

## Działalność portów morskich w 2023 r.

## 1. Port w Gdańsku.

**Wielkości przeładunków poszczególnych grup towarów.**

Celem Portu Gdańsk na rok 2023 było utrzymanie drugiej pozycji na Bałtyku oraz przeładowanie wolumenu przekraczającego 80 mln ton i oba te cele zostały zrealizowane. Port Gdańsk w 2023 roku odnotował wzrost całkowitych obrotów w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego o 18,7% i zamknął rok z rekordowym wynikiem 80 956 697 ton. Od początku roku Port Gdańsk notował bardzo dobre miesięczne wolumeny przeładowanych towarów, nie spadające poniżej 6 mln ton, a niekiedy przekraczające 7 mln ton. Marzec był najlepszym miesiącem zarówno w roku 2023, jak i w historii portu (7,4 mln ton). Wyniki osiągnięte w poszczególnych miesiącach sumują się na rekordowy przeładunek 21 mln ton w I kwartale 2023 roku, II kwartał 2023 to kontynuacja wysokich miesięcznych przeładunków, nie spadających poniżej 6,5 mln ton - tym samym Port Gdańsk uzyskał w II kwartale wynik na poziomie 20,3 mln ton. W III kwartale Port Gdańsk uzyskał wynik wynoszący 19,9 mln ton, a najniższym kwartałem w przeładunkach był IV kwartał (19,74 mln ton), głównie z powodu niższych wolumenów węgla. Wysoki wolumen przeładunków osiągnięty w 2023 roku w Porcie Gdańsk na tle największych portów Bałtyku, do których zaliczono: Ust-Ługę, St. Petersburg, Primorsk, Tallin, Rygę, Ventspils, Goteborg, Kłajpedę, Rostock, Lubekę, Port Gdynia i Port Szczecin-Świnoujście, pozwolił utrzymać Port Gdańsk na drugim miejscu w tym rankingu.

Rosnące napięcie geopolityczne związane z agresją Rosji na Ukrainę spowodowało, że wielkość przeładunków bałtyckich portów uległa zmianie, a przeładunki portów rosyjskich w rejonie Morza Bałtyckiego wzrosły w 2023 roku o 1,3% względem analogicznego okresu roku poprzedniego. Ruch towarowy w rosyjskich portach morskich basenu Morza Bałtyckiego osiągnął łącznie 248,6 mln ton, przy czym wolumen ładunków masowych suchych wzrósł o 16,6% do 113,1 mln ton, a ładunków płynnych spadł o 8,8% do 135,5 mln ton. Podsumowując sytuację przeładunkową w 2023 roku na Bałtyku, na pierwszym miejscu w dalszym ciągu plasuje się port rosyjski Ust Ługa, który przeładował w 2023 roku 112,5 mln ton, ze spadkiem wolumenu (-9,3% rdr). Na drugim miejscu uplasował się Port Gdańsk z wynikiem 81 mln ton (+18,7% rdr). Trzecie miejsce w regionie bałtyckim należy do Portu Primorsk, który obsłużył 63,1 mln ton (+10,4% rdr). Czwarte miejsce należy do Portu St. Petersburg, który uzyskał w 2023 roku rezultat 49,6 mln ton z wzrostem na poziomie +28% rdr. Piąte miejsce na Bałtyku przypada Portowi Goteborg, który wyprzedził Port Kłajpeda i zamknął rok z wynikiem na poziomie 36,3 mln ton (-10% rdr).

Warto zaznaczyć, że w szerszej perspektywie sytuacja wojenna uwypukliła znaczenie Portu Gdańsk, szczególnie w kontekście przeładunków surowców energetycznych. Te dwie grupy ładunkowe w głównej mierze są odpowiedzialne za wzrost całkowitych ładunków w roku 2023. W porównaniu z rokiem 2022 wzrosły wolumeny takich grup ładunkowych jak: paliwa płynne (+47,5%), węgiel (+1,1%), zboża (+60%) oraz kontenerów w tonach (+2,5%). Przeładunki innych masowych, drobnicy oraz ładunków ro-ro ukształtowały się na podobnym poziomie co w roku poprzednim. Wyraźny spadek odnotowano jedynie w przeładunkach rudy (-48,9%) oraz drewna (-71,4%). Największy udział w przeładunkach miały paliwa płynne (46,5%), a nie tak jak miało to miejsce w latach ubiegłych drobnica (28,3%). Wzrósł również udział węgla (16,5%) w całkowitych obrotach ładunkowych Portu Gdańsk.

Paliwa płynne to grupa ładunkowa, która odnotowała w 2023 roku rekordowe wolumeny 37 646 422 ton, głównie za zasługą historycznych wolumenów ropy, która ukształtowała się na poziomie 35 mln ton w porównaniu z 22,7 mln ton w analogicznym okresie 2022 roku. W grudniu 2022 roku wszedł w życie szósty pakiet unijnych sankcji, który obejmował zakaz m.in. zakupu, importu lub transferu ropy naftowej i produktów ropopochodnych z Rosji do UE. Dodatkowo w lutym 2023 r. zaczął obowiązywać zakaz importu z Rosji drogą morską rafinowanych produktów ropopochodnych, co miało wpływ na historyczny wynik osiągnięty w przeładunku paliw w gdańskim porcie.

Z powodu embarga Rafineria Schwedt musiała znaleźć alternatywne rozwiązania dostaw, w związku z czym ropa dostarczana na potrzeby niemieckiej rafinerii obsługiwana była przez Naftoport w Gdańsku, co wpływało na dodatkowy wolumen paliw w Porcie Gdańsk. Naftoport jest kluczową spółką zapewniającą dywersyfikację dostaw ropy naftowej do Polski oraz jedynym w Polsce morskim terminalem przeładunku ropy naftowej, jak również jednym z największych przeładunkowych terminali na Bałtyku. Węgiel to druga grupa ładunkowa, która w 2023 roku uzyskała rekordowy wynik na poziomie 13 360 851 ton, czyli najwięcej w historii portu oraz o 1,1% więcej niż w roku 2022, co było związane z sytuacją na Ukrainie oraz wynikało z potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju. Węgiel sprowadzany drogą morską z Kolumbii, USA, Australii, RPA i Indonezji miał zapłacić lukę węglową po decyzji o zakazie importu tego surowca z Rosji. Zboża to kolejna grupa ładunkowa, która w 2023 roku uzyskała historyczny wynik na poziomie 3 091 935 ton z dynamiką +60% rdr. Konsekwencją zablokowania przez Rosję portów ukraińskich było poszukiwanie ujścia dla ukraińskich zbóż, gdzie dla Ukrainy Port Gdańsk stanowił port pierwszego wyboru.

Analiza rynku promowego w Porcie Gdańsk wskazała zarówno spadek tonażu drobnicy promowej (-20%), spadek (-13,8%) ilości przewożonych pasażerów w stosunku do roku poprzedniego (142 628 pasażerów) oraz niewielki spadek zawinięć statków promowych (-3%). Analiza ładunków ro-ro w Porcie Gdańsk wskazała podobną liczbę jednostek ro-ro w stosunku do roku poprzedniego (134 138 sztuk), co było przede wszystkim konsekwencją większej ilości przeładowanych samochodów handlowych. Przeładunek samochodów handlowych w roku 2023 ukształtował się na wyższym o 23,5% poziomie niż w roku 2022 i wyniósł 60 005 sztuk. Pozostałe ładunki ro-ro obsługiwane przez terminal promowy takie jak samochody pasażerskie oraz samochody ciężarowe odnotowały spadki kolejno o (-7%) oraz (-27%).

Rynek morskich przewozów kontenerowych, który ma dominujący udział w obsłudze wartości handlu morskiego i cechuje się wysoką dynamiką rozwoju tak wolumenu, jak i wartości przewozów, jest wiodącym segmentem globalnego rynku frachtowego, wyznaczającym kierunek i tempo jego rozwoju. Biorąc pod uwagę dynamikę z ostatnich lat Port Gdańsk poczynił największy postęp w Europie w przeładunkach kontenerów. Strategiczne położenie Portu Gdańsk, nowoczesna infrastruktura, konkurencyjne ceny oraz status specjalnej strefy ekonomicznej dają gdańskiemu portowi przewagę nad innymi portami europejskimi. Walory te przyczyniły się do wzrostu znaczenia portu w ostatnich latach, czyniąc go ważnym węzłem dla handlu i inwestycji pomiędzy Azją i Europą. Dzięki nowemu serwisowi kontenerowemu FAL1 Port Gdańsk uzyskał bezpośrednie połączenie z Busan, największym portem kontenerowym Korei Południowej i szóstym największym na świecie. Pierwsze zawinięcie kontenerowca armatora CMA CGM do terminalu Baltic Hub odbyło się w sierpniu 2023 roku, a od października statki w ramach serwisu FAL1 zjawiają do Gdańska regularnie w cyklu cotygodniowym.

W roku 2023 trzy porty polskie o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki przeładowały łącznie 2 991 771 TEU, co było wynikiem o 2,3% niższym niż w roku 2022. Wszystkie porty polskie odnotowały spadki w TEU kontenerów w porównaniu z rokiem poprzednim. Port Gdańsk w 2023 roku miał największy bo 68,5% udział w krajowej morskiej obsłudze kontenerów, natomiast Port Gdynia oraz Port Szczecin i Świnoujście - kolejno 29,2% oraz 2,3%. Mimo spadku ruchu kontenerowego spowodowanego rosyjską inwazją na Ukrainę finalny wolumen kontenerów osiągnięty w roku 2023 w Porcie Gdańsk jest zbliżony do osiągniętego w latach ubiegłych 2 050 287 TEU (-1,1% rdr), co ugruntowało pozycję Gdańska jako największego portu kontenerowego na Bałtyku oraz utrzymało w pierwszej 15 w europejskim rankingu kontenerów w 2023 roku. Dla porównania Port Gdynia obsłużył w 2023 roku 873 892 TEU (-4,4% rdr), a Port Szczecin i Świnoujście 67 592 TEU (-10,3% rdr).

Średnie GT statków handlowych zjawiających do gdańskiego portu w 2023 roku wyniosło 24 630 GT i było znacznie wyższe niż uzyskane w analogicznym okresie roku 2022 (21 168 GT). W roku 2023 liczba zawinięć statków handlowych do Portu Gdańsk wyniosła 3 602, co oznacza spadek o 24 zawinięcia w stosunku do 2022 roku. Spadek zawinięć statków handlowych do gdańskiego portu przy jednoczesnym dużo wyższym średnim GT tychże statków świadczy o większej ilości dużych jednostek typu masowce oraz zbiornikowce, co w naturalny sposób wiąże się z wzmożonym przeładunkiem węgla

oraz paliw płynnych w Porcie Gdańsk oraz kontenerowych statków oceanicznych związanych z nową linią CMA CGM FAL1.

ładunek	I-XII.2022	I-XII.2023	zmiana %
Paliwa płynne	25 516 354	37 646 422	47,5
Węgiel	13 218 905	13 360 851	1,1
Węgiel w imporcie	12 449 315	12 526 220	0,6
Ruda	515 504	263 464	-48,9
Inne masowe	3 551 205	3 519 663	-0,9
Drewno	548 161	156 571	-71,4
Zboże	1 932 891	3 091 935	60,0
Drobnica	22 936 773	22 917 791	-0,1
<b>Razem</b>	<b>68 219 793</b>	<b>80 956 697</b>	<b>18,7</b>

**w tym:**

Pasażerowie	194 800	159 009	-18,4
Ro-Ro (szt.)	134 935	134 138	-0,6
Kontenery TEU	2 072 122	2 050 287	-1,1
tony	19 967 120	20 468 858	2,5

Tab. 1. Wielkość przeładunków w Porcie Gdańsk w 2023 r. (dane Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.).

W 2023 roku Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. realizował cele zawarte w strategii pn. „Strategia Portu Gdańsk 2030” z perspektywą do 2050 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 Portu Gdańsk 2030 z perspektywą do 2050 roku głównym celem strategicznym jest zdobycie pozycji największego portu na Bałtyku pod względem wielkości przeładunków ogółem. Port Gdańsk utrzymał pozycję portu o znaczeniu międzynarodowym oraz obroty ładunkowe na poziomie ponad 50 mln ton (68,2 mln ton w roku 2022). Konflikt zbrojny w Ukrainie i w jego efekcie światowe sankcje nałożone na Federację Rosyjską (m.in. zakaz importu surowców energetycznych z terytorium Rosji, w tym ropy transportem rurociągowym) spowodowały wzrost popytu na transport nośników energii drogą morską z innych kierunków. Port Gdańsk zamknął rok 2023 z poziomem przeładunków ok. 81,0 mln ton, czyli o ok. 12,8 mln ton więcej niż w poprzednim, rekordowym 2022 roku.

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. od lat skupia swoje wysiłki na rozbudowie infrastruktury portowej, której zadaniem jest sprostanie oczekiwaniom rynkowym oraz umożliwienie wszystkim użytkownikom tejże infrastruktury na aktywizację gospodarczą, rozwój funkcji logistycznych, a przez to zbudowanie przewagi konkurencyjnej całego kompleksu portowego.

#### **Najważniejsze inwestycje i działania podjęte, kontynuowane lub zakończone w 2023 r.**

W 2023 roku Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. przeznaczył na inwestycje 152,4 mln zł.

Istotnym przedsięwzięciem inwestycyjnym była „Rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w Porcie Gdańsk w zakresie infrastruktury drogowo - kolejowej rejonu Nabrzeża Przemysłowego”. Inwestycja zlokalizowana na terenie Portu Gdańsk obejmowała 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 wchodziła budowa oraz przebudowa układu drogowego na odcinku około 1,6 km 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. Projekt był współfinansowany z Instrumentu CEF w wysokości 20%.

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.

Realizacja robót została ukończona w listopadzie 2023 r. Trwały ostateczne rozliczenia Projektu.  
Wartość inwestycji: 77 000 000 zł.

Kolejnym przedsięwzięciem było zakończenie budowy drogi wewnętrznej dojazdowej przez teren nr 30 w Porcie Gdańsk wraz z budową systemu kanalizacji deszczowej i uzbrojeniem terenu. Przedmiotem inwestycji było zaprojektowanie i budowa drogi wewnętrznej dojazdowej przystosowanej do ruchu ciężkiego wraz z sześcioma zjazdami na sąsiadujące nieruchomości, jednostronnym chodnikiem, oświetleniem oraz uzbrojeniem sąsiadujących nieruchomości w media oraz systemu kanalizacji deszczowej umożliwiającej odprowadzenie wód deszczowych z dotychczas niezagospodarowanych terenów Portu Północnego leżących wzdłuż ulic Kontenerowa i Nowa Portowa.

Inwestycja została ukończona w lipcu 2023 r. i jest użytkowana.  
Wartość inwestycji – 13 000 000 zł.

W 2023 roku ZMPG S.A. rozpoczął realizację przedsięwzięcia współfinansowanego ze środków UE z instrumentu CEF2 pn. „Poprawa infrastruktury Portu Gdańsk wraz z analizą wdrożenia systemu niskoemisyjnego OPS dla zrównoważonego rozwoju sieci TEN-T”. W ramach prac nad dokumentacją aplikacyjną w styczniu 2023 r. złożono do Komisji Europejskiej wnioski o dofinansowanie. W związku ze złożonym wnioskiem w ramach drugiego naboru wniosków z Instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2021-2027 (CEF 2) dnia 22.06.2023 r. została opublikowana na stronie CINEA informacja o przyznaniu dofinansowania unijnego na ww. Projekt. Wartość Projektu opiewa na kwotę 117 160 294 EUR, z czego dofinansowanie unijne wynosi 85% kosztów kwalifikowanych. Celem ogólnym Projektu jest poprawa funkcjonowania zintegrowanego systemu transportowego przeznaczonego do obsługi transportu morskiego. Projekt przyczyni się do likwidacji „wąskiego gardła” oraz do poprawy połączeń w Porcie Gdańsk poprzez rozbudowę infrastruktury portowej i dostosowanie jej do obsługi większej niż dotychczas ilości statków.

Projekt obejmuje przebudowę czterech nabrzeży o łącznej dł. 1,9 km:

- Rudowego III,
- Bytomskiego,
- Wiślanego,
- Węglowego Etap I.

W zakresie przedmiotowego Projektu znajduje się też wykonanie analizy wdrożenia zasilania statków z ładu (OPS). Szacowana wartość Projektu – 570 000 000 zł.

