

Działalność portów morskich w 2022 r.

1. Port w Gdańsku**Wielkości przeładunków poszczególnych grup towarów.**

Port Gdańsk w 2022 r. odnotował wzrost całkowitych obrotów w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego aż o 28,2% i zamknął rok z rekordowym wynikiem 68 219 793 ton. Od początku roku Port Gdańsk notował bardzo dobre miesięczne wolumeny przeładowanych towarów, nie spadające poniżej 4,5 mln ton, a październik był najlepszym miesiącem w historii portu (6,851 mln ton). II kwartał 2022 r. to miesięczne wyniki przekraczające każdorazowo 5 mln ton, jednocześnie II kwartał zamknął się wynikiem na poziomie 15,5 mln ton. III kwartał to jeszcze lepsze miesięczne rezultaty, gdzie po raz pierwszy w historii port osiągnął miesięczny wolumen przekraczający 6 mln ton (6,6 mln ton we wrześniu), tym samym III kwartał zamknął się imponującym wynikiem 18,2 mln ton. W IV kwartale miesięczne przeładunki każdorazowo przekraczały granice 6 milionów i tym samym ostatni kwartał osiągnął rekordowy rezultat na poziomie 19,656 mln ton.

W 2022 r. można było zauważyć w Porcie Gdańsk ożywienie, w związku z czym gdański port osiągnął rekordowy wynik w przeładunkach. Konkurencja między portami jest bardzo silna, gdyż tak jak Port Gdańsk są one portami uniwersalnymi. Wysoki wolumen przeładunków osiągnięty w 2022 r. w Porcie Gdańsk na tle największych portów Bałtyku, do których zaliczono: Ust-Ługę, St. Petersburg, Primorsk, Tallin, Rygę, Ventspils, Kłajpedę, Rostock, Lubekę, Port Gdynia i Port Szczecin-Świnoujście pozwolił awansować po raz pierwszy w historii Portu Gdańsk na 2 miejsce w tym rankingu.

Rosnące napięcie geopolityczne związane z agresją Rosji na Ukrainę spowodowało, że wielkość przeładunków bałtyckich portów uległa zmianie. W 2022 r. całkowite przeładunki w 10 największych portach na Bałtyku zwiększyły się w porównaniu z rokiem ubiegłym. Z uwagi na trwające działania wojenne, które uniemożliwiały eksport ukraińskich surowców, pewna część ładunków była transportowana przez bałtyckie porty (m.in. zboża, wyroby stalowe oraz ruda). Pomimo panującej inwazji Rosji na Ukrainę oraz spadku wolumenu obsługowanego przez porty rosyjskie w rejonie Morza Bałtyckiego o 2,9% rdr, nadal blisko połowę przeładunków 10-ciu największych portów bałtyckich stanowią przeładunki trzech największych rosyjskich portów: Ust-Ługi, Primorska oraz St. Petersburga. Spośród rosyjskich portów wyłącznie St. Petersburg odnotował zmniejszenie przeładunków rdr. Tak duży spadek to efekt ograniczonych przeładunków drobnicy skonteneryzowanej. Po agresji Rosji na Ukrainę najwięksi armatorzy kontenerowi zawiesili możliwość bookowania kontenerów do portów rosyjskich.

Podsumowując sytuację przeładunkową w 2022 r. na szczycie bałtyckiego podium w dalszym ciągu plasuje się port rosyjski Ust Ługa, który przeładował 124,1 mln ton (+13,5% rdr). Na drugim miejscu uplasował się Port Gdańsk z wynikiem 68,2 mln ton (+28,2%), wyprzedzając Port Primorsk, który obsłużył 57,1 mln ton (+7,8% rdr). Czwarte miejsce należy do Portu St. Petersburg, który spadł w rankingu z drugiej na czwartą pozycję z rezultatem 38,8 mln ton i z spadkiem na poziomie -37,5% rdr. Piąte miejsce na Bałtyku przypada polskiemu portowi Szczecin-Świnoujście, który obsłużył 36,8 mln ton i wyprzedził w rankingu Port Kłajpeda (36,1 mln ton, ze spadkiem -20,8% rdr).

Celem Portu Gdańsk na rok 2022 było utrzymanie drugiej pozycji na Bałtyku oraz przeładowanie wolumenu przekraczającego 60 mln ton i oba te cele zostały zrealizowane. W porównaniu z rokiem ubiegłym wzrosły wolumeny wszystkich grup ładunkowych oprócz innych masowych i drobnicy. Dodatnią dynamikę wykazują: paliwa płynne (+35,1%), węgiel (+175,6%), ruda (+133,2%), zboża (+19,9%), ro-ro (+2%) oraz drewno (+413%). Spadek odnotowano jedynie w innych masowych (-6,9%) oraz małą korektę w drobnicy (-1,6%), za sprawą niższego wolumenu drobnicy skonteneryzowanej (-2,9%). Największy udział w przeładunkach miały paliwa płynne (37,4%) a nie tak jak dotychczas drobnica (33,6%), wzrósł również udział węgla (19,4%) w całkowitych obrotach ładunkowych Portu Gdańsk.

Paliwa płynne to grupa ładunkowa, która odnotowała w 2022 r. rekordowe wolumeny 25 516 354 ton, głównie za zasługą historycznych wolumenów ropy, która ukształtowała się na poziomie 22,7 mln ton, w porównaniu z 16,7 mln ton w analogicznym okresie roku ubiegłego. Port Gdańsk uzyskał w 2022 r. historyczny wynik w przeładunku paliw, przewyższając najwyższy dotychczasowy wynik osiągnięty w 2021 r. 18,8 mln ton. W grudniu 2022 r. 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. Naftoport jest kluczową spółką zapewniającą dywersyfikację dostaw ropy naftowej do Polski. To jedyny w Polsce morski terminal przeładunku ropy naftowej i jeden z największych terminali przeładunku produktów jej rafinacji, jak również jeden z największych przeładunkowych terminali na Bałtyku.

Węgiel to druga grupa ładunkowa, która w 2022 r. uzyskała rekordowy wynik na poziomie 13 218 905 ton, czyli najwięcej w historii portu oraz o 163,4% więcej niż w 2021 r., co jest w naturalny sposób związane z sytuacją na Ukrainie oraz zapewnianiu bezpieczeństwa energetycznego kraju. Węgiel sprowadzany drogą morską z Kolumbii, USA, Australii, RPA i Indonezji zappełnił lukę węglową po decyzji o zakazie importu tego surowca z Rosji. Wojna na Ukrainie spowodowała, że Port Gdańsk musiał włączyć dodatkowe nabrzeża, w oparciu o które byłyby możliwy dodatkowy rozładunek węgla. Co do zasady, w porcie realizowany jest rozładunek przy wykorzystaniu sprzętu, który znajduje się na nabrzeżach, jednakże dynamiczny wzrost przeładunku węgla spowodował, że posłużono się również urządzeniami statkowymi. Błyskawiczne decyzje o modernizacji nawierzchni placów składowych w porcie, umożliwiły sprawną obsługę tej grupy ładunkowej.

Zboża to kolejna grupa ładunkowa, która w 2022 r. uzyskała historyczny wynik na poziomie 1 932 891 ton. Konsekwencją zablokowania przez Rosję portów ukraińskich było poszukiwanie ujścia dla ukraińskich zbóż, gdzie dla naszych sąsiadów z Ukrainy Port Gdańsk stanowił port pierwszego wyboru. Od początku wojny na Ukrainie przez gdański port przeładowano ok 300 tys. ukraińskich zbóż, w większości kukurydzy.

Port Gdańsk posiada infrastrukturę dostępową pozwalającą na obsługę wszelkich ładunków znajdujących się w światowym obrocie morskim, dając mu status portu uniwersalnego, tym samym prowadząc politykę dywersyfikacji ładunkowej jest przygotowany na fluktuacje podaży.

Port Gdańsk jest również strategicznym dla gospodarki kraju oknem importowym surowców takich jak ropa, węgiel czy ruda, na które wzrosło zapotrzebowanie w 2022 r., stąd też rekordowe wzrosty w wolumenach w tych grupach ładunkowych.

Rynek promowy w Porcie Gdańsk zanotował niewielki wzrost (+2%) ilości przewożonych pasażerów w stosunku do roku poprzedniego (165 549 pasażerów) oraz symboliczny spadek promowych przewozów towarowych (-0,8%). Ostatnie lata dla żeglugi promowej nie były łatwe, na co wpływ miała pandemia, która spowodowała gwałtowne zmiany na rynku przewozów pasażerskich. Port Gdańsk odnotował 2% wzrost przeładunków ro-ro w stosunku do roku poprzedniego, który był przede wszystkim konsekwencją większej ilości przeładowanych samochodów handlowych. Przeładunek samochodów handlowych od początku 2022 r. ukształtował się na wyższym o 7,4% poziomie niż w roku 2021 i wyniósł 48 584 sztuk. Mimo że był to wynik wyższy niż w roku poprzednim, daleko mu do rezultatów osiągniętych przed pandemią COVID-19.

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. Zaobserwowano spadek popytu na fracht i kontenery, który silnie wzrósł w czasie pandemii i przy wychodzeniu z pocovidowego kryzysu. Sytuacja na rynkach frachtowych, szczególnie w branży kontenerowej, zmieniła się diametralnie. Jeszcze do niedawna rynek kontenerowy zmagiał się z kongestią i ograniczeniem w podaży kontenerów. Spowolnienie konsumpcji detalicznej było coraz bardziej widoczne i odczuwalne dla segmentu kontenerowego, a sytuacja gospodarki światowej powodowała dalszą kontynuację trendów spadkowych dla branży kontenerowej. Skutkowało to mniejszą podażą ładunków, a więc również i coraz częściej pojawiającymi się na rynku pustymi kontenerami. Była to sytuacja zupełnie odwrotna do okresu pandemii, kiedy to kontenerów węcz

brakowało. Spadek ruchu kontenerowego spowodowany był również rosyjską inwazją na Ukrainę, blokadą ukraińskich portów oraz sankcjami nałożonymi przez UE na Rosję.

W 2022 r. porty polskie o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki przeładowały łącznie 3 061 951 TEU, co było wynikiem o 4% niższym niż w 2021 r. Port Gdańsk w 2022 r. miał największy bo 68% udział w krajowej morskiej obsłudze kontenerów, natomiast Port Gdynia oraz Port Szczecin i Świnoujście kolejno 30% oraz 2%. Mimo spadku ruchu kontenerowego spowodowanego rosyjską inwazją na Ukrainę finalny wolumen kontenerów w Porcie Gdańsk był zbliżony do osiągniętego w poprzednim roku 2 072 122 TEU (-2,2% rdr), co ugruntowało pozycję Gdańska jako największego portu kontenerowego na Bałtyku. Dla porównania Port Gdynia obsłużył w 2022 r. 914 448 TEU (-7,3% rdr), a Port Szczecin- Świnoujście 75 381 TEU (-8,2% rdr).

Port Gdańsk w 2021 r awansował na pierwsze miejsce w morskim rankingu kontenerowym, deklasując dotąd panujący na Bałtyku Port St. Petersburg i w 2022 r. utrzymał się na I pozycji w tym rankingu. W 2022 r. liczba wszystkich statków zarówno handlowych jak i niehandlowych w Porcie Gdańsk wyniosła 4 437, co oznacza wzrost o 572 zawinięć w stosunku do 2021 r. Równocześnie w 2022 r. zanotowano większą niż w 2021 r. średnią pojemność brutto statku (18 820 GT/statek), a łączne GT wyniosło 83 503 216. Jednocześnie w 2022 r. liczba zawinięć statków handlowych do Portu Gdańsk wyniosła 3 626 co oznacza wzrost o 361 zawinięć w stosunku do 2021 r. Wzrost zawinięć statków handlowych do gdańskiego portu, przy jednoczesnym wyższym średnim GT tychże statków (21 168 GT), 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.

Tab. 1. Wielkość przeładunków w Porcie Gdańsk w 2022 r. (dane Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.).

ładunek	I-XII.2021	I-XII.2022	zmiana %
Paliwa płynne	18 884 567	25 516 354	35,1
Węgiel	4 795 772	13 218 905	175,6
Węgiel w imporcie	4 053 253	12 449 315	207,1
Ruda	221 079	515 504	133,2
Inne masowe	4 273 146	3 551 205	-16,9
Drewno	106 852	548 161	413,0
Zboże	1 612 574	1 932 891	19,9
Drobnica	23 318 487	22 936 773	-1,6
Razem	53 212 477	68 219 793	28,2

w tym:

Pasażerowie	164 490	194 800	18,4
Ro-Ro (szt.)	132 306	134 935	2,0
Kontenery TEU	2 117 829	2 072 122	-2,2
tony	20 573 152	19 967 120	-2,9

W 2022 r. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. realizował cele zawarte w strategii pn. „Strategia Portu Gdańsk 2030 z perspektywą do 2050 roku”, która ostatecznie została przyjęta przez Zarząd, a następnie pozytywnie zaopiniowana przez Radę Nadzorczą w dniu 18 grudnia 2019 r.

Główne priorytety rozwoju Portu Gdańsk to:

- rozwój głębokowodnych baz przeładunkowych;
- rozwój funkcji dystrybucyjnej i przemysłowej;
- zapewnienie optymalnej dostępności od strony morza i lądu;
- rewitalizacja infrastruktury w Porcie Wewnętrznym;

- opracowanie i realizacja koncepcji przestrzennego rozwoju portu głębokowodnego.

Zgodnie z aktualną Strategią Portu Gdańsk 2030 z perspektywą do 2050 roku, głównym celem strategicznym jest zdobycie pozycji największego portu na Bałtyku pod względem wielkości przeładunków ogółem. Port Gdańsk utrzymał pozycję portu o znaczeniu międzynarodowym, a także obroty ładunkowe na poziomie ponad 50 mln ton (53,2 mln ton w 2021 r.). Światowe sankcje nałożone na Federację Rosyjską, będące efektem konfliktu zbrojnego w Ukrainie (m.in. zakaz importu surowców energetycznych z terytorium Rosji, w tym ropy transportem rurociągowym) spowodowały zwiększony popyt na nośniki energii transportowane drogą morską z innych kierunków. Port Gdańsk zamknął rok 2022 z poziomem przeładunków ok. 68,1 mln ton, czyli o ok. 14,9 mln ton więcej niż w poprzednio rekordowym 2021 r.

Najważniejsze inwestycje i działania podjęte, kontynuowane lub zakończone w 2022 r. w Porcie Gdańsk.

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

W 2022 r. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. przeznaczył na inwestycje 158,6 mln zł, z czego około 23,4 mln zł pochodziło z budżetu Unii Europejskiej.

Niezwykle istotnym przedsięwzięciem inwestycyjnym była rozbudowa nabrzeży wraz z pogłębieniem toru wodnego w Porcie Wewnętrzny. Inwestycja obejmowała swoim zakresem m.in. takie nabrzeża jak: Obrońców Poczty Polskiej, Mew, Oliwskie, Wisłoujście, Zbożowe i Dworzec Drzewny oraz większą część toru wodnego Portu Wewnętrznego. Przygotowywane przedsięwzięcia podporządkowane były celowi strategicznemu, jakim jest osiągnięcie docelowego kształtu toru wodnego wewnątrzportowego o szerokości 90 m i głębokości 12 m, umożliwiającego sprawną i bezpieczną żeglugę na odcinku od wejścia portowego do obrotnicy zlokalizowanej na wysokości wyspy Ostrów oraz toru wodnego w Kanale Kaszubskim o szerokości 75 m.

Kolejnym niezwykle ważnym przedsięwzięciem była także kontynuacja realizacji rozbudowy infrastruktury drogowo-kolejowej dla terenów na zapleczu Nabrzeży: Dworzec Drzewny i Przemysłowego oraz infrastruktury drogowej dotyczącej ulicy Ku Ujściu. Projekt stanowi dopełnienie względem inwestycji PKP PLK S.A. w zakresie rozwoju dostępowej infrastruktury kolejowej do portu oraz przedsięwzięć Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w zakresie rozwoju dostępowej infrastruktury drogowej do portu.

Koncepcja budowy nowej głębokowodnej części portu zwana „Budową Portu Centralnego” to projekt, który docelowo zapewni dalszy rozwój potencjału przeładunkowego Portu Gdańsk i stworzy realne możliwości przeobrażenia go w jeden z kluczowych, nowoczesnych portów najnowszej generacji. Docelowa powierzchnia Portu Centralnego będzie wynosić ok. 410 ha. Wykorzystując naturalne warunki hydrograficzne zapewni dogodny dostęp największym jednostkom pływającym.

Port Gdańsk stanowić będzie intermodalny węzeł transportowy, pełniąc rolę hubu w rejonie Morza Bałtyckiego i centrum dystrybucyjno-logistycznego dla Europy Środkowo-Wschodniej. Wstępna koncepcja techniczna budowy Portu Centralnego zakłada budowę 9 terminali głębokowodnych (świadczących różne usługi portowe) oraz infrastruktury dostępowej od strony lądu i morza. Planowane terminale/nabrzeża to: terminal zbożowy, terminal kontenerowy, terminal promowy, terminal wycieczkowy, Automotive, Ro-Ro, Stocznia, Offshore, terminal chemiczny, LNG, inne możliwe przeładunki. Ostateczny kształt i funkcja terminali zależeć będzie od zapotrzebowania ze strony operatorów oraz zaawansowania prac projektowych. Koncepcja dzieli realizację inwestycji na etapy: 0+I, II i III.

W dniu 08.03.2022 r. ogłoszone zostało postępowanie w zakresie wyboru dzierżawcy terenu, który powstanie w wyniku załadowania obszaru morskiego położonego w obrębie pozostającego we

władaniu Wydzierżawiającego portu, którego granice wyznaczone są w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Gdańsku od strony morza, redy i lądu. Tereny objęte postępowaniem swym zakresem obejmują również tereny Portu Centralnego - termin składania ofert wstępnych upływał w dniu 08.06.2022 r. Na wnioski oferentów zmianie dwukrotnie uległ termin składania ofert wstępnych.

Rok 2022 stanowił również kontynuację bogatego programu rozwoju usług portowych w Porcie Gdańsk. Rozwój usług portowych to przede wszystkim rozwój potencjału portowego zwiększający możliwości przeładunków zarówno ilościowo, jak i poprzez rozszerzenie struktury ładunkowej. Na obszarze administrowanym przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. realizowano szereg ważnych inwestycji wpływających na rozwój potencjału przeładunkowego portu oraz umocnienia jego roli w kontekście portu dystrybucyjnego na Bałtyku.

Realizowane projekty oraz inwestycje w Porcie Gdańsk w 2022 r.

- **„Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku” Nr Projektu 2015-PL-TM-0413-W.**

Realizacja robót dla wszystkich Zadań przedmiotowego Projektu zakończyła się. W 2022 r. trwały jeszcze końcowe rozliczenia. Na zakres projektu składały się:

- Modernizacja wewnętrznego toru wodnego - pogłębienie i regulacja toru wodnego w celu poprawy dostępności do wewnętrznej części Portu Gdańsk oraz przebudowa nabrzeży stanowiących obudowę wewnętrzną toru;
- Tor Wodny – roboty czerpalne;
- Tor Wodny – przebudowa nabrzeży (Nabrzeże BON, Nabrzeże Wiślane, Nabrzeże Szczecińskie);
- Rozbudowa Nabrzeża OPP i Mew;
- Rozbudowa Nabrzeża Oliwskiego;
- Rozbudowa Nabrzeża Zbożowego i Wisłoujście;
- Rozbudowa Nabrzeża Dworzec Drzewny.

