ramach której punkty bunkrowania LNG powinny powstać w portach morskich najpóźniej do 2025 roku. Wdrożenie usługi bunkrowania gazu LNG na terenie Portu Gdynia zwiększyło atrakcyjność oferty portu dla jego obecnych i nowych klientów. Dzięki realizacji projektu ZMPG S.A. wdrożył ekologiczne paliwo, a tym samym

przyczynił się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, jak również wzrostu konkurencyjności Portu Gdynia na arenie międzynarodowej. Poprzez regularność bunkrowań udowodniono, że istnieje realny popyt rynkowy na ww. usługę. W 2021 r. bunkrowania paliwa LNG były kontynuowane, analizowane jest kolejne 3 nabrzeże na potrzeby bunkrowania. Trwał dialog z kolejnymi dostawcami skroplonego gazu ziemnego celem zwiększenia konkurencyjności. W roku 2021 pozyskano nowego dostawcę paliwa LNG. Do 2021 roku przeprowadzono 19 komercyjnych bunkrowań LNG na terenie Portu Gdynia.

Wykorzystanie wodoru w Porcie Gdynia

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. „Nowoczesny potencjał” oraz w priorytecie 4 pn. „Port przyjazny otoczeniu”. Projekt polega na zastosowaniu wodoru w Porcie Gdynia zarówno pod kątem paliwa dedykowanego dla statków zawijających w przyszłości do portu, jak i innych zastosowań - zasilania pojazdów na terenie portu lub wykorzystania przy gromadzeniu energii pochodzącej np. ze źródeł odnawialnych. Projekt polega na wskazaniu możliwych zastosowań wodoru jako paliwa alternatywnego na terenie Portu Gdynia w obszarach takich jak: akumulowanie energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych do akumulatorów wodoru, zastosowanie ogniw wodorowych w środkach transportu, urządzeniach, sprzęcie i maszynach (sawnice, pojazdy portowe, lokomotywy manewrowe, wózki widłowe itp.) Dodatkowo projekt zakłada analizę i perspektywę rozwoju wodoru w żegludze morskiej w kontekście przechodzenia z systemu paliw tradycyjnych na rozwiązania zeroemisyjne. W 2021 roku zlecono koncepcję na przygotowanie hubu wodorowego w Porcie Gdynia. Ponadto przeprowadzono konferencję na terenie Portu Gdynia, podczas której omówiono potencjalną możliwość wykorzystania wodoru przez lokalnych interesariuszy. Ponadto przeprowadzono szereg rozmów i spotkań z potencjalnymi interesariuszami gospodarki wodorowej w ramach wielu branż. Rozpoczęto konsultacje z potencjalnymi dostawcami wodoru jak i jego odbiorcami na terenie Portu Gdynia. Rozpoczęto współpracę w ramach projektu „Green Corridor”, która jest realizowana pomiędzy kilkoma europejskimi portami, w celu zbadania możliwości zastosowania paliw zeroemisyjnych dla żeglugi.

Punkt ładowania pojazdów elektrycznych w Porcie Gdynia

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. „Nowoczesny potencjał” oraz w priorytecie 4 pn. „Port przyjazny otoczeniu”. Celem projektu jest zapewnienie ładowania energią elektryczną pojazdów poruszających się na terenie portu w oparciu o innowacyjny system ładowania. Projekt polega na stworzeniu pilotażowego punktu ładowania dla pojazdów elektrycznych w obrębie istniejącej infrastruktury energetycznej portu gdyńskiego oraz zbadaniu możliwości rynkowego zapotrzebowania na usługę ładowania. Projekt realizowany jest przy współpracy z Energią Oświetlenie z grupy Orlen. Innowacyjność projektu polega na wykorzystaniu istniejącej infrastruktury portowej. Istotne będzie po zakończeniu projektu uzyskanie informacji w zakresie rynkowego zapotrzebowania na usługę ładowania pojazdów elektrycznych na terenie Portu Gdynia. Ładowarki obsługują rosnącą flotę pojazdów elektrycznych poruszających się po porcie (pracowników i turystów). W ramach prac zbudowano punkt ładowania składający się z dwóch ładowarek, uruchomiono usługę ładowania pojazdów elektrycznych. W 2021 roku projekt przeszedł do kolejnej fazy badawczo-komercyjnej, a sam punkt ładowania znalazł się w systemie Orlen Charge. Na podstawie projektu zostanie przygotowana koncepcja rozwoju elektromobilności w Porcie Gdynia, w tym opracowane zostaną kolejne punkty ładowania na terenie Portu Gdynia. Nakłady poniesione do 2021 roku wyniosły 20 tys. zł.

Space3ac- System do rozliczania opłaty deszczowej – Intero

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 4. pn. „Port przyjazny otoczeniu” . Projekt polega na stworzeniu systemu 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 roku, po jej wdrożeniu rozpoczęto współpracę z podmiotami dzierżawiącymi tereny, aby mogły współuczestniczyć w opłatach. Tworzony jest w tym celu dodatkowy moduł. 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, które są przekazywane do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. Aplikacja oblicza opłaty na podstawie wielkości terenu i informacji pozyskanych od 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 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. ZMPG S.A. ponosi ww. opłaty samodzielnie (nie nakłada opłat na pozostałe podmioty). Celem projektu jest optymalne rozliczenie opłat deszczowych na podstawie faktur metodą ScS-Cn. Nakłady poniesione do 2021 roku wyniosły 11 500,00 zł.

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

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 1 pn. „Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych” oraz w priorytecie 2 pn. „Nowoczesny potencjał”. Projekt polega na wdrożeniu i utrzymaniu elektronicznego Portalu e-usług w ZMPG S.A., a także optymalizacji do potrzeb przedsiębiorstwa wraz z jego integracją z systemem rządowym, tj. Platformą e – Zamówienia w razie konieczności. 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. Wdrożenie i stosowanie systemu elektronicznego umożliwi wyłącznie elektroniczny obieg 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 zakresie prowadzenia postępowań przetargowych. Do końca 2021 roku ZMPG S.A. ogłosił postępowania prowadzone w formie wyłącznie elektronicznej w przypadku 79 przetargów.

Platforma Zarządzania Informacją - PIM

Realizacja projektu spełnia założenia Ministerstwa Cyfryzacji dot. rozwoju cyfryzacji w przedsiębiorstwach oraz spełnia założenia Dyrektywy Unijnej 2014/24/UE, która zakłada zastosowanie innowacyjnych narzędzi elektronicznych, takich jak m.in. narzędzia elektronicznego modelowania danych budowlanych, w odniesieniu do zamówień publicznych na roboty budowlane. Projekt polega na opracowaniu systemu, który umożliwi integrację różnych poziomów współpracy między komórkami organizacyjnymi w ZMPG S.A. oraz współpracę z kontrahentami przedsiębiorstwa. Program pn. „Platforma Zarządzania Informacją – PIM” podzielony został na cztery etapy:

- Etap I: Opracowanie wstępnych założeń programu pn. „Platforma Zarządzania Informacją PIM” oraz przeprowadzenie uproszczonego audytu w ZMPG S.A.,
- 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”.

System umożliwi w etapie eksploatacji wykorzystanie informacji wypracowanych w początkowej fazie cyklu życia projektu (od koncepcji do realizacji projektu). 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. Nakłady poniesione do 2021 roku wyniosły 77 030,15 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 roku. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 4. pn. „Port przyjazny otoczeniu”. Projekt polega na stworzeniu systemu wspomagającego akcję Portowej Straży Pożarnej (PSP) w zakresie nawigowania do miejsca zdarzenia. System obejmować będzie moduł na stanowisku Dyżurnego Punktu Alarmowego, moduł u Dyspozytora Kolejowego oraz moduł 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. 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. 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 2021 roku wyniosły 83 056,80 zł netto.

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

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. „Nowoczesny potencjał” oraz w priorytecie 4 pn. „Port przyjazny otoczeniu”. Projekt polega na wykorzystaniu mobilnych platform badawczych w działalności portu gdyńskiego. W ramach projektu został wybrany zewnętrzny Wykonawca, który dostarcza 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 są analizowane przez laboratorium, dzięki czemu w czasie realizacji projektu, powstaje 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 Porcie Gdynia 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. Dzięki projektowi w portach morskich zostanie zwiększony poziom bezpieczeństwa podczas wykonywania podstawowych prac pomiarowych, co wpisuje się w działania w zakresie ochrony klimatu i wód Bałtyku. Nakłady poniesione do 2021 roku wyniosły 453 601,49 zł, w tym 175 305,01 zł ze środków ZMPG S.A. i 278 296,48 zł ze środków Narodowego Centrum Badań i Rozwoju.

Automatyczne Cumowanie

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. „Nowoczesny potencjał” oraz w priorytecie 3 pn. „Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej”. Projekt polega na przeprowadzeniu badań i analiz związanych z zastosowaniem technologii automatycznego cumowania statków oraz przebadaniem potrzeb Portu Gdynia na jej zakup. Na podstawie ich interpretacji w Porcie Gdynia wybrane zostaną dedykowane nabrzeża do zastosowania technologii, a następnie rozpocznie się procedura zakupu urządzeń oraz ich montażu (badania trwają z uwagi na brak możliwości dofinansowania z UE systemu). Systemu automatycznych urządzeń cumowniczych będą mogli używać operatorzy linii żeglugowych – klienci portu, 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 morskiego w Gdyni na arenie międzynarodowej, jak również zmniejszenie kongestii w Porcie Gdynia. 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 2021 roku wyniosły 100 000 zł.

Analiza możliwości i zastosowanie technologii odnawialnych źródeł energii w Porcie Gdynia

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. 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), zwiększenie udziału energii elektrycznej pochodzącej ze źródeł odnawialnych w ogólnym miksie energetycznym oraz ograniczenie emisji gazów do atmosfery w wyniku konwencjonalnego wytwarzania energii elektrycznej. Do końca 2021 roku uzyskano zgody i rozszerzenie klasyfikacji działalności gospodarczej Spółki o wytwarzanie energii elektrycznej oraz przeprowadzono postępowanie przetargowe w formule zaprojektuj – wybuduj dla pierwszego zadania inwestycyjnego. W wyniku uruchomienia projektu realizowane są cele polityki klimatycznej 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 roku, planowane zakończenie pierwszej fazy projektu przypada na lata 2023 - 2024.