Bez dofinansowania z funduszy CEF realizowana będzie w ramach inwestycji „Przebudowa infrastruktury portowej w rejonie Nabrzeża Wiślanego w Porcie Gdańsk” obok Zad I czyli Rozbudowy Nabrzeża Wiślanego także Zad II „Przebudowa układu drogowo kolejowego do obiektów do magazynowania i konfekcjonowania cukru przy Nabrzeżu Wiślanym ul. Chodackiego” oraz Zad III - „Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z budową placu manewrowo – postojowego w rejonie skrzyżowania ulic: Chodackiego, Handlowej i Starowiślnej”.

Celem zadań II i III jest poprawa warunków dojazdu do nabrzeża i placów składowych przy nabrzeżu, jak również skomunikowanie kolejowe w rejonie nabrzeża.

Szacowana wartość Zadań II i III – 143 000 000 zł.

Trwało postępowanie przetargowe na wybór Wykonawców Robót.  
Planowany termin realizacji robót: 2024 – 2027.

- **Rozbudowa Nabrzeża Węglowego Etap II i Nabrzeża Administracyjnego.**

Projekt ma na celu rozbudowę Nabrzeża Węglowego oraz Nabrzeża Administracyjnego. Na Nabrzeżu Węglowym powstanie uniwersalne stanowisko przeładunkowe przystosowanego do obsługi statków o nośności 35 000 DWT oraz statków niepełnoładownych o nośności 100.000 DWT i pozostałych parametrach: L=210m, B=30m, T=10,6m. W przypadku Nabrzeża Administracyjnego będą to mniejsze jednostki, ze względu na długość nabrzeża wynoszącą 124 m. Podjęta została uchwała rozszerzająca zakres zadania inwestycyjnego o sąsiadującą ulicę De Plelo oraz wykonanie na Nabrzeżu Administracyjnym rampy.

Termin realizacji: kwiecień 2027 – marzec 2029.

Szacowana wartość inwestycji – 117 000 000 zł.

Trwało opracowanie dokumentacji przetargowej.

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

Etap projektowy obejmuje:

Opracowanie wielobranżowych projektów budowlanych i wykonawczych przebudowy II linii Nabrzeża Oliwskiego jako uzupełnienie realizowanego projektu CEF „Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku” Zad 3 – Rozbudowa Nabrzeża Oliwskiego.

Trwała realizacja etapu 7 projektu.

Realizacja robót budowlanych planowana jest na rok 2024 i lata następne.

Szacowana wartość inwestycji – 190 000 000 zł.

- **Budowa umocnienia dna przy Nabrzeżu Przemysłowym III-1 - III-6 oraz wymiana linii odbojowej Nabrzeża Przemysłowego III-1 i III- 2 w Porcie Gdańsk.**

Przedmiotem inwestycji jest budowa umocnienia dna na odcinku ok. 800 m Nabrzeża Przemysłowego. Umocnienie dna zostanie zbudowane po przeprowadzeniu robót pogłębiarskich, a roboty mają na celu zwiększenie głębokości przy nabrzeżu co umożliwi przyjmowanie większych statków. Dodatkowo w ramach inwestycji zostanie wykonana nowa linia odbojowa na odcinkach III-1 i III-2 w celu umożliwiania bezpiecznego podejścia statków do nabrzeża.

Wykonawca ukończył organizację zaplecza budowy oraz roboty przygotowawcze.

Szacowany koszt inwestycji: 30 000 000 zł.

Planowany termin realizacji robót: 2024 – 2025.

- **Przebudowa Nabrzeża Szczecińskiego Przeładunkowego w Porcie Gdańsk.**

Przedmiotem inwestycji jest wymiana istniejących urządzeń odbojowych, budowa nowych urządzeń cumowniczych, roboty czerpalne i budowa umocnienia dna. Celem jest umożliwienie cumowania przy nabrzeżu większych statków nośności DWT do 100 000 t oraz ujednoczenie linii odbojowej w stosunku do sąsiedniego odcinka nabrzeża co zwiększy możliwości operacyjne wzdłuż nabrzeża.

Projekt był w trakcie realizacji.

Wartość inwestycji: ok. 8 000 000 zł

Termin realizacji: 2024 – 2025.

- **Przebudowa Nabrzeża Zakrętu Pięciu Gwizdków na odcinku 9d-10**

Przedmiotem inwestycji była całościowa przebudowa nabrzeża na odcinku 9d-10, w skład której weszły m.in. roboty kafarowe i konstrukcyjne. Nastąpiła przebudowa nabrzeża w celu naprawy jego złego stanu technicznego co pozwoliło na uniknięcie ryzyka awarii nabrzeża mogącej spowodować zwężenie toru wodnego.

Realizacja inwestycji została zakończona w 2023 r.

Wartość inwestycji: ok. 2 000 000 zł.

- **Modernizacja ściany odwodnej Nabrzeża Kapitanatu Portu Basenu Roboczego w Porcie Północnym.**

Przedmiotem inwestycji był montaż linii odbojowej wraz z konstrukcją wsporczą. Montaż urządzeń odbojowych odbywa się na kompleksowo odtworzonej ścianie odwodnej nabrzeża. Celem jest umożliwienie bezpieczniejszego cumowania holowników obsługujących największe statki zawijające do Portu Północnego.

Trwała realizacja robót.

Wartość inwestycji: ok. 4 000 000 zł.

Termin realizacji: 2022 – 2024.

- **Utwardzenia terenów o łącznej powierzchni ok. 10,3 ha pod miejsca odstawcze dla potrzeb parkowania aut ciężarowych w Porcie Gdańsk i wykonanie zadaszń punktów badania próbek zboża.**

Wykonanie utwardzonych placów o łącznej powierzchni ok. 10,3 ha z przeznaczeniem na miejsca odstawcze dla samochodów ciężarowych. Ilość miejsc dla samochodów ciężarowych w Porcie Gdańsk wzrosła do ok. 1000. Wykonanie 3 szt. zadaszń punktów pobrań próbek zboża.

Celem było znaczące zwiększenie potencjału logistycznego w Porcie Gdańsk wobec wzmożonego eksportu zboża, zabezpieczenie przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, a co za tym idzie gwarancja ich nieprzerwanej pracy.

Realizacja inwestycji została zakończona w 2023 r.

Wartość inwestycji: ok. 19 000 000 zł.

W związku ze stałym dynamicznym rozwojem Portu Gdańsk w roku 2023 kontynuowano także następujące działania:

- opracowanie raportu pn. „Analiza wdrożenia systemu zasilania statków z lądu w Porcie Gdańskim (OPS-Onshore Power Supply)” w związku z koniecznością podejmowania sukcesywnych działań ukierunkowanych na zmniejszenie szkodliwych emisji oraz osiągnięcie unijnego celu klimatycznego oraz neutralności klimatycznej. Analiza obejmowała m.in. badanie stanu zastosowania systemów OPS dla zasilania statków w energię elektryczną o mocy > 100 kW w czasie ich postoju w portach morskich, ocenę stanu przystosowania statków morskich do zasilania w energię elektryczną z lądu dla jednostek pływających, jak również ocenę zapotrzebowania na zasilanie statków w Porcie Gdańskim. Wyniki analizy wskazują możliwe warianty lokalizacji OPS w pierwszej kolejności na terenie terminala kontenerowego oraz nabrzeża wykorzystywanego do postoju jednostek pasażerskich. Dodatkowo ZMPG S.A. ubiega się o dofinansowanie dokumentacji projektowych związanych z przygotowaniem portowej infrastruktury elektroenergetycznej do przyszłej instalacji OPS;

- budowa nowej głębokowodnej części portu pn. „Budowa Portu Centralnego” to projekt, który docelowo zapewni dalszy rozwój potencjału przeładunkowego Portu Gdańsk i stworzy realne możliwości przeobrażenia go w jeden z kluczowych portów najnowszej generacji. Docelową powierzchnia Portu Centralnego będzie wynosić ok. 410 ha. Wykorzystując naturalne warunki hydrograficzne zapewni dogodny dostęp największym jednostkom pływającym. Port Gdańsk stanowić będzie intermodalny węzeł transportowy, pełniąc rolę hubu w rejonie Morza Bałtyckiego i centrum dystrybucyjno-logistycznego dla Europy Środkowo-Wschodniej;

- „Morska Energetyka Wiatrowa” - projekt dotyczący przygotowania terminala offshore wind w Porcie Gdańsk. W 2023 r. trwało postępowanie przetargowe w zakresie wyboru terenu lub terenów, który powstanie w wyniku załadowienia obszaru morskiego położonego w obrębie Portu w Gdańsku. ZMPG S.A. na prośbę Uczestnika postępowania zdecydował o wydłużeniu terminu uzupełnienia oferty wiążącej do dnia 29 lutego 2024 r. W ramach procedury przetargowej przyszły Inwestor może zdecydować o lokalizacji terminala offshore wind na terenie Portu Gdańsk.

**Lista najważniejszych inwestycji realizowanych przez kontrahentów i interesariuszy na rzecz Portu Gdańsk:**

**- Budowa wielozadaniowego, uniwersalnego terminalu przeładunkowego przy Nabrzeżu Wiślanym – inwestycja Spółki Speed Sp. z o.o.**

Celem inwestycji była budowa na terenie o łącznej powierzchni ok. 5,3 ha wielozadaniowego, uniwersalnego terminalu przeładunkowego towarów masowych, w tym pochodzenia roślinnego i drobnicowych luzem oraz sformatowanych. W dniu 18.09.2023 r. uzyskano pozwolenie na użytkowanie dla I etapu Inwestycji. W dniu 29.12.2023 r. zakończono wykonywanie wszystkich robót budowlanych i rozpoczęto procedurę odbiorową z Nadzorem Budowlanym w celu uzyskania pozwolenia na użytkowanie dla II Etapu inwestycji.

Realizacja inwestycji została ukończona w 2023 r.

Koszt inwestycji: 24 000 000 zł.

**- Rozbudowa Terminalu Kontenerowego Baltic Hub (DCT Gdańsk) w Porcie Północnym w Gdańsku – kontynuacja fazy T2D.**

Największy terminal kontenerowy na Bałtyku wszedł w kolejną fazę rozbudowy. Na blisko 6,5 ha obszarze oraz na części wcześniej wydzierżawionych terenów planowana jest budowa nowych placów składowych, parkingu i budynku biurowego, placu dla operacji skanowania kontenerów KAS, magazynu CFS oraz rozbudowy układu torowego bocznicy kolejowej.

Trwało postępowanie administracyjne w celu wydania decyzji o pozwoleniu na budowę. Dzierżawca tytułem realizacji inwestycji poniesienie nakłady łącznie 77 500 000 zł.

Przewidywana data zakończenia wg umowy - II/III kw. 2025 r.

**- Rozbudowa Terminalu Kontenerowego Baltic Hub (DCT Gdańsk) – Terminal T3.**

Po postępowaniu konkursowym mającym na celu wyłonienie dzierżawców terenów, które powstaną w wyniku załadowania akwenów portowych w sierpniu 2021 r. podpisano umowę przedwstępną ze Spółką DCT Gdańsk. Po uzyskaniu wszystkich wymaganych uzgodnień i decyzji, dnia 28 listopada 2022 r., Baltic Hub (funkcjonujący wcześniej pod nazwą DCT Gdańsk), operator największego terminala kontenerowego na Morzu Bałtyckim rozpoczął budowę Terminalu T3 – trzeciego nabrzeża głębokowodnego (Baltic Hub 3 z dodatkową roczną zdolnością przeładunkową 1,5 mln TEU). Powstanie fazy T3 umożliwi osiągnięcie zdolności przeładunkowej dla całego terminalu na poziomie 4,5 mln TEU rocznie.

Trwała realizacja robót budowlanych.

Przewidywane nakłady wynosić będą ok. 2 mld zł.

Planowany termin ukończenia inwestycji (wg założeń) to IV kwartał 2025 r.

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

Celem inwestycji jest zwiększenie powierzchni składowych oraz potencjału techniczno-eksploatacyjnego. Dzierżawca tytułem realizacji inwestycji poniesienie nakłady nie mniejsze niż łącznie 9 000 000 zł. Z uwagi na przedłużający się proces projektowy spowodowany pandemią COVID, napaścią Rosji na Ukrainę i wynikającymi stąd zmianami gospodarczymi, kryzysem energetycznym i koniecznością realizacji zadań i celów, które zyskały wyższy priorytet, termin zakończenia realizacji został wydłużony do 2026 r. ZMPG S.A. realizując postanowienia umowy dzierżawy na podstawie dostarczonej dokumentacji projektowej realizować będzie:

- bocznice kolejową,
- budowę stacji T-19, zasilanie dźwigów, znajdujących się na nabrzeżu OPP,
- zmianę oświetlenia w okolicy likwidowanej stacji T-20,
- odwodnienie toru – zakres, który należy skoordynować pomiędzy obu Inwestorów – Siark – Port wykona wyprowadzenia rur, tak aby umożliwić podłączenie odwodnienia bocznicy do odwodnienia placu na działce 66/2,
- zbiorniki retencyjne do gromadzenia deszczówki,
- sieci wodociągowe, elektroenergetyczne i teletechniczne,

o sumarycznej wartości nie przekraczającej 16 000 000 zł.

#### **- Budowa stanowiska „W”.**

Celem inwestycji jest zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju poprzez zapewnienie stałej możliwości obsługi największych zbiornikowców oceanicznych zawijających na Morze Bałtyckie. Inwestycja Spółki Naftoport Sp. z o.o. docelowo służyć ma statkom VLCC (niepełnoładownym) o dł. 330 m, szer. 65 m i zanurzeniu - 15 m, głębokość toru wodnego -16,5 m. Dla realizacji powyższego niezbędne jest zagospodarowanie istniejącego pola refulacyjnego nr 3. Pole refulacyjne - infrastruktura: nabrzeże o dł. ok. 295 m i głębokości -10 m. ZMPG S.A. zobowiązany jest do wykonania prac czerpalnych oraz wybudowania drogi do stanowiska W.

Trwały prace projektowe.

Przewidywana wartość inwestycji: ok. 500 000 000 zł (200 000 000 zł to koszt ZMPG S.A.)

Planowany termin ukończenia inwestycji grudzień 2028 r.

#### **- Remonty Stanowiska „P” – Naftoport.**

Inwestycje realizowane przez ZMPG S.A. oraz Naftoport Sp. z o.o. Prace trwają nieprzerwanie od 2017 roku. Przedsięwzięcia obejmują wiele inwestycji o różnym stopniu skomplikowania i różnej wartości i mają na celu remonty, a także przebudowę i rozbudowę infrastruktury pochodzącej w większości z lat 70-tych ubiegłego wieku, m.in. rozbudowa układu technologicznego stanowiska przeładunkowego T1, remont nawierzchni stanowiska przeładunkowego P w Bazie Paliw, remont pomostu komunikacyjnego wraz z podporami torów kablowych wzdłuż pirsu P w Bazie Paliw i inne.

Trwała realizacja robót wielobranżowych.

Koszty bieżące to ok. 14 000 000 zł.

Planowany termin ukończenia (wg założeń) to 2027 r.

#### **- Projekt dot. budowy terminala FSRU w Porcie Gdańsk**

Projekt zakłada umiejscowienie w rejonie Gdańska pływającej jednostki FSRU (Floating Storage Regasification Unit), zdolnej do wyładunku LNG, procesowego składowania i regazyfikacji LNG, a także do świadczenia usług dodatkowych. Celem inwestycji jest stworzenie infrastruktury, która umożliwi odbiór dostarczanego drogą morską dodatkowego wolumenu skroplonego gazu ziemnego, jego regazyfikację oraz wprowadzenie do Krajowego Systemu Przesyłowego. Szacowana wartość inwestycji w części dotyczącej ZMPG S.A. ok. 250 mln zł.

#### **Rozwój usług portowych oraz pozostałe przedsięwzięcia istotne dla realizacji polskiej polityki morskiej.**

- **Armator CMA CGM** - francuski armator CMA CGM stworzył nowy bezpośredni kontenerowy serwis oceaniczny FAL1 do Portu Gdańsk. Serwis kontenerowy FAL1 armatora CMA CGM działa w Porcie Gdańsk w ramach konsorcjum armatorów Ocean Alliance, do którego należą także OOCL, Evergreen i COSCO. Pierwsze zawinięcie do terminala Baltic Hub miało miejsce w dniu 15.08.2023 roku. Serwis French Asia Line 1 będzie obsługiwał następujące porty: GDAŃSK – WILHELMSHAVEN – ROTTERDAM – ALGECIRAS - PORT KLANG – BUSAN – NINGBO – SHANGHAI – YANTIAN – SINGAPUR - TANGER – DUNKIERKA - LE HAVRE i HAMBURG.
- **Zespół Roboczy ds. Korytarza Transportowego Gdańsk – Morze Czarne – Morze Kaspijskie** - w lutym 2023 roku miało miejsce III spotkanie Zespołu, w którym udział wzięli przedstawiciele ZMPG, Portu Baku, PKP Cargo, PG Eksploatacja, Baltic Hub, Adampol. W maju 2023 r. odbyło się IV spotkanie z udziałem Portu Konstanca, ZMPG, PG Eksploatacja i Baltic Hub. Spotkania miały miejsce w Gdańsku. Ich celem jest koordynacja działań operatorów portowych i firm logistyczno – przewozowych, które finalnie mają połączyć porty: Gdańsk, Konstanca i Baku regularnymi połączeniami kolejowymi, drogowymi i żegludowymi.
- **Sezon wycieczkowy** - w 2023 roku obsłużono liczbę 42 statków wycieczkowych, które zawinęły do Portu Gdańsk oraz 16 381 pasażerów.