Projekt dofinansowany z CEF.

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

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

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie Portu Gdańskiego i obejmuje obszar pomiędzy Nabrzeżem Przemysłowym, a ulicą Ku Ujściu oraz pomiędzy ulicą Chemików, a przyczółkiem przeprawy promowej w ciągu ulicy Bosmańskiej przez Kanał Kaszubski. W zakres zadania wchodzi budowa oraz przebudowa układu drogowego na odcinku około 1,6 km oraz budowa oraz przebudowa układu torowego na odcinku około 6,0 km a także wzmocnienia podłoża gruntowego, budowa kanalizacji deszczowej, branże towarzyszące, budowa i przebudowa sieci (wodociągowa, sanitarna, elektroenergetyczna: SN, nN oraz oświetlenie, teletechniczna), wykonanie niezbędnych rozbiórek.

W dniu 04.07.2019 r. została podpisana umowa grantowa w ramach Instrumentu CEF dotycząca projektu pn. „Rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w Porcie morskim w zakresie dostępnej infrastruktury drogowo-kolejowej”, obejmująca realizację robót budowlanych dla inwestycji. Dnia 03.09.2021 r. podpisano umowy z Wykonawcą Robót Budowlanych oraz z Inżynierem Kontraktu i rozpoczęła się realizacja robót. Zakończenie planowane jest na 18.09.2023 rok. Szacowana wartość inwestycji to 69 500 000,00 zł. Trwała realizacja robót budowlanych.

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. przystąpił do realizacji 4 kolejnych ważnych dla Portu Gdańsk inwestycji, dla których w związku z decyzją Zarządu dotyczącą ubiegania się o wsparcie CEF jako jeden duży projekt, trwały działania mające na celu uzyskanie dofinansowania zewnętrznego i aplikowania o środki z puli kohezyjnej w naborze z sektora Transportu w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” 2021-2027 (CEF 2) ogłoszonym przez Komisję Europejską wraz z Europejską Agencją Wykonawczą ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska (CINEA) – Projekt „Rozbudowa

i modernizacja toru wodnego 2”(CEF2). Opracowany został wniosek aplikacyjny, który przekazano do Centrum Unijnych Projektów Transportowych w dniu 18.01.2023 r.

W zakres powyższego wchodzi następujące inwestycje:

- **„Przebudowa Nabrzeża Bytomskiego w Porcie Gdańsk”.**

Celem projektu jest przebudowa istniejącego odcinka Nabrzeża Bytomskiego o długości ok. 204 m. Projektowane nabrzeże po przebudowie będzie pełnić funkcję uniwersalnego nabrzeża przeładunkowego. Planowana rozbudowa Nabrzeża Bytomskiego związana jest z dostosowaniem istniejącej linii brzegowej do planowanego ruchu statków w Kanale Portowym oraz w obrębie Głównej Obrotnicy Portowej. Przebudowa Nabrzeża Bytomskiego zakłada utworzenie nowej, prostej linii nabrzeża. Realizacja robót budowlanych planowana jest na okres kwiecień 2023 r. - marzec 2025 r. Szacowana wartość inwestycji to 75 800 000,00 zł.

- **„Rozbudowa Nabrzeża Rudowego”.**

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

Data rozpoczęcia robót zasadniczych – 2 kwartał 2022 r. Data ukończenia - 2 kwartał 2025 r. Szacowana wartość inwestycji – 112 200 000,00 zł.

- **„Rozbudowa infrastruktury portowej w rejonie Nabrzeża Wiślanego w Porcie Gdańsk”.**

- Zadanie I – „Rozbudowa Nabrzeża Wiślanego w Porcie Gdańsk”.

- Zadanie II - „Przebudowa układu drogowo-kolejowego dla obiektów do magazynowania i konfekcjonowania cukru przy Nabrzeżu Wiślanym ul. Chodackiego”.

- Zadanie III - „Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z budową placu manewrowo - postojowego w rejonie skrzyżowania ulic: Chodackiego, Handlowej i Starowiślnej”.

Planowana data: rozpoczęcia robót zasadniczych – październik 2023 r., ukończenia 4 kwartał 2026 r. Szacowana wartość inwestycji – 365 000 000,00 zł.

- **„Przebudowa Nabrzeża Węglowego I Nabrzeża Administracyjnego”.**

Etap I - odcinek 28a-28c o długości ok. 540mb. Celem Projektu w jego pierwszym etapie jest przebudowa Nabrzeża Węglowego. W ramach tego przedsięwzięcia przewiduje się wykonanie nabrzeża o kilku stanowiskach przeładunkowych, gdzie łączna długość przebudowanej linii nabrzeża będzie wynosić ca 540 mb. Projekt oprócz robót hydrotechnicznych obejmuje również wykonanie, nawierzchni żelbetowych oraz torowiska kolejowego. Termin realizacji: marzec 2024 r. – sierpień 2026 r.

Etap II oraz Rozbudowa Nabrzeża Administracyjnego. Przedmiotowy odcinek nabrzeża Węglowego ma długość 333 mb, zaś nabrzeża Administracyjnego ma długość 106 mb. W ramach robót budowlanych powstanie nowa konstrukcja nabrzeża typu płytowego ciężkiego, z przednią stalową ścianką szczelną i rusztem palowym. Projekt oprócz robót hydrotechnicznych obejmuje również wykonanie, nawierzchni żelbetowych oraz torowiska kolejowego na nabrzeżu Węglowym. Termin realizacji: kwiecień 2027 r. – marzec 2029 r.

W 2022 r. zrealizowano projekt zamienny i rozpoczęto prace nad przygotowaniem postępowania przetargowego na wybór wykonawcy robót. Szacowana wartość inwestycji – 300 000 000,00 zł.

Inne kluczowe dla rozwoju Portu inwestycje realizowane przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. w 2022 r. to:

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

W 2022 r. trwały prace projektowe. Planowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę drugiej linii nabrzeża Oliwskiego i Ziółkowskiego wraz z infrastrukturą techniczną oraz przebudowę toru nr 92 na odcinku od rozjazdu nr 16 do rozjazdu nr 173. W zakresie infrastruktury technicznej projekt obejmuje prace rozbiórkowe budynków, podziemnej infrastruktury uzbrojenia terenu wraz

z nawierzchniami placów, dróg i układu torowego. Projekt obejmuje budowę nowej sieci wodnokanalizacyjnej z przyłączeniami, ciepłowniczej i węzła ciepłego wraz z przyłączami, przebudowę kolizji z gazociągiem oraz budowę nowej kanalizacji i sieci elektroenergetycznej i teletechnicznej. W zakresie inwestycji przewidziano budowę nowej konstrukcji nawierzchni placów składowo manipulacyjnych i układu torowego wraz ze wzmocnieniem podłoża. Wartość planowana robót budowlanych – 185 000 000,00 zł.

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

Modernizacja obejmie wymianę istniejących systemów: monitoringu wizyjnego, sygnalizacji włamania, kontroli dostępu, alarmu pożaru, kontroli wartowników i nadzoru. Zapewni stworzenie zintegrowanego systemu bezpieczeństwa wg aktualnych standardów technicznych. Realizacja robót rozpoczęła się w 2018 r., a zakończenie planowane jest na rok 2026. Szacowana wartość inwestycji to 33 700 000,00 zł.

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

Celem inwestycji jest przygotowanie do komercjalizacji, atrakcyjnych terenów do dzierżawy, położonych w bliskim sąsiedztwie BHCT. Przedmiotem inwestycji jest zaprojektowanie i budowa drogi wewnętrznej dojazdowej przystosowanej do ruchu ciężkiego wraz z sześcioma zjazdami na sąsiadujące nieruchomości przeznaczone do komercjalizacji, z jednostronnym chodnikiem, oświetleniem oraz uzbrojeniem niniejszych nieruchomości w media oraz systemu kanalizacji deszczowej umożliwiającej odprowadzenie wód deszczowych z dotychczas niezagospodarowanych terenów Portu Północnego leżących wzdłuż ulic Kontenerowa i Nowa Portowa do zbiornika retencyjno-rozsączającego. Przedmiot inwestycji wynika m.in. ze zobowiązań Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., z umowy najmu z Kontrahentem. Realizacja robót rozpoczęła się w 2021 r., zakończenie planowane jest na rok 2023. Szacowana wartość inwestycji to 12 300 000,00 zł.

Inwestycje realizowane przez innych interesariuszy na rzecz Portu Gdańsk.

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

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

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

Okres realizacji: 2018-2023. Wartość projektu: 795 000 000,00 zł. Beneficjent: Urząd Morski w Gdyni. W ramach realizacji projektu, w 2021 r. zawarto umowy na przebudowę wraz z robotami rozbiórkowymi Falochronu Północnego Wyspowego oraz na wykonanie oznakowania nawigacyjnego. W 2022 r. realizowano te umowy, a ponadto zawarto umowę na budowę toru podejściowego wewnętrznego (do Portu Północnego w Gdańsku) wraz z obrotnicą.

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

W ramach projektu wybudowany zostanie tor wodny na Martwej Wiśle wraz z wymienionym i zaktualizowanym oznakowaniem nawigacyjnym oraz zostaną przebudowane nabrzeża Martwej Wisły i Motławy. Projektowany odcinek toru wodnego charakteryzuje się długością 2 153 m i jest

przedłużeniem toru wodnego zbudowanego w etapie II „Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku. Etap II – przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie” o długości 6 592 m. W zakresie rzeczowym projektu występują następujące nabrzeża: Nabrzeże Szyprów (383,0 mb), Nabrzeże Flisaków (307,0 mb), Nabrzeże Retmanów (938,0 mb), Nabrzeże Polski Hak (355,0 mb), Nabrzeże Motławy nr XVIII (531,0 mb).

Okres realizacji: 2018-2023. Wartość projektu: 136 500 000,00 zł. Beneficjent: Urząd Morski w Gdyni. W ramach realizacji projektu w 2022 r. podpisano umowę na roboty budowlane związane z przebudową Nabrzeża Szyprów.

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

Inwestycja ze wsparciem środków unijnych (Program CEF). Zakres objął przebudowę układów torowych wszystkich stacji obsługujących Port Gdańsk (m.in. w celu dostosowania ich do obsługi pociągów o długości do 750 m). Podniesiona została prędkość na torach głównych zasadniczych do co najmniej 60 km/h, a na pozostałych torach do co najmniej 40 km/h, a dopuszczalne naciski do 221 kN/oś”. Inwestycja rozpoczęła się latem 2019 r. i obejmowała sumarycznie (przy uwzględnieniu wszystkich stacji objętych projektem) przebudowę bądź budowę:

- ponad 70 km torów i zabudowę ponad 200 rozjazdów;
- 13 przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych;
- obiekty inżynierskie (w tym wiadukt drogowy w ciągu ulicy Ku Ujściu dla bezkolizyjnego prowadzenia ruchu kolejowego w rejonie stacji Gdańsk Kanał Kaszubski);
- sieci technicznych (teletechnicznej, elektroenergetycznej, kanalizacji sanitarnej);
- system sterowania ruchem kolejowym, w tym Lokalne Centrum Sterowania (LCS) dla obsługi stacji Gdańsk Port Północny i Gdańsk Kanał Kaszubski,

oraz elektryfikację w zakresie wymiany istniejącej sieci bądź nowych odcinków na łącznej długości ponad 80 km. W ramach stacji Gdańsk Port Północny i Kanał Kaszubski obsługujących prawobrzeżną część Portu Gdańsk przebudowie bądź budowie podlegało ok. 50 km torów i 150 rozjazdów ok. 60 km sieci trakcyjnej. Jeśli chodzi o linie kolejowe, w tym stacja Gdańsk Zaspą Towarową z rejonem Gdańsk Wiślany, obsługujące lewy brzeg Portu Gdańsk, to przebudowie podlegało ponad 20 km torów i ponad 60 rozjazdów oraz ok. 25 km sieci trakcyjnej. Niniejsza inwestycja, w połączeniu z Projektami realizowanymi przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. oraz inwestycjami realizowanymi bądź planowanymi przez Kontrahentów znacząco usprawni i zwiększy przepływ wolumenu do/z Portu Gdańsk.

Okres realizacji: 2016-2021 z wydłużeniem do końca 2022 r. (Aneks do Umowy GA). Dokonano odbiorów końcowych i w ramach Spółki PKP PLK S.A. przekazano powstałą infrastrukturę do jednostki utrzymaniowej (eksploatacyjnej), tj. do Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni. Wartość projektu: 267 mln EUR. Beneficjent: PKP PLK S.A. Wykonawca: Konsorcjum firm: Torpol S.A. i Intercor Sp. z o.o.

- **Kontynuacja rozbudowy Terminala Kontenerowego Baltic Hub (DCT Gdańsk) w Porcie Północnym w Gdańsku.**

FAZA T2C i T2D - Inwestycje służą powiększeniu zdolności przeładunkowej oraz potencjału składowego Terminalu. Prace budowlane prowadzone są na obszarze ok. 10 ha. Inwestycje są kontynuacją projektu T2 obejmującego budowę nowego nabrzeża (wraz z placami składowymi, infrastrukturą oraz suprastrukturą techniczną Terminalu), tzn. budowa T2C realizowana jest w oparciu o tę samą decyzję o pozwoleniu na budowę z grudnia 2014 r., która jest uzupełniana i zmieniana kolejnymi projektami. W 2022 r. trwała realizacja inwestycji. Dzierżawca tytułem realizacji fazy T2C inwestycji poniesienie nakłady łącznie 17,2 mln EUR. Przewidywana data ukończenia wg umowy - II/III kw. 2025 r. Na koniec 2022 r. trwał proces uzgadniania koncepcji dla fazy T2D, w ramach której Inwestor zobowiązał się ponieść nakłady w wys. 12 mln EUR.

FAZA T3 – Inwestycja polegać będzie na załadownieniu obszaru morskiego wzdłuż wybudowanego w ramach T1 pirsu, powstanie trzecie nabrzeże głębokowodne o długości 717 m, głębokości 17,5 m oraz plac o powierzchni 36 ha. Dodatkowo, w ramach projektu T3 zakupionych zostanie 7 suwnic

nabrzeżowych, zdolnych do załadunku i rozładunku największych statków na świecie oraz 20 automatycznych suwnic RMG, które będą zdalnie obsługiwane przez operatorów w ergonomicznie zaprojektowanych stanowiskach. W ramach przedsięwzięcia powstanie trzecie nabrzeże głębokowodne, dzięki któremu możliwości przeładunkowe DCT Gdańsk zwiększą się o 1,5 mln TEU. Powstanie fazy T3 umożliwi osiągnięcie zdolności przeładunkowej dla całego terminalu DCT na poziomie 4,5 mln TEU rocznie. Rozpoczęcie realizacji robót nastąpiło w 2022 r., a zakończenie planowane jest na 2025 r. Szacowana wartość inwestycji to ok. 2 mld zł.

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

Data rozpoczęcia: 27.09.2017 r. Data ukończenia: do końca 2023 r. Dzierżawca tytułem realizacji inwestycji poniesie nakłady nie mniejsze niż łącznie 17 000 000,00 zł (w tym teren A - 9 000 000 zł, teren B – 8 000 000 zł). Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. m.in. dla potrzeb Dzierżawcy realizować będzie przebudowę Nabrzeża Wiślanego. Dzierżawca nadal prowadzi działalność przeładunkową. W dniu 28.06.2021 r. firma SPEED uzyskała pozwolenie na budowę i kontynuowała realizację robót budowlanych na terenie B. Harmonogram realizacji robót w obszarze terenu A koordynowany będzie w uzgodnieniu z Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A. w aspekcie planów realizacyjnych przebudowy Nabrzeża Wiślanego.

Trwała realizacja inwestycji, a od października 2022 r. część prac na terenie B, dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego Rzeczypospolitej Polskiej i pilnej potrzeby zwiększenia potencjału przeładunkowego węgla, a także w związku z Uchwałą Rady Ministrów nr 165/2022 z dnia 26 lipca 2022 r. w sprawie zabezpieczenia zdolności przeładunkowych węgla przez podmioty zarządzające portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, realizowana była na zlecenie Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.

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

Inwestycja polega na zagospodarowaniu terminalu o powierzchni ponad 8 ha zlokalizowanego na zapleczu Nabrzeża Obrońców Poczty Polskiej w Porcie Gdańsk. Celem jest przede wszystkim zwiększenie możliwości przeładunkowych zakładu z wykorzystaniem zdolności przeładunkowej nowo wybudowanego Nabrzeża OPP, a także zastosowanie nowoczesnej technologii przeładunku przyjaznej dla środowiska. Inwestycja wspólna Spółki Siark-Port oraz Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. Data Rozpoczęcia: 08.2019 r. Data Ukończenia: 02.2024 r. Wartość Inwestycji min. 25 000 000,00 zł. Dnia 25.11.2020 r. przedsięwzięcie uzyskało Decyzję Środowiskową. Dnia 29.04.2021 r. inwestycja uzyskała pozwolenie wodnoprawne. Projektant zaktualizował dokumentację projektową w zakresie jaki jest niezbędny do uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę.

- **Projekt FSRU (Floating Storage Regasification Unit).**

Spółka Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz-System S.A w porozumieniu z Zarządem Spółki oraz Dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni, podjął działania zmierzające do realizacji budowy dwustatkowego stanowiska do cumowania pływającej stacji regazyfikacyjnej (FSRU) w Porcie Zewnętrznym. Inwestycją komplementarną będzie budowa przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni falochronu osłaniającego planowane stanowisko. Szacowany koszt wykonania tego falochronu to ok. 1,2 mld zł. Udział szacowany Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. w przedmiotowej inwestycji polegającej na budowie infrastruktury hydrotechnicznej to 250 000 000,00 zł. Planowany termin realizacji to lata 2026-2028.

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

- **Spółka pod firmą SHV Gas Supply & Risk Management s.a.s. z siedzibą w Paryżu.**

W grudniu 2022 r. Strony zawarły aneks do umowy linii regularnej. Linia będzie obsługiwana za pośrednictwem jednostek „LPG Tanker ECO DOMINATOR” i „JS CAESAR” pomiędzy Portem Gdańsk a portami polskimi lub obcymi. Umowa została przedłużona do 31 grudnia 2025 r.

- **Armator CMA CGM.**

We wrześniu 2022 r. podjęto rozmowy na temat otwarcia regularnej kontenerowej oceanicznej linii żeglugowej z terminala Baltic Hub do portów amerykańskich: Boston, Charleston, New Jersey/Nowy Jork. Obsługa linii ma być dokonywana jednostkami o pojemności od 6 000 do 8 000 TEU z częstotliwością jednego zawinięcia w tygodniu. Otwarcie połączenia jest planowane na koniec II kwartału 2023 r.

- **Armator Wallenius Marine.**

Rozmowy dotyczące otwarcia feederowej linii ro-ro do portów szwedzkich: Sodertalije i Vasteras połączone z ewentualną dzierżawą terenu pod parking naczeł i magazynu lekkiego (około 1-2 ha). Transport około 200 naczeł przy każdym zawinięciu. Proponowana lokalizacja WOC lub Nabrzeże Obrońców Westerplatte. Przewidywany początek serwisu przełom sierpnia i września 2023 r.