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

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. 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 dalszym rozwoju dostępności tej technologii w Porcie Gdynia. 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. Zasilanie elektryczne statków podczas postoju w porcie (tzw. OPS, cold-ironing) korzystnie wpływa na środowisko poprzez znaczące ograniczenie emisji spalin, wibracji i hałasu; pozwala na oszczędności finansowe ze względu na różnicę kosztów energii elektrycznej i paliwa; ogranicza koszty 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 klimatyczne UE poprzez wspieranie systemów przyjaznych dla środowiska i klimatu, tj. zasilanie jednostek pływających energią elektryczną podczas postoju w porcie. Projekt realizowany jest od 2013 roku, a ukończenie pierwszego etapu miało miejsce w roku 2021. Pierwsze operacje zasilania jednostek pływających energią elektryczną podczas postoju w porcie planowane są na rok 2022, ale uzależnione są od stopnia gotowości armatorów.

PCS - Port Community System

Celem prac i rozwiązań projektowanych przez Polski PCS jest wdrożenie przewidzianego w „Programie rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” priorytetu określanego jako digitalizacja polskich portów morskich. Z treści dokumentacji składanej Radzie Nadzorczej wynika iż w roku 2021 zespół programistyczny Spółki zrealizował zadania takie jak np.:

- prace analityczne w zakresie zgłoszeń agentów statków i maklerów do Głównego Dyspozytora Portu oraz innych instytucji tj. Kapitanat Portu;

- bieżąca współpraca i konsultacje z terminalami kontenerowymi odnośnie produkcyjnego automatycznego zwalniania kontenerów w imporcie, eksporcie oraz tranzycie w Module Towarowym;
- prace analityczne z udziałem służb VTS w zakresie pozyskania informacji przydatnych w Module Maklerskim oraz dla Dyspozytorów Portów;
- przygotowanie uniwersalnego wzorca do zgłoszenia awizacji statku do Głównego Dyspozytora Portu;
- prezentacja oraz szkolenie z Modułu Maklerskiego dla Agentów morskich, bieżąca współpraca, konsultacje, analiza i korekty do zgłoszonych uwag przez Agentów morskich podczas testowania Modułu Maklerskiego;
- prace testowe nad operacjami automatycznego zwalniania kontenerów w procedurze importu, eksportu oraz tranzytu z Krajową Administracją Skarbową;
- uruchomienie środowiska produkcyjnego automatycznego zwalniania kontenerów w tranzycie w terminalach kontenerowych – BCT oraz GCT.

Testy oraz pilotaże Modułu Maklerskiego prowadzone są przy ścisłej współpracy z przedstawicielami Polskiego Związku Maklerów Okrętowych. Spółka Polski PCS Sp. z o.o. ponadto prowadziła zaawansowane prace dotyczące integracji modułów PCS z systemem administrowanym przez Urząd Morski w Gdyni - Krajowy Pojedynczy Punkt Kontaktowy (MNSW), stanowiącym podstawowe źródło informacji o podróży statków i zgłoszeniach formalności sprawozdawczych wymaganych przepisami krajowymi. Architektura systemów pozwala na dwustronną komunikację. Działania te pozwolą na wielokrotne wykorzystanie danych raz wprowadzonych do systemu, co będzie oznaczało pełną ich reużywalność, ograniczającą czynności manualne uczestników obrotu portowego. System PCS będzie mógł funkcjonować jako alternatywny kanał dostarczania informacji do MNSW.

W dniu 27 listopada 2020 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, które wskazuje zintegrowany system cyfrowy wraz ze sprzętem komputerowym, wspomagający i koordynujący wykorzystywanie infrastruktury portowej oraz wymianę informacji w zakresie logistyki oraz obsługi statków i towarów, w tym towarów przewożonych w kontenerach. Powyższa informacja jest istotna z punktu widzenia możliwości uwzględnienia systemu PCS w taryfie opłat portowych.

Funkcjonalność oprogramowania stworzonego przez spółkę Polski PCS Sp. z o.o. ma za zadanie przede wszystkim usprawnić koordynację przy wykorzystywaniu infrastruktury portowej, wymianę informacji w zakresie logistyki oraz obsługę statków i towarów, wspomagając tym samym proces digitalizacji polskich portów morskich.

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. Kontynuowana była współpraca na rzecz realizacji „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”. Wykonawca analizy opracował I Etap przedmiotowej Analizy. Zespół ds. opiniowania i odbioru Analizy lokalizacji terminali intermodalnych składający się z przedstawicieli PKP Cargo S.A., PKP S.A., PKP PLK S.A. oraz ZMPG S.A. po uwzględnieniu przez Wykonawcę szeregu uwag do dokumentu przyjął I Etap Analizy. Realizowane było opracowanie pn. „Koncepcja z elementami wstępnego studium wykonalności systemu zarządzania ruchem kolejowym i zwiększenia przepustowości układów torowych oraz integracji

portu z zapleczem w ramach technicznej i organizacyjnej poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdynia”.

Studium wykonalności wraz z dokumentacją techniczną inteligentnego systemu zarządzania ruchem 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 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 roku, 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 roku. Budżet projektu ok. 6 mln zł.

Lotniczy system monitoringu w Porcie Gdynia

Projekt realizowany od grudnia 2019 r. do lutego 2021 roku. W ramach projektu drony rozpoczęły misje monitorowania Portu Gdynia w celu zapewnienia szerszego bezpieczeństwa oraz w celu monitorowania i zredukowania emisji dwutlenku węgla w porcie. W 2020 r. stworzono pełną dokumentację projektową, podpisano umowę z partnerem projektu i rozpoczęto prace. W ramach projektu zrealizowano testy i badania na terenie Portu Gdynia, co pozwoliło przygotować, następnie zbudować i odebrać drona dostosowanego do działań w warunkach portowych.

W ramach realizacji projektu:

- podpisano porozumienia z 43 Bazą Lotnictwa Morskiego;
- realizowano projekt w ramach programu Centralno-europejskiego Demonstratora Dronów;
- przystąpiono do współpracy z Centrum Badawczym Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa w procesie przygotowującym certyfikację drona Portu Gdynia w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego;
- wraz z międzynarodowym konsorcjum złożono projekt GUARDIAN w ramach H2020. Projekt ten dotyczył wsparcia jednostek SAR i Portowej Straży Pożarnej przez drony i bezzałogowe pojazdy pływające w czasie akcji ratunkowych;
- przystąpiono także do międzynarodowego konsorcjum w ramach, którego został złożony projekt (H2020 – Green Deal) dotyczący ograniczenia emisji CO₂ w portach morskich poprzez szersze wykorzystanie bezzałogowych pojazdów do monitorowania środowiska w portach;
- Projekt Lotniczego Systemu Monitoringu spowodował dołączenie Portu Gdynia do Komitetu Sterującego Programu „Żwirko i Wigura”.

Systemu Kontroli i Zarządzania Przestrzenią Powietrzną Antydron w Porcie Gdynia

Projekt został zainicjowany w styczniu 2020 r. Głównym zadaniem projektu jest przetestowanie rozwiązań antydronowych w celu zidentyfikowania odpowiednich zabezpieczeń dla Portu Gdynia. W ramach projektu została zawarta umowa, w ramach której wykonano szereg badań i pomiarów m.in.

widma elektromagnetycznego, czy ekranowania elementów stalowych oraz zamontowano radary do wykrywania dronów operujących w przestrzeni powietrznej Portu Gdynia. Ponadto projekt ma określić właściwą konfigurację systemów pozwalającą na zarządzanie przestrzenią powietrzną nad portem.

W ramach realizacji projektu:

- zainicjowano współpracę z Komendą portu Wojennego Portu Gdynia;
- realizowano projekt w ramach programu Centralno-europejskiego Demonstratora Dronów;
- przystąpiono do współpracy z Centrum Badawczym Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa w ramach projektu realizowanego przez ILOT dotyczącego neutralizacji nieautoryzowanych dronów;
- wraz z firmą CREOTECH Investment oraz Centrum Badań Kosmicznych złożono do programu NCBR – SZAFIR 4, projekt dotyczący budowy systemu kontroli i zarządzania przestrzenią powietrzną SENTINEL;
- Projekt ANTYDRON spowodował dołączenie Portu Gdynia do Komitetu Sterującego Programu „Żwirko i Wigura” ;
- przedstawiciele Portu Gdynia dołączyli do grupy roboczej Rządowego Centrum Bezpieczeństwa ds. Standardu Bezpieczeństwa Dronowego.

3. Port Szczecin i Świnoujście

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście realizuje zadania inwestycyjne zgodnie z przyjętą w 2014 r. „Strategią Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujście do 2027 r.” W 2021 r. prowadzone były działania zgodne z obowiązującą Strategią, w związku z czym nie zaszła konieczność wprowadzenia działań naprawczych.

Działalność inwestycyjna w 2021 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 Świnoujście do 2027 roku”, w tym:

Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujście do obsługi transportu intermodalnego – projekt realizowany w ramach CEF „Łącząc Europę” – Oś Priorytetowa – MAP Call 2014, F04 Specific Call for Cohesion Funds, Działanie: Priority 6: (F04) Motorways of the Sea (MoS).

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 Świnoujście do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 270 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 $H_t = 12,0\text{m}$ i dopuszczalna $H_{dop} = 13,0\text{m}$), 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 35m szerokości i 180 T nośności.

Stan na koniec 2021 r.

- trwały roboty żelbetowe na nabrzeżu i wyposażeniowe na estakadzie.
- zrealizowano - Plac manipulacyjny pomiędzy ulicą Duńską a Dworcową

- plac pomiędzy ulicą Dworcową, a wiązką torów kolejowych – stan zaawansowania 85%.
- plac pomiędzy wiązką torów kolejowych a linią nabrzeża – stan zaawansowania 15%.
- układ torów kolejowych w trakcie realizacji - zaawansowanie około 70 %.
- estakada na torami kolejowymi - stan zaawansowania 60 %
- system intermodalny - stan zaawansowania 50%

Stan zaawansowania inwestycji wynosił 63%.

Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu – nr POIiŚ 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

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). Ponieważ portowa infrastruktura techniczna obejmuje wiele branż i nie ogranicza się do jednego miejsca, jej rozbudowa i modernizacja obejmie wszystkie rejony portu w Szczecinie i Świnoujściu. Cała inwestycja prowadzona będzie etapowo, tak aby tereny portowe mogły nieprzerwanie funkcjonować podczas prowadzonych prac budowlanych.