## 2. Port w Gdyni.

### Wielkości przeładunków poszczególnych grup towarów.

Wyszczególnienie	2022	2023	zmiana 2022/2023	
			sztuki	%
Zawinięcia statków	4331	4130	-199	-4,75

Wyszczególnienie	2022	2023	zmiana 2022/2023	
			tys. ton	%
Węgiel i koks	3 403,1	2 825,3	-577,8	-17,0
Rudy	6,0	7,9	1,9	31,7
Inne masowe	1 716,3	1 024,5	-691,8	-29,6
Zboże	4 736,2	6 759,7	2023,5	42,7
Drewno	533,7	178,3	-355,4	-66,6
Drobnica	15 550,3	15 062,1	-488,2	-3,1
Ropa i przetwory naftowe	2 251,0	3 541,1	1 290,1	57,3
<b>Przeładunki ogółem:</b>	<b>28 189,8</b>	<b>29 339,0</b>	<b>1 149,2</b>	<b>5,2</b>

Wyszczególnienie	2022	2023	zmiana 2022/2023	
			osoby/ sztuki	%
Pasażerowie	56 991	89 721	32 730	36,5
Zawinięcia statków	4 330	4 130	200	4,6

Wyszczególnienie	2022	2023	zmiana 2022/2023	
			TEU	%
Kontenery	914 448	873 892	-40 556	-4,6

Wyszczególnienie	2022	2023	zmiana 2022/2023	
			osoby	%
Liczba obsługiwanych pasażerów	600 029	665 660	65 631	10

Tab. 2. Wielkość przeładunku poszczególnych grup towarów w Porcie Gdynia (dane Zarządu Morskiego Portu w Gdyni)

### Analiza wielkości przeładunków i obsługi pasażerów w Porcie Gdynia w 2023 r.

W 2023 r. w Porcie Gdynia przeładowano ogółem 29 396,8 tys. ton, co stanowiło wyższą wartość w stosunku do w roku 2022 o 5,25 %. Jest to najlepszy wynik w historii Portu Gdynia.

Największą grupą ładunkową pod względem przeładowanych ilości była drobnica, której udział w przeładunkach ogółem Portu Gdynia wynosił 51 %. W roku 2023 drobnicy przeładowano 15 100 tys.

ton. Jest to spadek w porównaniu do roku 2022 o 3,1%. Mniejsze wolumeny dotyczyły drobnicy zjednostkowanej w przewozach ro-ro (-17,0%) drobnicy skonteneryzowanej (-4,2%) oraz drobnicy konwencjonalnej (-2,2%). Wzrost z kolei odnotowano w segmencie przeładunków drobnicy promowej (+3,4%). Wynikał on z ożywienia przewozów na linii Gdynia-Karlskrona.

Przeładunki kontenerów wyniosły w 2023 r. 873 892 TEU i były niższe w porównaniu do 2022 roku o 4,6%, co wpisuje się w tendencję spadkową na rynku kontenerowym w polskich portach morskich.

Najwyższy wzrost (+57,3%) w przeładunkach odnotowano w grupie ropa i przetwory naftowe, gdzie przeładowano 3 541,1 tys. ton oleju napędowego. W ostatnim kwartale roku można było zaobserwować zmniejszone tempo wzrostu w grupie paliwa płynne w porównaniu do trzech poprzednich kwartałów. W Porcie Gdynia przeładunki te wzrosły o 17,7%.

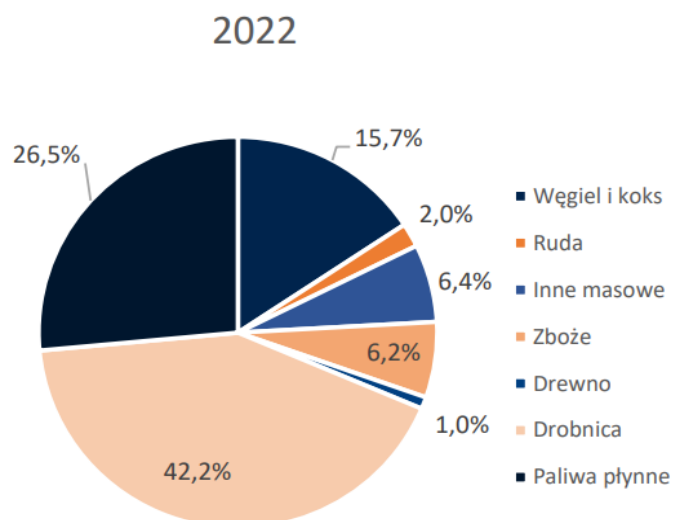
Wzrost przeładowanych wolumenów odnotowano również w grupie zboże. W Porcie Gdynia, który jest największym portem zbożowym na Bałtyku, przeładunki zbóż uległy zwiększeniu o ponad 2 mln ton, co przełożyło się na 42,7% wzrost. Jeszcze większą dynamiką wzrostu niż w całym roku 2023, charakteryzował się ostatni kwartał roku. W Porcie Gdynia przeładowano o 502 tys. ton zbóż więcej, niż w ostatnich trzech miesiącach 2022 roku (+38,8% r/r).

Grupa rudy była przeładowana w śladowym wolumenie (7,9 tys. ton), jednakże był to wzrost aż o 31,7% w porównaniu do wcześniejszego roku.

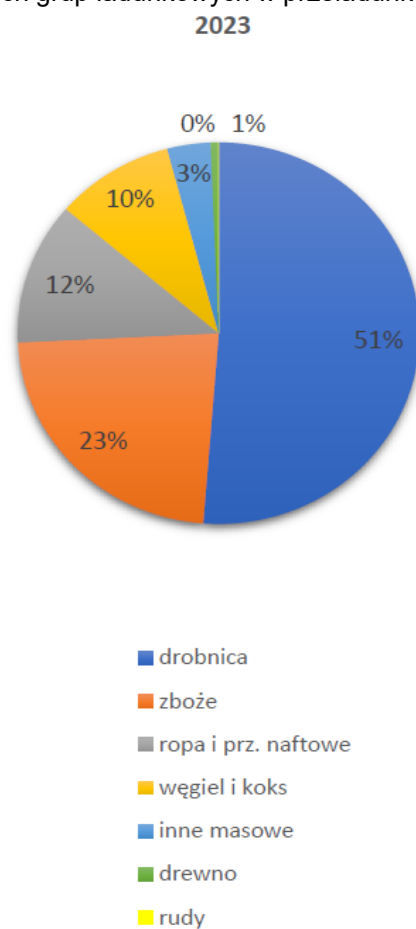
Zmniejszeniu uległy przeładunki w pozostałych grupach ładunkowych:

- **węgla i koksu** – w roku 2023 przeładowano 2 825,3 tys. ton, tj. o 577,8 tys. ton mniej niż w 2022 roku (- 17,0%),
- **drewna** – w roku 2023 przeładowano 178,4 tys. ton, tj. o 355,4 tys. ton mniej niż w roku 2022 (-66,6%),
- **innych masowych** w stosunku do roku 2022, nastąpiło zmniejszenie wolumenów w tej grupie ładunkowej o prawie 1/3 (-428,9 tys. ton, -29,6% r/r).

Wykres 1. Udział poszczególnych grup ładunkowych w przeładunkach w Porcie Gdynia w roku 2022.



Wykres 2. Udział poszczególnych grup ładunkowych w przeładunkach w Porcie Gdynia w roku 2023.



Do Portu Gdynia w 2023 roku zawinęło łącznie 4130 statków. Liczba zawinięć była mniejsza niż rok wcześniej o 200 sztuk (- 4,6%). W 2023 r. zawinęło do portu 36 wycieczkowców. Ogółem Port Gdynia w roku 2023 r. obsłużył 570 774 pasażerów, co w porównaniu z rokiem 2022 dało wzrost o 31 747 osób (+ 5,6 %).

## **Najważniejsze inwestycje i działania podjęte, kontynuowane lub zakończone w 2023 r. w Porcie Gdynia.**

„Strategia Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku” zatwierdzona w dniu 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 2023 był zgodny z priorytetami „Strategii Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku”. Większość projektów znajdowała się na etapie przygotowania lub realizacji. 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.

### **Projekty inwestycyjne realizowane w Porcie Gdynia w 2023 r.**

#### **- 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 zawinięcia do Portu Gdynia statków Baltimax niezbędne jest dostosowanie parametrów infrastruktury dostępu morskiego. Kluczowe jest zwiększenie głębokości na torze podejściowym oraz w kanale i obrotnicach portowych, szczególnie na obszarach przeładunków ładunków kontenerowych i masowych. Inwestycja z dofinansowaniem z UE była realizowana przez dwóch inwestorów – Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. (w zakresie pogłębiania akwenów wewnętrznych Portu Gdynia) oraz Urząd Morski w Gdyni (w zakresie pogłębiania toru podejściowego). Inwestycja ZMPG S.A. obejmowała następujące dwa zadania: Zadanie 1. „Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia–etapy I i III” oraz Zadanie 2. „Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – etapy II i III”. Wartość dofinansowania z UE wyniesie 273 mln zł.

#### **Zadanie 1. „Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – Etapy I i III”.**

Podstawowym celem realizacji pogłębienia toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia oraz przebudowy nabrzeży jest umożliwienie zawijania do portu znacznie większych jednostek – o maksymalnej długości do 400 m, szerokości do 58 m i maksymalnym zanurzeniu do -15 m (obecne maksymalne zanurzenie wynosi -13 m) oraz poprawa warunków nawigacyjnych i stanu bezpieczeństwa żeglugi oraz budowli hydrotechnicznych.

##### Etap I – „Rozbudowa Obrotnicy nr 2 z przebudową nabrzeża Gościnnego”.

Zakres prac obejmuje przebudowę Obrotnicy nr 2 do średnicy 480 m (z 385 m), w rejonie Basenu IX oraz prace wynikające z konieczności przeniesienia doku pływającego PGZ Stoczni Wojennej. Aby uzyskać zakładane parametry Obrotnicy nr 2, tj. średnicę 480 m i głębokość 16 m konieczne jest wykonanie następujących prac:

- wybudowanie po zachodniej stronie Stoczni Wojennej nowej wnęki dokowej z nowymi przyłączami mediów dla doku,
- przestawienie doku pływającego (aktualnie usytuowany jest przy Pirsie nr II) w miejsce nowo wybudowanej wnęki,
- rozebranie ok. 23 m odcinka Pirsu nr II (po przestawieniu doku), wykonanie jego nowego zakończenia oraz wykonanie prac pogłębiarskich w rejonie Pirsu II.

W 2023 r. rozpoczęto budowę nowej Wnęki Dokowej, przeniesienie Doku Pływającego, skrócenie Pirsu nr 2 i wykonanie prac czerpalnych bezpośrednio pod dkiem do -16,0 m. Przewidywany termin zakończenia robót: I kw. 2025 r.

Dnia 31.07.2023 r. podpisano umowę o wartości 67 282 730,58 zł (netto) z wykonawcą. Czas realizacji wynosi 18 miesięcy. Dnia 17.08.2023 r. – przekazano teren budowy.

Trwały roboty budowlane – zaawansowanie ok. 29 %.

#### Etap II – „Pogłębienie toru podejściowego”.

Celem inwestycji jest wykonanie robót czerpalnych na torze podejściowym Portu Gdynia do główek falochronu, do rzędnej -17,0 m, z obecnej -14,4 m, na długości 3.855 m, wraz ze zwiększeniem szerokości toru do 280 m, z obecnych 150 m. Urząd Morski podpisał Umowę o dofinansowanie w lipcu 2020 r., na kwotę dofinansowania w wysokości 65 532 829,54 zł. Pierwotny termin realizacji: 2019 – 2021. W 2023 roku zakończono roboty budowlane.

Dnia 13.01.2023 r. podpisano aneks nr 3 do umowy o dofinansowanie, zwiększono całkowitą wartość projektu do kwoty 146 472 550,29 zł.

Dnia 30.11.2023 r. podpisano aneks nr 4 do umowy o dofinansowanie, zmniejszono finalnie całkowitą wartość projektu do kwoty 137 661 986,99 zł.

#### Etap III – „Pogłębienie akwenów wewnętrznych Portu Gdynia”.

W ramach tego etapu przewidziano wykonanie robót czerpalnych do rzędnej – 16,0 m w kanale portowym oraz akwenach portowych (zwiększenie głębokości o 2,5 m z obecnej - 13,5 m) oraz poszerzenie wejścia wewnętrznego portu od strony Północnej Ostrogi Pilotowej (o ok. 40 m). W związku ze znacznym zwiększeniem głębokości w kanale, niezbędna była także przebudowa przyległych do Kanału nabrzeży (Norweskiego, Słowackiego, Włoskiego). Wykonanie prac czerpalnych do rzędnej - 16,0 m wymagało także przełożenia lub zabezpieczenia kabli i rurociągów podwodnych. Koszt: ok. 376,72 mln zł netto. Termin realizacji: 2019-2023. Stan zaawansowania robót Etapu III:

– Pogłębienie akwenów portowych:

Roboty czerpalne na Kanale Portowym i w basenach wraz z umocnieniem dna przy nab. Szwedzkim i Bułgarskim/Puckim, zabezpieczenie rurociągów i przełożenie kabli oraz umocnienie stanowiska prób na uwięzi. W grudniu 2023 r. zakończono roboty czerpalne i rozliczono kontrakt. Koszt: 204,53 mln zł,

– Przebudowa nab. Portowego i Ostrogi Pilotowej: inwestycja zrealizowana w 2022 r. Koszt: 16,0 mln zł,

– Przebudowa nab. Norweskiego: zakończono przebudowę w 2022 r. Koszt: 29,9 mln zł,

– Przebudowa nab. Słowackiego: zakończono i odebrano roboty budowlane. Inwestycja zakończona. Koszt: 15,3 mln zł,

– Przebudowa nab. Włoskiego: zakończono i odebrano roboty budowlane. Inwestycja zakończona. Koszt: 15,5 mln zł,

– Poszerzenie Wejścia Wewnętrznego – Skrócenie Północnej Ostrogi Pilotowej: przebudowa zakończona. Koszt: 16,5 mln zł.

#### **Zadanie 2. „Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – etapy II-III”.**

W ramach tego zadania przewidziano przebudowę dwóch nabrzeży w Porcie Gdynia: Indyjskiego i Helskiego, z podziałem na etapy. Łączny koszt: ok. 456,9 mln zł netto. Termin realizacji: 2023 – 2025.

#### Etap II – „Przebudowa nabrzeża Indyjskiego”.

Zakłada się przebudowę ok. 528 m nabrzeża z wyjściem na wodę maksymalnie do 6 m oraz przebudowę układu torowego. Docelowo konstrukcja nabrzeża pozwoli uzyskać głębokość do -15,5 m. W Etapie II do przebudowy zakwalifikowano nabrzeże Indyjskie, położone w Basenie IV Portu Gdynia, na odcinku od narożnika z nabrzeżem Norweskim do Placu XIV. W pierwszej fazie przebudowywana będzie część nabrzeża użytkowana przez KOOLE, w fazie drugiej część użytkowana przez BTZ. Przewidywany termin realizacji: I kw. 2023 r. - IV kw. 2024 r.

Koszt przebudowy: 135 mln zł.

Została podpisana umowa z Wykonawcą. Trwały roboty budowlane realizowane na podstawie umowy. Stan zaawansowania: ok. 60 %.

### Etap III – „Przebudowa nabrzeża Helskiego”.

Projekt budowlany przewiduje przebudowę nabrzeża Helskiego I z podziałem na cztery etapy prac. Ze względu na warunki hydrogeologiczne (nie ma możliwości pogłębienia toru do zakładanej głębokości technicznej -15,5 m, a jedynie do -12,5 m) i brak korzyści eksploatacyjnych zrezygnowano z planowanej przebudowy nabrzeża Helskiego II. Z uwagi na orzeczenie sądu arbitrażowego rozpoczęcie robót budowlanych mogło nastąpić dopiero w roku 2023, po zakończeniu 20-letniej umowy dzierżawy przez BCT.