- **Sezon wycieczkowy.**

W 2022 r. obsłużono rekordową ilość 79 statków wycieczkowych, które zawinęły do Portu Gdańsk. Dzięki temu odnotowano rekordowe wpływy z opłat portowych w wysokości 2 373 322,11 zł i rekordowy udział w całkowitych przychodach z opłat portowych na poziomie 1,6%.

Osiągnięte w 2022 r. rekordowe liczby przeładunków oraz realizacja szeregu inwestycji mających na celu zwiększenie potencjału przeładunkowego Portu Gdańsk wpisują się w podstawowe cele zawarte w strategii pn. „Strategia Portu Gdańsk 2030 z perspektywą do 2050 roku”, a która jest jednym z głównych elementów realizacji polityki morskiej państwa.

2. Port w Gdyni

Wielkości przeładunków poszczególnych grup towarów.

Tab. 1. Statki zawijające do Portu w latach 2020-2022

Wyszczególnienie	2020	2021	2022	zmiana 2021/2022	
				sztuki	%
Zawinięcia statków	3 695	4240	4331	91	2,2

Tab. 2. Przeładunki wg grup towarowych w latach 2020-2022 (w tys. ton)

Wyszczególnienie	2020	2021	2022	zmiana 2021/2022	
				tys. ton	%
Węgiel i koks	1 685,0	1 241,4	3 403,1	2 161,7	174,13
Rudy	0,0	0,0	6,0	6,0	100
Inne masowe	1 564,2	1 708,9	1 716,3	7,3	0,42
Zboże	5 430,7	4 765,1	4 736,2	- 28,9	- 0,60
Drewno	101,8	255,0	533,7	278,5	109,13
Drobnica	14 108,1	16 206,5	15 550,3	- 656,7	- 4,05
Ropa i przetwory naftowe	1 772,2	2 515,8	2 251,0	- 264,8	- 10,53
Przeładunki ogółem:	24 662,0	26 692,7	28 189,8	1 497,1	5,61

Tab. 3. Liczba pasażerów statków wycieczkowych w latach 2020-2022

Wyszczególnienie	2020	2021	2022	zmiana 2021/2022	
				osoby / sztuki	%
Pasażerowie	72	13 144	56 991	43 847	23,06
Zawinięcia statków	1	13	41	28	68,30

Tab. 4. Przeładunki kontenerów w latach 2020-2022 (w TEU)

Wyszczególnienie	2020	2021	2022	zmiana 2021/2022	
				TEU	%
Kontenery	905 121	985 919	914 448	- 71 471	- 7,3

Tab. 5. Wielkość przewozów pasażerskich w latach 2020-2022

Wyszczególnienie	2020	2021	2022	zmiana 2021/2020	
				osoby	%
Liczba obsłużonych pasażerów	397 038	453 017	539 027	86 010	16,96

Analiza wielkości przeładunków i obsługi pasażerów w Porcie Gdynia w 2022 r.

W 2022 r. w Porcie Gdynia przeładowano ogółem 28 196,9 tys. ton, co stanowi wyższą wartość w stosunku do w 2021 r. o 5,6 %. 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 42,2%. W 2022 r. drobnicy przeładowano 15 549,8 tys. ton. Jest to spadek w porównaniu do 2021 r. (16 206,5 tys. ton) o 656,7 tys. ton. Mniejsze wolumeny dotyczyły kontenerów (-4,52%) i drobnicy promowej (-1,51%). Wzrost z kolei odnotowano w segmencie przeładunków ro-ro (+5,62%) i wynikał on ze zwiększenia częstotliwości zawinięć operatora Finnlines na linii Gdynia-Hanko. Od 24 stycznia 2022 r. statki ro-ro odchodzą z Portu Gdynia 6 razy w tygodniu.

Przeładunki kontenerów wyniosły w 2022 r. 914 448 TEU i były niższe w porównaniu do 2021 r. o 7,25 %, co wpisuje się w zeszłoroczną tendencję spadkową na rynku kontenerowym w polskich portach morskich (-3,89 %).

Najwyższy wzrost (+150,49%) w przeładunkach odnotowano w grupie węgla i koksu. W 2022 r. w Porcie Gdynia przeładowano 3 403,1 tys. ton, tj. o 2 161,7 tys. ton więcej niż w roku poprzednim (+174,13 %). Zwiększone przeładunki węgla w Porcie Gdyni i innych portach polskich związane są ze wzmożonym importem tego surowca z innych kierunków niż Rosja. Dnia 16 kwietnia 2022 r. weszła w życie ustawa z 13 kwietnia 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach w zakresie przeciwdziałania wspieraniu agresji na Ukrainę oraz służących ochronie bezpieczeństwa narodowego (Dz. U. poz. 835). Ustawa wprowadziła zakaz przywozu do Polski i tranzytu przez terytorium kraju węgla i koksu pochodzących z Rosji i Białorusi. Od 10 sierpnia 2022 r. zakaz importu węgla z Rosji obowiązuje w całej Unii Europejskiej.

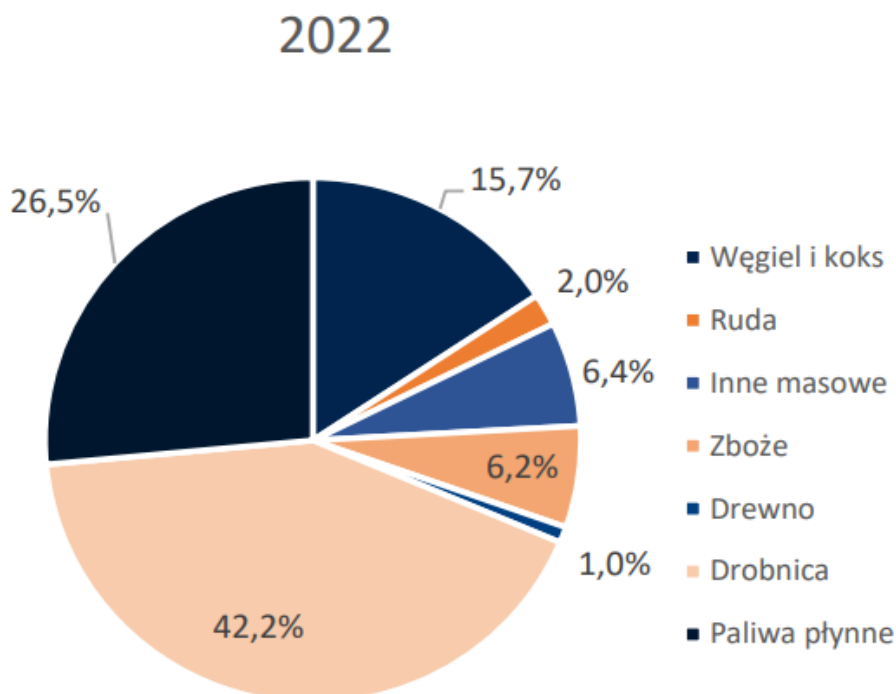
Istotnie wzrosły przeładunki w grupie drewno. W 2022 r. w Porcie Gdynia przeładowano 533,5 tys. ton, tj. o 278,5 tys. ton. więcej niż w 2021 r. (+109,13 %). Zgodnie z komunikatem Lasów Państwowych wzrost ten związany jest w dużej mierze z obsługą drewna pochodzącego z Litwy, Łotwy, Estonii i Skandynawii. Drewno z tych kierunków przyływa do polskich portów, skąd surowiec jest eksportowany do Chin. Niewielka część drewna wyjeżdża samochodami do odbiorców w Polsce.

Przeładunek w grupie inne masowe w stosunku do 2021 r. (1 708,9 tys. ton) nieznacznie wzrósł, tj. o 7,3 tys. ton (+0,42 %) do poziomu 1 716,2 tys. ton. Grupa rudy była przeładowana w śladowym wolumenie (6 tys. t).

Grupą, która zanotowała znaczny spadek w przeładunkach jest ropa i przetwory naftowe. Przeładunki w 2022 r. wyniosły 2 251,0 tys. ton i były niższe o 264,8 tys. ton (-10,53 %) w stosunku do roku ubiegłego (2 515,8 tys. ton). Spadek w Porcie Gdynia jest wynikiem porównania z bardzo wysokimi wynikami osiągniętymi w 2021 r. Port przeładował wtedy 2,5 mln ton paliw płynnych, o 42% więcej niż w 2020 r.

Spadek odnotowano również w grupie zboże. Obroty w tej grupie wyniosły 4 736,2 tys. ton – zmniejszyły się o 28,9 tys. ton (-0,60 %) w porównaniu z 2021 r. (4 765,1 tys. ton). Spadki w pierwszym półroczu w tej grupie ładunkowej związane były ze zmniejszeniem eksportu polskiego zboża. Z kolei zauważalne w kolejnych kwartałach 2022 r. wzrosty w dużej mierze były związane z obsługą zboża z Ukrainy.

Wykres 2. Udział poszczególnych grup ładunkowych w przeładunkach w Porcie Gdynia w 2022 r.



Do Portu Gdynia w 2022 r. zawinęło łącznie 4 331 statków, natomiast w 2021 r. – 4 240. Liczba zawinięć statków ogółem w analizowanym 2021 r. była większa niż rok wcześniej o 545 sztuk (+14,7%).

O ile pandemia, która tak bardzo dała się we znaki branży wycieczek morskich w 2020 r., co skutkowało zawinięciem do Gdyni tylko jednego statku wycieczkowego z 72 pasażerami na pokładzie, o tyle w 2021 r. było ich już więcej, bo 13 sztuk, z 13 144 pasażerami. W 2022 r. obsłużono 56 991 pasażerów i zawinęło 41 wycieczkowców.

Ogółem Port Gdynia w 2022 r. obsłużono 596 018 pasażerów ogółem, co w porównaniu z rokiem 2021 daje wzrost o 159 001 osób (+26,68 %).

Najważniejsze inwestycje i działania podjęte, kontynuowane lub zakończone w 2022 r. w Porcie Gdynia.

„Strategia Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku” zatwierdzona uchwałą nr 3 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia spółki Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. z dnia 11 sierpnia 2014 r. zawiera cztery zdefiniowane priorytety działań:

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

Plan inwestycji na rok 2022 był zgodny z priorytetami „Strategii Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku”. Większość projektów znajdowała się na etapie przygotowania lub realizacji. Strategia taka zgodna jest także z naturalnymi uwarunkowaniami portu. Port Gdynia powinien rozwijać się jako port uniwersalny, przeznaczony dla drobnicy i ładunków masowych, zdolny do przyjmowania największych statków kontenerowych, masowych i pasażerskich zawijających na Bałtyk. W perspektywie długookresowej,

w miarę realizacji zaplanowanych projektów strategicznych, zwłaszcza przedsięwzięć infrastrukturalnych w Korytarzu Bałtyk-Adriatyk, możliwe będą dalsze wzrosty przeładunków, także w tranzycie przez Polskę, ocenianym jako niewykorzystany potencjał.

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

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

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

Inwestycja z dofinansowaniem z UE jest realizowana przez dwóch inwestorów – Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A (w zakresie pogłębienia akwenów wewnętrznych Portu Gdynia) oraz Urząd Morski w Gdyni (w zakresie pogłębienia toru podejściowego). Inwestycja ZMPG S.A. obejmuje następujące dwa zadania: Zadanie 1. „Pogłębienie 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.

„Pogłębienie 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 i 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.

Uzyskanie zakładanych parametrów Obrotnicy nr 2, tj. średnicę 480 m i głębokość 16 m, wymaga wykonania następujących prac:

- wybudowanie po zachodniej stronie Stoczni Wojennej nowej wnęki dokowej z nowymi przyłączami mediów dla doku;
- przestawienie doku pływającego (który 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.

Z powodu inwestycji realizowanej równolegle z właścicielem terenu PGZ Stocznia Wojenna, w 2022 r. zlecono projekt zamienny i uzyskanie zamiennego pozwolenia na budowę dla zadania budowy Wnęki Dokowej. Ogłoszono postępowanie przetargowe na wybór wykonawcy robót. Wartość dotychczasowa Etapu I – 25,5 ml zł. Szacunkowy koszt Wnęki Dokowej ok. 121 mln zł. Przewidywany termin zakończenia robót: IV kw. 2024 r.

Etap II – Realizuje Urząd Morski w Gdyni: 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 (po zmianach do października 2022 r.). W 2022 r. trwały roboty czerpalne.

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 jest także przebudowa przyległych do Kanału nabrzeży (Norweskiego, Słowackiego, Włoskiego). Wykonanie prac czerpalnych do rzędnej -16,0 m wymaga 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 Nabrzeżu Szwedzkim i Bułgarskim/Puckim, zabezpieczenie rurociągów i przełożenie kabli oraz umocnienie stanowiska prób na uwięzi. W dniu 11.01.2022 r. otwarto oferty przetargowe. Podpisanie porozumienia z GCT, dotyczącego współfinansowania budowy umocnienia dna przy Nabrzeżu Bułgarskim, uzależnione zostało przez GCT od ustaleń dot. możliwości wykorzystania Nabrzeża Bułgarskiego do obsługi regularnej żeglugi kontenerowej i statków o wielkości 10,000+ TEU.

W 2022 r. podpisano umowę i rozpoczęto roboty budowlane związane z Przebudową Kanału Portowego. Wykonawca oczyścił dno z obiektów ferromagnetycznych, wykonał przewiert pod dnem Kanału Portowego, rozpoczął roboty czerpalne i wykonywanie umocnienia dna. W 2022 r. usunięto czwartą minę z terenu awanportu. Trwało przełączanie kabli podwodnych ułożonych pod dnem Kanału Portowego. Trwały roboty czerpalne pogłębiarką podsiębierną wzdłuż nabrzeży. Rozpoczęto układanie umocnienia dna wzdłuż nabrzeży: Puckiego i Bułgarskiego. Zakończono układanie umocnienia dna przy Pirsie III. Przy Nabrzeżu Szwedzkim jest znacznie utrudniony dostęp z uwagi na intensywną eksploatację. Wartość umowy: 174 mln zł. Termin zakończenia prac: XI 2023 r.

Przebudowa Nabrzeża Portowego i Ostrogi Pilotowej: inwestycja zrealizowana w 2022 r.

- Przebudowa Nabrzeża Norweskiego: zakończono przebudowę w 2022 r. Koszt: 29,9 mln zł.
- Przebudowa Nabrzeża Słowackiego: zakończono i odebrano roboty budowlane. Inwestycja zakończona. Koszt: 15,3 mln zł;
- Przebudowa Nabrzeża 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. Podpisano umowę z Wykonawcą – firmą NDI.

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. Przygotowano SWZ na roboty budowlane dla 2 etapów realizacji, z uwzględnieniem możliwości nagrodzenia wykonawcy za wykonanie prac w krótszym od umownego terminie oraz z uwzględnieniem znaczących kar za jego przekroczenie. Z uwagi na orzeczenie sądu arbitrażowego rozpoczęcie robót budowlanych zostało przesunięte na 2023 r., po zakończeniu dzierżawy przez BCT. Podpisanie niezbędnych dokumentów przewiduje się na 3 do 4 miesięcy przed planowanym wejściem na budowę. W 2022 r. ogłoszono postępowanie przetargowe na wybór wykonawcy dla zadania przebudowa Nabrzeża Helskiego I. Szacunkowy koszt przebudowy Nabrzeża Helskiego I: ok. 469 mln zł netto. Przewidywany termin II kw. 2023 – IV kw. 2025.

- **Przebudowa ramp Ro-Ro.**

Realizacja przewiduje częściowe załadowanie basenu V, budowę 2 ramp Ro-Ro oraz rozbiórkę rampy Ro-Ro B. Rozpoczęły się prace projektowe. Zadanie realizowane w oparciu o metodologię BIM. Obejmuje zakres Fazy II opisanej w poz. 9 pn. Prace przygotowawcze dla zadania inwestycyjnego „Rozbudowa infrastruktury dostępu w Porcie Gdynia”. Planowana realizacja robót budowlanych: 2024 – 2026. Szacowany koszt: ok. 101,3 mln zł.

- **Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia.**

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

Rezultatem projektu jest obsługa promów o długości powyżej 180 m, a także umożliwienie zwiększenia częstotliwości zawijania. W ramach projektu nastąpiła przebudowa nabrzeży na długości 597 mb, wybudowanie budynku terminalu granicznego dla operatorów i klientów, powierzchni manewrowych i drogi dostępu do portu oraz infrastruktura obsługi statków i pasażerów.

Dotychczasowy Terminal Promowy obejmował elementy infrastruktury i suprastruktury promowego przejścia granicznego, umiejscowionego przy Nabrzeżu Helskim II. Parametry i obszar tego terminalu nie pozwalał na obsługę większych statków, jak również większej ilości operatorów. Nie posiadał on też dostępu do infrastruktury kolejowej. Wzrost popytu na przewozy promowe przyczynił się do konieczności znalezienia odpowiedniej lokalizacji dla terminalu promowego, która umożliwi udostępnienie większej ilości miejsc, a także usprawnienie obsługi i krótszy czas przeładunku. Budowa terminalu promowego z przejściem granicznym przy Nabrzeżu Polskim spowodowała przeniesienie operacji pasażersko-towarowych bliżej centrum miasta, ułatwienie manewrowanie promami, a także skrócenie czasu operacji jednostek od wejścia do portu do nabrzeża, co wpłynęło pozytywnie na bezpieczeństwo portu i ograniczy emisję spalin do atmosfery. Jednocześnie zwolnione dotychczasowe miejsce terminala umożliwiło zwiększenie potencjału do obsługi kontenerowców przy Nabrzeżu Helskim w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym.

W dniu 06.06.2022 r. uzyskano prawomocną decyzję pozwolenia na użytkowanie. Publiczny Terminal Promowy przy nabrzeżu Polskim jest w trakcie eksploatacji. W 2022 r. Stena Line wprowadziła na linię Gdynia-Karlskrona nowy prom STENA ESTELLA o dł. 240 m.

- **Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia – przebudowa i elektryfikacja.**

Celem inwestycji jest poprawa konkurencyjności Portu Gdynia, głównie poprzez skrócenie czasu pobytu składów pociągów w porcie, dzięki sprawniejszej ich obsłudze. Teren inwestycji znajduje się po północnej stronie obszaru Centrum Logistycznego Portu Gdynia i obejmuje grupę istniejących 6 torów prowadzących do terminalu intermodalnego oraz Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego – BCT Sp. z o.o. Z uwagi na nowe dostosowanie długości torów, dobudowanie 7 toru, elektryfikację

i instalację/modernizację systemów sterowania ruchem, inwestycja przyczyni się do sprawniejszej i efektywniejszej obsługi przeładunków kolejowych oraz ograniczenia emisji do środowiska.

Przedsięwzięcie zostanie zakończone po ostatecznym wykonaniu wszystkich robót torowych i trakcyjnych przez PKP PLK. Stan zaawansowania wykonania robót budowlanych w zakresie ZMPG S.A. wynosi 100 %.

Z uwagi na opóźnienia realizacji projektu PKP PLK S.A. na styku z inwestycją ZMPG S.A. oraz trudności w zapewnieniu kadry do obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym, zakończenie robót zgodnie z harmonogramem nie było możliwe, dlatego dnia 04.01.2021 r. zawarto aneks, na podstawie którego przedmiot umowy został podzielony na dwa etapy. Dnia 17.03.2021 r. spisano protokół końcowy odbioru robót dot. robót wykonanych w ramach Etapu I. Dnia 30.06.2021 r. spisano protokół końcowy odbioru robót dot. robót wykonanych w ramach Etapu II.