Stan na koniec 2021 r.

- uzyskano wszystkie pozwolenia na budowę;
- rozstrzygnięto przetarg na realizację zadania głównego tzn. inwestycji pn.: „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” – twa przekazanie placu budowy.

Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego – nr POIiŚ 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.

Stan na koniec 2021 r.

- trwały prace kafarowe na nabrzeżu Czeskim – etap I;
- zakończono prace związane z wydobywaniem ferromagnetyków w Kanale Dębickim (obiektów potencjalnie niebezpiecznych);
- trwała dostawa ścianki szczelnej na nabrzeże Czeskie i Słowackie;
- dostarczono ściankę szczelną na nabrzeże Norweskie i Duńskie;
- pograżono ok 290m ścianki szczelnej i wykonano ok 300 szt. pali CFA na nabrzeżu Norweskim;
- trwało wykonywanie platformy pod wały pola odkładu na Ostrowie Mieleńskim.

Na dzień 30.11.2021 r. wykonano około 24,2% zakresu rzeczowego.

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

Celem działań inwestycyjnych w rejonie Basenu Kaszubskiego jest uzyskanie zwiększonego jakościowo potencjału do przeładunków masowych, poprzez modernizację istniejących nabrzeży: Katowickiego i Chorzowskiego, które są najintensywniej wykorzystywanymi nabrzeżami w rejonie przeładunków masowych w porcie w Szczecinie. 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 = 12,5m 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 nab. Górnosławskiego. 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 – nab. 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.

Rok 2021 r. upłynął pod intensywną realizacją robót budowlanych na kilku frontach robót, wykonano m.in.:

- oczyszczanie dna z ferromagnetyków na całym akwenu pod rozpoczęcie robót czerpalnych;
- wykonano częściowo roboty czerpalne przy nabrzeżu Dąbrowieckim;
- prace rozbiórkowe i zasypowe w Basenie Noteckim;
- obudowano narożniki wysp Ostrów Mieleński i Mieleńska Łąka;
- Wykonawca zakończył roboty kafarowe i zakotwienia na nabrzeżu Dąbrowieckim. Wykonana została dolna płyta nabrzeża, trwają prace zbrojarskie i betonowanie oczepu. Trwają częściowe prace czerpalne przygotowujące dna akwenu pod rozpoczęcie prac kafarowych pod pomost przeładunkowych. Jednocześnie trwają przygotowania do rozpoczęcia prac kafarowych pali stalowych pomostu oraz dalb cumowniczo-odbojowych;

- na nabrzeżu Chorzowskim dokonano rozbiórek nabrzeża na sekcjach 7-13. Na sekcjach 7-10 przerwano roboty ze względu na zalegającą betonową przeszkodę podwodną miąższości ok. 6m. Trwały prace projektowe mające na celu rozwiązanie kolizji. Na sekcjach 10-13 pogrążono docelową palościankę nabrzeża oraz rozpoczęły się prace palowe pod zakotwienie palościanki,
- na nabrzeżu Gliwickie-Uskok zakończono pogrążanie palościanki. Trwają prace mikropalowe mające na celu zakotwienie nowej ścianki nabrzeża. Następnym krokiem jest połączenie istniejącej nadbudowy nabrzeża z projektowaną;
- w Basenie Noteckim trwają roboty zasypowe. Jednocześnie pogrążono ok. 40 m palościanki zamykającej basen. Równocześnie do zasypów trwają wzdłuż obu brzegów prace sanitarne;
- na narożnikach wysp pogrążono ok. 150 m ścianki chroniącej brzeg;
- trwały prace związane z budową pól refulacyjnych na Ostrowie Grabowskim.

Zaawansowanie Projektu:

- rzeczowe 33%;
- finansowe 32%.

Poprawa dostępu kolejowego do portów w Szczecinie i Świnoujściu – projekt nr 2015-PL-TM-0125 realizowany w ramach CEF „Łącząc Europę”, Umowa nr CEF/030/2015/Z z dnia 7.09.2018 r.

Beneficjentami Projektu pn. „Poprawa dostępu kolejowego do portów w Szczecinie i Świnoujściu” są PKP PLK S.A. i ZMPSiŚ S.A. Celem Inwestycji jest przede wszystkim: likwidacja wąskich gardeł, zwiększenie przepustowości linii, skrócenie czasu dowozu i odwozu ładunków, a także zapewnienie jak najwyższej punktualności realizowanych kolejowych 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%.

Stan na koniec 2021 r.

Zadanie nr 1 Stacja Szczecin Port Centralny (Ostrów Grabowski, SPB15)

Roboty na Ostrowie Grabowskim:

Odcinek (0+151 – 1+686):

- wycinki, odhumusowanie, robocza, wzmocnienie podłoża, roboty ziemne, drenaż, kolizje sanitarne, kolizje EL, kolizje TEL, kolizje SRK, sieć trakcyjna (słupy), montaż oświetlenia, w-wa transmisyjna, w-wa ochronna, w-wa tłuczniowa, montaż torów i rozjazdów, spalanie + zgrzewanie szyn, balastowanie torów, bijanie torów, wykonanie międzytorzy – 100%;
- wykonanie odtworzenia nawierzchni placu przeładunkowego i odtworzenia nawierzchni zabudowy torów nr 1201 i 1203 – 45%.

Rejon SPB15:

- wycinki na terenie ZMPSiŚ (Bulk-Cargo) – 5%;

- wycinki na terenie ZMPSiŚ (Terminal Paliw Orlen) – 5%;
- odhumusowanie, platforma robocza, wzmocnienie podłoża, roboty ziemne, drenaż, kolizje sanitarne, kolizje EL, kolizje TEL, kolizje SRK, montaż oświetlenia, w-wa transmisyjna, w-wa ochronna, w-wa tłucznia, montaż torów i rozjazdów, spawanie + zgrzewanie szyn, balastowanie torów, podbijanie torów, wykonanie międzytorzy – 100%.

Zaawansowanie rzeczowe zadania nr 1 – 90%

Zadanie nr 2 Stacja Świnoujście

Trwała realizacja prac na okręgu SiP - wykonano:

- roboty ziemne, stabilizację, warstwę ochronną, subwarstwę tłucznia pod torami 603, 606 (na długości 55 m) oraz 300 (na długości 58 m) wraz z wymianą rozjazdów 606, 607;
- roboty ziemne, stabilizację, warstwę ochronną, subwarstwę tłucznia wraz z zabudową rozjazdu 701;
- roboty ziemne, stabilizację, warstwę ochronną, subwarstwę tłucznia w torze:
 - 631 w km 0,000 – 0,185;
 - 632 w km 0,000 – 0,145;
 - 633 w km 0,272 – 0,387;
- roboty ziemne w przekopie pod tory 631, 632, 633 w km 0,310- 0,575 w ilościach około 34 286 m³;
- mur oporowy wzdłuż toru 631 wykonano palisadę betonową, oczepek betonowy, trwał betonowanie płaszczka na palisadzie;
- opracowano regulamin przepinania urządzeń SRK na torach należących do ZMPSiŚ;
- zabudowano kontenery SRK ze sterowaniem systemu MOR przy nastawni SiP;
- zabudowano kontener agregatu zasilania urządzeń SRK przy nastawni SiP;
- w zakresie remontu budynku nastawni SiP zatwierdzono umowę z Podwykonawcą, zatwierdzono materiały.

Zaawansowanie rzeczowe zadania nr 2 – 45%

Eliminacja wąskich gardeł ostatniej mili – budowa parkingu rezerwowego dla samochodów ciężarowych w terminalu promowym w Świnoujściu , nr działania 2018-PL-TM-0028-W.

Inwestycja realizowana zgodnie z umową INEA/CEF/TRAN/M2018/1787737 o udzielenie dotacji w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). 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.

Stan na koniec 2021 r.

- trwały roboty budowlane;
- planowany termin zakończenia – III kw. 2022 roku;
- planowane wykonanie zakresu rzeczowego na koniec IV kw. 2021 roku to 96%.

Rozbudowa części morskiej Terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu – część hydrotechniczna (projekt „zaprojektuj i buduj”)

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 bunkierki). Rozbudowa części morskiej

terminala LNG jest konsekwencją jego rozbudowy w części lądowej i zwiększenia zdolności regazyfikacyjnych do 7,5 mld m³. Projekt w dniu 23.03.2021 roku uzyskał pozwolenie na budowę.

Wykonane zostały następujące opracowania projektowe od momentu podpisania umowy z Wykonawcą:

- operat wodnoprawny na budowę urządzeń wodnych odprowadzających wodę (wraz z uzyskaniem decyzji wodnoprawnej);
- zaktualizowano analizę nawigacyjną (wraz z jej zatwierdzeniem w Urzędzie Morskim);
- wykonano projekt budowlany;
- wykonano część projektów technicznych (projekt prac czerpanych, projekt robót kafarowych, oraz inne niezbędne do prawidłowej i terminowej realizacji zadania).

Roboty budowlane:

- zakończono roboty czerpalne związane z poszerzeniem istniejącej obrotnicy Portu Zewnętrznego – wyczerpano ok 840 m³ (prace wykonano w dniach 05.01. do 15.09.2021 r.);
- zakończono prace kafarowe. Łącznie wbito 288 sztuk pali;
- pograżono ściankę szczelną w postaci grodzi ze ścianki szczelnej pod komorę separatora oraz pod zbiornik na ocieki.
- rozpoczęto prace żelbetowe pod wykonanie oczepów. Stan zaawansowania:
 - zbrojenie – 13 z 53 sztuk – zaawansowanie 22,53%;
 - beton – 8 z 53 sztuk – zaawansowanie 15,09%;
- w dniu 28.11.2021 roku Wykonawca rozpoczął prefabrykację elementów dotyczących platformy dojazdowej oraz platformy przeładunkowej, które następnie będą służyły jako elementy konstrukcyjne. Zgodnie z projektami technicznymi prefabrykacji do wykonania jest łącznie 829 elementów w podziale na belki, belki żebrowe platformy przeładunkowej, płyty szalunkowe oraz inne niezbędne elementy. Wykonano łącznie 188 z 829 sztuk – zaawansowanie 14,23%.