W wyniku postępowania przetargowego na wybór wykonawcy dla zadania „Przebudowa nabrzeża Helskiego I” w dniu 07.08.2023 r. podpisano umowę na kwotę netto: 243,68 mln zł. Trwały roboty budowlane. Stan zaawansowania: 15,6 %.

Szacunkowy koszt przebudowy nabrzeża Helskiego I: ok. 469 mln zł netto. Przewidywany termin realizacji: II kw. 2023 - IV kw. 2025.

### **- Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia.**

W 2023 roku realizowano następujące zadania w ramach projektu:

- Aneks do Porozumienia z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni (ws. współpracy przy realizacji falochronów),
- Porozumienie z Dyrektorem Urzędu Morskiego o finansowaniu inwestycji (dot. realizacji falochronów),
- Umowa inwestycyjna pomiędzy Spółką a Skarbem Państwa,
- Umowa objęcia akcji pomiędzy Spółką a Skarbem Państwa,
- podwyższenie kapitału zakładowego kwotą pomocy publicznej przeznaczonej na realizację falochronów,
- Ogłoszenie postępowania przetargowego na wybór wykonawcy falochronów w formule „zaprojektuj i wybuduj”,
- Przeprowadzenie i rozstrzygnięcie postępowania przetargowego na wybór projektanta połączenia drogowego do Portu Zewnętrznego.
- Zmiana terminu składania ofert w postępowaniu PPP. Dokumentacja techniczna – wszelkie opracowania o charakterze technicznym;
- Wybór wykonawcy i rozpoczęcie prac w ramach monitoringu przed realizacyjnego występowania ssaków morskich w rejonie inwestycji;
- Zlecenie przygotowania uproszczonego kosztorysu budowy I fazy pirsu Portu Zewnętrznego oraz działalność marketingowa oraz informacyjno-promocyjna.

Projekt był objęty wsparciem MFiPR w formie bezpośredniego udziału w zespole projektowym oraz częściowego finansowania kosztów doradztwa, począwszy od marca 2019 r., na podstawie zawartego porozumienia o współpracy z ZMPG S.A.

### **- Budowa falochronów w Porcie Gdynia.**

W ramach budowy infrastruktury hydrotechnicznej osłaniającej przed falowaniem nowe obszary Portu Gdynia, na lata 2022-2025 przewiduje się następujące działania: wykonanie dokumentacji projektowej, uzyskanie pozwolenia na budowę, prace budowlane (od 2025/2026). W 2023 r. ogłoszono postępowanie przetargowe na wybór wykonawcy falochronów w procedurze zaprojektuj i wybuduj. Zadanie to jest prowadzone wraz z przyszłym gestorem falochronów, tj. Dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni.

### **- Obsługa komunikacyjna zewnętrznych pirsów Portu Gdynia.**

Działania inwestycyjne w 2023 roku obejmowały: rozpoczęto postępowanie przetargowe na wybór biura projektowego połączenia drogowego, tj. estakadę pomiędzy projektowanym rondem na załadowionym obszarze Basenu II Portu Gdynia a rejonem nowego Publicznego Terminalu Promowego/ ulicą Polską, w tym badania geologiczne, propozycje wykupu gruntów uwolnionych z nanieśń PKP PLK, dokumentacja koncepcyjna i projektowa. W 2024 roku zaplanowano zaprojektowanie infrastruktury kolejowej łączącej tory PKP PLK w rejonie ul. Chrzanowskiego z torami kolejowymi ZMPG w kierunku nabrzeża Śląskiego i Szwedzkiego.

### **- Rozbudowa infrastruktury dostępu w Porcie Gdynia.**

Dnia 01.10.2021 r. dzięki funduszowi CEF 1 na lata 2014-2020 uzyskano dofinansowanie na prace przygotowawcze (dokumentacyjne) dla nowego zadania inwestycyjnego. Zawarto umowę z instytucją unijną CINEA 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 od marca 2021 r. i ma być zakończony w 2024 roku. Projekt polega na wykonaniu pełnej dokumentacji, która posłuży do uzyskania niezbędnych decyzji administracyjnych i rozpoczęcia robót budowlanych związanych z rozbudową infrastruktury dostępu dla statków w basenach IV i V Portu Gdynia oraz przebudowy dostępu lądowego „ostatniej mili”.

W wyniku realizacji Fazy 1 wykonany został projekt koncepcyjny, studium wykonalności, niezbędna dokumentacja w zakresie pełnej oceny środowiskowej, analizy i ekspertyzy. Ponadto uzyskane zostaną decyzje administracyjne. W ramach Fazy 2 przewidziano studium wykonalności oraz dokumentację projektową wraz z decyzjami administracyjnymi. W ramach Fazy 3 tworzona jest dokumentacja techniczna (projekt budowlany oraz wykonawczy) związana z przebudową niezbędnych układów kolejowych oraz udrożnieniem drogowego układu komunikacyjnego, tzw. „ostatniej mili” – ul. Przelotowa. W konsekwencji planowanych działań dojdzie do lepszej komunikacji drogowej na styku z intensywnym ruchem miejskim oraz rozwoju przeładunków intermodalnych w tym rejonie portu.

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 po uzyskaniu dofinansowania z UE. 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.

### **- Budowa terminalu intermodalnego na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia.**

Projekt obejmuje budowę terminalu intermodalnego wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie Centrum Logistycznego w zachodniej części Portu Gdynia. Nowy terminal intermodalny ma umożliwić obsługę składów całopociągowych. Głównym celem inwestycji jest zwiększenie udziału transportu intermodalnego w ogólnych przewozach ładunków z/do Portu Gdynia.

Zakres projektu obejmuje następujące działania:

- stworzenie nowego układu kolejowo-drogowego poprzez budowę dwóch torów ładunkowych o długości ok 750 m zakończonych stałą rampą załadunkową wspólną dla dwóch torów ładunkowych, toru dojazdowego oraz toru komunikacyjnego zapewniającego możliwości przeładunkowe pod zasięgiem suwnic kontenerowych, a także budowę wewnętrznych dróg manewrowych;
- przebudowę istniejącego układu torowego dostępu do portu;
- budowę placu manewrowo-odstawczego;
- wykonanie infrastruktury towarzyszącej: wodno-kanalizacyjnej, sanitarnej, elektro-energetycznej, teletechnicznej (w tym monitoringu terenu) wraz z niezbędnymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym;
- budowę ogrodzenia wraz z bramami wokół bocznicy i placów manewrowo-odstawczych;
- budowę zbiornika retencyjnego dla odwodnienia terenu wraz z niezbędną infrastrukturą kanalizacji.

W 2023 r. zakończono odbiór projektu budowlanego i Wykonawca złożył do Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku wniosek o pozwolenie na budowę. Trwały procedury odbiorowe wielobranżowego projektu wykonawczego oraz oczekiwanie na uzyskanie pozwolenia na budowę. W związku z koniecznością zakończenia inwestycji przez PKP PLK S.A. pn. „Poprawa dostępu kolejowego do Portu Gdynia” konieczne było wcześniejsze zabudowanie trzech rozjazdów kolejowych związanych systemowo z przedmiotową inwestycją. W dniu 05.10.2023 r. podpisano umowę na powyższy zakres robót. Roboty realizowane są na zgłoszenie z dnia 26.10.2023 r.

#### **- Przebudowa nabrzeża Pomocniczego na terenie Marynarki Wojennej.**

Realizacja robót w latach 2023-2024. Trwały prace projektowe. Zadanie realizowane w oparciu o metodologię BIM. Wartość umowy: 36,0 mln zł netto. Przebudowa nabrzeża Pomocniczego jest koniecznością wynikającą z wcześniejszych uzgodnień i zgody Marynarki Wojennej na poszerzenie wejścia wewnętrznego do Portu Gdynia do 140 m, co było niezbędnym elementem pogłębienia akwenów do 16 m.

#### **- Przebudowa nabrzeża Węgierskiego oraz budowa i przebudowa nawierzchni manewrowo-składowych z uwzględnieniem niezbędnych robót rozbiórkowych.**

Projekt zakłada budowę uniwersalnych nawierzchni dostosowanych do przeładunku i składowania towarów drobnicowych oraz ładunków masowych. W celu zwiększenia efektywności przeładunków planowana jest budowa infrastruktury drogowej, kolejowej, sieciowej, przebudowa nabrzeża Węgierskiego na długości ponad 700 m oraz pogłębienie Basenu VI do głębokości technicznej 15,5 m.

W 2023 r. aktualizowana była dokumentacja projektowa na przebudowę nabrzeża i nawierzchni utwardzonych do zmienionych potrzeb. Fizyczna rozbiórka części obiektów kubaturowych zrealizowana była w latach 2019-2022.

#### **- Przebudowa torów w rejonie ul. Chrzanowskiego prowadzących na nabrzeże Holenderskie, Śląskie i Szwedzkie.**

Dokumentacja przygotowana w latach 2021-2022, a roboty budowlane trwają od 2022 r. Zakres prac obejmuje dostosowanie portowej infrastruktury kolejowej do zmian wynikających z realizowanych przez PKP PLK inwestycji stacyjnych.

#### **- Budowa baterii silosów zbóż i pasz na terenie odkupionym od Stoczni NAUTA.**

Roboty realizuje HES Gdynia Bulk Terminal Sp. z o.o., zgodnie z dokumentacją projektową opracowaną przez HES i porozumieniem zawartym pomiędzy ZMPG S.A. i HES. ZMPG S.A. finansuje wyłącznie budowę infrastruktury portowej: kolejowej drogowej i sieciowej w zakresie elektroenergetyki i wod-kan.

#### **- Przebudowa nawierzchni drogowo - kolejowej na nabrzeżu Holenderskim.**

Przebudowa nawierzchni kolejowo-drogowej wraz z sieciami. Dokumentacja projektowa w latach 2018-2021. Realizacja robót w latach 2022-2024. Ze względu na bardzo intensywną eksploatację przeładunkową na nabrzeżu Holenderskim zaistniała konieczność przerwania działań modernizacyjnych, które zostaną wznowione po zakończeniu kontraktów przez HES.

#### **- Dolina Logistyczna.**

W 2023 r. przystąpiono do sporządzenia Wariantowej Koncepcji Zagospodarowania obszaru Doliny Logistycznej na podstawie wcześniej wykonanego pierwszego etapu prac, czyli Planu Rozwoju obszaru Doliny Logistycznej. Efektem prac Zespołu Zadaniowego ds. Doliny Logistycznej, Wykonawcy oraz Gmin: Kosakowo, Rumia oraz Gdynia, były sporządzone 4 Warianty Koncepcji Zagospodarowania, a Wykonawcy zarekomendowali najkorzystniejszy wariant. Następnie rozpoczęto prace nad Wstępnym Studium Wykonalności wraz ze sporządzeniem filmu-animacji fotorealistycznej w formacie 4K, a także aplikacji w formie interaktywnej mapy, ukazującej koncepcję zagospodarowania przestrzennego Doliny Logistycznej. Zakres opracowań Doliny Logistycznej w części dotyczącej parkingu centralnego i dojazdu do niego jest na bieżąco koordynowany z projektowanym przez GDDKiA węzłem z Drogą Czerwoną.



## **Projekty dostępu drogowego i kolejowego ostatniej mili do Portu Gdynia kluczowe dla realizacji projektów inwestycyjnych ZMPG S.A.**

### **- Dostęp drogowy do Portu Gdynia – Droga Czerwona.**

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 S7). Potrzeba priorytetowej realizacji Drogi Czerwonej wynika z niemożności przebudowy Estakady Kwiatkowskiego bez połączenia alternatywnego. Droga ta ma również istotne znaczenie jako infrastruktura podwójnego przeznaczenia 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.

GDDKiA Oddział w Gdańsku ogłosiła przetarg na „Projekt budowy Drogi Czerwonej w Gdyni” w celu połączenia drogowego portu w Gdyni z Obwodnicą Trójmiasta w ciągu S6. Przedmiotem zamówienia było wykonanie dokumentacji przygotowawczej do budowy nowej drogi krajowej w podziale na trzy odcinki: nr 1: węzeł Gdynia Chylonia – węzeł Kwiatkowego II, nr 2: węzeł Kwiatkowego II – węzeł Ofiar Grudnia '70, nr 3: węzeł Ofiar Grudnia '70 – węzeł Terminal Promowy. Rozstrzygnięcie przetargu nastąpiło 11 października 2022 roku i wybrano ofertę złożoną przez Wykonawcę: Mosty Katowice Sp. z o.o. W październiku 2022 roku GDDKiA podpisała umowę z Wykonawcą. W 2023 r. odbyło się kilkanaście spotkań przedstawicieli ZMPG S.A. z GDDKiA. W IV kwartale 2023 roku GDDKiA przeprowadziła konsultacje społeczne dla mieszkańców ościennych gmin. Na spotkaniach przedstawiono szczegółowe informacje dotyczące planowanej inwestycji na wszystkich trzech odcinkach trasy wraz z filmowymi wizualizacjami oraz przeprowadzono aktywną dyskusję dot. optymalnych rozwiązań projektowych dla realizacji projektu budowy Drogi Czerwonej. Przedstawiciele ZMPG S.A. brali aktywny udział w spotkaniach podkreślając niezbędną rolę realizacji inwestycji w dalszym rozwoju Portu Gdynia. Pod koniec IV kwartału GDDKiA zwróciła się do ZMPG S.A. o zaopiniowanie rozwiązań projektowych dla projektu Drogi Czerwonej w Gdyni.

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

Zadanie jest prowadzone 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 do prędkości 60 km/h, a w pozostałych torach stacyjnych do 40 km/h; zapewnienie dopuszczalnego nacisku na oś 221 kN dla wszystkich torów szlakowych i stacyjnych oraz nacisków do 245 kN dla obiektów inżynierskich;. Inwestycja obejmuje łącznie teren 70 hektarów, budowę 130 kilometrów torów kolejowych wraz z 355 rozjazdami i przejazdami kolejowo-drogowymi na odcinkach 6 linii kolejowych. Zakres prac obejmuje także instalację urządzeń i systemów telekomunikacyjnych w tym SRK, sieci trakcyjnej wraz z zasilaniem oraz budowę obiektów inżynierskich i kubaturowych. Ponadto, budowa Lokalnego Centrum Sterowania Gdynia Port zapewni sprawniejszy ruch pociągów. W efekcie tych prac wzrośnie punktualność przejazdów i szybkość obsługi kolejowej terminali portowych. Generalnym wykonawcą jest Budimex S.A. Planowane było zakończenie inwestycji w 2024 r.

### **- 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. 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.

ZMPG S.A. pozostawał w kontakcie z PKP PLK S.A. w kluczowych kwestiach dotyczących przepustowości modernizowanej linii kolejowej 201, która determinuje rozwój obsługi transportu kolejowego w Porcie Gdynia. Modernizacja obejmuje 220 km linii kolejowych do przebudowy, 170 km nowego toru, 205 km linii do elektryfikacji, 19 stacji i 29 przystanków do modernizacji. W kontekście przepustowości i obsługi kolejowej Portu Gdynia, między stacjami Gdańsk-Osowa i Gdynia Główna dodany zostanie trzeci tor. Zgodnie z komunikatem PKP PLK S.A. postępowanie przetargowe na budowę odcinka linii kolejowej 201 w ramach zadania: „Realizacja zadania pn. Odcinek A - Roboty budowlane na liniach kolejowych nr 201 odc. Kościerzyna – Somonino oraz nr 214 Somonino – Kartuzy realizowane w ramach projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, etap I” pod koniec października 2023 roku zostało unieważnione. PKP PLK unieważniło poprzedni przetarg na to zadanie ze względu na błędy w dokumentach udostępnionych w trakcie procedury przetargowej, które nie były możliwe do zidentyfikowania oraz poprawienia na wcześniejszych etapach przetargu. Nieprawidłowości w dokumentacji zostały naprawione, co umożliwiło ponowne ogłoszenie postępowania i na nowo ogłoszono przetarg.

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

#### **- Przebudowa Stanowiska Przeładunków Paliw Płynnych.**

Trwały prace pogłębiania Stanowiska Przeładunków Paliw Płynnych (SPPP). Opracowano projekt koncepcyjny przebudowy stanowiska SPPP umożliwiający obsługę statków o zanurzeniu do 14,8 m. i docelowej nośności 170 tys. ton. Planowany termin realizacji (wykonanie prac projektowych oraz robót budowlanych): 2023-2027. Szacowany koszt inwestycji: ok. 150 mln zł. Przygotowano także analizę biznesową dla rozbudowy infrastruktury SPPP. ZMPG S.A. jest w stałym kontakcie z przedstawicielami PERN w zakresie wspólnych inwestycji w infrastrukturze paliwowej w Porcie Gdynia i Bazie nr 21 w Dębogórze.