ZMPG S.A. zawarł aneks do Umowy o Dofinansowanie przedłużający projekt do 31.03.2022 r., ale ze względu na opóźnienia w projekcie kolejowym PKP PLK ustalił z Centrum Unijnych Projektów Transportowych przedłużenie okresu kwalifikowalności. W 2022 r. trwało opracowywanie dodatkowego dokumentu certyfikującego zakres systemu sterowania ruchem i elektryfikacji układów torowych.

Ze względu na opóźnienia w komplementarnym projekcie kolejowym PKP PLK S.A. dotyczącym przebudowy całej Stacji Gdynia Port, do której dowiązane są tory niniejszego projektu, zawarto z Centrum Unijnych Projektów Transportowych aneks do Umowy o Dofinansowanie przedłużający projekt do 30.09.2023 r. PKP PLK S.A. podpisała z wykonawcą robót aneks wydłużający czas na realizację inwestycji po stronie PKP PLK S.A. do 31.08.2023 r.

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

Budowa infrastruktury portowej umożliwiającej odbiór ścieków ze statków cumujących w porcie bezpośrednio do lądowej sieci kanalizacyjnej, stanowi realizację wymogów wprowadzonych w 2011 r. zmian do Załącznika IV Konwencji MARPOL (Rezolucja MEPC.200(62)).

Zrealizowany projekt miał na celu wykonanie nowej i dostosowanie istniejącej infrastruktury kanalizacyjnej do odbierania ścieków sanitarnych ze statków i zrzut tych ścieków do sieci kanalizacji sanitarnej miasta Gdynia. Stworzenie warunków do odbioru ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich, promów oraz statków handlowych w Porcie Gdynia przyczyni się do zmniejszenia ilości zanieczyszczeń odprowadzanych do środowiska morskiego.

Wartość projektu wyniosła 61,7 mln zł i była sfinansowana ze środków własnych Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz funduszy unijnych. Uzyskane na jego realizację dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 wyniosło 18,70 mln zł. W 2022 r. nie wystąpiły problemy w realizacji projektu. Wykonawca zakończył roboty budowlane oraz uzyskano decyzję o pozwoleniu na użytkowanie.

Dnia 27 września 2022 r. została zawarta czteroletnia umowa z Przedsiębiorstwem Portowym SIEĆ Sp. z o.o. na wykonanie kompleksowej obsługi infrastruktury do odbioru ścieków ze statków pasażerskich i promów w Porcie Gdynia.

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

Celem jest budowa terminalu intermodalnego wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia. Nowy terminal intermodalny ma umożliwić obsługę składów całopociągowych. Celem głównym inwestycji jest zwiększenie udziału transportu intermodalnego w ogólnych przewozach ładunków z/do Portu Gdynia. Inwestycja przyczyni się do gałęziowego zrównoważenia transportu w relacji dowozowo/odwozowej ostatniej mili do portu, zwiększając wykorzystanie w łańcuchach transportowych kolei i ograniczając korzystanie z negatywnie oddziałującego na środowisko naturalne transportu samochodowego. Budowa infrastruktury intermodalnej jest ściśle skorelowana z innymi projektami portu: przebudową obrotnicy nr 2 wewnątrz

portu, pogłębieniem Kanału Portowego oraz poszerzeniem i pogłębieniem toru podejściowego do portu. Działania te pozwolą na przyjmowanie w Porcie Gdynia dużych statków preferowanych w ruchu transoceanicznym, a tym samym obsługę zwiększonego wolumenu ładunków intermodalnych.

Zakres projektu obejmuje następujące obiekty:

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

Projekt został podzielony na dwa zadania:

- „Budowa terminalu intermodalnego na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia”. Szacunkowy koszt: ok. 63 mln zł. W celu kontynuacji prac projektowych i uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę w dniu 15.06.2021 r. zawarto umowę z innym Wykonawcą na aktualizację dokumentacji projektowej oraz uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę. Od dnia 31 marca 2022 r. trwały procedury odbiorowe wielobranżowego projektu wykonawczego.

- „Budowa placów manewrowo – składowych na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia” wraz z „Budową drogi technologicznej łączącej ul. Kontenerową z ul. Logistyczną na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia” – zadanie zostało zrealizowane ze środków własnych ZMPG S.A.

- **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 zasadniczych do prędkości 60 km/h, a w pozostałych torach stacyjnych do 40 km/h; zapewnienie dopuszczalnego nacisku na oś 221 kN dla wszystkich torów szlakowych i stacyjnych oraz nacisków do 245 kN dla obiektów inżynieryjnych; dostosowanie stacji do obsługi składów pociągów o długości 740 m. Inwestycja obejmuje łącznie teren 70 hektarów, budowę 130 kilometrów torów kolejowych wraz z 355 rozjazdami i przejazdami kolejowo-drogowymi na odcinkach 6 linii kolejowych. Zakres prac obejmuje także instalację urządzeń i systemów telekomunikacyjnych w tym SRK, sieci trakcyjnej wraz z zasilaniem oraz budowę obiektów inżynieryjnych i kubaturowych. Ponadto, budowa Lokalnego Centrum Sterowania Gdynia Port zapewni sprawniejszy ruch pociągów. W efekcie prac wzrośnie punktualność przejazdów i szybkość obsługi kolejowej terminali portowych. Generalnym wykonawcą jest Budimex S.A. Planowany termin zakończenia: 2023 r. Wartość inwestycji: 1 487 mln zł.

- **Rozbudowa linii kolejowej nr 201 w kierunku Bydgoszczy.**

Linia nr 201 jest częścią międzynarodowej linii kolejowej CE-65 – głównego szlaku towarowego łączącego bezpośrednio Port Gdynia ze Śląskiem. Od 2012 r. stanowi ona element polskiej części towarowego korytarza kolejowego RailFreightCorridor nr 5 i jako dostęp do portu jest uznawana przez Komisję Europejską za istotną infrastrukturę Korytarza Bałtyk – Adriatyk TEN-T. Ma ona równie ważne znaczenie dla gospodarki krajowej jak i bezpieczeństwa oraz organizacji przewozów kolejowych w Trójmieście. Przy obecnym natężeniu ruchu pasażerskiego i towarowego w węźle trójmiejskim, modernizacja linii kolejowej nr 201 zapewni alternatywny dostęp do Portu Gdynia. ZMPG S.A. w ramach konsultacji dokumentu pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku” podkreślił fundamentalne znaczenie modernizacji linii nr 201 dla rozwoju i efektywnego funkcjonowania Portu Gdynia (w tym Portu Zewnętrznego), poprzez

wykorzystanie zmodernizowanej Stacji Gdynia Port oraz przyszłego terminala intermodalnego w Emilianowie k. Bydgoszczy w bezpośrednim zapleczu Portu Gdynia. PKP PLK S.A. zapewnił ZMPG S.A. o realizacji tej linii do końca 2027 r.

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

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

Realizowany projekt wpisuje się w realizację unijnych celów długoterminowych CEF, którymi dla sektora transportu są m.in. ukończenie prac nad siecią bazową TEN-T do 2030 r. oraz przejście na ekologiczną, konkurencyjną i zintegrowaną mobilność, postęp w pracach nad ukończeniem kompleksowej sieci TEN-T do 2050 r. Wykonanie dokumentacji warunkującej realizację projektu inwestycyjnego jest kluczowe z punktu widzenia pozyskiwania dalszych środków UE i przyczyni się pośrednio do zmniejszenia presji działalności portowej na środowisko, poprzez m.in. poprawę dostępu drogowego, kolejowego, zapewnienie intermodalności oraz zapewnienie wysokiej jakości infrastruktury przeładunkowej.

W zakresie projektu wykonane zostaną następujące fazy:

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

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

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

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

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

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

- **Przebudowa Stanowiska Przeładunku Paliw Stałych.**

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

Rozpoczęto prace pogłębiania Stanowiska Przeładunków Paliw Płynnych. Opracowano projekt koncepcyjny przebudowy stanowiska SPPP umożliwiający obsługę statków o zanurzeniu do 14,8 m. Planowany termin realizacji (wykonanie prac projektowych oraz robót budowlanych): 2023-2027. Szacowany koszt inwestycji: ok. 150 mln zł.

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

W dniu 9 września 2020 r. podpisano umowę z Wykonawcą na budowę placów manewrowo-składowych na terenie Centrum Logistycznego w ramach zadania inwestycyjnego „Budowa placów manewrowo- składowych na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia”. Zbudowany został plac nr 1 o powierzchni 9,04 ha przeznaczony do składowania 8 136 szt. kontenerów standardowych i 432 szt. kontenerów chłodniczych, oraz plac nr 2 o powierzchni 8,51 ha przeznaczony do składowania 7 092 szt. kontenerów standardowych. Place są przystosowane do składowania kontenerów oraz innych ładunków intermodalnych. Plac nr 2 będzie połączony bezpośrednio z projektowanym w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego terminalem intermodalnym (zadanie: Budowa terminalu intermodalnego na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia).

W ramach niniejszego zadania wybudowane zostały nawierzchnie betonowe na placach nr 1 i nr 2 oraz towarzysząca infrastruktura elektroenergetyczna, sanitarna, telekomunikacyjna, a także zbiornik retencyjny, ogrodzenie, nasadzenia zieleni i inne elementy niezbędne do eksploatacji wybudowanych placów, konstrukcji do obsługi kontenerów chłodniczych, oraz roboty w branży sanitarnej i elektrycznej.

Zakończono odbiór projektu wykonawczego, dla budowy drogi dojazdowej od ulicy Logistycznej do projektowanego terminalu intermodalnego. W 2022 r. zakończono drogę dojazdową do placu nr 2, zbiornik zapasu wody pożarowej i pompownia przeciwpożarowa, łącząca ulicę Logistyczną z projektowanym terminalem intermodalnym oraz uzyskanie, pozwolenia na użytkowanie dla całości zadania. Zakończono inwestycję w 2022 r. Całkowity koszt inwestycji: ok. 76 mln zł. Zadanie zostało zrealizowane ze środków własnych ZMPG S.A.

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

Zadanie stanowi kontynuację rozbudowy zachodniej części Portu Gdynia i jest kolejnym etapem rozszerzania oferty na powierzchnie magazynowe. W ramach zadania powstanie czwarty magazyn wysokiego składowania na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia. W grudniu 2020 r. Wykonawca złożył projekt budowlany. Dalsze prace projektowe wstrzymano z uwagi na konieczność rozszerzenia prac projektowych o budowę w obiekcie instalacji tryskaczowej zgodnie z wymogami ubezpieczycieli budynków portowych. W czerwcu 2021 r. został ogłoszony przetarg na wykonanie Projektu koncepcyjnego budowy magazynów wysokiego składowania na obszarze ok. 70 000 m² na terenie Centrum Logistycznego z uwzględnieniem maksymalnego oraz najbardziej efektywnego

wykorzystania terenu pod obiekty magazynowe przy założeniu ogrzewania magazynów poprzez przyłączenie ich do sieci ciepłowniczej miejskiej oraz wyposażenia w mokrą instalację tryskaczową wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną. Postępowanie unieważniono, ponieważ nie została złożona żadna oferta. Drugie ogłoszone postępowanie przetargowe również okazało się nieskuteczne. We wrześniu 2021 r. udzielono zamówienia w trybie z wolnej ręki i podpisano umowę na wykonanie wielobranżowego projektu koncepcyjnego. W 2021 r. Wykonawca opracował dwuwariantową wielobranżową koncepcję projektu zagospodarowania terenu. Zakończono odbiór projektu koncepcyjnego budowy magazynów wysokiego składowania. Realizacja projektu budowlanego uzależniona będzie od rozmów z przyszłymi najemcami.

- **Budowa nawierzchni manewrowo-składowych na Nabrzeżu Węgierskim.**

Realizacja zadania ma na celu zwiększenie możliwości przeładunkowych we wschodniej części portu, a tym samym utrzymanie pozycji konkurencyjnej Portu Gdynia w regionie Morza Bałtyckiego. W ramach projektu przewiduje się efektywne zagospodarowanie terenów pozyskanych w 2018 r. od firmy Vistal Stocznia Remontowa. Projekt zakłada budowę nawierzchni dostosowanych do składowania towarów drobnicowych (tj. papier, celuloza, stal, big-bagi, wyroby drewnopochodne, sztuki ciężkie, ładunki ponadgabarytowe, w tym offshore) oraz ładunków masowych (tj. zboża, śruty, pasze, biomasa, węgiel, koks i kruszywo). W celu zwiększenia efektywności przeładunków planowana jest budowa infrastruktury drogowej, kolejowej, sieciowej, przebudowa Nabrzeża Węgierskiego na długości ponad 700 m oraz pogłębienie basenu VI do głębokości technicznej 15,5 m. Na podstawie Projektu Koncepcyjnego, którego odbiór nastąpił w marcu 2020 r., Wykonawca wykonał badania geotechniczne, Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia oraz dokonał Analizy Nawigacyjnej. Wykonawca złożył wniosek o wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich. W październiku 2020 r. uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. W marcu 2021 r. uzyskano decyzję o warunkach zabudowy, a w 2020 r. uzyskano decyzję o pozwoleniu na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp w polskich obszarach morskich. W dniu 31 grudnia 2021 r. biuro projektowe uzyskało decyzję o pozwoleniu wodno-prawnym na budowę trzech wylotów kanalizacyjnych, która wymagała rozszerzenia o decyzję odprowadzenia wód do basenu portowego tymi wylotami. Procedura odbioru projektu budowlanego została wstrzymana do czasu uzyskania kompletnej decyzji wodnoprawnej przez Wykonawcę. Konieczne jest zawarcie Porozumienia celem uzyskania od Stoczni Nauta S.A. prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane dla potrzeb złożenia przez Wykonawcę wniosku o pozwolenie na budowę.

Rozbiórki budynków: zakończono rozbiórkę budynku GA-44. W grudniu 2021 r. dokonano wyboru wykonawcy robót rozbiórkowych budynku GA-48 oraz stacji trafo. Z uwagi na umowę najmu terminem rozpoczęcia robót rozbiórkowych był lipiec 2022 r.

W 2021 r. uzyskano decyzję o warunkach zabudowy. W 2022 r. analizowano opracowaną dokumentację techniczną w zakresie weryfikacji przyjętych nacisków na nawierzchni.

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

Zadanie dotyczy przygotowania terenów pod przyszłe inwestycje. Obszar po Stoczni Remontowej NAUTA S.A. jest niezwykle wartościowym terenem inwestycyjnym we wschodniej części Portu Gdynia, a jego zagospodarowanie umożliwi realizację planów dalszej rozbudowy potencjału portowo – morskiego. Pozyskane tereny postoczniove poszerzą dostęp nie tylko do Basenu II, ale również umożliwią ZMPG S.A. korzystanie z pełnej długości Nabrzeża Śląskiego oraz Nabrzeża Remontowego i Rybnego. W konsekwencji pozwoli to także na realizację strategicznych inwestycji, tj. budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia z dostępem komunikacyjnym przez Molo Węglowe, wykorzystaniem terenów Stoczni Remontowej NAUTA dla poprowadzenia nowego układu drogowego i kolejowego obsługującego Port Zewnętrzny. Dawne tereny Stoczni Remontowej NAUTA S.A. w ramach prac nad koncepcją zagospodarowania przestrzennego są poddane wewnętrznej analizie zarówno pozyskanych obszarów stoczni, jak również obszaru, który zostanie poddany załadowniu. Łącznie stanowi to 90 480 m². W 2022 r. zgromadzono materiały dotyczące sytuacji planistycznej, prac rozbiórkowych, załadownia oraz otoczenia bliższego. Jednocześnie przeprowadzono wstępną analizę

zagospodarowania tego terenu pod kątem funkcji czy etapowania w zależności od zainwestowania w infrastrukturę drogową i portową. W dniu 14 lutego 2022 r. ZMPG S.A. otrzymał negatywną opinię Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków o wyłączenie z wojewódzkiej ewidencji zabytków budynku warsztatowego B-10A, B-10B, przy ul. Waszyngtona w Gdynia – działka nr 2960, obręb 0026 Gdynia.

- **Budowa garażu przy ul. Rotterdamskiej 7 w Gdyni.**

Budowa parterowego budynku garażowego z przyłączem wody, kanalizacji deszczowej i sanitarnej oraz energetycznym dla pojazdów specjalistycznych (wozy asenizacyjne) realizowana jest dla celów przeprowadzania kontroli utrzymania infrastruktury wodno-kanalizacyjnej przez Przedsiębiorstwo Portowe SIEĆ Sp. z o.o. działające na terenie portu. Inwestycja podyktowana jest zapotrzebowaniem najemców. W styczniu 2021 r. odebrano projekt budowlany, natomiast w lutym 2021 r. wysłano do Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku wniosek o wydanie pozwolenia na budowę. W kwietniu 2021 r. odebrano projekt wykonawczy. Uzyskano pozwolenie na budowę garażu przy ul. Rotterdamskiej 7A. Decyzja o realizacji będzie podjęta po zakończeniu rozmów handlowych z przyszłym najemcą. Termin realizacji inwestycji 2022-2023. Całkowity koszt realizacji inwestycji ok 2,5 mln zł.

- **Wykonanie dokumentacji projektowej wraz z uzgodnieniami i pozwoleniami oraz dostawa, montaż, uruchomienie, przyłączenie do sieci instalacji fotowoltaicznej na dachu Magazynu Wysokiego Składowania.**

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. „Nowoczesny potencjał” oraz w priorytecie 4 pn. „Port przyjazny otoczeniu”. Przedmiotem inwestycji jest wykonanie dokumentacji projektowej wraz z uzgodnieniami, pozwoleniami, wszelkimi koniecznymi zmianami i na tej podstawie dostawa, montaż, uruchomienie i przyłączenie do sieci OSD instalacji fotowoltaicznej na dachu MWS, łącznie z dostosowaniem infrastruktury elektroenergetycznej w Porcie Gdynia w ramach pierwszej fazy projektu pn. „Analiza możliwości i zastosowanie technologii odnawialnych źródeł energii w Porcie Gdynia”. Łączna moc zainstalowana elektryczna winna być nie mniejsza niż 499,00 kWp i nie może przekroczyć 500,00 kWp. Ponadto instalacja PV i wszystkie urządzenia wchodzące w jej skład muszą umożliwiać zakwalifikowanie ich jako małej instalacji zgodnie z wymaganiami określonymi w ustawie o OZE oraz umożliwić wpis do rejestru wytwórców energii w małej instalacji. Magazyn Wysokiego Składowania, na dachu którego projektowana jest i budowana będzie elektrownia fotowoltaiczna zlokalizowany jest przy ul. Logistycznej 4 w Gdyni.

- **Rozwój usług portowych oraz pozostałych przedsięwzięć istotnych dla realizacji polskiej polityki morskiej w Porcie Gdynia w 2022 r.**

Port Zewnętrzny.

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

W 2022 r. trwa proces przed inwestycyjny budowy Portu Zewnętrznego. Podstawą prowadzonych działań są wyniki prac koncepcyjnych z lat 2018-2019, zgodnie z którymi zakłada się:

- budowę terminala kontenerowego dla statków kontenerowych klasy Baltmax;
- obrotnicę o średnicy 860 m, umożliwiającą obracanie statków o długości do 430 m, a w przyszłości nawet statków o długości do 490 m;
- przyjęcie rozwiązań umożliwiających możliwie największą redukcję kosztów budowy falochronów i terminala kontenerowego oraz robót czerpalnych akwenów i toru podejściowego;
- budowę terminala instalacyjnego morskich farm wiatrowych.