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. 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 2021 r. opracowano dokumentację geologiczno-inżynierską; raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzyskano decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach; projekty budowlane; projekty wykonawcze dla nabrzeży: Pirs Portowców, Górników, Armatorskie oraz GPK.

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, zakończonego obrotnicą o średnicy 800 m, budowę zaplecza w części lądowej umożliwiającego wszechstronną obsługę kontenerów i środków transportu, budowę infrastruktury dostępowej od strony lądu (drogi i kolej) oraz infrastruktury technicznej. Przewidywany termin rozpoczęcia eksploatacji – po roku 2025. W dniu 7 grudnia 2021 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie wydał postanowienie o uruchomieniu postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko dla terminala kontenerowego w Świnoujściu.

Zakup statku pożarniczego dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. nr POLiŚ 3.2-84 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

Statek pożarniczy będzie miał na celu prowadzenie akcji ratowniczo-gaśniczych, zabezpieczanie akwenu portowego przed pożarem, ochronę przeciwpożarową i asystę, np. gazowców w granicach portów Szczecin i Świnoujście. Nowa jednostka będzie trzecią we flocie Spółki. W Szczecinie w 2021 r. operował „Strażak - 24”, w Świnoujściu zaś „Strażak - 26”. W dniu 29.06.2020 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). W dniu 28.04.2021 r. podpisano umowę główną na Zakup statku pożarniczego dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna. W dniu 31.12.2022 r. planowane zakończenie oraz dostawa.

Wielkość przeładunków w Portach Szczecin i Świnoujście na tle portów polskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki w 2021 roku.

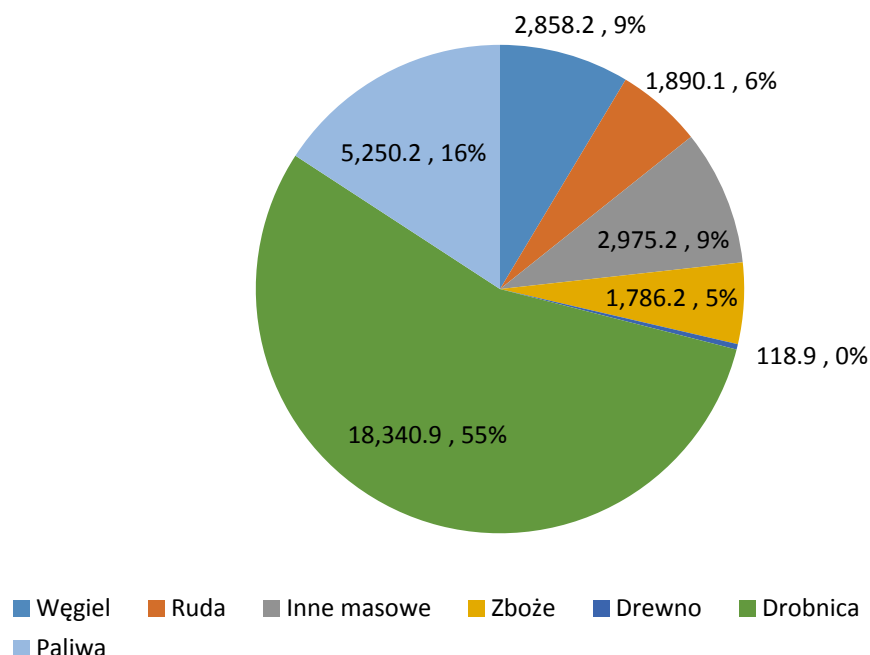
Biorąc pod uwagę sytuację gospodarczą kraju, sytuację w handlu międzynarodowym w okresie pandemii Covid-19, rok 2021 można uznać za udany dla polskich portów morskich, w tym również dla portów w Szczecinie i w Świnoujściu. Świadczy o tym m.in. wzrost wielkości przeładunków w obu portach o 6,6% w stosunku do roku poprzedniego (2020).

Tabela 1. Wielkość przeładunków w portach Szczecin i Świnoujście w 2020 i 2021 roku (Dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.)

Lp.	Grupa towarowa	2020	2021	% 2021/2020
1	Węgiel	2 557,3	2 858,2	111,8
2	Ruda	1 684,5	1 890,1	112,2
3	Inne masowe	3 139,9	2 975,2	94,8
4	Zboże	1 875,7	1 786,2	95,2
5	Drewno	104,0	118,9	114,3
6	Drobnica	16 874,2	18 340,9	108,7
	w tym drobnica promowa	13 488,1	14 923,6	110,6
7	Paliwa	4 941,9	5 250,2	106,2
	w tym LNG	2 757,8	2 872,2	104,1
Razem obroty w portach w Szczecinie i w Świnoujściu		31 177,5	33 219,7	106,6

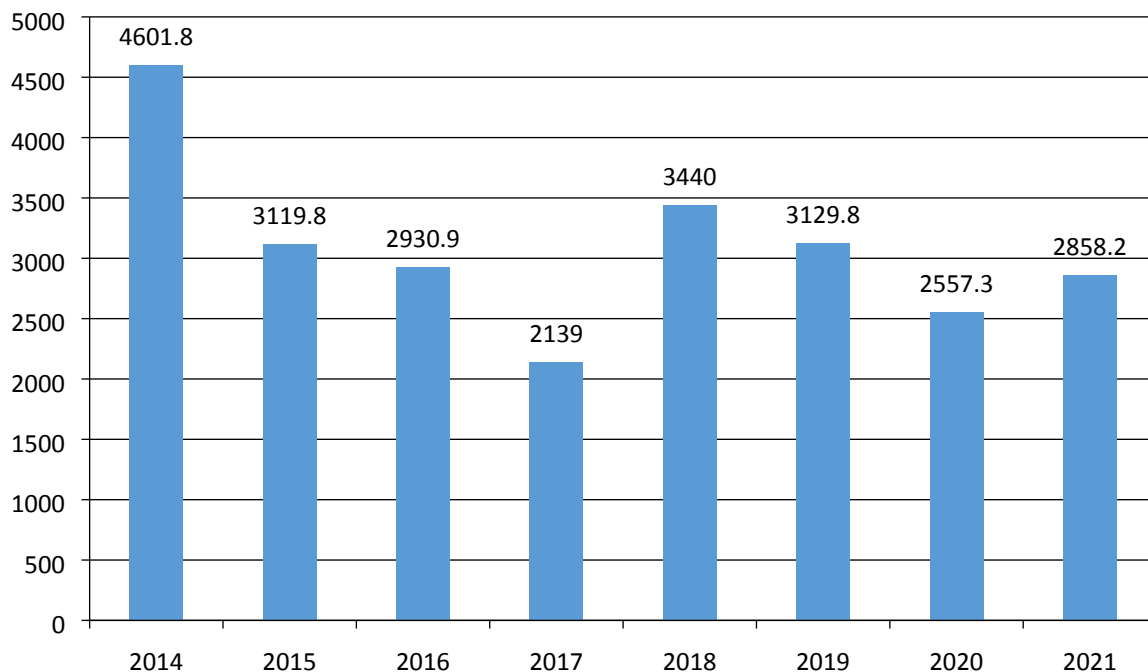
8	Przeładunki kontenerów TEU (20')	86 816,0	82 140,0	94,6
---	----------------------------------	----------	----------	------

Rysunek 1 Struktura przeładunków portowych w 2021 roku wg grup towarowych



Analiza grup towarowych

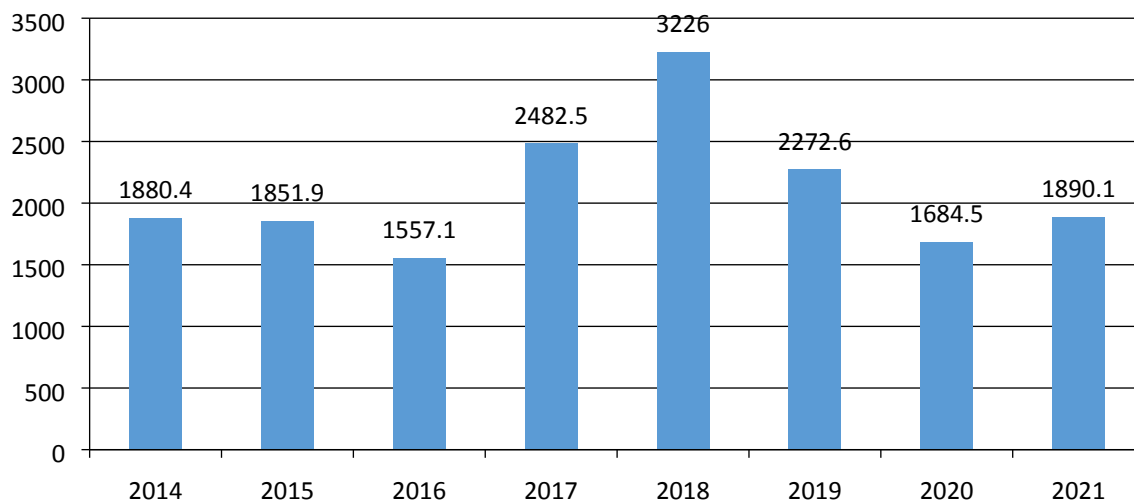
Rysunek 2 Węgiel



Przeładunki węgla w ujęciu rok do roku spadają od 2014 roku (poza ekstremalnym 2018 rokiem). W roku 2021 nastąpił dość znaczący wzrost wielkości przeładunków w tej grupie towarowej, tj. o +11,8%. Największy wpływ na to miał wzrost eksportu koksu zarówno do Indii, jak i krajów Europy zachodniej. Wzrósł również eksport węgla. Największy udział w strukturze towarowej w 2021 roku miały przeładunki koksu (głównie export)- 1.737,6 tys. ton. Import węgla spadł z poziomu ponad 1mln. ton w roku 2020 do