#### **- Wykorzystanie paliwa LNG w Porcie Gdynia.**

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. „Nowoczesny potencjał” oraz w priorytecie 4 pn. „Port przyjazny otoczeniu”. Celem projektu jest umożliwienie usług bunkrowania LNG w Porcie Gdynia zgodnie z rosnącym zapotrzebowaniem rynkowym na skroplony gaz ziemny. Dzięki jego realizacji zostały spełnione wymogi unijnych przepisów dotyczących rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, w ramach których punkty bunkrowania LNG powinny powstać w portach morskich najpóźniej do 2025 roku. W Porcie Gdynia opracowano „Wstępny plan lokalizacji punktów bunkrowania LNG”. Wdrożenie usługi bunkrowania gazu LNG na terenie Portu Gdynia zwiększyło atrakcyjność oferty portu dla jego obecnych i nowych klientów.

#### **- Wykorzystanie wodoru w Porcie Gdynia.**

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. „Nowoczesny potencjał” oraz w priorytecie 4 pn. „Port przyjazny otoczeniu”. Projekt polegał na zastosowaniu wodoru w Porcie Gdynia pod kątem paliwa dedykowanego dla statków zawijających w przyszłości do portu, jak i innych zastosowań. 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 ogni wodorowych w środkach transportu, urządzeniach, sprzęcie i maszynach (suwnice, 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. Wspólnie z ORLEN i PESA prowadzone były działania w zakresie możliwości tankowania manewrowej lokomotywy wodorowej na terenie Portu Gdynia i analizy możliwości jej pracy w portowych terminalach kolejowych.

#### **- Zasilanie jednostek energią elektryczną z lądu podczas postoju w porcie – ONSHORE POWER SUPPLY.**

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. „Nowoczesny potencjał”. W ramach powyższych działań wybudowano i uruchomiono przyłącznie wraz urządzeniami i aparaturą do zasilania promów jako element projektu Budowa Publicznego Terminalu Promowego w Porcie Gdynia. W 2023 roku realizowano działania na temat możliwości pozyskania środków na dalsze analizy rozwoju dostępności i potrzeb tej technologii w Porcie Gdynia. Celem projektu jest określenie potrzeb udostępnienia usług zasilania jednostek energią elektryczną z lądu podczas postoju w Porcie Gdynia w najszerszym możliwym zakresie i zaspokojenie potrzeb armatorów w tym zakresie.

#### **- Punkt ładowania pojazdów elektrycznych w Porcie Gdynia.**

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. „Nowoczesny potencjał” oraz w priorytecie 4 pn. „Port przyjazny otoczeniu”. Projekt polega na stworzeniu pilotażowego punktu ładowania pojazdów elektrycznych w obrębie istniejącej infrastruktury energetycznej portu. W ramach projektu zostanie zbadane rynkowe zapotrzebowanie na usługę ładowania i nastąpi przetestowanie techniczne procesu ładowania i rozliczeń. Projekt realizowany jest przy współpracy z Energa Oświetlenie z grupy Orlen. Innowacyjność projektu polega na wykorzystaniu m.in. istniejącej infrastruktury portowej służącej oświetleniu ulic. Ładowarki obsługują rosnącą flotę pojazdów elektrycznych poruszających się po porcie (pracowników i turystów). W ramach prac zbudowano 4 punkty i zakupiono samochody elektryczne dla potrzeb działów ZMPG S.A. do pracy w terenie. Został przygotowany system poboru opłat od użytkowników przez operatora ładowarki.

#### **- Polski 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. W 2023 r. uruchomiono aplikację modułu maklerskiego, którego zastosowanie umożliwi bezpieczną i inteligentną wymianę informacji w zakresie logistyki oraz obsługi statków i towarów. W 2023 r. wprowadzono także w taryfie portowej opłatę teleinformatyczną związaną z obsługą zawinięć w systemach teleinformatycznych Portu Gdynia dla jednostek pływających wchodzących do portu lub jednostek stale zatrudnionych w porcie. Korzyścią dla ZMPG S.A. wynikającą z wprowadzenia rozwiązań PCS będzie przede wszystkim zwiększenie potencjału przeładunkowego oraz wykorzystanie istniejącej infrastruktury portowej bez dodatkowych nakładów inwestycyjnych. Oczekiwana efektywność cyfryzacji komunikatów pozwoli zaplanować awizacje statków, pojazdów ciężarowych i pociągów w sprawniejszy niż dotychczas sposób. Ma również uprościć formalności obsługi statku w zakresie administracyjnym, informacyjnym i uczynić je bardziej efektywnymi, przyjaznymi i odbiurokratyzowanymi.

#### **Stworzenie systemu optymalizacji obsługi i ruchu samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia.**

Zadanie realizowane w ramach projektu ujętego w ramach Planu Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk w zakresie integracji portowych systemów wymiany informacji, w tym systemu optymalizacji obsługi i ruchu samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia. Zadanie było zrealizowane w ramach zadania „Studium wykonalności wraz z dokumentacją techniczną inteligentnego systemu zarządzania ruchem samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia”, dofinansowanego z CEF „Łącząc Europę”. W 2023 roku były prowadzone działania w zakresie rozpoznania aktualnych i planowanych systemów obsługi i ruchu samochodów ciężarowych przez poszczególne terminale portowe głównie masowe (węgiel i zboże).

#### **System gospodarki odpadami statkowymi w Porcie Gdynia.**

W roku 2023 ZMPG S.A. wdrożył nowy system gospodarki odpadami ze statków wykorzystujący m.in. nowopowstałą infrastrukturę do odbioru ścieków ze statków pasażerskich i promów oraz zapewniający odbiór odpadów ze statków cumujących przy Stanowisku Przeładunku Paliw Płynnych na falochronie, wraz z wprowadzeniem nowego cennika za usługi portowe odbioru odpadów ze statków wpływających do Portu Gdynia. ZMPG S.A. podejmując działania mające na celu minimalizowanie oddziaływań na środowisko przystąpił do projektu pn. „Innovative concepts for sustainable water treatment targeting PFAS and other critical micropollutants from point sources in the South Baltic Sea area (LIMIT)”

(współfinansowanego z funduszy UE w ramach programu Interreg Południowy Bałtyk 2021-2027). Głównym celem projektu jest przetestowanie technologii elektrotleniania m.in. ścieków ze statków w skali pół-technicznej na obiekcie ZMPG S.A., tj. podczyszczalni ścieków, co przyczyni się do ewaluacji różnych technologii oczyszczania ścieków.

#### **- Automatyczny i bezobsługowy system BioHydroMeteo w Porcie Gdynia.**

W 2023 roku został wdrożony automatyczny i bezobsługowy system BioHydroMeteo, który jest rozbudową istniejącego systemu nawigacji precyzyjnej RTK. Jest to kolejny krok w kierunku zwiększenia bezpieczeństwa, wymiany informacji i monitoringu środowiska w Porcie Gdynia. Ten nowoczesny, zaawansowany technologicznie, zautomatyzowany i bezobsługowy system stale monitoruje parametry hydrologiczne, meteorologiczne i biochemiczne w czasie rzeczywistym dostarczając kluczowych danych dla bezpiecznej i efektywnej żeglugi. Certyfikowane czujniki wiatru, ciśnienia, poziomu wody, temperatury i pH wody rozmieszczone zostały na sześciu newralgicznych miejscach (od główki portu, wzdłuż głównego kanału portowego i w basenach portowych).

### **3. Port Szczecin i Świnoujście.**

#### **Analiza przeładunków w portach Szczecin i Świnoujście w 2023 r. z uwzględnieniem relacji tranzytowej.**

Rok 2023 był kolejnym rokiem wychodzenia światowej gospodarki z pandemii COVID-19 oraz był kolejnym rokiem wojny w Ukrainie i sankcji nałożonych na rosyjskiego agresora. Nałożone sankcje na Rosję spowodowały, że w latach 2022-2023 zmieniły się dotychczasowe łańcuchy dostaw w skali globalnej, co miało skutki na gospodarkę wielu krajów w Europie. Porty w Europie odgrywały ważną rolę związaną z koniecznością przyjęcia dostaw surowców z nowych kierunków drogą morską. Polskie porty kolejny rok pełniły strategiczną rolę w zapewnieniu energetycznego bezpieczeństwa państwa, co miało wpływ na zwiększenie w ciągu ostatnich dwóch lat przeładunków surowców energetycznych: węgla, ropy naftowej i paliw, gazu LNG i LPG. W portach polskich odnotowano także wzrost przeładunków zboża oraz produktów rolniczych pochodzenia ukraińskiego. W roku 2023 w porównaniu z rokiem 2022 transport zboża był lepiej zorganizowany przez firmy związane z transportem kolejowym i drogowym, a terminale przeładunkowe poczyniły zmiany organizacyjne, aby móc obsłużyć więcej ładunków.

Sytuacja gospodarcza w Europie stopniowo się stabilizowała w miarę przestawiania gospodarek krajów na dostawy surowców takich jak węgiel, gaz, ropa naftowa z innych krajów niż Rosja. Zawarcie kontraktów z nowymi krajami w sprawie dostarczania surowców do Europy spowodowało, że inflacja w Europie w roku 2023 zaczęła spadać. Związane jest to także z faktem, że ceny surowców na rynkach światowych były niższe w porównaniu z rokiem 2022.

Koniunktura na europejskim rynku transportowym w roku 2023 r. była słabsza zarówno w porównaniu do 2022 r., jak i z okresem sprzed pandemii. Zmiany cen spowodowane inflacją w krajach UE oraz wzrost cen paliwa przełożył się na handel produktami w UE. Wiele firm transportowych w roku 2023 odnotowywało straty, a z braku zleceń zmalało zapotrzebowanie na kierowców. Słaba koniunktura znalazła swoje odbicie w ilości obsłużonych samochodów ciężarowych w roku 2023. ZMPSiŚ S.A. odnotował spadek ilości samochodów ciężarowych o 10% w porównaniu z rokiem 2022.

Mniejsza podaż ładunków drobnicowych w transporcie znalazła także swoje odbicie w głównych portach kontenerowych w Europie, w tym w portach polskich. Wolumen przeładunków kontenerów w portach Zeebrugge, Antwerpia, Rotterdam, Amsterdam, jak i w Hamburgu w ciągu roku 2023 systematycznie spadał w porównaniu z poprzednim rokiem. Także ilość kontenerów przeładowywanych w portach polskich spadła w roku 2023.

W Polsce szczególnie istotnego znaczenia w ostatnich kilku latach nabiera rozwój morskiej energetyki wiatrowej, która ma szansę stać się kołem zamachowym polskiej gospodarki. W związku z planowaną budową pierwszych polskich elektrowni wiatrowych na Morzu Bałtyckim światowe firmy z branży offshore w ostatnich latach zainteresowane są ulokowaniem w polskich portach swoich fabryk oraz znalezieniem terminali do przeładunku swoich produktów.

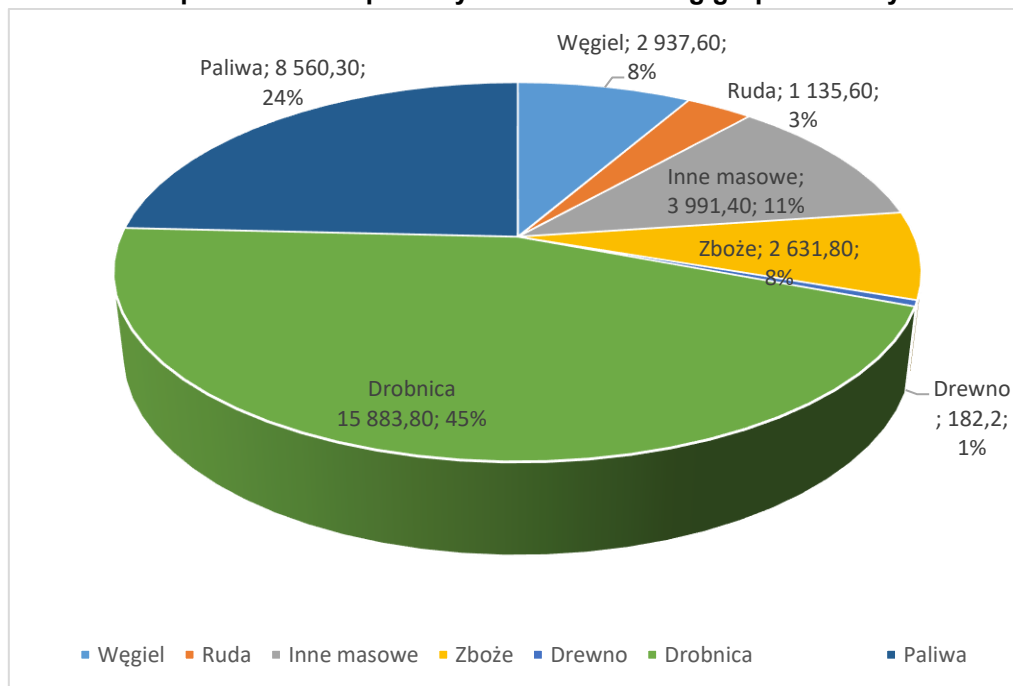
Biorąc pod uwagę sytuację w handlu międzynarodowym w okresie po pandemii oraz skutki wojny wywołanej przez Rosję na Ukrainie rok 2023 można uznać za bardzo udany dla polskich portów morskich, w tym również dla portów w Szczecinie i w Świnoujściu. W 2023 roku zespół portów Szczecin i Świnoujście zrealizował drugie najwyższe przeładunki w całej historii portów. Przeładowano łącznie 35,3 mln ton, o 4,0% (tj. o 1,5 mln ton) mniej niż w rekordowym roku poprzednim.

#### Analiza przeładunków poszczególnych grup towarowych

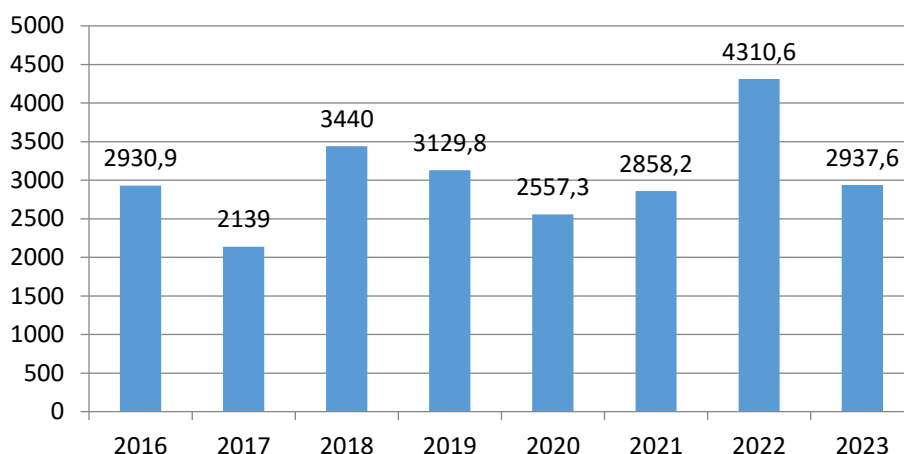
Lp.	Grupa towarowa	2022	2023	% 2023/2022
1	Węgiel	4 310,6	2 937,6	-31,9
2	Ruda	2 106,0	1 135,6	-46,1
3	Inne masowe	3 308,3	3 991,4	+20,6
4	Zboże	1 650,1	2 631,8	+59,5
5	Drewno	229,0	182,2	-20,4
6	Drobnica	17 724,9	15 883,8	-10,4
	w tym drobnica promowa	14 463,1	12 938,0	-10,5
7	Paliwa	7 481,3	8 560,3	+14,4
	w tym LNG	4 441,3	4 758,5	+7,1
<b>Razem obroty w portach w</b>		<b>36 810,2</b>	<b>35 322,7</b>	<b>-4,0</b>
8	Przeładunki kontenerów	75 381	67 592	-10,0

Tab. 3. Wielkość przeładunków w portach Szczecin i Świnoujście w 2022 i 2023 roku (Dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście)

#### Rysunek 1 Struktura przeładunków portowych w 2023 roku wg grup towarowych



## Rysunek 2 Węgiel

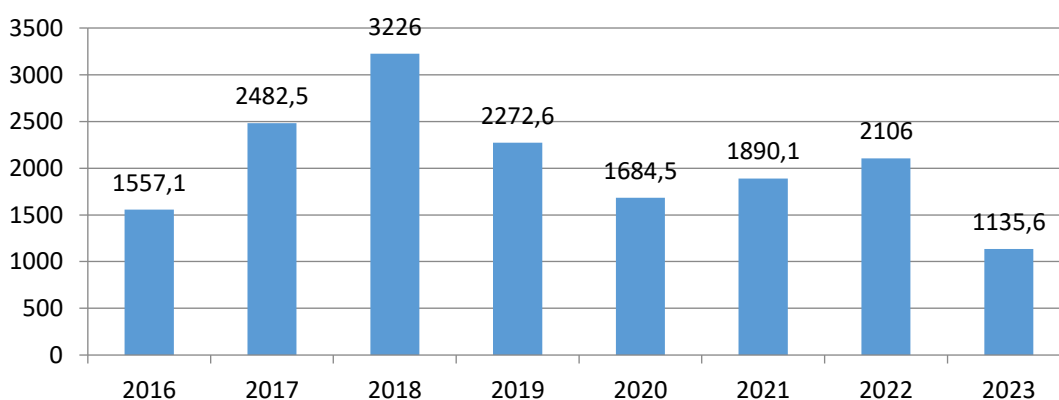


Przeładunki węgla w ujęciu rok do roku spadały od 2015 roku do 2021 roku (poza ekstremalnym 2018 rokiem). W latach 2021-2022 nastąpił znaczący wzrost wielkości przeładunków w tej grupie towarowej, tj. o +68,6% w stosunku do roku 2020. W 2021 roku wynikało to ze wzrostu eksportu koks zarówno do Indii, jak i krajów Europy Zachodniej, natomiast w 2022 roku duży wzrost przeładunków węgla spowodowany był sytuacją geopolityczną związaną z wojną na Ukrainie, a w konsekwencji koniecznością importu węgla przez polskie porty na niespotykaną w ostatnich latach skalę. Z tego powodu największy udział w strukturze towarowej w 2022 roku miały przeładunki węgla w imporcie - 3 063,1 tys. ton. W 2023 r. nastąpił znaczący spadek wielkości przeładunków węgla, tj. o 31,9% (o 1,4 mln ton) w stosunku do roku poprzedniego. W portach Szczecina i Świnoujścia obsłużono w tej grupie towarowej 1,9 mln ton węgla w imporcie, zaś całkowite przeładunki w grupie węgiel wyniosły 2,9 mln ton. Główną przyczyną spadków była zajętość placów składowych po akcji masowego importu w roku 2022.