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

W 2022 r. osiągnięto kamienie milowe projektu:

- Przygotowanie dokumentacji do wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej;
- Dokumentacja przygotowawcza Drogi Czerwonej (działanie zewnętrzne GDDKiA, projekt komplementarny);
- Wniosek o udzielenie pomocy publicznej – złożono;
- Trwały prace nad PFU dla falochronów osłonowych;
- II, III i IV tura dialogu konkurencyjnego – ukończono;
- Opracowanie kompletnego wzoru umowy o PPP
- Trwały prace nad wstępnym PFU pirsu Portu Zewnętrznego;
- Program funkcjonalno-użytkowy falochronów: wybrano wykonawcę, trwało opracowanie dokumentacji;
- Badania sondażowe i geologiczne dna w rejonie inwestycji odbywały się zgodnie z założonym harmonogramem, ukończono badania terenowe, trwało badania laboratoryjne;
- Metodologia monitoringu ssaków morskich;
- Analiza falowania – ukończono;
- Aktualizacja modelu finansowego – ukończono.

Dostęp drogowy do portu Gdynia - Droga Czerwona.

Celem budowy Drogi Czerwonej jest poprawa dostępności transportowej Portu Gdynia. Projekt jest wpisany na listę projektów korytarza transportowego TEN-T Bałtyk-Adriatyk. Realizacja inwestycji ma znaczenie dla rozwoju ilości obsługiwanych w porcie ładunków, a także działań podejmowanych na rzecz stworzenia nowych połączeń żeglugowych portu z przedpołem, zwłaszcza w regionie Morza Bałtyckiego. Dotychczas Gmina Gdynia utrzymuje w przebiegu tej drogi rezerwy planistyczne dla jej realizacji. Istniejące tereny przeznaczone pod budowę drogi to przede wszystkim tereny niezagospodarowane lub tereny drogowe. Konieczność priorytetowej realizacji Drogi Czerwonej wynika z braku możliwości przebudowy Estakady Kwiatkowskiego bez połączenia alternatywnego. Dla zapewnienia pełnej wydajności sieci TEN-T koniecznym jest stworzenie nowego połączenia Portu Gdynia z siecią dróg krajowych poprzez infrastrukturę drogową spełniającą parametry sieci TEN-T i nacisku na oś 11,5 tony, łączących ulicę Janka Wiśniewskiego z drogą S6 (docelowo 7).

GDDKiA Oddział w Gdańsku ogłosiła przetarg na „Projekt budowy Drogi Czerwonej w Gdyni” w celu połączenia drogowego portu w Gdyni z trasą Obwodnica 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 w dniu 11 października 2022 r. i wybrano ofertę złożoną przez Wykonawcę: Mosty Katowice Sp. z o.o. W dniu 28 października 2022 r. GDDKiA podpisała umowę z Wykonawcą, a dnia 6 grudnia odbyła się pierwsza Rada Projektu, w której wzięli udział przedstawiciele ZMPG S.A.

Dolina Logistyczna.

Powstanie „Doliny Logistycznej” pozwoli na wyznaczenie terenów, które zostaną dedykowane działalności logistycznej. Funkcjonowanie Doliny Logistycznej zapewni dostęp do korzystania z oferowanych usług logistycznych dla eksporterów i importerów ładunków przewożonych drogą morską. Realizacja projektu ma również służyć zachęceniu przedsiębiorstw do uruchomienia produkcji w pobliżu portu. Projekt jest ściśle związany z realizacją projektu Budowa Drogi Czerwonej w Gdyni. Realizacja projektu planowana w formule PPP na lata 2022 – 2027. Wartość przedsięwzięcia szacuje się na 448 mln zł. ZMPG S.A. prowadził prace przygotowawcze związane z opracowaniem planu rozwoju oraz koncepcji obszarów Doliny Logistycznej. Dokonano wyceny opracowania, przeprowadzono rozmowy z przedstawicielami Gminy Rumii i Gminy Kosakowo oraz prowadzono przetarg na „Opracowanie koncepcji zagospodarowania przestrzennego, wstępnego studium

wykonalności oraz planu rozwoju obszarów Doliny Logistycznej na terenie Gminy Kosakowo". Planowane jest utworzenie obszaru gospodarczego w oparciu o sektor usług logistycznych zapewniającego w przyszłości konkurencyjność Portu Gdynia oraz napływ nowych inwestorów i poprawę warunków prowadzenia działalności gospodarczej. Przewidziana jest m.in. budowa infrastruktury logistycznej, w tym obiektów magazynowo – składowych, publicznego kolejowego terminala intermodalnego oraz budowa parkingu centralnego dla samochodów ciężarowych obsługiwanych w Porcie Gdynia. Niezbędne jest także zaprojektowanie układu komunikacyjnego na projektowanym obszarze i połączenie go z istniejącą siecią dróg i kolei. Z uwagi na lokalizację infrastruktury w węźle transportowym sieci bazowej TEN-T jej elementy muszą spełniać wymogi przewidziane dla tej sieci.

Wykorzystanie paliwa LNG w Porcie Gdynia.

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. „Nowoczesny potencjał” oraz w priorytecie 4 pn. „Port przyjazny otoczeniu”. Celem projektu jest umożliwienie usług bunkrowania LNG w Porcie Gdynia zgodnie z rosnącym zapotrzebowaniem rynkowym na skroplony gaz ziemny. Dzięki jego realizacji zostały spełnione wymogi dyrektywy (2014/94/EU) ws. rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, w ramach której punkty bunkrowania LNG powinny powstać w portach morskich najpóźniej do 2025 r. Wdrożenie usługi bunkrowania gazu LNG na terenie Portu Gdynia zwiększyło atrakcyjność oferty portu dla jego obecnych i nowych klientów. Dzięki realizacji projektu ZMPG S.A. wdrożył ekologiczne paliwo, a tym samym przyczynił się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, jak również wzrostu konkurencyjności Portu Gdynia na arenie międzynarodowej. Poprzez regularność bunkrowań udowodniono, że istnieje realny popyt rynkowy na ww. usługę. W 2022 r. bunkrowania paliwa LNG były kontynuowane, analizowane było kolejne 3 nabrzeże na potrzeby bunkrowania. Trwał dialog z kolejnymi dostawcami skroplonego gazu ziemnego celem zwiększenia konkurencyjności.

Wykorzystanie wodoru w Porcie Gdynia.

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

Punkt ładowania pojazdów elektrycznych w Porcie Gdynia.

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. „Nowoczesny potencjał” oraz w priorytecie 4 pn. „Port przyjazny otoczeniu”. Celem projektu jest zapewnienie ładowania energią elektryczną pojazdów poruszających się na terenie portu w oparciu o innowacyjny system ładowania. Projekt polega na stworzeniu pilotażowego punktu ładowania dla pojazdów elektrycznych w obrębie istniejącej infrastruktury energetycznej portu gdyńskiego oraz zbadaniu możliwości rynkowego zapotrzebowania na usługę ładowania. Projekt

realizowany jest przy współpracy z Energa Oświetlenie z grupy Orlen. Innowacyjność projektu polega na wykorzystaniu istniejącej infrastruktury portowej. Istotne będzie po zakończeniu projektu uzyskanie informacji dotyczącej rynkowego zapotrzebowania na usługę ładowania pojazdów elektrycznych na terenie Portu Gdynia. Ładowarki obsługują rosnącą flotę pojazdów elektrycznych poruszających się po porcie (pracowników i turystów). W ramach prac zbudowano punkt ładowania składający się z dwóch ładowarek, uruchomiono usługę ładowania pojazdów elektrycznych. W 2021 r. projekt przeszedł do kolejnej fazy badawczo-komercyjnej, a sam punkt ładowania znalazł się w systemie Orlen Charge. Na podstawie projektu zostanie przygotowana koncepcja rozwoju elektromobilności w Porcie Gdynia, w tym opracowane zostaną kolejne punkty ładowania na terenie Portu Gdynia.

Space3ac- System do rozliczania opłaty deszczowej – Interio.

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 4. pn. „Port przyjazny otoczeniu”. Projekt polega na stworzeniu systemu w formie aplikacji internetowej ułatwiającego rozliczanie opłat za usługi wodne (tzw. opłata deszczowa). System obliczania opłaty deszczowej został opracowany w myśl ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne. Aplikacja została opracowana i wdrożona w 2018 r., po jej wdrożeniu rozpoczęto współpracę z podmiotami dzierżawiącymi tereny, aby mogły współuczestniczyć w opłatach. Tworzony jest w tym celu dodatkowy moduł. Infrastruktura ZMPG S.A. podczas opadów deszczu obsługuje tereny własne, dzierżawione innym klientom i tereny, które są własnością pozostałych podmiotów portowych. W pierwszym etapie projektu zaprojektowano i wdrożono narzędzie informatyczne w postaci aplikacji obliczającej wielkość opadów w poszczególnych kwartałach roku oraz poziom opłat za wielkość opadów, które są przekazywane do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. Aplikacja oblicza opłaty na podstawie wielkości terenu i informacji pozyskanych od Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej, który wskazuje poziom opadów na danym terenie. Aplikacja posiada różne funkcje, m.in. generowania raportów i rozliczeń oraz wprowadzania operatów wodnoprawnych i faktur do bazy danych. Kolejnym etapem projektu jest przygotowanie rozliczeń dla najemców ZMPG S.A. oraz dla pozostałych podmiotów portowych korzystających z terenów podlegających rozliczaniu z opłat wodnych. ZMPG S.A. ponosi ww. opłaty samodzielnie (nie nakłada opłat na pozostałe podmioty). Celem projektu jest optymalne rozliczenie opłat deszczowych na podstawie faktur metodą ScS-Cn.

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

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 1 pn. „Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych” oraz w priorytecie 2 pn. „Nowoczesny potencjał”. Projekt polega na wdrożeniu i utrzymaniu elektronicznego Portalu e-usług w ZMPG S.A., a także optymalizacji do potrzeb przedsiębiorstwa wraz z jego integracją z systemem rządowym, tj. Platformą e – Zamówienia w razie konieczności. Wdrożone, uruchomione i zintegrowane oprogramowanie służy przeprowadzaniu postępowań przetargowych wraz z ich archiwizacją oraz całościową komunikacją z Wykonawcami w formie elektronicznej zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych. Wdrożenie i stosowanie systemu elektronicznego umożliwia wyłącznie elektroniczny obieg dokumentów pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcami. Dzięki realizacji projektu nastąpiło zwiększenie transparentności prowadzonych postępowań przetargowych, usprawnienie komunikacji na linii Zamawiający - Wykonawca, podniesienie konkurencyjności przedsiębiorstwa, jak również skrócenie procesów w zakresie prowadzenia postępowań przetargowych.

Platforma Zarządzania Informacją – PIM.

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

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

System umożliwi w etapie eksploatacji wykorzystanie informacji wypracowanych w początkowej fazie cyklu życia projektu (od koncepcji do realizacji projektu). Program PIM umożliwi zmniejszenie całkowitych kosztów projektowania, realizacji, utrzymania i zarządzania obiektem powstałym w procesie inwestycyjnym oraz zminimalizowanie zagrożenia wystąpienia błędów w dokumentacji na etapie planowania, projektowania i realizacji inwestycji.

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

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 4. pn. „Port przyjazny otoczeniu”. Projekt polega na stworzeniu systemu wspomagającego akcje Portowej Straży Pożarnej (PSP) w zakresie nawigowania do miejsca zdarzenia. System obejmować będzie moduł na stanowisku Dyżurnego Punktu Alarmowego, moduł u Dyspozytora Kolejowego oraz moduł na tablet, który znajdować się będzie w pojeździe ratowniczo-gaśniczym PSP. Analiza wewnętrzna wykazała konieczność wdrożenia rozwiązania, które zoptymalizuje komunikację pomiędzy dyspozytorem kolejowym, a pracownikami PSP. Komunikacja dotyczy przekazywania informacji o trasie dojazdu do miejsca zdarzenia z uwzględnieniem przejazdów drogowo-kolejowych. Funkcjonalności systemu obejmują m.in. wyznaczenie najszybszej drogi dojazdu i modyfikacji trasy w sytuacji zamknięcia przejazdów drogowo-kolejowych. Aplikacja posiada również funkcję wizualizacji hydrantów w miejscu zdarzenia. Celem projektu jest optymalizacja pracy portowych służb ratowniczych w zakresie nawigowania do miejsca zdarzenia za pośrednictwem interaktywnej mapy wskazującej dostępność przejazdów drogowo-kolejowych.

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

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. „Nowoczesny potencjał” oraz w priorytecie 4 pn. „Port przyjazny otoczeniu”. Projekt polega na wykorzystaniu mobilnych platform badawczych w działalności portu gdyńskiego. W ramach projektu został wybrany zewnętrzny Wykonawca, który dostarcza niezbędne do realizacji założonych celów rozwiązania techniczne wraz z wykwalifikowanym zespołem niezbędnym do obsługi procesów i aparatury pomiarowej. We współpracy z międzynarodowymi podmiotami, na podstawie uzyskiwanych wyników, powstaną prognozy oparte o modele 3D w zakresie modelowania dna morskiego, falowania, czy rozprzestrzeniania się rozlewów ropopochodnych. Pobierane przez bezzałogową platformę pływającą próbki wody są analizowane przez laboratorium, dzięki czemu w czasie realizacji projektu, powstaje profil fizyko – chemiczny wód portowych. Otrzymane dane, obserwacje oraz analizy zostaną uwzględnione w końcowym raporcie, zawierającym rekomendacje oraz wskazania dla organów administracji państwowej w zakresie wykorzystania platform bezzałogowych do prac badawczych na terenach portowych. Implementacja rozwiązań wykorzystujących platformy bezzałogowe w Porcie Gdynia w bezpośredni sposób przyczynia się do rozwoju silnych trendów w branży morskiej, ukierunkowanych na rozwój systemów opartych na autonomiczności. Celem projektu jest określenie możliwości uzyskania od jednostek administracji państwowej akredytacji badań przeprowadzanych za pomocą nawodnych platform bezzałogowych oraz rekomendacje w zakresie ujednoczenia standardów technicznych w tym obszarze. Dzięki projektowi w portach morskich zostanie zwiększony poziom bezpieczeństwa podczas wykonywania podstawowych prac pomiarowych, co wpisuje się w działania w zakresie ochrony klimatu i wód Bałtyku. Nakłady poniesione do 2021 r. wyniosły 453 601,49 zł, w tym

175 305,01 zł ze środków ZMPG S.A. i 278 296,48 zł ze środków Narodowego Centrum Badań i Rozwoju.

Automatyczne Cumowanie.

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

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

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. „Nowoczesny potencjał”. Projekt polega na zaprojektowaniu, zainstalowaniu i uruchomieniu elektrowni słonecznej w Porcie Gdynia o maksymalnej możliwej do zainstalowania łącznej mocy elektrycznej wynikającej z obowiązujących norm formalnoprawnych oraz zdolności techniczno – technologicznej. Celem projektu jest wytworzenie energii elektrycznej do zasilania infrastruktury portowej (transportowej), zwiększenie udziału energii elektrycznej pochodzącej ze źródeł odnawialnych w ogólnym miksie energetycznym oraz ograniczenie emisji gazów do atmosfery w wyniku konwencjonalnego wytwarzania energii elektrycznej. Do końca 2021 r. uzyskano zgody i rozszerzenie klasyfikacji działalności gospodarczej Spółki o wytwarzanie energii elektrycznej oraz przeprowadzono postępowanie przetargowe w formule zaprojektuj – wybuduj dla pierwszego zadania inwestycyjnego. W wyniku uruchomienia projektu realizowane są cele polityki klimatycznej UE poprzez wsparcie systemów przyjaznych dla środowiska i klimatu, tj. obniżenie emisyjności wytwarzania energii elektrycznej, zasilanie jednostek pływających energią pochodzącą z ekologicznych źródeł energii, zasilanie samochodów elektrycznych poruszających się na terenie Portu Gdynia. Projekt jest realizowany w obecnej formule od 2019 r., planowane zakończenie pierwszej fazy projektu przypada na lata 2023 - 2024.

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

Projekt wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Zapisy te uwzględniono w priorytecie 2 pn. „Nowoczesny potencjał”. Projekt polega na budowie i uruchomieniu przyłącza wraz urządzeniami i aparaturą do zasilania promów w ramach projektu Budowy Publicznego Terminalu Promowego w Porcie Gdynia oraz dalszym rozwoju dostępności tej technologii w Porcie Gdynia. Celem projektu jest udostępnienie usług zasilania jednostek energią elektryczną z lądu podczas postoju w Porcie Gdynia w najszerszym możliwym zakresie i zaspokojenie potrzeb armatorów w tym zakresie.

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.

Spółka Polski PCS Sp. z o.o. prowadziła zaawansowane prace dotyczące integracji modułów PCS z systemem administrowanym przez Urząd Morski w Gdyni - Krajowy Pojedynczy Punkt Kontaktowy, stanowiącym podstawowe źródło informacji o podróży statków i zgłoszeniach formalności sprawozdawczych wymaganych przepisami krajowymi. Architektura systemów pozwala na dwustronną komunikację. Działania te pozwolą na wielokrotne wykorzystanie danych raz wprowadzonych do systemu, co będzie oznaczało pełną ich re-używalność, ograniczającą czynności manualne uczestników obrotu portowego. System PCS będzie mógł funkcjonować jako alternatywny kanał dostarczania informacji.

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

Korzyścią dla ZMPG S.A. wynikającą z wprowadzenia rozwiązań PCS będzie przede wszystkim zwiększenie potencjału przeładunkowego i wykorzystanie istniejącej infrastruktury portowej bez dodatkowych nakładów inwestycyjnych. Oczekiwana efektywność cyfryzacji komunikatów ma pozwolić planować awizacje statków, pojazdów ciężarowych i pociągów w sprawniejszy niż dotychczas sposób. PCS ma również uprościć formalności obsługi statku w zakresie administracyjnym, informacyjnym i uczynić je bardziej efektywnymi, przyjaznymi i odbiurokratyzowanymi.

Integracja portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych.

Celem projektu jest wzmocnienie pozycji konkurencyjnej Portu Gdynia poprzez rozbudowę sieci terminali intermodalnych oraz zwiększenie liczby kolejowych serwisów intermodalnych z zapleczem gospodarczym i przemysłowym kraju. Integracja Portu Gdynia z terminalami intermodalnymi na zapleczu i realizacja koncepcji „extended port gateway” umożliwi zwiększenie konkurencyjności Portu Gdynia. W przyszłości przewiduje się kolejny etap polegający na skoordynowanej ekspansji polskich operatorów na obszar Trójmorza poprzez uruchamianie nowych połączeń do/z polskich portów morskich. Kontynuowana była współpraca na rzecz realizacji „Analizy możliwych lokalizacji pod ogólnodostępną kolejową towarową infrastrukturę usługową, tj. pod kolejowe terminale intermodalne, również z możliwością pełnienia funkcji zewnętrznych bram portowych dla Portu Gdynia”. Wykonawca analizy opracował I Etap przedmiotowej Analizy. Zespół ds. opiniowania i odbioru Analizy lokalizacji terminali intermodalnych składający się z przedstawicieli PKP Cargo S.A., PKP S.A., PKP PLK S.A oraz ZMPG S.A. po uwzględnieniu przez Wykonawcę szeregu uwag do dokumentu przyjął I Etap Analizy. Zrealizowane zostało opracowanie pn. „Koncepcja z elementami wstępnego studium wykonalności systemu zarządzania ruchem kolejowym i zwiększenia przepustowości układów torowych oraz integracji portu z zapleczem w ramach technicznej i organizacyjnej poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdynia”.