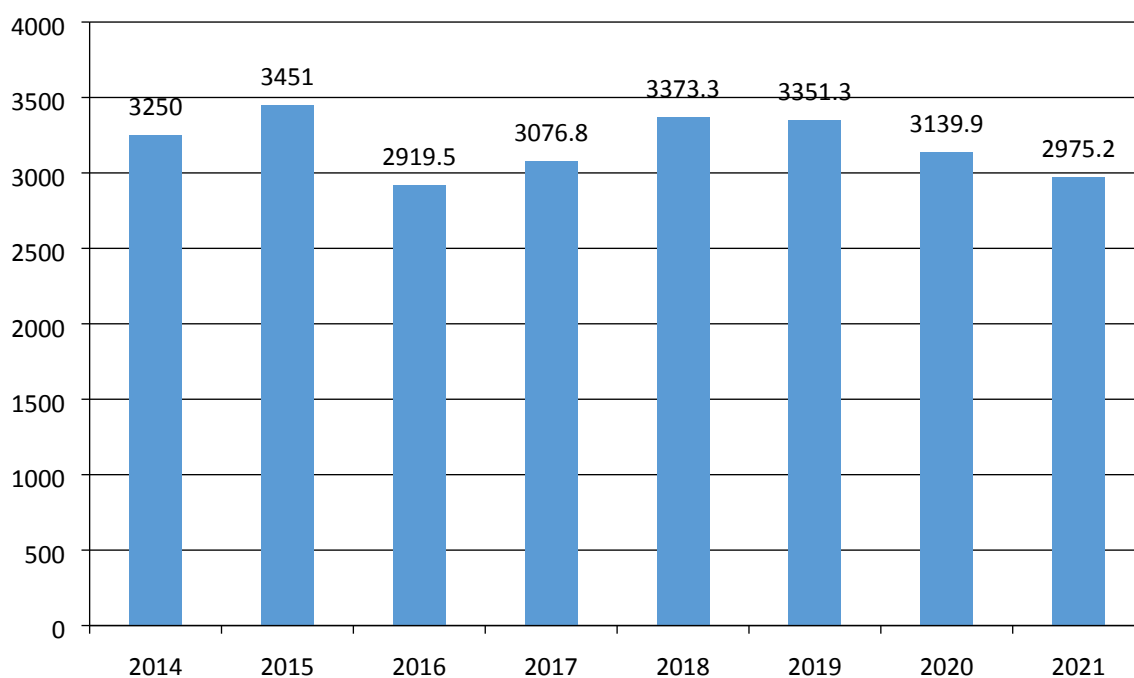
815,5 tys. ton w roku 2021. Ponadto przeładowywano niewielkie ilości antracytu, tj.: 80,7 tys. ton i nieznaczne ilości koksiku i mialu.

Rysunek 3 Rudy metali



Przeładunki rud metali po dwuletnich spadkach, w roku 2021 osiągnęły wzrost o 12,2%, powracając do średnich poziomów znanych z ostatnich lat. Przeładowano łącznie 1.890,1 tys. ton towarów, a największy w tym udział miały rudy żelaza (1.340,0 tys. ton), a następnie w kolejności: rudy manganu, koncentrat miedzi, koncentrat cynku. Udział pozostałych rud był znikomy. Wpływ na poziom importu rudy (w stosunku do maksymalnych wielkości) miało znaczne ograniczenie produkcji stali 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.

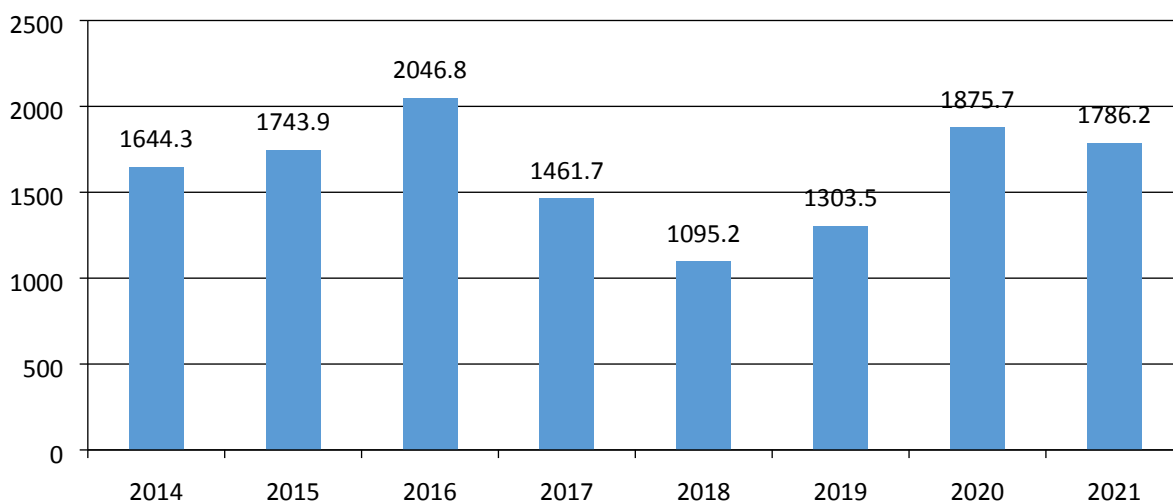
Rysunek 4 Inne masowe



W 2021 roku odnotowano spadek przeładunków towarów z grupy inne masowe. Spadek ten wyniósł 5,2% w stosunku do roku 2020. Wzrosty przeładunków odnotowano w kruszywach, kwasie siarkowym, złomie, smole, czy metanolu, przy spadkach głównie w nawozach.

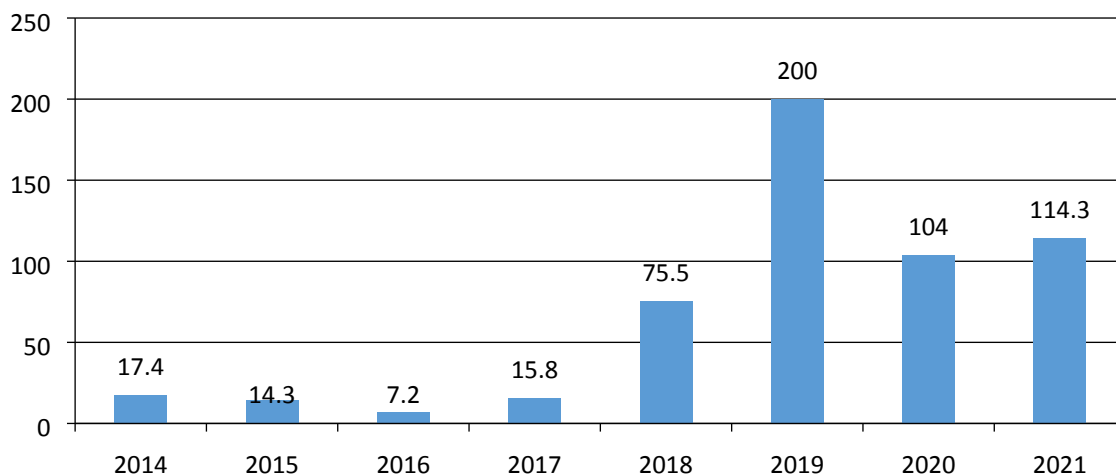
Wśród przeładowywanych towarów w roku 2021 dominowały nawozy (845 tys. ton). Przeładunki powyżej 300 tys. ton odnotowano dla kruszyw (441,9 tys. ton), metanolu (315,2 tys. ton), a powyżej 100 tys. ton dla złomu (208,9 tys. ton), fosforytów (138,1 tys. ton), kamienia wapiennego (114,7 tys. ton), smoły (124,8 tys. ton), szkliva sodowego (119,2 tys. ton), kwasu siarkowego (113,2 tys. ton). Przeładunki pozostałych towarów z grupy inne masowe nie przekroczyły w 2021 roku poziomu 100 tys. ton.

Rysunek 5 Zboża



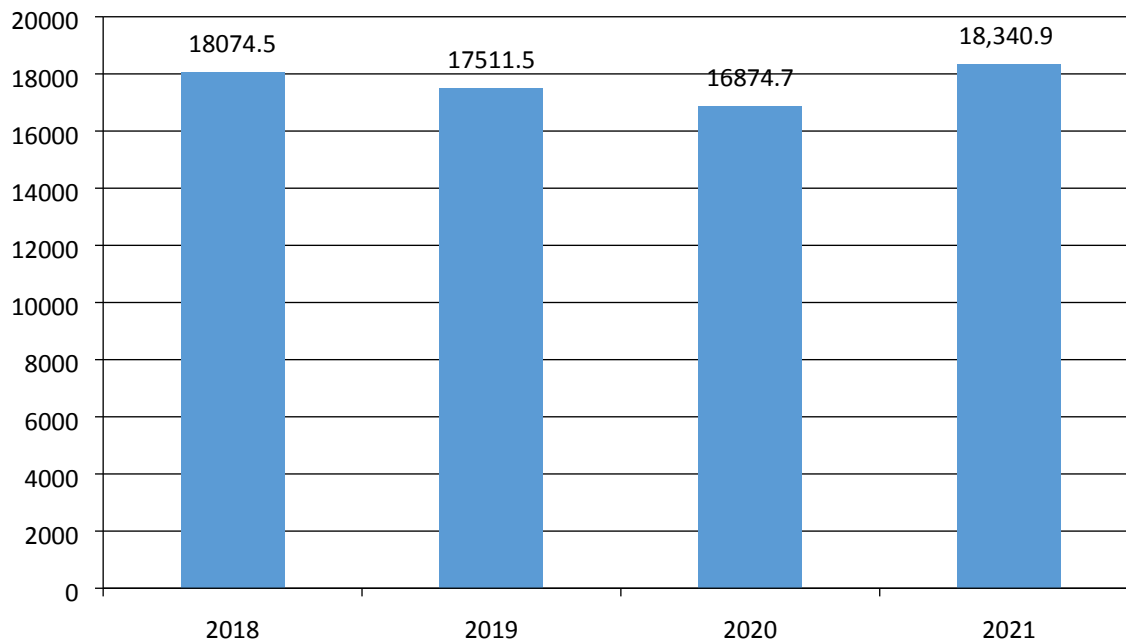
W roku 2021 wystąpiły spadki przeładunków zbóż o 4,8% - jednak to nadal trzeci najlepszy wynik w ostatnich latach. Ujemny wynik na zbożu to wynik spadków przeładunków dla takich towarów jak: pszenica, śruta rzepakowa, czy jęczmień. Z kolei wzrost importu śruty sojowej wiązał się z wcześniejszymi (2020) zawirowaniami w dostawach tego produktu związanymi ze skutkami pandemii COVID-19 w Argentynie. W strukturze przeładunków dominują pszenica (695,3 tys. ton), śruta sojowa (467,6 tys. ton), śruta rzepakowa (322,0 tys. ton). Przeładunki pozostałych towarów z grupy zboża nie przekroczyły w 2021 roku poziomu 100 tys. ton.