% przeładunków	Grupy Towarowe	2022			2023			2023/2022			
		Import	Eksport	Razem	Import	Eksport	Razem	Import	Eksport	Razem	% Zmiana
<b>Węgiel najważniejsze towary</b>											
65,3%	Węgiel	3 063 085,9	53 837,6	3 116 923,5	1 770 981,2	146 120,4	1 917 101,6	57,8%	271,4%	61,5%	↓ -38,5%
33,2%	Koks	44 439,6	1 110 804,3	1 155 243,9	34 934,7	939 132,2	974 066,9	78,6%	84,5%	84,3%	↓ -15,7%
1,6%	Antracyt	34 533,3	3 991,7	38 525,0	46 435,8	0,0	46 435,8	134,5%	0,0%	120,5%	↑ 20,5%
100,0%	Węgiel (całość)	3 142 058,8	1 168 633,6	4 310 692,4	1 852 351,7	1 085 252,6	2 937 604,3	59,0%	92,9%	68,1%	↓ -31,9%

Tab. 4. Przeładunki węgla w 2022 i 2023 roku (Dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście)

## Rysunek 3 Rudy metali

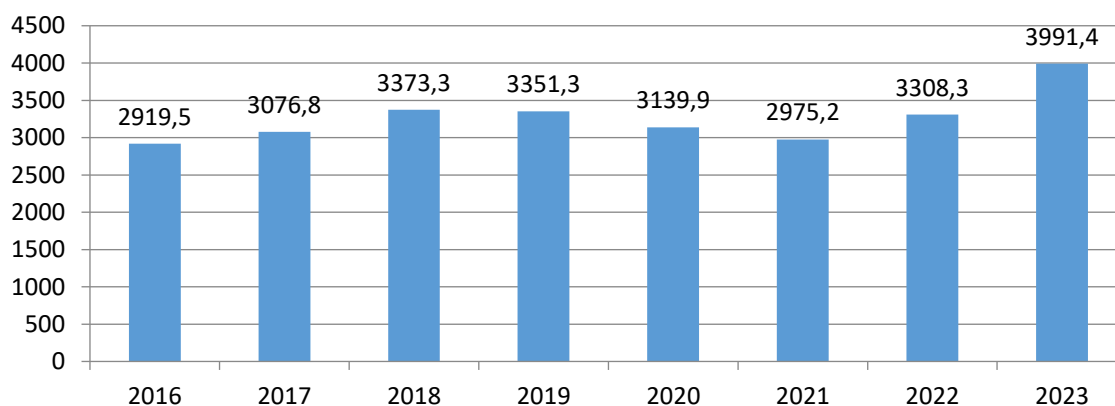


Przeładunki rud metali po dwuletnich spadkach, od roku 2021 zanotowały wzrost. W 2022 roku wyniósł on 11,4%. Oznaczało to stabilizację w wysokości średnich poziomów znanych z ostatnich lat. Niestety w 2023 roku nastąpił jednak bardzo istotny spadek w przeładunkach rud metali. W 2023 roku dynamika tych przeładunków do roku poprzedniego wyniosła 53,9%. Przeładowano łącznie 1,1 mln ton tego surowca, przy czym największy udział w strukturze miały rudy żelaza (0,6 mln ton), a następnie w kolejności: koncentrat miedzi, żelazospieki oraz żelazomangan. 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 zmniejszenia przeładunków była również zmniejszona powierzchnia składowa, której potencjał dedykowany rudzie przejął importowany węgiel.

% przeładunków	Grupy Towarowe	2022			2023			2023/2022			
		Import	Eksport	Razem	Import	Eksport	Razem	Import	Eksport	Razem	% Zmiana
<b>Ruda najważniejsze towary</b>											
53,7%	Ruda żelaza	1 410 751,8	162 175,0	1 572 926,8	574 246,2	35 622,8	609 869,0	40,7%	22,0%	38,8%	↓ -61,2%
16,9%	Koncentrat miedzi	228 598,4	0,0	228 598,4	192 198,5	0,0	192 198,5	84,1%	-	84,1%	↓ -15,9%
16,5%	Żelazospieki	3 584,0	8 838,0	12 422,0	5 483,9	181 953,5	187 437,4	153,0%	2058,8%	1508,9%	↑ 1408,9%
5,3%	Żelazomangan	41 324,4	3 556,1	44 880,5	51 029,5	8 995,2	60 024,7	123,5%	278,0%	137,4%	↑ 37,4%
3,2%	Ruda manganu	105 069,0	0,0	105 069,0	31 784,8	4 470,0	36 254,8	30,3%	-	34,5%	↓ -65,5%
<b>100,0%</b>	<b>Ruda (całość)</b>	<b>1 928 780,4</b>	<b>177 203,1</b>	<b>2 105 983,5</b>	<b>882 061,1</b>	<b>253 545,0</b>	<b>1 135 606,1</b>	<b>45,7%</b>	<b>143,1%</b>	<b>53,9%</b>	<b>↓ -46,1%</b>

Tab. 5. Przeładunki rud metali w 2022 i 2023 roku (Dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście)

#### Rysunek 4 Inne masowe

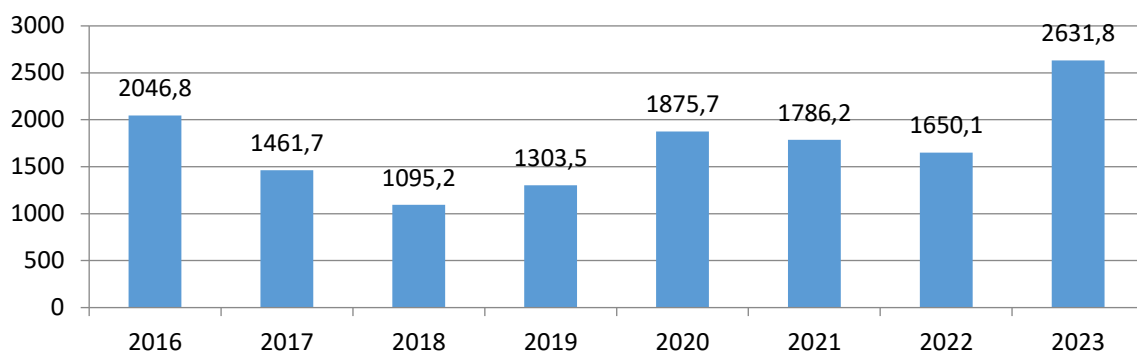


W 2022 roku odnotowano wzrost przeładunków towarów z grupy inne masowe. Wzrost ten wyniósł 11,2% w stosunku do roku 2021, co oznaczało powrót przeładunków w tej grupie towarowej do wielkości rzędu tych w 2018-2019 roku. W 2023 roku odnotowano kolejny istotny wzrost przeładunków w grupie inne towary masowe, tj. o 20,6% w stosunku do roku poprzedniego. Wzrost ten wynikał przede wszystkim z wysokiej wielkości eksportu ukraińskiej surówki żelaza, co było podyktowane wojną na Ukrainie. Zrealizowano łącznie 4 mln ton przeładunków w tej grupie towarowej, zaś największy udział w jej strukturze miały nawozy, surówka żelaza oraz metanol (płynny), które wspólnie odpowiadały za blisko 50% przeładunków towarów innych masowych ogółem.

% przeładunków	Grupy Towarowe	2022			2023			2023/2022			
		Import	Eksport	Razem	Import	Eksport	Razem	Import	Eksport	Razem	% Zmiana
<b>Masowe najważniejsze towary</b>											
31,5%	Nawozy	1 308 884,9	58 518,3	1 367 403,2	1 168 147,4	89 012,0	1 257 159,4	89,2%	152,1%	91,9%	↓ -8,1%
18,5%	Surówka żelaza	72 001,7	289 018,8	361 020,5	107 581,3	630 687,7	738 269,0	149,4%	218,2%	204,5%	↑ 104,5%
9,5%	Metanol	238 678,7	0,0	238 678,7	380 975,0	0,0	380 975,0	159,6%	-	159,6%	↑ 59,6%
7,2%	Kwas siarkowy	0,0	204 471,6	204 471,6	0,0	288 604,8	288 604,8	-	141,1%	141,1%	↑ 41,1%
7,1%	Kruszywo	214 267,9	330,9	214 598,8	282 100,4	0,0	282 100,4	131,7%	0,0%	131,5%	↑ 31,5%
3,8%	Żwir i pochodne	63 501,0	0,0	63 501,0	152 436,5	0,0	152 436,5	240,1%	-	240,1%	↑ 140,1%
2,9%	Smoła	2 504,3	143 476,2	145 980,5	1 692,8	114 243,8	115 936,6	67,6%	79,6%	79,4%	↓ -20,6%
2,4%	Złom	11 819,2	107 477,8	119 297,0	4 048,7	92 419,6	96 468,3	34,3%	86,0%	80,9%	↓ -19,1%
<b>100,0%</b>	<b>Masowe (całość)</b>	<b>2 223 404,8</b>	<b>1 084 862,1</b>	<b>3 308 266,9</b>	<b>2 526 688,0</b>	<b>1 464 670,1</b>	<b>3 991 358,1</b>	<b>113,6%</b>	<b>135,0%</b>	<b>120,6%</b>	<b>↑ 20,6%</b>

Tab. 6. Przeładunki towarów z grup inne masowe w 2022 i 2023 roku (Dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście)

## Rysunek 5 Zboża

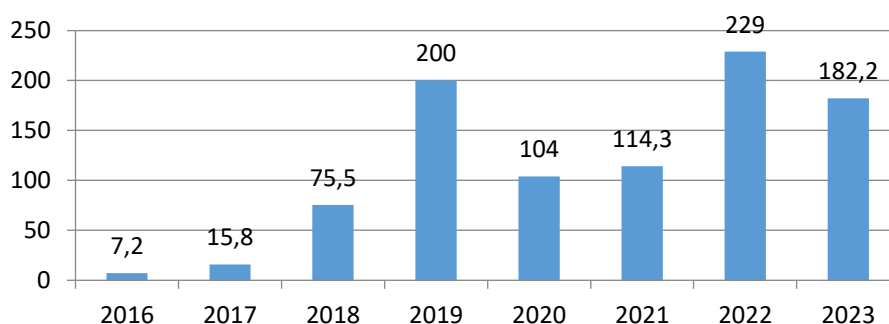


W roku 2022 kolejny raz wystąpił spadek przeładunków zbóż. Straty te zostały z powodzeniem odrobione w 2023 roku. Zboża w 2023 roku były grupą notującą największe wzrosty, a ich obroty były wyższe o 59,5% w stosunku do 2022. Szczególnie należy podkreślić znaczący eksport zbóż ukraińskich na Zachód, zwłaszcza pszenicy (1,1 mln ton ogółem) oraz kukurydzy (0,4 mln ton ogółem). Przy czym kukurydza stanowiła ukraiński tranzyt w 100%. Ponadto eksportowano dużą ilość śruty rzepakowej (0,3 mln ton). Dużą rolę w przeładunkach zboża odgrywał także import śruty sojowej z krajów Ameryki Południowej (0,4 mln ton).

% przeładunków	Grupy Towarowe	2022			2023			2023/2022				
		Import	Eksport	Razem	Import	Eksport	Razem	Import	Eksport	Razem	% Zmiana	
<b>Zboża najwaźniejsze towary</b>												
43,2%	Pszenica	1 214,4	581 294,9	582 509,3	0,0	1 137 693,8	1 137 693,8	0,0%	195,7%	195,3%	↑	95,3%
15,2%	Śruta sojowa	383 782,6	28 510,5	412 293,1	396 668,1	4 067,5	400 735,6	103,4%	14,3%	97,2%	↓	-2,8%
13,3%	Kukurydza	0,0	63 095,5	63 095,5	0,0	351 299,0	351 299,0	-	556,8%	556,8%	↑	456,8%
13,2%	Śruta rzepakowa	0,0	282 986,4	282 986,4	0,0	346 401,3	346 401,3	-	122,4%	122,4%	↑	22,4%
6,6%	Jęczmień	45 390,8	48 438,3	93 829,1	60 816,9	111 893,5	172 710,4	134,0%	231,0%	184,1%	↑	84,1%
5,1%	Pozostałe zboża	0,0	30 247,8	30 247,8	0,0	134 408,1	134 408,1	-	444,4%	444,4%	↑	344,4%
100,0%	<b>Zboże (całość)</b>	<b>561 799,6</b>	<b>1 088 268,6</b>	<b>1 650 068,2</b>	<b>459 036,0</b>	<b>2 172 746,6</b>	<b>2 631 782,6</b>	<b>81,7%</b>	<b>199,7%</b>	<b>159,5%</b>	<b>↑</b>	<b>59,5%</b>

Tab. 7. Przeładunki zbóż w 2022 i 2023 roku (Dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście)

## Rysunek 6 Drewno



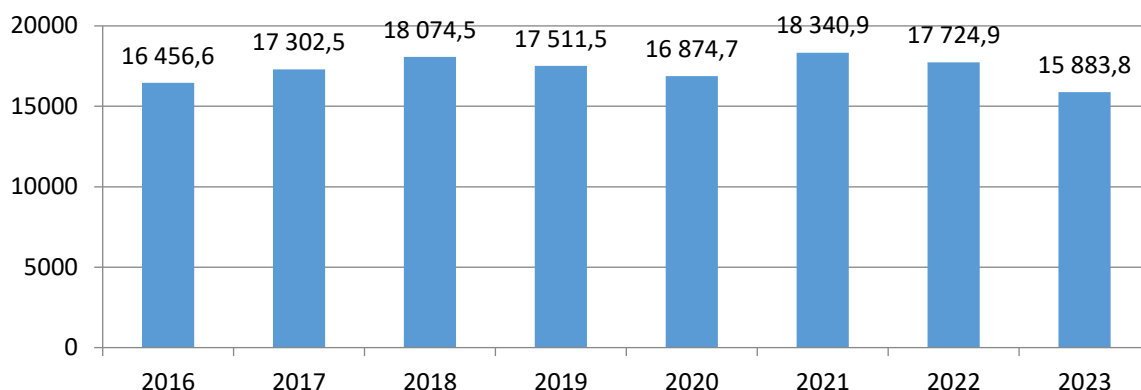
W 2023 roku o 20,5% w porównaniu do roku 2022 spadły przeładunki drewna, co miało jednak marginalne znaczenie dla zespołu portów Szczecin i Świnoujście, a ich udział w przeładunkach ogółem wynosi jedynie 0,5%. W tej grupie towarowej przeładowywano głównie papierówkę (88,6 tys. ton) oraz drewno sosnowe (55,1 tys. ton).