Studium wykonalności wraz z dokumentacją techniczną inteligentnego systemu zarządzania ruchem samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia.

Zadanie realizowane w ramach projektu nr 1226 ujętego w ramach Planu Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk: „Wdrożenie PCS oraz integracja portowych systemów wymiany informacji, w tym systemu optymalizacji obsługi i ruchu samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia”. Zadanie realizowane w ramach projektu „Studium wykonalności wraz z dokumentacją techniczną inteligentnego systemu zarządzania ruchem samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia”, dofinansowanego z CEF „Łącząc Europę”.

Zgodnie z umową przekazane w II kwartale przez Wykonawcę Wstępne studium wykonalności inteligentnego systemu sterowania ruchem samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia, zostało poddane ocenie, weryfikacji przez Zespół Zadaniowy ZMPG S.A., a następnie przyjęte przez Zamawiającego.

W listopadzie 2020 r., w ramach postępowania w trybie przetargu nieograniczonego dokonano wyboru wykonawcy projektów technicznych (dokumentacji technicznej) tworzących Inteligentny System Zarządzania Ruchem samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia. W 2020 r. zadanie powierzono Konsorcjum firm: Pentacomp Systemy Informatyczne S.A. oraz Sprint S.A.. Firma Pentacomp Systemy Informatyczne S.A.. Niezwłocznie przystąpiono do prac. Wykonawca wraz Zespołem Zadaniowym ZMPG S.A. odbył szereg spotkań analityczno-roboczych w celu optymalizacji zakresu i harmonogramu prac oraz uszczegółowienia wytycznych i założeń do dokumentacji technicznej systemów funkcjonalnych. Projekt obejmujący opracowanie studium wykonalności oraz dokumentację techniczną zakończył się w 2022 r. Budżet projektu wyniósł ok. 6 mln zł.

Systemu Kontroli i Zarządzania Przestrzenią Powietrzną Antydron w Porcie Gdynia.

Projekt został zainicjowany w styczniu 2020 r. Głównym zadaniem projektu jest przetestowanie rozwiązań antydronowych w celu zidentyfikowania odpowiednich zabezpieczeń dla Portu Gdynia. W ramach projektu została zawarta umowa, w ramach której wykonano szereg badań i pomiarów m.in. widma elektromagnetycznego, czy ekranowania elementów stalowych oraz zamontowano radary do wykrywania dronów operujących w przestrzeni powietrznej Portu Gdynia. Ponadto projekt ma określić właściwą konfigurację systemów pozwalającą na zarządzanie przestrzenią powietrzną nad portem.

W ramach realizacji projektu:

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

W 2022 r. ZMPG S.A. kontynuował współpracę z podmiotami portowymi, instytucjami, urzędami, placówkami naukowo-badawczymi, organami administracji państwowej dotyczącą bieżących problemów środowiskowych, bezpieczeństwa ekologicznego, krajowych i międzynarodowych uwarunkowań formalno-prawnych.

Działalność Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. w zakresie ochrony środowiska, wynikająca z wymogów prawa polskiego i międzynarodowego realizowana jest w następujących zakresach: gospodarka odpadami portowymi, gospodarka odpadami statkowymi, monitoring emisji zanieczyszczeń, nadzór nad stanem środowiska, oceny oddziaływania na środowisko planowanych inwestycji oraz współpraca z podmiotami portowymi i instytucjami. Koszty działań związanych z ochroną środowiska w 2022 r. wyniosły ok. 4,9 mln zł (bez uwzględnienia kosztów związanych z realizacją inwestycji unijnych).

Zgodnie z Międzynarodową Konwencją MARPOL w Porcie Gdynia prowadzona jest selektywna zbiórka odpadów statkowych. W 2022 r. odebrano i zagospodarowano:

- 7 800 m³ odpadów zaolejonych,
- 6 000 m³ śmieci,
- 22 000 m³ ścieków,

- 0 m³ pozostałości ładunkowych
- 21,50 m³ popłuczyn ze skrubarów.

Do czerwca 2021 r. państwa członkowskie UE zobligowane były do implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE do prawa krajowego. Ww. dyrektywa wprowadza zasadnicze zmiany w sposobie organizacji odbioru i ustalania stawek za odbiór odpadów ze statków.

W sierpniu 2022 r. weszła w życie nowa ustawa o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków określająca zasady postępowania z odpadami ze statków w portach i przystaniach morskich. Zgodnie z rozdziałem 4 ww. ustawy Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. z dniem 1 stycznia 2023 r. wprowadzi nowy cennik usług portowych odbioru i zagospodarowania odpadów ze statków.

- W związku z przygotowaniem do wdrożenia zarządzania środowiskowego zgodnego z wymogami standardu PN-EN ISO 14001:2015 w dniu 10 czerwca 2022 r. Zarząd Spółki ZMPG S.A. Zarządzeniem nr 08/2022 przyjął Politykę środowiskową Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz wyznaczył Pełnomocnika m.in. zarządzania środowiskowego.
- Realizacja inwestycji pn. „Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków w Porcie Gdynia” przyczyni się do realizacji celów polityki ochrony środowiska poprzez zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko związanego z działalnością portową dzięki wykonaniu nowej i dostosowaniu istniejącej infrastruktury kanalizacyjnej do odbierania ścieków sanitarnych ze statków i zrzutu tych ścieków do sieci kanalizacji sanitarnej miasta Gdynia. Umożliwienie szybkiego i bezawaryjnego zrzutu ścieków ze statków pozwoli na redukcję zanieczyszczeń w wodach morskich oraz do ochrony różnorodności biologicznej w akwenie Morza Bałtyckiego.
- We wschodniej części Portu Gdynia kontynuowane jest prowadzenie ciągłych pomiarów emisji pyłu PM 10 i PM 2,5 przy użyciu sześciu czujników Yetibox oraz oprogramowania analizującego, na podstawie przewidywanych warunków meteorologicznych, ryzyka wystąpienia wzrostu zapylenia w rejonach styku portu z miastem. Informacja o stanie powietrza udostępniona jest on-line na stronie internetowej Portu Gdynia w zakładce Ochrona Środowiska. W 2022 r. nie zanotowano żadnych skarg ze strony społeczeństwa związanych z uciążliwością prowadzonych prac przeładunkowych.
- ZMPG S.A. w 2022 r. kontynuował oszacowanie emisji CO₂ z działalności portowej. Emisje CO₂ za rok 2021 zostały policzone dla: Statków handlowych i wycieczkowców zawijających do Portu Gdynia, Innych jednostek pływających na terenie Portu Gdynia, Transportu zaplecza (transportu kolejowego i drogowego), Urządzeń przeładunkowych oraz pojazdów terminalowych i innych pojazdów, Zużytej energii elektrycznej (na potrzeby budynków oraz urządzeń przeładunkowych) oraz ciepłej przez różne podmioty działające na terenie Portu Gdynia, w tym ZMPG S.A., terminale przeładunkowe oraz inne podmioty.
- W 2022 r. w okresie wiosennym i jesiennym w 28 punktach wykonane zostały pomiary parametrów fizykochemicznych wód basenów portowych. We wszystkich punktach pomiarowych wody portowe są dobrej jakości (II klasa).

W 2022 r. akwenty portowe były całodobowo zabezpieczane na wypadek wystąpienia rozlewu olejowego przez firmę zewnętrzną („DELFIN R.M” Firma Usługowa Jarosław Kryszewski) oraz Portową Straż Pożarną. Wody basenów portowych, kanały i awanport były codziennie patrolowane przy pomocy specjalistycznej jednostki pływającej zapewniając czystość poprzez:

- oczyszczanie basenów z zanieczyszczeń stałych w szczególności: śmieci, butelek, worków, pojedynczych belek;
- usuwanie z basenów portowych rozlewów olejowych.

W 2022 r. z wód portowych zostało usuniętych 27 m³ drewna (belki drewniane, palety, deski, kłody) oraz 19 ton zanieczyszczeń stałych, 1,2 m³ substancji ropopochodnych o kodzie 13 04 03* oraz 2 m³ tkanin zaolejonych o kodzie 15 02 02* (rękawy, maty, poduszki sorbentowe).

ZMPG S.A. prowadził monitoring wód podziemnych w piezometrach zlokalizowanych na terenie BBM Sp. z o.o., Oiler Sp. z o.o. oraz portowego ujęcia wody. Wyniki badań jakości wód podziemnych przyrównano do wartości granicznych określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z 11 października 2019 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (Dz. U. poz. 2148). Z przeprowadzonych badań wynika, że:

- wody podziemne na terenie Oiler Sp. z o.o. w 2022 r. miały dobry stan chemiczny;
- jakość wód z piezometrów P-1 oraz P-2 pobranych w czerwcu charakteryzowała się dobrym stanem chemicznym w zakresie badanych parametrów fizykochemicznych.
 - o wyjątkiem było ponadnormatywne stężenie potasu, chlorków, azotanów i siarczanów wskazujących na słaby stan jakości wód;
 - o w drugiej serii w październiku nadal w wodach utrzymywało się wysokie stężenie potasu i azotanów oraz dodatkowo w P-2 odnotowano przekroczenia wartości granicznych dla azotanów i siarczanów. Stan taki może być spowodowane ich wymywaniem z gleby do wód podziemnych.
- wody podziemne w rejonie portowego ujęcia wody można zaklasyfikować jako:
 - o o dobrym stanie chemicznym w studniach;
 - o o słabym stanie chemicznym w piezometrach, ze względu na przekroczenia wartości granicznych dla wodorowęglanów, jonów amonowych, azotanów, żelaza, potasu, wapnia.

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Zdrowia w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi (Dz. U. poz. 2294) jakość wody pitnej z wodociągu portowego w 2022 r. była sprawdzana w ramach monitoringu stałego kilka razy w miesiącu i każdorazowo pobierane były próbki wody z dwóch lub trzech punktów na sieci wodociągowej. Po dokonaniu oceny ogólnej pobranych próbek wody stwierdzono, że jakość wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi spełnia wymagania określone w w/w Rozporządzeniu Ministra Zdrowia.

3. Port Szczecin i Świnoujście

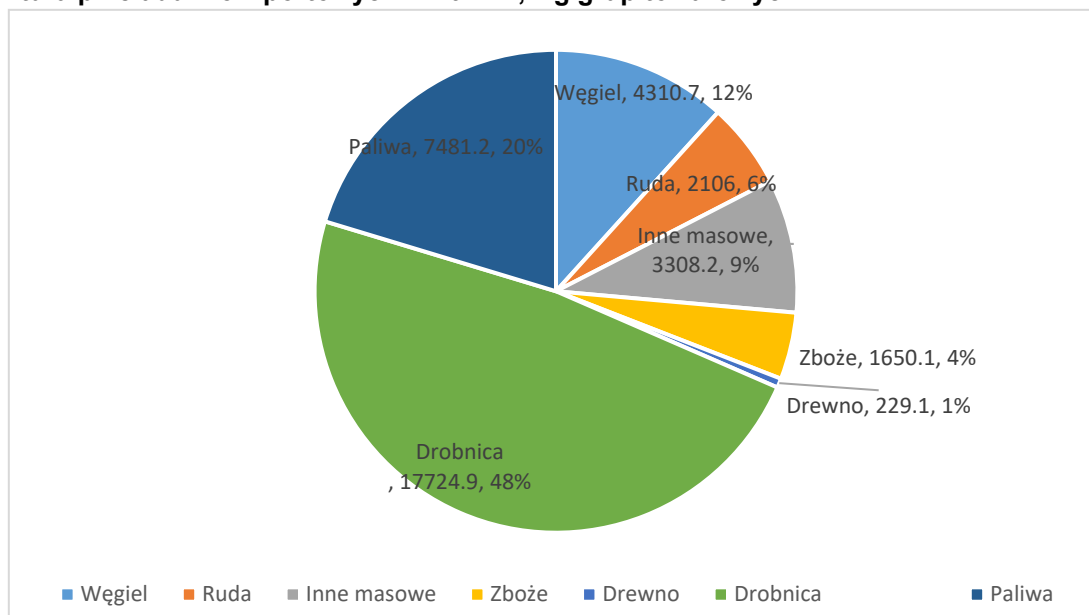
Wielkości przeładunków poszczególnych grup towarów.

Biorąc pod uwagę sytuację gospodarczą kraju, sytuację w handlu międzynarodowym w okresie pandemii Covid-19 oraz wojnę wywołaną przez Rosję, 2022 r. można uznać za bardzo udany dla polskich portów morskich, w tym również dla portów w Szczecinie i w Świnoujściu. Świadczy o tym m.in. wzrost wielkości przeładunków w obu portach o 10,8% w stosunku do roku poprzedniego (2021), co zarazem spowodowało, że miniony rok był rekordowy, jeżeli chodzi o wielkość przeładunków w historii ZMPSiŚ.

Tab. 1. Wielkość przeładunków w portach Szczecin i Świnoujście w 2021 i 2022 r.

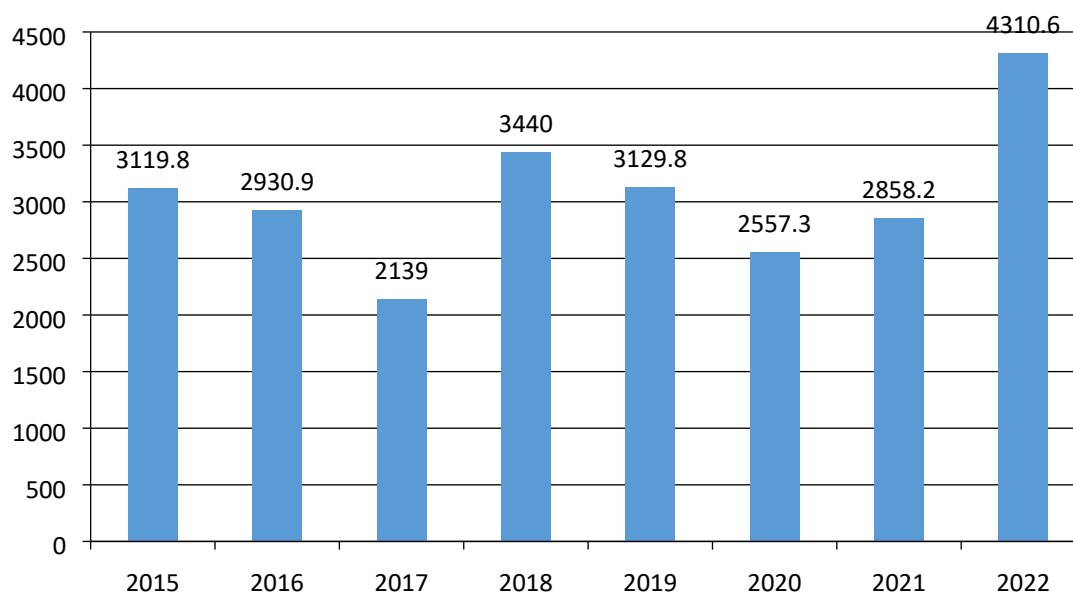
Lp.	Grupa towarowa	2021	2022	% 2022/2021
1	Węgiel	2 858,2	4 310,6	150,8
2	Ruda	1 890,1	2 106,0	111,4
3	Inne masowe	2 975,2	3 308,3	111,2
4	Zboże	1 786,2	1 650,1	92,4
5	Drewno	118,9	229,0	192,6
6	Drobnica	18 340,9	17 724,9	96,6
	w tym drobnica promowa	14 923,6	14 463,1	96,9
7	Paliwa	5 250,2	7 481,3	142,5
	w tym LNG	2 872,2	4 441,3	154,6
Razem obroty w portach w Szczecinie i w Świnoujściu		33 219,7	36 810,2	110,8
8	Przeładunki kontenerów TEU (20')	82 140,0	75 381,3	91,8

Struktura przeładunków portowych w 2022 r., wg grup towarowych.



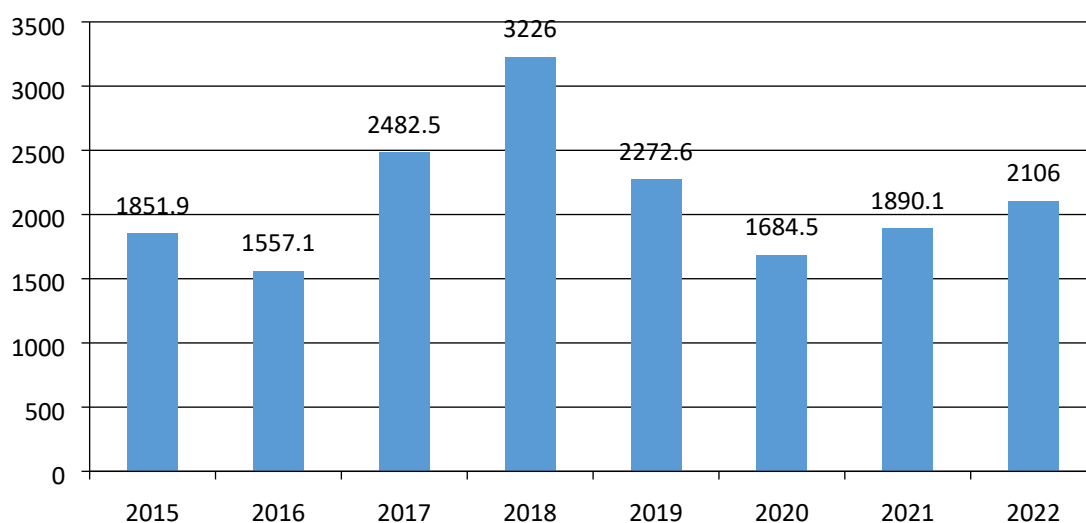
Analiza grup towarowych.

Węgiel



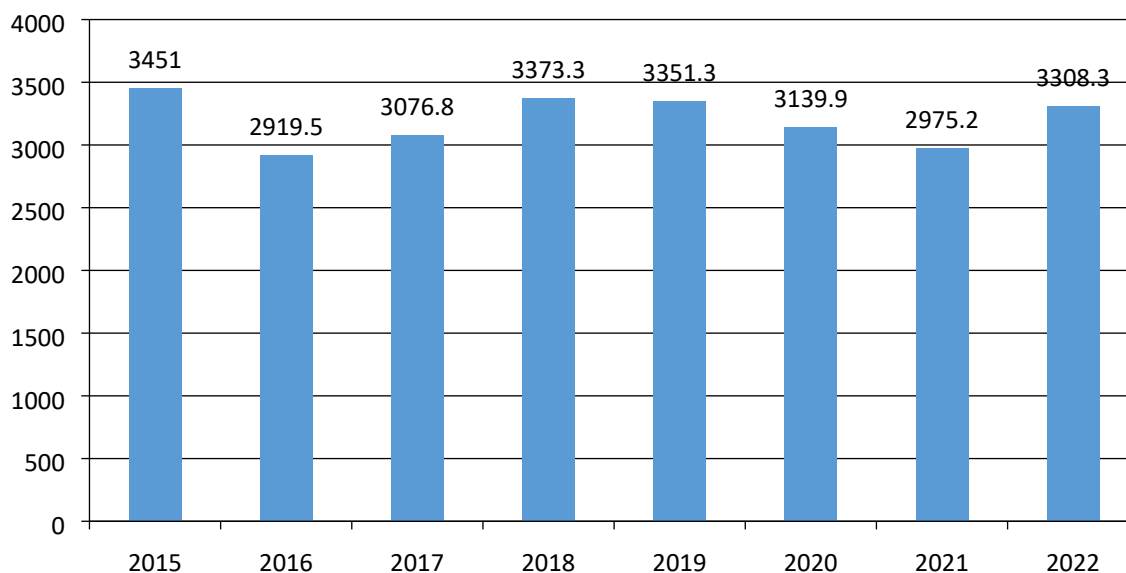
Przeładunki węgla w ujęciu rok do roku spadały od 2015 do 2021 r. (poza ekstremalnym 2018 r.). W latach 2021-2022 nastąpił znaczący wzrost wielkości przeładunków w tej grupie towarowej, tj. o +68,6% w stosunku do 2020 r. W 2021 r. stało się to z powodu wzrostu eksportu koksu zarówno do Indii, jak i krajów Europy Zachodniej, natomiast w 2022 r. duży wzrost przeładunków węgla spowodowany był sytuacją geopolityczną – wojną wywołaną przez Rosję, 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 r. miały przeładunki węgla w imporcie- 3 063,1 tys. ton. Ponadto przeładowywano koks (1 120,1 tys. ton – w zdecydowanej większości eksport), niewielkie ilości antracytu, tj.: 38,5 tys. ton i nieznaczące ilości koksiku i koksu ponafkowego.