Rysunek 6 Drewno



W 2021 roku nastąpił nieznaczny wzrost wielkości przeładunków drewna w stosunku przeładunków w 2020 roku. Duży spadek w stosunku do roku 2019 wynika ze zmniejszonego eksportu drewna z wiatrolomów i wycinki drzew wzdłuż budowanych dróg ekspresowych. Towar nieistotny w ogólnych obrotach.

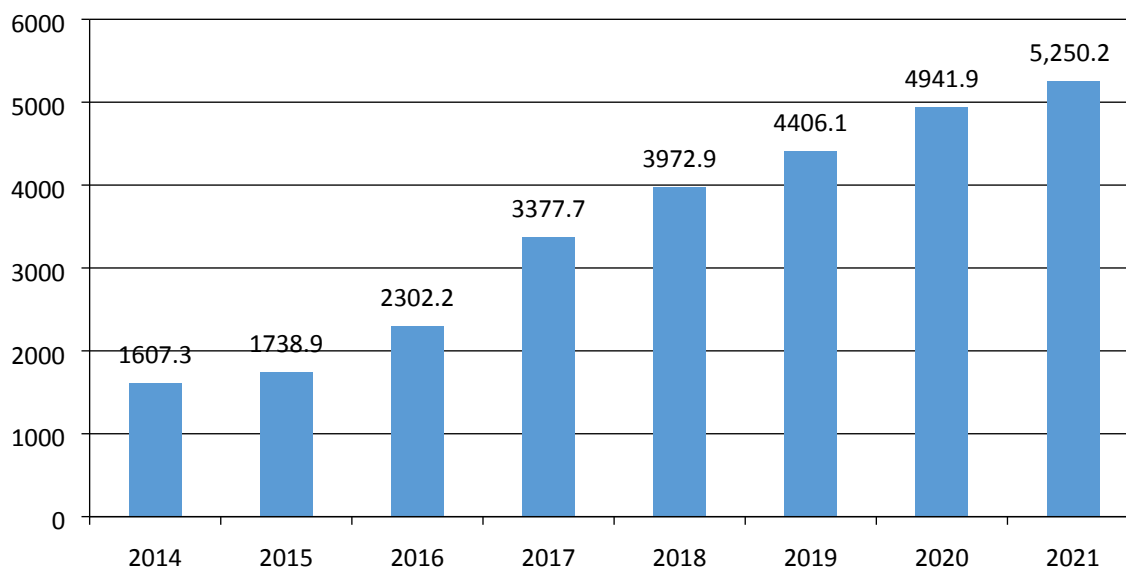
Rysunek 7 Drobnica



Grupa ta stanowi najbardziej istotną w całości przeładunków i stanowiącą 55,2% udziału (rok 2020: 54%). Na wielkość w 2021 roku, wynoszącą 18,3mln ton złożyły się przeładunki drobnicy promowej- 14,9 mln ton oraz drobnicy kontenerowej 0,57 mln ton. W 2021 roku nastąpił wzrost przeładunków o 8,7% w porównaniu do poprzedniego roku, spowodowany wzrostem przeładunków drobnicy zarówno konwencjonalnej, jak i drobnicy promowej (głównie). Spadek obrotów drobnicy kontenerowej związany był ogólnoswiatowymi trendami w tym zakresie.

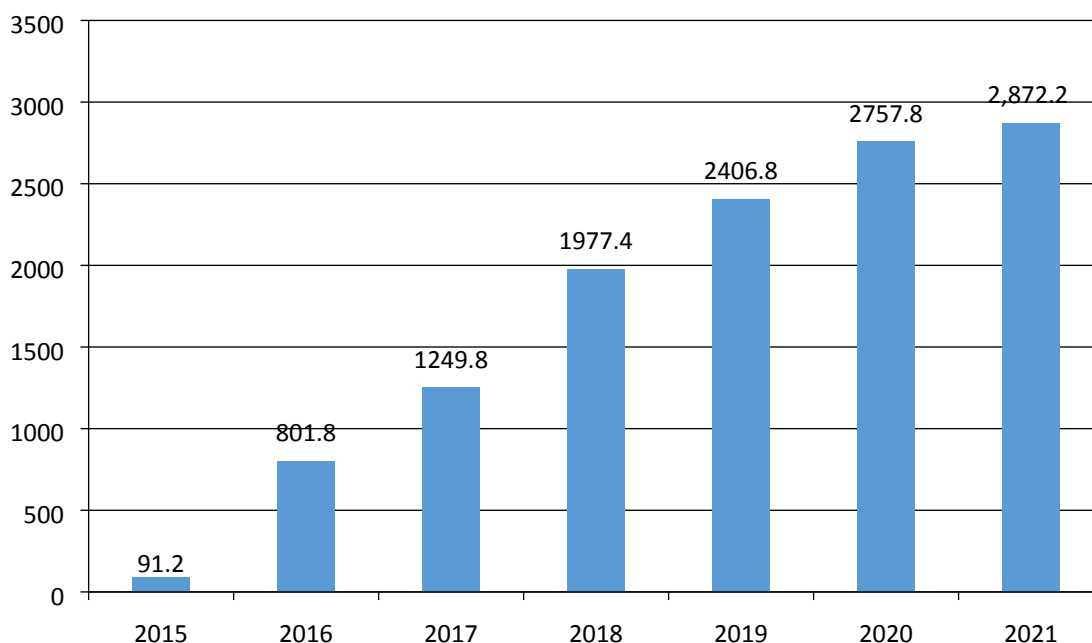
Najważniejsze towary obsługiwane jako tzw. drobnica konwencjonalna, to: wyroby hutnicze (923,3 tys. ton), celuloza (706,7 tys. ton), aluminium (254,3 tys. ton), bloki granitowe (144,4 tys. ton). Przeładunki pozostałych towarów z grupy drobnica konwencjonalna nie przekroczyły w 2021 roku poziomu 100 tys. ton.

Rysunek 8 Paliwa



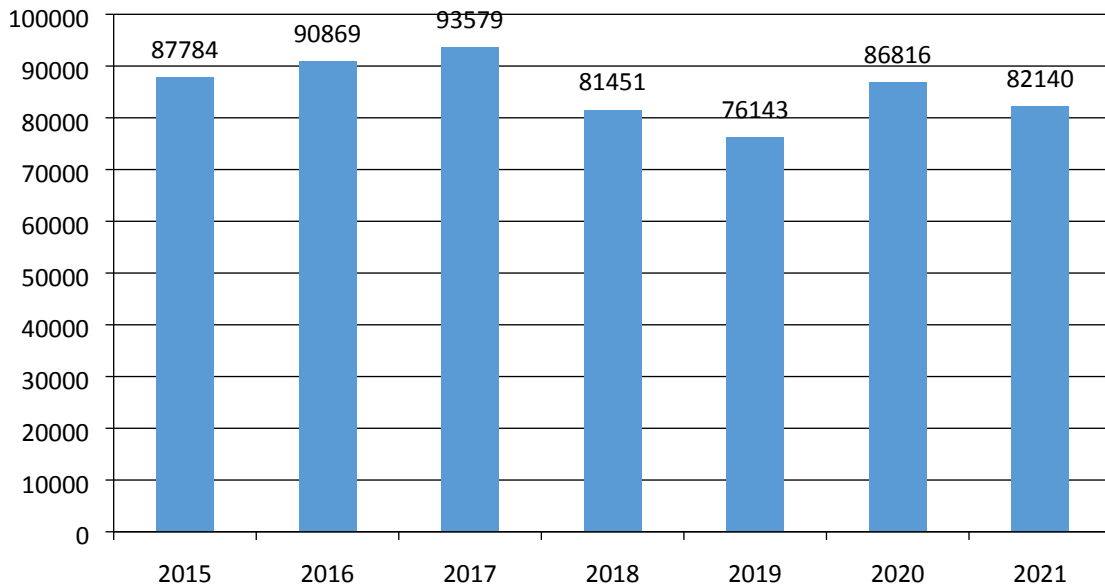
Wzrost przeładunków w 2021 roku w tej grupie, to głównie zasługa wzrostu ilości obsługiwanych statków z gazem skroplonym LNG. W 2021 roku nastąpił wzrost przeładunków paliw o 6,2% w stosunku do roku 2020. Statki z gazem skroplonym LNG przekazały do terminala 2872,2 tys. ton paliwa. Pozostałe przeładunki dotyczyły głównie oleju napędowego - 1.274,8 tys. ton (poprzednio: 964,9 tys. ton), eksportu oleju ciężkiego opałowego do krajów zachodniej Europy: 890,3 tys. ton (2020: 1004,2 tys. ton) oraz gazu LPG: 156,0 tys. ton (2020: 189,5 tys. ton).

Rysunek 9 Gaz LNG



W 2021 roku nastąpił wzrost przeładunków gazu LNG o 4,1% w stosunku do poprzedniego roku. Obsłużono łącznie 35 statków (w tym 19 z Kataru, 16 z USA). Wzrost przeładunków spowodowany był wyższymi dostawami gazu z kierunku USA. W następnych latach planowany wzrost dostaw gazu, w związku z planowanym uruchomieniem nowego zbiornika skroplonego gazu oraz w związku z kontraktem podpisanym przez PGNiG z dostawcami z USA.

Rysunek 10 Kontenery w TEU



Po okresie wzrostów za lata 2013-2017 i spadkach w latach 2018 i 2019, w roku 2021 nastąpił spadek obrotów kontenerów (w TEU). W 2021 roku obsłużono ich 82140 TEU (2020: 86 816 TEU), tj. o 5,4% mniej w porównaniu do poprzedniego roku. Brak obrotu kontenerami w Świnoujściu na skutek likwidacji połączenia do Islandii/Danii.

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, planowane są obecnie następujące zadania:

- Budowa morsko-śródlądowego intermodalnego węzła przeładunkowego w porcie w Szczecinie (Ostrów Grabowski cz. zachodnia);
- Budowa Terminalu Uniwersalnego z możliwością obsługi ładunków typu Project Cargo;
- Zwiększenie potencjału dla obsługi transportu intermodalnego w południowej części terminalu promowego w Świnoujściu;
- Zwiększenie potencjału przeładunkowego portu w Szczecinie poprzez budowę nowej infrastruktury portowej w rejonie Basenu Kaszubskiego;
- Budowa multimodalnej i przyjaznej środowisku infrastruktury portowej w Świnoujściu na zapleczu nabrzeża Górników.