% przeładunków	Grupy Towarowe	2022			2023			2023/2022				
		Import	Eksport	Razem	Import	Eksport	Razem	Import	Eksport	Razem	% Zmiana	
<b>Drewno najważniejsze towary</b>												
48,6%	Papierówka	17 392,4	41 299,4	58 691,8	0,0	88 568,8	88 568,8	0,0%	214,5%	150,9%	↑	50,9%
30,2%	Drewno sosnowe	45 052,0	53 881,4	98 933,4	26 740,6	28 314,3	55 054,9	59,4%	52,5%	55,6%	↓	-44,4%
0,4%	Tarcica	0,0	9 614,4	9 614,4	0,0	696,8	696,8	-	7,2%	7,2%	↓	-92,8%
100,0%	<b>Drewno (całość)</b>	<b>107 838,8</b>	<b>121 226,7</b>	<b>229 065,5</b>	<b>54 087,0</b>	<b>128 104,0</b>	<b>182 191,0</b>	<b>50,2%</b>	<b>105,7%</b>	<b>79,5%</b>	<b>↓</b>	<b>-20,5%</b>

Tab. 8. Przeładunki drewna w 2022 i 2023 roku (Dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście)



## Rysunek 7 Drobnica

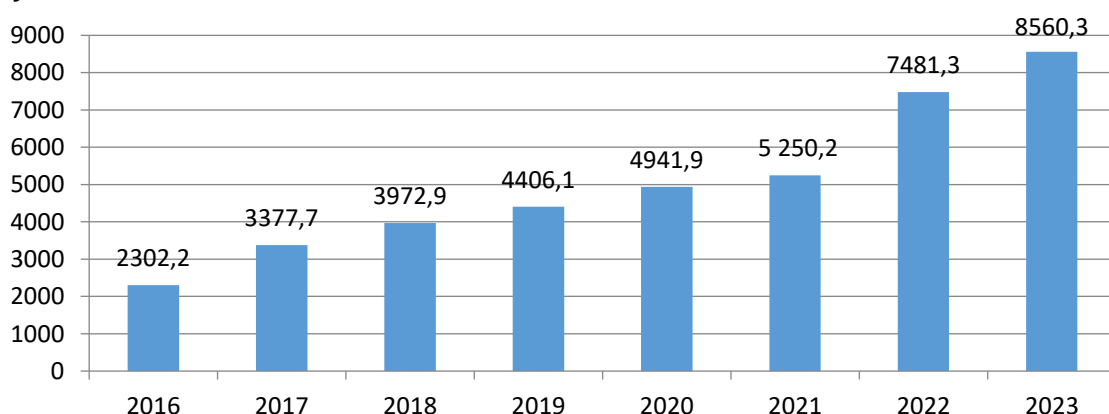


Grupa „drobnica” stanowi najbardziej istotną w całości przeładunków. Przeładunki drobnicy w porównaniu z rokiem 2022 spadły o 10,4%. Główną przyczyną tego spadku były zmniejszone obroty terminala promowego o 10,5% - przeładunki drobnicy promowej stanowiącej ponad 80% przeładunków tej grupy towarowej i wyniosły w 2023 r. 12,9 mln ton (o blisko 1,6 mln ton mniej niż w roku poprzednim). Wśród pozostałych towarów drobnicowych dominowała celuloza (0,7 mln ton) oraz wyroby stalowe i hutnicze (0,5 mln ton).

% przeładunków	Grupy Towarowe	2022			2023			2023/2022			
		Import	Eksport	Razem	Import	Eksport	Razem	Import	Eksport	Razem	% Zmiana
		<b>Drobnica najważniejsze towary</b>									
81,5%	Drobnica promowa	7 149 833,0	7 313 135,0	14 462 967,0	6 477 633,0	6 460 340,0	12 937 973,0	90,6%	88,3%	89,5%	↓ -10,5%
4,5%	Celuloza	692 365,4	1 500,0	693 865,4	710 224,7	12 384,2	722 608,9	102,6%	825,6%	104,1%	↑ 4,1%
3,0%	Wyroby stalowe i hutnicze	332 109,3	199 905,6	532 014,9	374 918,7	101 723,7	476 642,4	112,9%	50,9%	89,6%	↓ -10,4%
1,7%	Slaby	197 931,0	0,0	197 931,0	263 374,2	0,0	263 374,2	133,1%	-	133,1%	↑ 33,1%
1,6%	Aluminium	242 487,0	1 787,1	244 274,1	251 638,3	3 178,2	254 816,5	103,8%	177,8%	104,3%	↑ 4,3%
2,9%	Kontenery (pełne)	177 745,8	292 218,3	469 964,1	209 402,2	246 451,5	455 853,7	117,8%	84,3%	97,0%	↓ -3,0%
0,5%	Bloki granitowe	192 827,9	0,0	192 827,9	76 895,0	0,0	76 895,0	39,9%	-	39,9%	↓ -60,1%
<b>100,0%</b>	<b>Drobnica (całość)</b>	<b>9 497 118,7</b>	<b>8 227 790,8</b>	<b>17 724 909,5</b>	<b>8 638 218,8</b>	<b>7 245 610,6</b>	<b>15 883 829,4</b>	<b>91,0%</b>	<b>88,1%</b>	<b>89,6%</b>	<b>↓ -10,4%</b>

Tab. 9. Przeładunki towarów z grupy drobnica w 2022 i 2023 roku (Dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście)

## Rysunek 8 Paliwa

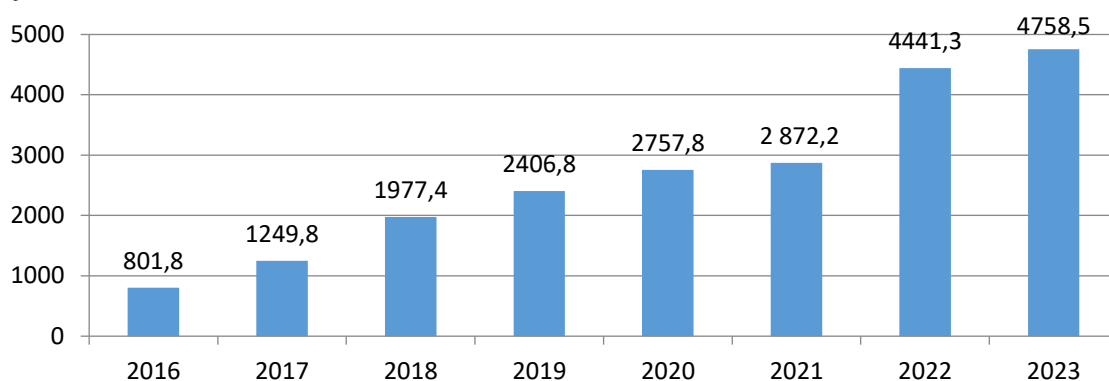


W 2023 roku wzrosły również przeładunki paliw oraz gazu LNG. Szczególnie należy podkreślić kolejny wzrost importu LNG (o 7,1 %). Do końca 2023 roku w gazoporcie obsłużono 62 jednostki, tj. o 4 więcej w stosunku do roku 2022, w którym obsłużono 58 gazowców. Przeładunki skroplonego gazu LNG w 2023 roku wzrosły o 0,3 mln ton osiągając poziom blisko 4,8 mln ton. Wzrost przeładunków gazu został spowodowany zwiększonymi zakupami tego surowca w celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju. Ponadto, bardzo duże wzrosty zanotowały olej napędowy (głównie w imporcie) oraz olej ciężki i opałowy (w eksporcie do krajów Europy Zachodniej).

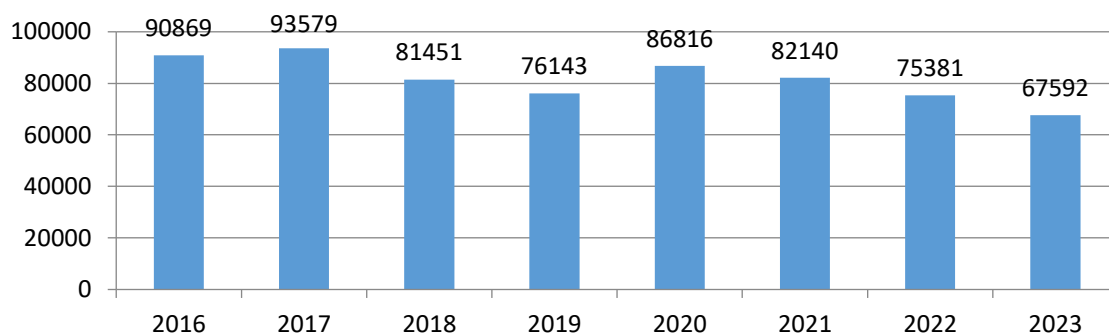
% przeładunków	Grupy Towarowe	2022			2023			2023/2022			
		Import	Eksport	Razem	Import	Eksport	Razem	Import	Eksport	Razem	% Zmiana
Paliwo najważniejsze towary											
55,6%	LNG	4 441 327,1	0,0	4 441 327,1	4 758 531,5	0,0	4 758 531,5	107,1%	-	107,1%	↑ 7,1%
24,4%	Olej napędowy	1 514 914,2	119 975,1	1 634 889,3	1 885 905,0	202 219,3	2 088 124,3	124,5%	168,6%	127,7%	↑ 27,7%
16,6%	Olej ciężki i opałowy	0,0	983 614,1	983 614,1	136,9	1 418 037,9	1 418 174,8	-	144,2%	144,2%	↑ 44,2%
2,4%	Propan	247 637,4	0,0	247 637,4	207 735,0	0,0	207 735,0	83,9%	-	83,9%	↓ -16,1%
100,0%	Paliwo (całość)	6 261 837,5	1 219 422,2	7 481 259,7	6 902 812,4	1 657 508,2	8 560 320,6	110,2%	135,9%	114,4%	↑ 14,4%

Tab. 10. Przeładunki paliwa w 2022 i 2023 roku (Dane Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście)

### Rysunek 9 Gaz LNG



### Rysunek 10 Kontenery w TEU



Po okresie wzrostów w latach 2013-2017 i spadkach w latach 2018 i 2019, od roku 2020 ponownie nastąpił spadek obrotów kontenerów (w TEU). W 2023 roku przeładowano 67 592 TEU (w 2022 r. 75 381 TEU, w 2021 r. 82 140 TEU).

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

Jednym z elementów działań ZMPSiŚ S.A. zmierzających do pozyskania nowego klienta była analiza bieżącej sytuacji pozwalająca na określenie dynamiki i struktury obrotów ładunkowych w czterech polskich portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, ocena wykorzystania długości linii ładunkowych promów, ocena wykorzystania zdolności przeładunkowych nabrzeży, jak również przeanalizowanie struktury transportu zaplecza portów w Szczecinie i Świnoujściu. Ponadto analizie poddawano połączenia żeglugowe i wielkość przeładunków na Bałtyku ze szczególnym uwzględnieniem portów konkurencyjnych. Analizowano także współpracę z gestorami ładunków, przeładowcami portowymi, spedytorami, armatorami oraz przewoźnikami lądowymi w celu rozpoznania potrzeb rynku transportowego zarówno w Polsce, jak i na zapleczu tranzytowym.

ZMPSiŚ S.A. aktywnie poszukiwał możliwości pozyskania rynków zbytu również poprzez uczestnictwo w targach, spotkaniach konferencyjno-seminaryjnych, czy prezentację oferty usługowej i inwestycyjnej podczas spotkań z potencjalnymi klientami i inwestorami. W 2023 roku porty Szczecin i Świnoujście promowały ofertę handlową i inwestycyjną na wspólnym stoisku portów polskich pod marką „Ports of

Poland” na targach branży logistycznej w Monachium, Gdańsku i Warszawie. ZMPSiŚ S.A. realizował działania w celu pozyskania inwestorów i gestorów ładunków, którzy nie generują swoją działalnością wielomilionowych wolumenów przeładunków, ale czynnie uczestniczą w dostarczaniu na rynek produktów oraz usług przyczyniających się do dekarbonizacji sektora transportu i biorą udział w zielonej transformacji.

Współpraca z innymi portami morskimi na bazie podpisanych porozumień, listów intencyjnych czy deklaracji, których wiedza i doświadczenie mogą być wartością dodaną dla działalności ZMPSiŚ S.A. pozwala na wymianę doświadczeń, know-how oraz umożliwia uczestnictwo w obustronnych wizytach studyjnych. Tego rodzaju współpraca może być jedną z prób ustanawiania nowych połączeń krótkiego zasięgu pomiędzy portami. W roku 2023 podpisany został list o współpracy pomiędzy ZMPSiŚ S.A. a Zarządem Portu Morskiego Północnego Adriatyku (Porty Wenecja i Chioggia), rozpoczęto również rozmowy zmierzające do podpisania w 2024 roku listu intencyjnego o współpracy z portem Esbjerg.

W ostatnich 4 latach duże zainteresowanie inwestycjami w portach Szczecin i Świnoujście wykazał sektor morskiej energetyki wiatrowej, która ma szansę stać się kołem zamachowym rozwoju zarówno portów, jak regionu Pomorza Zachodniego. W portach Szczecin i Świnoujście realizują swoje inwestycje duński producent turbin Vestas w Szczecinie i Grupa PKN Orlen w Świnoujściu. Pierwszy z tych podmiotów buduje fabrykę w Szczecinie drugi buduje terminal instalacyjny dla morskich farm wiatrowych. W roku 2023 ZMPSiŚ S.A. podpisał przedwstępną umowę dzierżawy z kolejnym producentem turbin wiatrowych z hiszpańską firmą Windar, która również planuje otworzyć zakład produkcyjny i transportować swoje produkty drogą morską. ZMPSiŚ S.A. otrzymywał od firm z branży offshore kolejne zapytania w sprawie możliwości dzierżawy terenów portowych i prowadzenia na nich działalności.

#### **Realizowane inwestycje.**

- **„Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu”**. Projekt realizowany w ramach POIiŚ 2014-2021. Inwestycja uporządkuje i uzupełni infrastrukturę techniczną we wszystkich rejonach portu w Szczecinie i Świnoujściu.

- **„Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego”**. Projekt realizowany w ramach POIiŚ 2014-2021. Inwestycja obejmuje m.in. dostosowanie Kanału Dębickiego do parametrów toru wodnego Świnoujście-Szczecin 12,5 m oraz przebudowę i budowę nabrzeży portowych w tym rejonie portu. Zakończono prace nabrzeżu Czeskim - etap I dla sekcji 1 do 16 uzyskano pozwolenia na użytkowanie. Zakończono prace związane z wydobywaniem ferromagnetyków w Kanale Dębickim. Dostarczono ściankę szczelną na nabrzeże Norweskie i Duńskie. Uzyskano pozwolenie na użytkowanie da nabrzeża Norweskiego. Wykonano ok. 99% nabrzeża Duńskiego. Pogrążono ściankę szczelną na nabrzeżu Duńskim. Zakończono budowę pola odkładu na Ostrowie Mieleńskim. Na dzień 31.12.2023 r. wykonano ok. 75% zakresu rzeczowego.