Rudy metali



Przeładunki rud metali po 2 letnich spadkach, od 2021 r. osiągają wzrost. W 2022 r. wyniósł on 11,4%. Oznacza to stabilizację w wysokości średnich poziomów znanych z ostatnich lat. Przeładowano łącznie 2 106,0 tys. ton towarów, a największy w tym udział miały rudy żelaza (1 572,9 tys. ton), a następnie w kolejności: koncentrat miedzi, rudy manganu, koncentrat cynku, żelazomangan. Udział pozostałych rud był znikomy. Wpływ na poziom importu rudy (w stosunku do maksymalnych wielkości) miało znaczne ograniczenie produkcji stali przez polskie, czeskie i słowackie huty, łącznie z wygaszaniem pieców w Częstochowie, Krakowie i Ostrawie. Ważnym powodem ograniczenia produkcji hut była nadpodaż wyrobów stalowych sprowadzanych głównie z Rosji, USA i Chin. Ponadto, na wynik wpłynęła konieczność importowania przez polskie porty węgla, co również miało wpływ na wielkość przeładunku rudy w 2022 r.

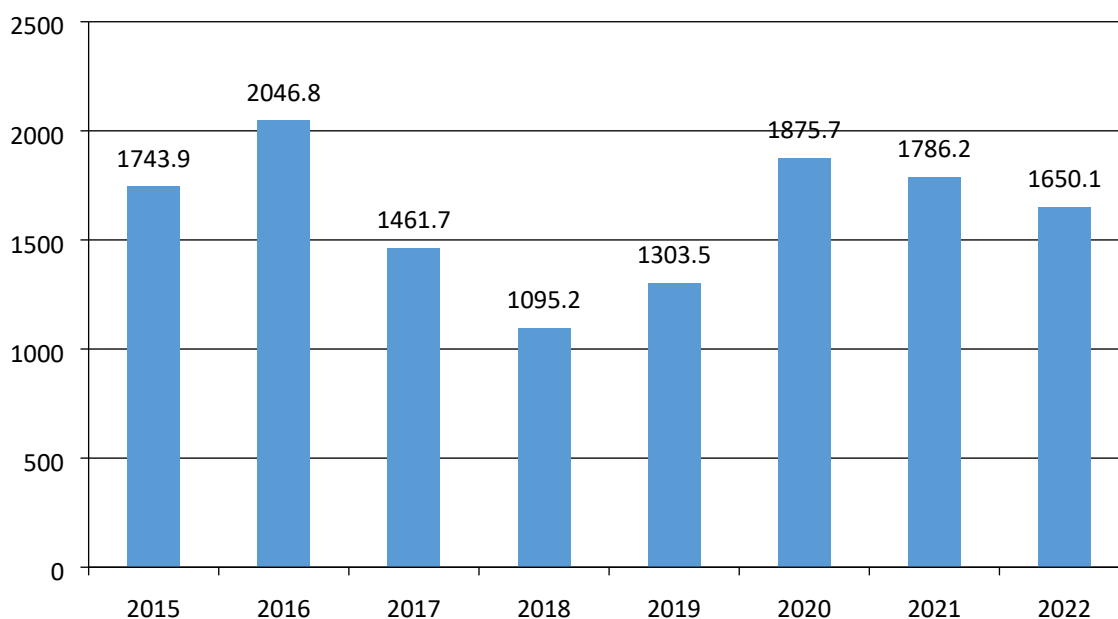
Inne masowe



W 2022 r. odnotowano wzrost przeładunków towarów z grupy inne masowe. Wzrost ten wyniósł 11,2% w stosunku do 2021 r., co oznacza powrót przeładunków w tej grupie towarowej do wielkości rzędu tych w latach 2018-2019. Wzrosty przeładunków odnotowano w nawozach, surówce żelaza, kwasie siarkowym, a spadki w metanolu i fosforach. Wśród przeładowywanych towarów w 2022 r. dominowały nawozy (1 161,9 tys. ton). Przeładunki powyżej 200 tys. ton odnotowano dla surówki żelaza (361,0 tys. ton), metanolu (238,7 tys. ton), kruszywa (214,6 tys. ton) i kwasu siarkowego (204,5 tys. ton) a powyżej

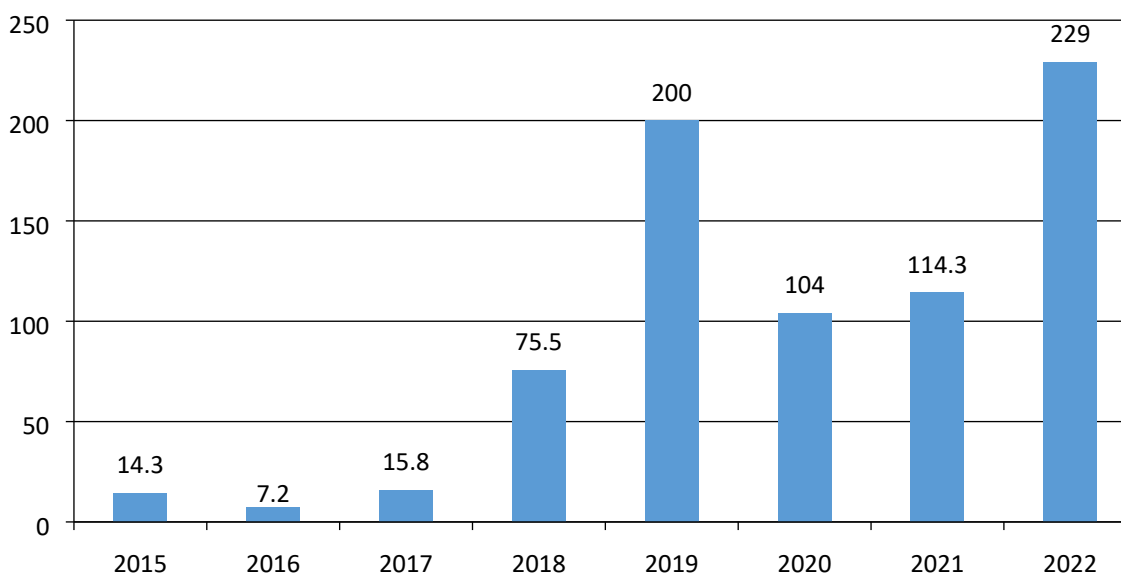
100 tys. ton dla fosforytów (135,0 tys. ton), złomu (119,3 tys. ton) i szkliva sodowego (104,7 tys. ton). Przeładunki pozostałych towarów z grupy inne masowe nie przekroczyły w 2022 r. poziomu 100 tys. ton.

Zboża



W 2022 r. kolejny raz wystąpił spadek przeładunków zbóż. Wyniósł on 7,6% - blisko dwa razy więcej niż w roku poprzednim. Wciąż jednak wynik ten plasuje się w okolicach średniego wyniku za lata 2015-2022. Ujemny wynik na zbożu to wynik spadków przeładunków dla takich towarów jak: pszenica, śruta sojowa czy śruta rzepakowa. Doszło natomiast do dużego wzrostu przeładunków kukurydzy (co związane było z tranzytem tego towaru z Ukrainy) oraz rzepaku (na skutek zwiększonych plonów). W strukturze przeładunków dominują pszenica (582,5 tys. ton), śruta sojowa (412,3 tys. ton), śruta rzepakowa (283,0 tys. ton) oraz rzepak (114,3 tys. ton). Przeładunki pozostałych towarów z grupy zboża nie przekroczyły w 2022 r. poziomu 100 tys. ton.

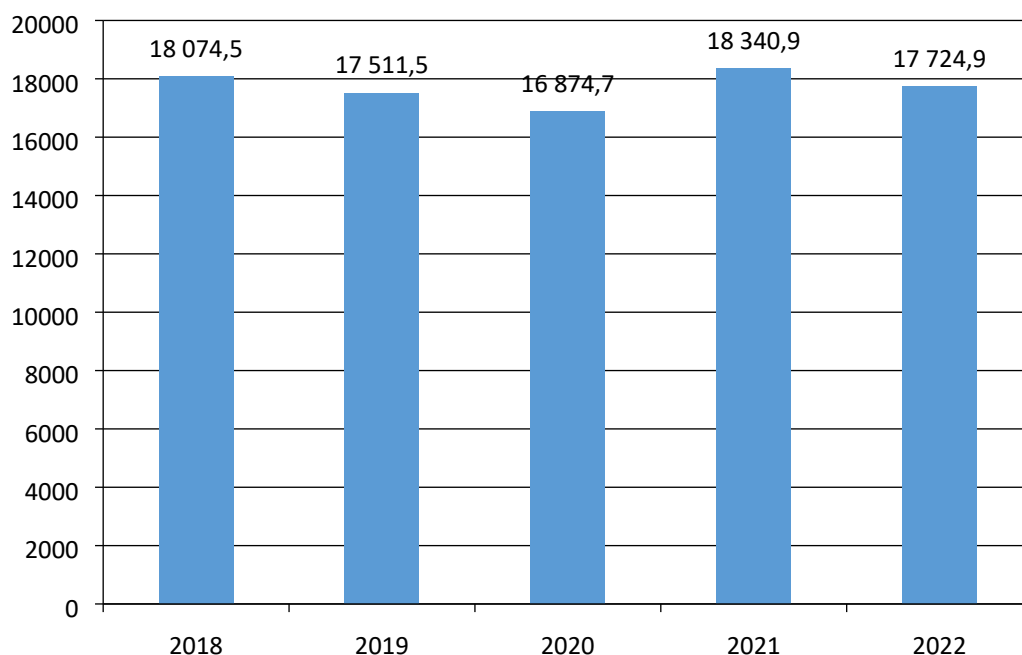
Drewno



W 2022 r. nastąpił znaczny wzrost wielkości przeładunków drewna w stosunku przeładunków w 2021 r. 229 tys. ton przeładowanego drewna to rekordowa ilość na przestrzeni ostatnich lat. Duży wzrost wynika ze zmniejszonego eksportu drewna z wiatrolomów i wycinki drzew wzdłuż budowanych

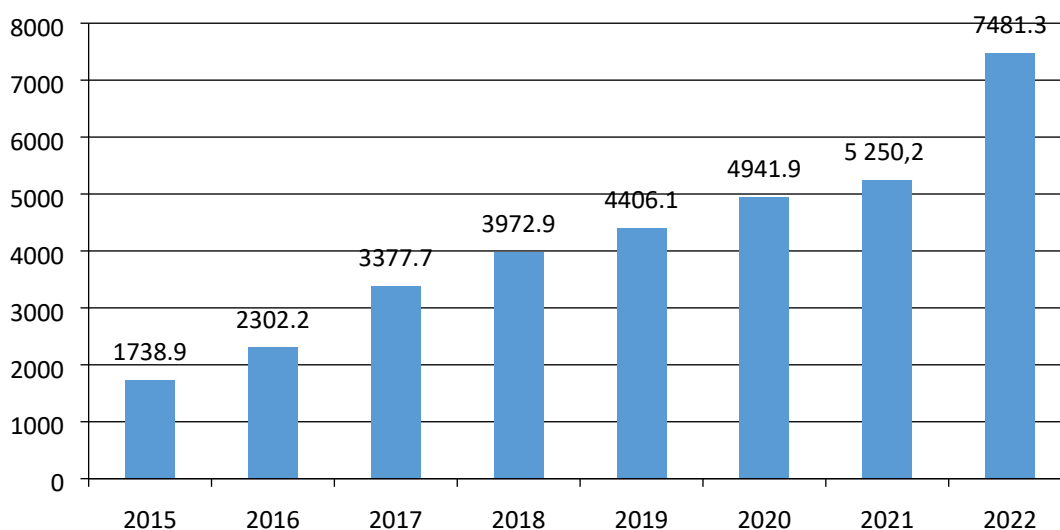
dróg ekspresowych. Ze względu na niski poziom przeładunków grupa towarowa drewna była zasadniczo nieistotna w ogólnych obrotach.

Drobnica



Grupa ta stanowi najbardziej istotną w całości przeładunków i stanowiącą 48,2% udziału (2021 r.: 55,2%). Na wielkość w 2022 r., wynoszącą 17,7 mln ton złożyły się przede wszystkim przeładunki drobnicy promowej - 14,5 mln ton. W 2022 r. nastąpił spadek przeładunków o 3,4% w porównaniu do poprzedniego roku, spowodowany spadkiem przeładunków drobnicy zarówno konwencjonalnej, jak i drobnicy promowej (głównie) oraz sytuacją geopolityczną na świecie. Ponadto zanotowano spadek obrotów drobnicy kontenerowej (0,53 mln ton), co związane było z ogólnoswiatowymi trendami w tym zakresie. Najważniejsze towary obsługiwane jako tzw. drobnica konwencjonalna, to: celuloza (693,9 tys. ton), wyroby stalowe (507,0 tys. ton) oraz aluminium (244,3 tys. ton) Przeładunki pozostałych towarów z grupy drobnica konwencjonalna nie przekroczyły w 2022 r. poziomu 200 tys. ton.

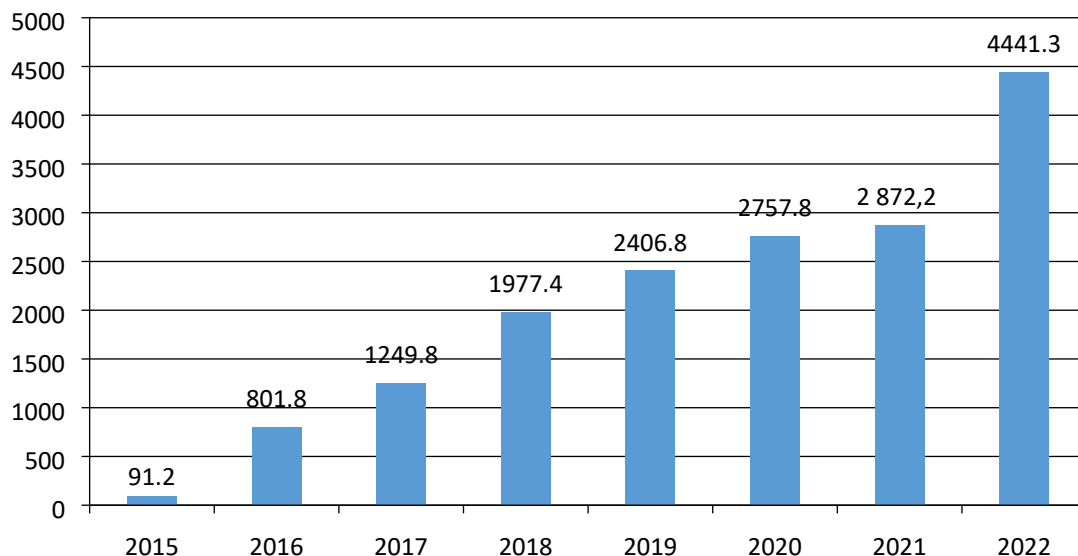
Paliwa



Wzrost przeładunków w 2022 r. w tej grupie, to głównie zasługa wzrostu ilości obsługiwanych statków z gazem skroplonym LNG. W 2022 r. nastąpił wzrost przeładunków paliw o 42,5% w stosunku do 2021 r. Statki z gazem skroplonym LNG przekazały do terminala 4 441,3 tys. ton paliwa. Pozostałe

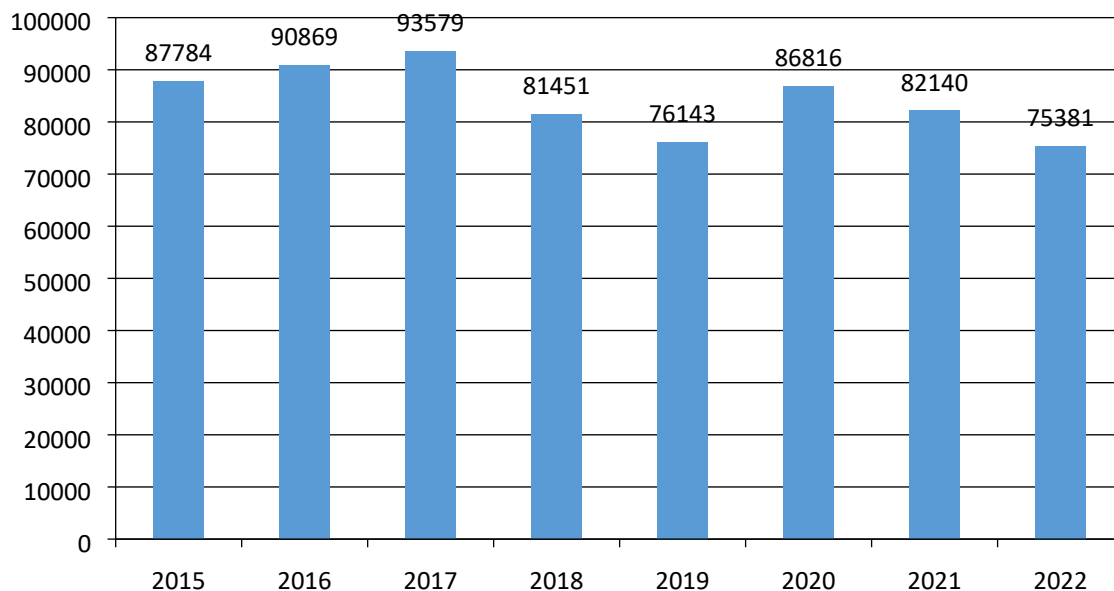
przeładunki dotyczyły głównie oleju napędowego - 1 634,9 tys. ton (poprzednio: 1 274,8 tys. ton), eksportu oleju ciężkiego opałowego do krajów zachodniej Europy: 938,7 tys. ton (2021: 890,3 tys. ton) oraz gazu LPG: 247,6 tys. ton (2021: 156,0 tys. ton).