Budowa morsko-śródlądowego intermodalnego węzła przeładunkowego w porcie w Szczecinie (Ostrów Grabowski cz. zachodnia)

Projekt obejmuje budowę terminali przeładunkowo – składowych wraz z nabrzeżami na terenach dostępnych w części zachodniej półwyspu Ostrowa Grabowskiego, z uwzględnieniem budowanych aktualnie pól odkładu oraz pozostałych inwestycji przeznaczonych do realizacji od strony Kanału Dębickiego. W ramach inwestycji powstaną:

- nowe nabrzeże o długości 300m i głębokości technicznej 12,5m z wyposażeniem od strony Kanału Dębickiego (robocza nazwa – nab. Duńskie) wraz z przygotowaniem zaplecza do przeładunków drobnicowych;
- nowe nabrzeże z wyposażeniem na pozostałej długości Kanału Dębickiego o łącznej długości około 479m;

- zakres projektu obejmuje również wzmocnienie i przygotowanie gruntu, budowę połączeń drogowych wraz z estakadą o dł. 341 m oraz połączeniami kolejowymi w oparciu o istniejącą oraz budowaną w obecnej perspektywie infrastrukturę dostępową;
- planuje się budowę niezbędnej infrastruktury technicznej do granic terminali powiązanej z obecną i modernizowaną w ramach obecnej perspektywy;
- projekt zakłada również podniesienie nośności terenu na powierzchni około 32 ha z zastosowaniem rekomendowanych metod dla Ostrowa Grabowskiego.

Celem projektu jest stworzenie nowych warunków dla obsługi szerokiej gamy ładunków drobnicowych wraz ze sztukami ciężkimi w porcie w Szczecinie, większe wykorzystanie potencjału pogłębionego do 12,5 m i poszerzonego toru wodnego Świnoujście - Szczecin oraz pełnienie funkcji intermodalnego węzła przeładunkowego wykorzystywanego do transportu morskiego i śródlądowego. Węzeł będzie pełnił podwójną funkcję tj. morską z uwagi na dostęp do morza poprzez tor wodny o głębokości 12,5m oraz funkcję śródlądową dzięki bezpośredniemu dostępowi do rzeki Odra.

Stan na 2021 r.:

- dnia 09.07.2021 r. podpisano umowę z wykonawcą koncepcji lokalizacyjno - programowej na budowę morsko-śródlądowego intermodalnego węzła przeładunkowego w porcie w Szczecinie (Ostrów Grabowski cz. zachodnia), stanowiącej podstawę do opracowania dokumentacji technicznej, raportu oddziaływania na środowisko oraz studium wykonalności;
- w kolejnych miesiącach wykonana zostanie dokumentacja projektowa wraz z pozwoleniem na budowę oraz wszczynana procedura wyłonienia wykonawcy robót budowlanych;
- w roku 2022 zostanie zlecona Dokumentacja techniczna wraz z AKK i SW.

Budowa zdolności przeładunkowej portu morskiego w Świnoujściu do obsługi potrzeb morskiej energetyki wiatrowej

Planowane przedsięwzięcie obejmuje przystosowanie terenów na powierzchni około 20ha w południowej części portu w Świnoujściu do przeładunku, obsługi i montażu elementów morskich turbin wiatrowych. W zakres projektu wchodzi:

- budowa nabrzeża instalacyjnego o długości min. 230m dla jednostki maksymalnej typu JACK-UP o parametrach: dł. ≤ 170m, szer. ≤ 60m;
- budowa nabrzeża przeładunkowo/serwisowego o długości min. 240m z możliwością cumowania jednostek typu heavy lift vessel oraz jednostek typu cargo (balastujących się do rządnej naziomu) o parametrach: dł. ≤ 180m, szer. ≤ 42m;
- wykonanie prac czerpalnych przy nabrzeżach oraz projektowanej obrotnicy portowej;
- budowa toru wejściowego pomiędzy Obrotnicą Mielińską a obrotnicą portową o szerokości 150m;
- stworzenie zaplecza składowego o odpowiednio zróżnicowanej nośności podłoża.

Główne założenia techniczne projektu obejmują m.in.: wykonanie konstrukcji nabrzeży typu ciężkiego o dopuszczalnym nacisku 25 ton/m² z dostępem od strony wody na głębokości technicznej 12,5m. Punktowo na nabrzeżu instalacyjnym, w miejscach montażu gotowych wież (2 pkt. x 8 zestawów) zostanie podniesiony dopuszczalny nacisk do 500kN/ m².

Stan na 2021 r.:

- ZMPSiŚ S.A. intensywnie zbierał niezbędną wiedzę, weryfikował potencjalne zagrożenia i oceniał zdolność i szanse zapewnienia niezbędnej infrastruktury dla portu instalacyjnego oraz portu serwisowego;
- w 2020 r. zlecono wykonanie koncepcji techniczno-programowej, oceniającej możliwość przystosowania do tego celu terenów zlokalizowanych w porcie wewnętrznym w Świnoujściu, na wysokości piątego kilometra toru wodnego Świnoujście-Szczecin;
- Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. na potrzeby uzupełnienia powyżej wskazanych koncepcji, podjął dodatkowe starania mające na celu określić wymogi bezpiecznej eksploatacji dla maksymalnych jednostek instalacyjnych oraz transportowych branży off-shore wind. W ich wyniku

powstała analiza nawigacyjna (aktualnie czekamy na jej uzgodnienie przez Urząd Morski w Szczecinie);

- kolejnym etapem w zamiarze ZMP SiS S.A. będzie zlecenie dokumentacji projektowej wraz z AKK i SW oraz raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Zwiększenie potencjału dla obsługi transportu intermodalnego w południowej części terminalu promowego w Świnoujściu.

Inwestycja związana jest z rozbudową południowej części terminala promowego w Świnoujściu, poprzez budowę nowego stanowiska promowego o długości około 250m wyposażonego w rampę najazdową o szerokości 35,0m i nośności 180 ton oraz rampę boczną. Nabrzeże powstanie wzdłuż obszarów posiadających bezpośredni dostęp do akwenów żeglownych. Stanowisko zostanie przystosowane do obsługi transportu intermodalnego, dlatego niezbędnym będzie odtworzenie nieczynnego toru dojazdowego o długości 1100m stanowiącego przedłużenie linii kolejowej nr 401 oraz budowę dwóch bocznic rozładunkowych o długości około 385m każda. Planowany zakres inwestycji obejmuje dodatkowo: zagospodarowanie przyległego zaplecza i stworzenie około 250 miejsc parkingowych dla jednostek intermodalnych wraz z placem manipulacyjnym, zakup urządzeń przeładunkowych, budowę punktu odpraw armatorskich. Elementem komplementarnym będzie zakup niezbędnych terenów oraz odbudowa nowej bazy oznakowania nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie, która obecnie zlokalizowana jest na terenie Terminalu Promowym.

Zwiększenie potencjału przeładunkowego portu w Szczecinie poprzez budowę nowej infrastruktury portowej w rejonie Basenu Kaszubskiego

Projekt budowy nabrzeża Dąbrowieckiego wraz z zagospodarowaniem jego bezpośredniego zaplecza, będzie przedsięwzięciem intensyfikującym potencjał jaki niesie za sobą pogłębiony tor wodny Świnoujście-Szczecin do głębokości technicznej 12,5m. Obszar stanowi doskonałe miejsce dalszego rozwoju portu w Szczecinie w północno-wschodniej części półwyspu Katowickiego. Teren ten znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie realizowanej w perspektywie 2014-2020 inwestycji pn. „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego”, w ramach której prowadzone są obecnie prace polegające na odtworzeniu stanowiska przeładunkowego kwasu siarkowego dla KGHM Metraco. Dzięki temu, powstanie nowe nabrzeże o długości 288,6 m z przystanią dalbową, zlokalizowane przy nabrzeżu Dąbrowieckim. Pozostały na wschód od tej inwestycji teren o powierzchni 7,5ha, stanowi idealną rezerwę pod rozbudowę portu, umożliwiając budowę nabrzeża o długości około 240m, obsługującego zarówno ładunki drobnicowe jak i masowe (w tym płynne).

Stan na 2021 r.:

- w dniu 27.07.2021 r. podpisano umowę z wykonawcą koncepcji lokalizacyjno - programowej na zagospodarowanie północno-wschodniej części Półwyspu Katowickiego w porcie w Szczecinie - budowa nabrzeża Dąbrowieckiego, stanowiącej podstawę do opracowania dokumentacji technicznej, raportu oddziaływania na środowisko oraz studium wykonalności.

Budowa multimodalnej i przyjaznej środowisku infrastruktury portowej w Świnoujściu na zapleczu nabrzeża Górników

Celem Projektu jest zwiększenie możliwości operacyjnych portu w Świnoujściu poprzez wypracowanie optymalnej i efektywnej formy zmiany zagospodarowania nabrzeża Górników wraz z przyległym zapleczem. Głównym założeniem inwestycji jest stworzenie dogodnych warunków do obsługi ładunków drobnicowych, intermodalnych oraz ładunków typu project cargo. Przy założeniu dalszej (nieco ograniczonej) możliwości przeładunku ładunków masowych, a w szczególności węgla. Projekt zakłada:

- otwarcie nabrzeża Górników Statkowe na zaplecze poprzez usunięcie dolnych i górnych pasów przenośników;
- przystosowanie nabrzeża Górników Statkowe, Górników Barkowe, celem zapewnienia optymalnej obsługi statków na łącznej długości projektowanej nabrzeża ca. 486,2 m.