- **„Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego”**. Projekt realizowany w ramach POIiŚ 2014-2021. Inwestycja obejmuje m.in. dostosowanie Kanału Basenu Kaszubskiego do parametrów toru wodnego Świnoujście-Szczecin 12,5 m oraz przebudowę i budowę nabrzeży portowych w tym rejonie portu. W 2023 r. IV kwartał charakteryzował się intensywnymi pracami:

- nab. Dąbrowieckie z przystanią dalbową – ukończone w 100%, złożony wniosek o pozwolenie na użytkowanie obiektu;

- nab. Chorzowskie - zakończono prace na sekcjach 7-13, złożony został wniosek o pozwolenie na użytkowanie. Na sekcjach 1-6 trwały roboty związane z wykonywaniem nawierzchni kolejowo-drogowej nabrzeża;

- nab. Gliwickie-Uskok - wykonano 100% robót i uzyskano pozwolenie na użytkowanie obiektu;

- nab. Chorzowskie-Uskok - ukończone w 100%, złożony wniosek o pozwolenie na użytkowanie obiektu;

- nab. Katowickie-dalby (1-6) + Katowickie 7-13 - opracowano plan naprawczy, roboty zostały wznowione na sekcjach 1-6. Na sekcjach 7-13 trwały roboty kafarowe i palowe;

- prace rozbiórkowe, zasypowe i kafarowe w Basenie Noteckim - ukończone w 100%, złożony wniosek o pozwolenie na użytkowanie obiektu;
- obudowa narożników wysp Ostrów Mieleński i Mieleńska łąka - uzyskano decyzję o pozwoleniu na użytkowanie obiektu. Do końca IV kw. zaawansowanie projektu: rzeczowe 85%; finansowe 82%.
- **„Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu”**. Projekt realizowany w ramach instrumentu CEF 2014-2021. Inwestycja ta realizowana wspólnie z PKP PLK przyczyni się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa oraz poprawy przepustowości sieci kolejowej w portach w Szczecinie i w Świnoujściu. Zakończyły się roboty budowlane w ramach tego zadania, pozostało rozliczenie inwestycji pod kątem spełnienia wskaźników produktu i rezultatu. Zaawansowanie rzeczowe zakresu podstawowego i robót dodatkowych dla zadania nr 1 Stacja Szczecin Port oraz zadania nr 2 Stacja Świnoujście – 100%.
- **„Przystosowanie infrastruktury Terminala Promowego Świnoujście do obsługi transportu intermodalnego”**. Projekt realizowany w ramach instrumentu CEF 2014-2021. Inwestycja stanowi element projektu globalnego dotyczącego usprawnienia i optymalizacji łańcuchów logistycznych pomiędzy Skandynawią i Europą Południową, obejmujących m.in. korytarz transportowy Bałtyk - Adriatyk w oparciu o transport intermodalny. Dnia 23.10.2023 r. uzyskano Pozwolenie na Użytkowanie dla Inwestycji. Zakończyły się roboty budowlane w ramach tego zadania, pozostało rozliczenie inwestycji pod kątem spełnienia wskaźników produktu i rezultatu.
- **„Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu (w tym stanowisko do bunkrowania)”**. Projekt realizowany w ramach instrumentu CEF 2014-2021. Realizacja projektu umożliwi eksport LNG i świadczenie usług przeładunku na mniejsze jednostki w Świnoujściu w celu dalszej redystrybucji LNG w rejonie Morza Bałtyckiego oraz zapewni możliwości świadczenia usług bunkrowania statków paliwem LNG. Zakończyły się roboty budowlane w ramach tego zadania, pozostało rozliczenie inwestycji pod kątem spełnienia wskaźników produktu i rezultatu.
- **„Rozbudowa części morskiej Terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu – część hydrotechniczna”**. Projekt w trakcie realizacji, stan zaawansowania prac ok. 99,30% (stan na 31.12.2023 r. z uwzględnieniem robót dodatkowych). Zakończono prace konstrukcyjno-budowlane oraz sanitarne, wykonano montaż wyposażenia nabrzeża w elementy takie jak drabinki, balustrady oraz inne urządzenia niezbędne do prawidłowego funkcjonowania stanowiska. Zamontowano również haki szybkozwalniające, panele odbojowe oraz pacholy cumownicze. W dniu 25.10.2023 r. uzyskano pozwolenie na użytkowanie.

#### **Nowe inwestycje ZMPSiŚ S.A.**

- **„Budowa zdolności przeładunkowej portu morskiego w Świnoujściu do obsługi potrzeb morskiej energetyki wiatrowej - Etap I”**. Przedsięwzięcie polega na budowie Terminalu Instalacyjnego dla obsługi morskich farm wiatrowych (MFW), a także innych ładunków ponadgabarytowych i składać się będzie z dwóch osobnych inwestycji – części hydrotechnicznej, za którą odpowiada Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście i części lądowej, realizowanej przez Orlen Neptun. W ramach zadania zostaną wybudowane 2 nabrzeża o łącznej długości 495 m, głębokości technicznej 12,5 m, o nośności 50 kN/m<sup>2</sup> z 10 stanowiskami do wstępnego montażu wież o nośności 500 kN/m<sup>2</sup>, poprzez załadowanie akwenu Świny o szerokości 25 m równoległe do istniejących nabrzeży. Do nabrzeży będzie prowadził nowy tor podejściowy o głębokości 12,5 m i szerokości 140 m. Konstrukcja nabrzeży terminala instalacyjnego umożliwi wstępny montaż jednocześnie 10 szt. wież turbin wiatrowych o wysokości ponad 110 m i masie około 1200 ton każda oraz załadunek kompletnych wież, turbin i łopat na największe dostępne obecnie specjalistyczne statki typu Jack-up, służące do ich transportu i instalacji na morskich farmach wiatrowych na Bałtyku. W ramach budowy projektu Baltic Power - Terminal instalacyjny w Świnoujściu pozwoli na obsługę do 80 turbin wiatrowych rocznie o mocy 15 MW każda, dostarczanych przez firmę Vestas. Umowa o dofinansowanie została podpisana 27.09.2023 r. na 85% wartości kosztów kwalifikowanych w ramach instrumentu CEF2. Inwestycja przewidziana do zakończenia w 2025 r.

- „**Budowa multimodalnego, kolejowego węzła przeładunkowego na Ostrowie Grabowskim w porcie w Szczecinie**”. Głównym celem projektu jest budowa nowej oraz modernizacja istniejącej infrastruktury portowej w sąsiedztwie Terminalu Kontenerowego w Szczecinie, umożliwiającej zwiększenie wykorzystania terenu portu do celów dual-use. Inwestycję podzielono na dwa zadania - budowa placu przeładunkowego o dużych nośnościach na zapleczu nabrzeży Fińskiego i Norweskiego w porcie w Szczecinie w sąsiedztwie nowo budowanego zelektryfikowanego układu torowego na Ostrowie Grabowskim oraz drugiego zadania, jakim jest przebudowa istniejącej rampy ro-ro na nabrzeżu Spółdzielczym-Fińskie, umożliwiająca obsługę większych statków typu ro-ro poprzez poszerzoną rampą wyładowniczą do 30 m oraz zwiększoną głębokość techniczną do 12,5 m w Kanale Dębickim. Zadanie umożliwi m.in. obsługę i przeładunek ciężkich pojazdów i urządzeń wojskowych. Przyznana wartość grantu UE ok. 19,5 mln zł, co stanowi max 50% kosztów kwalifikowanych. Projekt w trakcie koordynacji działań zmierzających do zawarcia umowy o dofinansowanie.

- „**Zapewnienie odbioru oleju i innych odpadów (w tym pozostałości z instalacji oczyszczania spalin) w porcie morskim w Świnoujściu w celu spełnienia wymagań środowiskowych**”. Głównym celem projektu jest rozwój infrastruktury portowej w zakresie odbioru odpadów ze statków, a tym samym przyczynianie się do zobowiązań w zakresie unijnych wymagań środowiskowych. Planowane przedsięwzięcie inwestycyjne będzie służyć realizacji podstawowego celu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 7.6.2019, str. 116), tj. ochrony środowiska morskiego przed negatywnymi skutkami zrzutów odpadów ze statków korzystających z portów znajdujących się na terenie Unii, przy jednoczesnym zapewnieniu niezakłóconego prowadzenia działalności w transporcie morskim, poprzez poprawę dostępności i wykorzystania odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz odprowadzanie odpadów do tych urządzeń. Projekt przewidziany do wsparcia w ramach Instrumentu CEF na lata 2021-2027. Projekt na końcu procesu przygotowawczego – przedprojektowego. W ramach naboru CEF przedkładany wniosek o grant UE w wysokości 85% kosztów kwalifikowanych. Całkowity koniec zadania przewidziano na 2026 r.

#### 4. Port Kołobrzeg.

##### Wielkości przeładunków poszczególnych grup towarów.

Przeładunki w Porcie Kołobrzeg w roku 2023 (w tonach)		
Lp.	Rodzaj	SUMA (w tonach)
1.	Kłody drewniane	51 351,41
2.	Pelet	19 986,98
3.	Kruszywo/Kamień	46 802,07
4.	Dolomit/Microdol	3 058,88
5.	Wapień	1 751,30
6.	Zboża / kukurydza	112 198,41
7.	Zboże/ pszenica	24 662,66
8.	Jęczmień browarny	4 995,58
9.	Saletra (amonowa, wapienno-amonowa)	2 268,53
10.	DDGS KUKURYDZIANY	2 829,70
11.	Nawóz Potasowy Korn-kali	4 830,02
12.	Nawóz Potasowy SUPER KALI PLUS BB 600	2 479,02
13.	KIESERIT	352,80
14.	YARA	238,80
Razem		<b>277 806,16</b>

Tab. 11. Wielkość przeładunku poszczególnych grup towarów w Porcie Kołobrzeg (Dane Zarządu Morskiego Portu Kołobrzeg)

Port Kołobrzeg w 2023 r. pełnił funkcję handlowo-rybacką i pasażerską. Swoim kontrahentom udostępniał do przeładunków 6 krytych magazynów o powierzchni 8 725 m<sup>2</sup>, które mogą przyjąć 11 tys. ton ładunków. W porcie handlowym znajdują się place składowe o powierzchni 40 tys. m<sup>2</sup> posiadające certyfikat HACCAP. Jako jedyny port na środkowym wybrzeżu Kołobrzeg dysponuje bocznicą kolejową o długości 621 m oraz stacją zlewczą do odbioru ścieków komunalnych z jednostek pływających, dwoma elewatorami zbożowymi o łącznej pojemności blisko 6 tys. ton oraz nabrzeżami o łącznej długości 668 m. W kołobrzesckim porcie z roku na rok rosną przeładunki, a jego nowoczesną marinę obierają za cel nie tylko europejscy żeglarze. Miejska spółka zarządzająca portem sprostała wyzwaniu związanym z konfliktem zbrojnym na Ukrainie. Tysiące ton ukraińskiego zboża odplynęły z Portu Kołobrzeg do Rotterdamu. Niedaleka przyszłość dla rozwoju funkcji Portu Kołobrzeg to uczestnictwo w procesie zabezpieczenia energetycznego kraju oraz budowie i obsłudze morskich farm wiatrowych.

#### **Realizowane projekty i inwestycje w 2023 r.:**

- działania na rzecz realizacji zadania pn. „Modernizacja kanału portowego wraz z przebudową nabrzeży, przyczółka i ostróg falochronu zachodniego”, które mogłyby być finansowane w ramach Krajowego Planu Odbudowy (KPO). Materiały dotyczące zadania (fiszki projektowe, harmonogramy itp.) były regularnie przekazywane do właściwych organów;
- postępowanie w sprawie pozyskania praw do nieruchomości zabudowanej Nabrzeżem Promowym w Kołobrzegu na Wyspie Solnej – w toku postępowania teren ten nie został przeznaczony pod potrzeby portu morskiego;
- wykonano zadanie pn. „Modernizacja Nabrzeża Barkowskiego” polegające na modernizacji placu i nabrzeża (tj. plac przy nabrzeżu Barkowskim), przebudowa nabrzeża Barkowskiego i wyposażenie go według obecnie obowiązujących norm, przygotowanie pełnej infrastruktury technicznej pod potrzeby użytkowników Portu Rybackiego;
- instalacja w postaci kontenerowej stacji zlewczej ścieków z przeznaczeniem do pomiaru ilości i jakości zrzucanych ścieków komunalnych z jednostek pływających. Instalacja ta jest jedyną tego typu funkcjonującą na środkowym wybrzeżu;
- podpisano umowę z Inwestorem na realizację zadania pn. „Zagospodarowanie terenów wzdłuż ulicy Towarowej – budowa budynku B3 o funkcji parkingowo-usługowej” zlokalizowanego na granicy Portu Morskiego i strefy uzdrowiskowo-miejskiej. Złożono wniosek o wydanie pozwolenia na budowę;
- prowadzono prace projektowe zmierzające do uzyskania pozwolenia na budowę dla zadania pn. „Budowa ciągu komunikacyjnego nad Kanałem Drzewnym”.

#### **5. Port Darłowo.**

##### **Wielkości przeładunków poszczególnych grup towarów.**

<b>Grupa towarowa</b>	<b>Ogółem [t]</b>	<b>Wyładunek [t]</b>	<b>Załadunek [t]</b>
Drewno	8984	0	8984
Kruszywo	39 833	39 833	0
Złom	8 698	0	8 698
Popiół	54 958	54 958	0
Nawozy	7 455	7 455	0
Konstrukcje jachtowe	24	0	24
Otręby pszenne	0	0	0
<b>Suma</b>	<b>119 952</b>	<b>102 246</b>	<b>17 706</b>

Tab. 12. Wielkość przeładunku poszczególnych grup towarów w Porcie Darłowo (Dane Zarządu Morskiego Portu Darłowo)

Zarząd Portu Morskiego Darłowo Sp. z o.o. z uwagi na brak wystarczających środków finansowych nie realizował projektów oraz inwestycji istotnych dla realizacji polskiej polityki morskiej.

## 6. Port Police.

### Wielkości przeładunków poszczególnych grup towarów.

KCL (sól potasowa)	109 361,500
AMONIAK	5 017,647
SIARCZAN	15 457,900
WODOROTLENEK	11 209,900
FOSFORYTY	419 637,220
ILMENIT	55 974,200
NAWOZY/MOCZNIK	63 672,970
PIASEK/ŻWIR/KRUSZYWO	5 871,980
BLACHA/KONSTRUKCJE	894,750
KOKSIK/WĘGIEL	34 227,126
SZLAKA	6 964,900
PROPAN	44 647,513
ETYLEN	7 013,750
<b>RAZEM:</b>	<b>779 951,356</b>

Tab. 13. Wielkość przeładunku poszczególnych grup towarów w Porcie Police (Dane Zarządu Morskiego Portu Police)

Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. (ZMPP) realizował na bieżąco m.in. zadania dotyczące utrzymania i modernizacji infrastruktury dostępowej do terminali w Porcie Morskim w Policach:

- podczyszczeniowe roboty dna Basenu Barkowego. Roboty te miały na celu utrzymanie optymalnych parametrów żeglugowych (głębokość zanurzeniowa 4,0 m) oraz usprawnienie ruchu statków zawijających do Terminalu Barkowego;
- podczyszczeniowe roboty dna Kanału Barkowego (toru podejściowego do Terminalu Barkowego). Roboty te miały na celu utrzymanie optymalnych parametrów żeglugowych (głębokość zanurzeniowa 4,0 m) oraz usprawnienie ruchu statków zawijających do Terminalu Barkowego;
- podczyszczeniowe roboty na akwencie Terminalu Morskiego/Portu Morskiego (dla statków cumujących przy nabrzeżu tego terminalu). Roboty te miały na celu uzyskanie i utrzymanie optymalnych parametrów żeglugowych (głębokość zanurzeniowa 11,00 m) oraz usprawnienie ruchu statków zawijających do Terminalu Morskiego.
- podczyszczeniowe roboty na akwencie stanowiska dalbowego Mijanka (dla statków cumujących przy nabrzeżu tego terminalu). Roboty te miały na celu uzyskanie i utrzymanie optymalnych parametrów żeglugowych (głębokość zanurzeniowa 11,00 m) oraz usprawnienie ruchu statków.

W zakresie realizowanych projektów i inwestycji:

- uzyskano ostateczną Decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa stacji kolejowej Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”;

- uzyskano ostateczne Pozwolenie na Budowę Wojewody Zachodniopomorskiego dla przedsięwzięcia pn. „Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”;

- uzyskano Studium Wykonalności oraz Analizę Efektywności, Kosztów i Korzyści dla zadania pn. „Budowa stacji kolejowej Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”;

- rozpoczęto prace projektowe na roboty budowlane dla projektu „Budowy nabrzeża ciężkiego w Porcie Police” w ramach objętych dofinansowaniem UE prac studyjnych m.in. dla zadania pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej w zakresie poprawy dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży w Policach (uniwersalne) wraz ze studium wykonalności”.

Plany rozwojowe spółki ZMPP Sp. z o.o. ujęte w Dokumentie 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 poprzez rozszerzenie jego oferty przeładunkowej;

- zwiększenie znaczenia Portu poprzez wyposażenie w nową infrastrukturę kolejową i portową.

Spółka ZMPP Sp. z o.o. realizowała proces wzmacniania pozycji portu w gronie portów uniwersalnych oraz specjalistycznych w basenie Morza Bałtyckiego z jednoczesnym usprawnianiem systemu transportu morskiego m.in. poprzez poprawę technologiczną i ekonomiczną dostępności Portu Morskiego w Policach. W trakcie roku 2023 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 2023 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”.

W roku 2023 Spółka współuczestniczyła również w realizacji największej europejskiej inwestycji w branży chemicznej pod nazwą „Polimery Police” realizowanej bezpośrednio przez Grupę Azoty Polyolefins S.A.