- usunięcie przenośników placowych wraz z fundamentami i wyposażeniem (kołoczerpaki) w kolejności od strony południowo-zachodniej;
- zmianę lokalizacji urządzeń (m.in. załadowni wagonów przy nabrzeżu) oraz technologiczną funkcję układu/przebiegu obecnych i planowanych do pozostawienia przenośników zasilających dwa północne place składowe węgla;
- wprowadzenie nowego ciągu przenośników w miejsce drugiej (nowoprojektowanej) załadowni wagonów zlokalizowanej w obecnym układzie torowym w kierunku wywrotnicy wagonów;
- na bazie identyfikacji geologicznej gruntu, usunięcie wierzchniej warstwy zalegającego węgla na wymaganej i wyznaczonej głębokości, wymianę gruntu i/lub zastosowanie odpowiedniej formy wzmocnienia podłoża celem przeniesienia nośności na placach składowym do 100kN/m²;
- wybudowanie nowego placu składowego o konstrukcji monolitycznej w obszarze wskazanym na planie na powierzchni około 7,15ha i połączenie go z nabrzeżem;
- usunięcie fundamentów/zabudowy przenośników dolnych w południowej części placu składowego celem jego skomunikowania i pełnego otwarcia na sąsiadującą drogę;
- doprowadzenie niezbędnej infrastruktury technicznej oraz skomunikowanie obszaru objętego inwestycją z resztą portu.

Stan na 2021 r.:

- w dniu 09.07.2021 r. podpisano umowę z wykonawcą koncepcji lokalizacyjno - programowej, stanowiącej podstawę do opracowania dokumentacji technicznej, raportu oddziaływania na środowisko oraz studium wykonalności.

4. Port Kołobrzeg

W odpowiedzi na ogłoszenie Prezesa Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa o naborze wniosków w ramach Priorytetu 1 „Promowanie rybołówstwa zrównoważonego środowiskowo, zasobooszczędnego, innowacyjnego, konkurencyjnego i opartego na wiedzy”, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybacko i Morze” – działanie 1.12, Zarząd Poru Morskiego Kołobrzeg w dniu 04.03.2021 roku złożył wniosek o dofinansowanie zadania pn. „Modernizacja infrastruktury portowej pod potrzeby rozwoju rybołówstwa w Porcie Kołobrzeg”. Po przejściu oceny formalnej w dniu 19.11.2021 r. została podpisana umowa o dofinansowanie. Zakres planowanych prac obejmuje remont i przebudowę nabrzeża Barkowskiego o długości około 168 m wraz z przyległym placem składowym. W ramach zadania zostanie wykonany remont oczepu nabrzeża, montaż urządzeń odbojowych, remont placu składowego o powierzchni około 11 800 m², wykonanie ogrodzenia wraz z bramą wjazdową, wykonanie sieci energetycznej, wodociągowo – hydrantowej oraz kanalizacji deszczowej. Ponadto zamontowane zostaną również elementy zagospodarowania terenu, w tym lampy, punkty zasilające, zabezpieczenia itp. Realizacja operacji poprawi bezpieczeństwo, warunki postoju i obsługi jednostek rybackich oraz higienę pracy w miejscach wyładunku, a tym samym infrastruktura należąca do ZPM Kołobrzeg po tej stronie portu będzie w całości wyremontowana. Wnioskowana kwota dofinansowanie wynosi 8 687 909,00 zł netto, co stanowi 100% kosztów realizacji operacji. Planowane zakończenie zadania to kwiecień 2023 r.

Wielkość przeładunków poszczególnych grup towarów

W 2021 r. w Porcie w Kołobrzegu przeładowano łącznie 173 552 tony towarów oraz 40 994 tony ryb. Wielkość przeładunków poszczególnych grup towarowych przedstawia się następująco:

- Kłody drewniane	85 981 t
- Pelet	34 069 t
- Kruszywo/Kamień	30 293 t
- Dolomit/Microdol	2 570 t
- Wapień	7 990 t
- Owies	2 833 t

- Saletra (amonowa oraz wapienno amonowa)	4 341 t
- Nawóz PK	4 034 t
- MAGPRILL (nawóz wapienno-magnezowy)	1 441 t

Wykonanie analizy nawigacyjnej Portu Kołobrzeg pod kątem zwiększenia parametrów jednostek zawijających do portu

Realizując strategię rozwoju portu oraz biorąc pod uwagę stałą potrzebę dostosowywania infrastruktury portowej do zmieniających się uwarunkowań rynku transportowego, w 2021 roku zlecono opracowanie nowej analizy nawigacyjnej. Opracowanie zostało przygotowane przez 3Gtech Sp. z o.o. Dokument przedstawia kompleksowo możliwości zawijania do Portu Kołobrzeg większych jednostek, zarówno pod kątem nawigacyjnym i hydrotechnicznym, jednocześnie uwzględniając falowanie wynikającego z koniecznych do przeprowadzenia prac modernizacyjnych. Dzięki przeprowadzonym badaniom ustalono, że przy realizacji modernizacji kanału portowego, możliwe jest zawijanie do Portu Kołobrzegu jednostek o parametrach 130 m długości, 20 m szerokości i 7,5 m zanurzenia. Osiągnięcie takich parametrów w istotny sposób przyczyni się do poszerzenia zakresu oferowanych usług, w tym obsługę rozwijającej się branży offshore. Ponadto wdrożenie opracowanych rozwiązań pozwoli na dostosowanie do obecnych realiów rynkowych, w których wykorzystuje się większe jednostki pływające, co z kolei umożliwi pozyskanie nowych rynków poza basenem morza bałtyckiego. Relatywnie niewielki zakres inwestycyjny niezbędny do zrealizowania w celu dostosowania infrastruktury, a także potencjalne korzyści z jego realizacji, skłaniają do przyjęcia zadania do realizacji w najbliższej przyszłości.

5. Port Darłowo

Wielkości przeładunków poszczególnych grup towarów w ton w 2021 r. (Dane Zarządu Portu Morskiego Darłowo Sp. z o.o.).

Grupa towarowa	Ogółem [t]	Wyładunek [t]	Załadunek [t]
Drewno	1165	0	1165
Kruszywo	34995	34995	0
Złom	40407	0	40407
Nawozy	22777	22777	0
Popiół	38776	38776	0
Otręby pszenne	1357	0	1357
Suma	139477	96548	42929

Zarząd Portu Morskiego Darłowo Sp. z o.o. z uwagi na brak środków finansowych spowodowanych skutkami wprowadzenia przez Komisję Europejską zakazu ukierunkowanych połowów na wschodnim szczyście Morza Bałtyckiego oraz panującą pandemią koronawirusa nie realizował projektów oraz inwestycji mających istotny wpływ dla realizacji polskiej polityki morskiej.

6. 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 zakresie m.in. zadań dotyczących utrzymania i modernizacji infrastruktury dostępowej do terminali w Porcie Morskim w Policach w roku 2021 r. wykonano:

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

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

W zakresie realizowanych projektów i inwestycji wykonano Wielobranżową Koncepcję programowo – lokalizacyjną budowy stacji kolejowej „Police Port” wraz z Analizą Ruchową w ramach realizacji 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”.

Wielkość przeladunków wszystkich grup towarowych w tonach w 2021 r. (Dane Zarządu Morskiego Portu Police Sp. z o.o.):

KCL (sól potasowa)	250 086
AMONIAK	53 802
SIARCZAN	11 243
WODOROTLENEK	5 450
FOSFORYTY	789 893
ILMENIT	83 299
NAWOZY/MOCZNIK	161 316
PIASEK/ŻWIR/KRUSZYWO	1 475
BLACHA/KONSTRUKCJE	21 483
KOKSIK/WĘGIEL	30 915
SZLAKA	0
KONCENTRAT RUDY ŻELAZA	0
MAGNETYT	1 508
KONTENERY	2 485
RAZEM:	1 412 953

Plany rozwojowe ZMPP Sp. z o.o., ujęte w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) mają na względzie realizację trzech podstawowych celów:

- podniesienie konkurencyjności Portu Morskiego w Policach poprzez zwiększenie jego udziału w obsłudze międzynarodowej wymiany handlowej, szczególnie w basenie Morza Bałtyckiego;
- poprawę konkurencyjności portu w Policach poprzez rozszerzenie oferty przeladunkowej;
- zwiększenie znaczenia portu w Policach wyposażając go w nową infrastrukturę kolejową.

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 trakcie roku 2021 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. Spółka kontynuowała w roku 2021 realizację prac projektowych dla kolejowego zadania inwestycyjnego w ramach zawartej 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 roku 2021 Spółka współuczestniczyła w realizacji inwestycji pod nazwą „Polimery Police” stanowiącej kompleks produkcyjny, który ma się docelowo składać z instalacji do produkcji propylenu i polipropylenu, o wartości szacowanej na kwotę 7 mld zł. Z punktu widzenia Portu Morskiego Police kluczowym elementem przedmiotowej inwestycji jest budowa nowego Terminalu przeładunkowo-magazynowego pełniącego rolę obiektu służącego do rozładunku i magazynowania propanu i etylenu ze statków morskich oraz dostarczającego wymienione surowce do powstających w Policach Instalacji PDH i Instalacji PP.

7. Port Elbląg

W 2021 r. w ramach współpracy międzynarodowej kontynuowano realizację projektu Unijnego pt. „Pętla Transportowe Południowego Bałtyku”, w ramach którego pozyskano dotację w wysokości 144 757,03 EUR, przeznaczone na opracowanie aktualizacji strategii rozwoju portu, opracowanie koncepcji budowy obrotnicy dla statków, analizy możliwości przeniesienia ładunków transportowych do Portu Elbląg, Analiza możliwości adaptacji infrastruktury portowej do obsługi bio-paliw i ładunków płynnych.

W ramach działań spółki, w 2021 r. nie były prowadzone inwestycje infrastrukturalne, natomiast Gmina Miasto Elbląg pozyskała nabrzeże przeładunkowe z dostępem do bocznicy kolejowej, które użyczyła Spółce w zarządzanie.

Wielkość przeładunków w elbląskim porcie w 2021 roku wyniosła 125 100 ton w podziale na poszczególne grupy ładunków:

- węgiel 29 300 ton;
- materiały budowlane 15 000 ton;
- zboża 1 300 ton - drewno 23 200 ton;
- inne masowe 56 300 ton.

W ramach rozwoju usług portowych oraz pozostałych przedsięwzięć istotnych dla realizacji polskiej polityki morskiej, Zarząd Portu Morskiego Elbląg jest wieloletnim członkiem i zasiada w Radzie Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, jak również w Zarządzie Związku Małych Portów Morskich. W 2021 r. zwiększono asortyment przeładowywanych towarów o produkty przemysłu drzewnego, jak również Spółka uczestniczyła w realizacji budowy nowej drogi wodną łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską udostępniając i obsługując przeładunek materiałów pod budowę tej inwestycji