Gaz LNG



W 2022 r. nastąpił duży wzrost przeładunków gazu LNG - o 54,6% w stosunku do poprzedniego roku. Obsłużono łącznie 58 statków (w tym 36 z USA, 17 z Kataru, 2 z Egiptu, 2 z Nigerii, 1 z Trynidadu i Tobago). Wzrost przeładunków spowodowany był zwiększonym zakontraktowaniem na import gazu w celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju. W następnych latach planowany wzrost dostaw gazu z w związku z planowanym uruchomieniem nowego zbiornika skroplonego gazu i z kontraktem który PGNiG podpisał z dostawcami z USA.

Kontenery w TEU



Po okresie wzrostów za lata 2013-2017 i spadkach w latach 2018 i 2019, od 2020 r. ponownie następuje spadek obrotów kontenerów (w TEU). W 2022 r. obsłużono ich 75 381 TEU (2021: 82 140 TEU), tj. o 8,2% mniej w porównaniu do poprzedniego roku.

Wykorzystanie zdolności przeładunkowych nabrzeży w 2022 r.

Zdolności przeładunkowe własnych nabrzeży portów Szczecin i Świnoujście zostały w roku 2019 oszacowane na podstawie opracowania pn. „Ocena zdolności przeładunkowych portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu” i określone na poziomie netto 38,5 mln ton, przy trzymianowej pracy portu przez 365 dni. Uwzględniając dodatkowo zmiany wielkości tary środków transportu na TPŚ oraz zwiększenie potencjału przeładunkowego dla gazu LNG od czasu sporządzenia opracowania, wynoszą one łącznie ok. 53,5 mln ton. Aktualną całkowitą zdolność przeładunkową portów w granicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. określono przyjmując założenie, że całkowita zdolność przeładunkowa nabrzeży, spółek portowych, a w rezultacie obu portów nie może przekraczać wyników zdolności przeładunkowych urzędzeń, zdolności przepustowych i składowych.

Najważniejsze inwestycje i działania podjęte, kontynuowane lub zakończone w 2022 r. w Porcie Szczecin i Świnoujście.

• Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego.

Celem działań inwestycyjnych w Kanale Dębickim jest uzyskanie zwiększonego jakościowo i ilościowo potencjału do przeładunków drobnicowych, poprzez budowę nowego nabrzeża Norweskiego (stanowiącego przedłużenie linii istniejącego nabrzeża Fińskiego, pełniącego funkcję terminala kontenerowego) oraz modernizację istniejących nabrzeży Czeskiego i Słowackiego wraz z modernizacją infrastruktury technicznej na bezpośrednim zapleczu nabrzeży i przystosowanie ich do głębokości technicznej 12,5 m. Ponadto, jako zabezpieczenie brzegu Ostrowa Grabowskiego i przedłużenie w przyszłości dalszej linii nabrzeża Norweskiego, w ramach tego zadania planuje się budowę nabrzeża oczepowego na długości ok. 600 m (nazwa w przyszłości - nabrzeże Duńskie). Nabrzeża Czeskie i Słowackie są najintensywniej wykorzystywanymi nabrzeżami drobnicowymi w porcie w Szczecinie, a zakres inwestycji zapewni dostosowanie ich parametrów do obsługi największych statków, jakie będą mogły zawijać do portu w Szczecinie po modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m.

Elementem wspólnym dla wszystkich nabrzeży jest poszerzenie Kanału Dębickiego do szerokości 200 m (obecnie 120 m), poprzez wybranie mas ziemnych na całym odcinku zachodniego brzegu Ostrowa Grabowskiego oraz pogłębienie basenu do głębokości technicznej - 12,5 m. Umożliwi to przystosowanie nabrzeży do parametrów modernizowanego toru wodnego Świnoujście-Szczecin. W ramach realizacji inwestycji poprawy dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego oraz Basenu Kaszubskiego budowane są pola odkładu urobku na Ostrowie Grabowskim służące jako baza do deponowania urobku z prac czerpalnych.

Projekt w trakcie realizacji. Najważniejsze zdarzenia i osiągnięte rezultaty:

- Zakończono prace kafarowe na nabrzeżu Czeskim - etap I;
- Trwały roboty żelbetowe na nabrzeżu Czeskim - etap I;
- Zakończono prace związane z wydobywaniem ferromagnetyków w Kanale Dębickim (obiektów potencjalnie niebezpiecznych);
- Dostarczono ściankę szczelną na nabrzeże Czeskie i Słowackie;
- Dostarczono ściankę szczelną na nabrzeże Norweskie i Duńskie;
- Pograżono ściankę szczelną i wykonano pale CFA na nabrzeżu Norweskim;
- Trwały roboty żelbetowe na nabrzeżu Norweskim i Duńskim;
- Pograżono ściankę szczelną na nabrzeżu Duńskim;
- Zakończono wykonywanie platformy pod wały pola odkładu na Ostrowie Mieleńskim. Trwało wykonywanie wałów;
- Na dzień 31.12.2022 r. wykonano ok 55% zakresu rzeczowego.

• Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego.

Celem działań inwestycyjnych w rejonie Basenu Kaszubskiego jest uzyskanie zwiększonego jakościowo potencjału do przeładunków masowych, poprzez modernizację istniejących nabrzeży: Katowickiego

i Chorzowskiego, które są najintensywniej wykorzystywanymi nabrzeżami w rejonie przeładunków masowych w porcie w Szczecinie. Dzięki realizacji projektu możliwa będzie obsługa masowców o nośności ok. 40 tys. ton. Zakres inwestycji w przypadku w/w nabrzeży obejmuje przystosowanie ich parametrów technicznych i eksploatacyjnych do obsługi największych statków, jakie będą mogły zawijać do portu w Szczecinie po modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m.

Ponadto, celem projektu jest uzyskanie głębokości technicznej dla obu nabrzeży Htech = 12,5m i nośności 40kN/m². Elementem komplementarnym projektu jest załadowanie Basenu Noteckiego urobkiem uzyskanym z robót pogłębiarskich w rejonie Basenu Kaszubskiego. Nabrzeża w Basenie Noteckim charakteryzują się złym stanem technicznym, niewielkimi głębokościami oraz bardzo małym zapleczem składowym, co było powodem decyzji o zasypaniu basenu i przeznaczeniu uzyskanego w ten sposób terenu na zaplecze nabrzeża Górnośląskiego. W efekcie wymienionych prac powstanie jednolity obszar o powierzchni około 18 ha. Konsekwencją przedłużenia nabrzeża Katowickiego o 70 m (dla uzyskania 2 stanowisk statkowych przy tym nabrzeżu, długość nabrzeża po modernizacji będzie wynosić ok. 500 m) było przeniesienie stanowiska do załadunku kwasu siarkowego i budowa nowego nabrzeża Dalbowego – nabrzeża Dąbrowieckiego zlokalizowanego na Parnicy Wschodniej.

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

Projekt w trakcie realizacji. Najważniejsze zdarzenia, osiągnięte rezultaty:

- IV kw 2022 r. upłynął pod intensywną realizacją robót budowlanych na kilku frontach robót:
 - nabrzeża Dąbrowieckie z przystanią dalbową - nabrzeże Dąbrowieckie ukończone w 98 %. Trwały roboty wykończeniowe oraz czerpalne;
 - nabrzeża Chorzowskie - wykonano sieci oraz zasyp nabrzeża na sekcjach 11-13. Trwały montaż nawierzchni kolejowo-drogowej. Sekcje 8-10 trwało usuwanie betonu podwodnego na podstawie opracowanego kilka msc wcześniej projektu technologicznego dla usunięcia przedmiotowej przeszkody metodą wyburzeniowo-strzałową. Trwały równocześnie prace zbrojarskie i betonowanie sekcji 1 i 2;
 - nabrzeże Gliwickie-Uskok - wykonano 98 % robót. Trwały prace wykończeniowe przy wykonywaniu nawierzchni nabrzeża wraz z odwodnieniem;
 - nabrzeże Chorzowskie-Uskok - wykonano dolną płytę nabrzeża. Trwały zasypy oraz prace zbrojarskie i betonowanie rampy ro-ro;
 - nabrzeże Katowickie-Dalby - trwały roboty zasypowe i kafarowe na sekcjach 2-6 na podstawie zamiennego projektu technologicznego;
 - oczyszczanie dna z ferromagnetyków na całym akwenu pod rozpoczęcie robót czerpalnych - akwen oczyszczono w 100 %;
 - prace rozbiórkowe, zasypowe i kafarowe w Basenie Noteckim - basen został zamknięty palościanką w 100 %. Trwały prace sanitarne mające na celu „przepięcie” istniejący wylotów wód deszczowych do basenu górnośląskiego. Roboty kafarowe ukończone w 90 %, trwały prace zbrojarskie i betonowanie związane z wykonywaniem dolnej płyty nabrzeża;
 - obudowa narożników wysp Ostrów Mieleński i Mieleńska łąka - trwały roboty zbrojarskie i betonowanie oczepów wraz z wyposażeniem hydrotechnicznym. W wyniku wysokich stanów wody na tym odcinku robót prace były wstrzymane przez kilka tyg.;
 - zakończono prace związane z budową pól refulacyjnych na Ostrowie Grabowskim;
 - planowana jest budowa dodatkowego pola odkładu na Ostrowie Grabowskim – rozpoczęto budowę zgodnie z planem w III kwartale 2022 r.

Do końca IV kw. 2022 r. zaawansowanie Projektu: rzeczowe 73%, finansowe 63%.

- **Przystosowanie infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego.**

Inwestycja stanowi element projektu dotyczącego usprawnienia i optymalizacji łańcuchów logistycznych pomiędzy Skandynawią i Europą Południową, obejmujących m.in. korytarz transportowy Bałtyk-Adriatyk. Przedsięwzięcie jest kontynuacją współpracy w ramach „Autostrady morskiej” z Portem Trelleborg rozpoczętej w 2014 r.

Celem inwestycji jest przystosowanie istniejącej infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 270 m oraz statków pasażerskich o podobnych parametrach. Zakres rzeczowy obejmuje: zakup stanowiska nr 6, modernizację i przedłużenie stanowiska nr 5 poprzez jego połączenie ze stanowiskiem nr 6 (tworząc linię cumowniczą o łącznej długości ok. 294 m; głębokość techniczna $H_t = 12,0\text{m}$ i dopuszczalna $H_{dop} = 13,0\text{ m}$), wykonanie niezbędnej infrastruktury technicznej wraz z budową placów postojowych dla naczep samochodowych, rozbudowę układu torowego i estakady łączącej place postojowe i stanowiącej nowy wjazd na terminal promowy od strony północnej.

Zakup i montaż rękawa pasażerskiego umożliwi bezkolizyjne przemieszczanie się pieszych, natomiast budowa estakady nad stacją kolejową Świnoujście w znakomity sposób skomunikuje zaplecze z terenem terminala. Zakupione będą też cztery ciągniki siodłowe i dwa wózki wysokiego składowania typu „reach stacker” służące do transportu i przeładunku kontenerów na terminalu. Istniejąca rampa przeładunkowa o szerokości 14 m i nośności 60T zostanie przebudowana do nowych parametrów technicznych i uzyska 35m szerokości i 180T nośności.

Projekt w trakcie realizacji. Najważniejsze zdarzenia, osiągnięte rezultaty:

- Większość kamieni milowych zostało osiągniętych, do wykonania została:
 - budowa placu manewrowo - postojowy pomiędzy wiązką torów kolejowych a stanowiskiem promowym plac F - zaawansowanie 75%. Pozostały do wykonania częściowo warstwy konstrukcyjne placu z nawierzchnią oraz odwodnieniem liniowym i oświetleniem;
 - estakada nad torami kolejowymi została wykonana w 95%. Pozostały do wykonania dylatację oraz nakładka bitumiczna;
 - ruchomy pomost pasażerski łączący prom z galerią pasażerską - został wykonany w 95% - do zakończenia pozostało próbne obciążenie pomostu;
 - zaawansowanie wykonania budynków typu kontenerowego wynosi 85%. Do uzyskania pozostało również pozwolenie na użytkowanie.
- Ogółem rzeczowy stan zaawansowania Kontraktu wynosi 90%.

Projekt dofinansowany z CEF.

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

W zakres zadania realizowany przez ZMPSiŚ w ramach „Budowy nowego nabrzeża służącego do rozładunku, przeładunku i bunkrowania LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu ” wchodzi prace przygotowawcze, projektowe i budowlane związane z wybudowaniem w części morskiej terminalu LNG infrastruktury portowej (hydrotechnicznej) w postaci nowego, II nabrzeża LNG. (W zakres budowy ZMPSiŚ S.A. nie wchodzi obiekty, instalacje oraz wyposażenie technologiczne związane z przeładunkiem LNG, które będą realizowane przez Inwestora Polskie LNG S.A.) Nowe nabrzeże obejmujące budowę stanowiska statkowego zostanie zaprojektowane i wybudowane w taki sposób aby umożliwić bezpieczną eksploatację podczas podejścia i odejścia, postoju, przeładunku i załadunku statków.

Parametry nabrzeża:

- Nabrzeże załadunkowe na którym będą załadowywane LNG o długości od $LC = 50\text{ m}$ do $LC = 170\text{ m}$ i zanurzeniu do $T \leq 7,2\text{ m}$.

W ramach budowy stanowiska statkowego, w zakresie realizacji leżącym po stronie ZMPSiŚ S.A. zostaną wykonane następujące budowle i wyposażenie techniczne:

- Konstrukcja pomostu przeładunkowego o wymiarach 66,30 x 44,80 m pełniącego funkcję nabrzeża przeładunkowego dla małych statków, bunkierek LNG oraz tankowania holowników;
- Na pomoście zostanie zlokalizowany budynek sterowni Zintegrowanego Morskiego Systemu Bezpieczeństwa Nawigacyjnego wraz z instalacjami (poza zakresem ZMP SiS S.A.) oraz pozostałe urządzenia ZMSBN niezbędne do bezpiecznego zacumowania statku przed zgłoszeniem gotowości do przeładunku;
- Zbiornik retencyjny na odcieki LNG z kanałem odpływowym od pomostu przeładunkowego do zbiornika retencyjnego wraz ze stalowym pomostem komunikacyjnym;
- Układ dalb cumowniczych i dalb odbojowych (z funkcją cumowania) wraz ze stalowymi pomostami komunikacyjnymi;
- Pomost dojezdziowy długości ok. 186,4 m pełniący funkcję dojazdową oraz wsporczą dla estakady technologicznej, konstrukcyjnie stanowiący jeden obiekt z wydzielonymi częściami dla estakady drogowej i podporami estakady dla rurociągów technologicznych;
- Wyposażenie hydrotechniczne (urządzenia odbojowe i cumownicze);
- Instalacje i sieci elektroenergetyczne;
- Instalacje i sieci sanitarne;
- Infrastruktura teletechniczna (okablowanie systemu PNDS);
- Prace czerpalne związane z uzyskaniem odpowiedniej głębokości pozwalającej na bezpieczne manewrowanie i podejście statków.

Projekt w trakcie realizacji. Najważniejsze zdarzenia, osiągnięte rezultaty:

- dnia 24.06.2020 r. – podpisano umowę na realizację zadania z konsorcjum firm PORR S.A. (lider) TGE Gas Engineering GmbH (Partner);
 - dnia 20.08.2020 r. – podpisano umowę na pełnienie funkcji Inżyniera;
 - Prace Projektowe:
 - w dniu 23.03.2021 r. uzyskał Pozwolenie na Budowę - wykonano następujące opracowania projektowe (od momentu podpisania umowy z Wykonawcą):
 - Operat wodnoprawny na budowę urządzeń wodnych odprowadzających wodę (wraz z uzyskaniem decyzji wodnoprawnej);
 - Zaktualizowano analizę nawigacyjną (wraz z jej zatwierdzeniem w Urzędzie Morskim);
 - Wykonano projekt budowlany;
 - Wykonano projekty technologiczne poszczególnych branż.
 - Roboty budowlane:
 - Stan zaawansowania – ok 94,40 % - stan na 30.09.2022 r.
 - w dniu 16.06.2022 r. osiągnięto Kamień Milowy dotyczący wykonania projektów technologicznych;
 - opis postępu robót: zakończono prace konstrukcyjno-budowlane. Trwał montaż elementów wyposażenia nabrzeża (pomsty wraz z kratami oraz barierami, drabinki wyjściowe oraz inne). Równoległe trwały prace sanitarne oraz elektryczne (w tym teletechniczne);
 - w dniu 13.12.2022 r. nastąpiło udostępnienie platformy dojazdowej oraz platformy przeładunkowej w miejscach montażu urządzeń technologicznych;
 - zakończenie całości inwestycji przewidywane jest na III / IV kwartał 2023 r.
- **Budowa nabrzeży głębokowodnych w porcie w Świnoujściu.**

Planowane przedsięwzięcie w porcie Świnoujście obejmować będzie przebudowę istniejących konstrukcji hydrotechnicznych nabrzeży Chemików, Hutników, Górników i Pirsu Nabrzeża Portowców, polegającą na pogłębieniu i umocnieniu dna wzdłuż nabrzeży w celu osiągnięcia głębokości technicznej - 14,5 m. Zakres inwestycji obejmuje również budowę nabrzeży: Górników, Barkowe i Armatorskie. Inwestycja przewiduje również załadowanie basenu Trymerskiego. W wyniku realizacji inwestycji przy nabrzeżach w porcie w Świnoujściu będą mogły być obsługiwane statki o długości do 300 m, szerokości 50 m i zanurzeniu 13,5 m. Był to projekt rezerwy, przygotowywany na wypadek możliwości uzyskania

dodatkowego finansowania z UE w końcu perspektywy 2014-2020 lub do uruchomienia w kolejnej perspektywie.

Projekt w trakcie realizacji. Najważniejsze zdarzenia, osiągnięte rezultaty:

- Do tej pory opracowano:
 - Dokumentacja geologiczno-inżynierska;
 - Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
 - Projekty budowlane;
 - Projekty wykonawcze dla nabrzeży: Pirs Portowców, Górników, Armatorskie oraz GPK.

- **Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu.**

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

Zakres projektu w porcie w Szczecinie obejmuje: modernizację wiaduktu nad ulicą Gdańską, modernizację mostu kolejowego nad rzeką Parnicą, elektryfikację dojazdu do Parku Wrocławskiego (SpD), modernizację układu kolejowego w rejonie Parku Wrocławskiego (tory, urządzenia SRK) i terminala kontenerowego na zapleczu nabrzeża Fińskiego w sposób umożliwiający bezpośredni wjazd i wyjazd trakcją elektryczną składów z kontenerami, modernizację torów kolejowych pomiędzy stacją Szczecin Port Centralny a nabrzeżami w rejonie przeładunków masowych w porcie w Szczecinie (SpA, SpB i SpC). Zakres projektu w porcie w Świnoujściu obejmuje: dobudowę drugiego toru szlakowego na odcinku ok. 1,5 km między stacjami Świnoujście SiA - Świnoujście SiB w celu zwiększenia zdolności przepustowej między stacją osobową i towarową, poprawę stanu infrastruktury kolejowej w rejonie stacji towarowej Świnoujście SiB (m.in. modernizacja układu torowego oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym) w celu skrócenia czasu obsługi wagonów kolejowych, budowę torów zdawczo-odbiorczych na terenie TPŚ. W rejonie stacji SiP zaplanowana jest budowa 3 torów zdawczo-odbiorczych skierowanych z linii szlakowej w stronę portu w rejon nabrzeża Górników.

Projekt w trakcie realizacji. Najważniejsze zdarzenia, osiągnięte rezultaty:

- Zadanie nr 1 Stacja Szczecin Port Centralny (Ostrów Grabowski, SPB15):
 - w dniu 04.10.2022 r. odbył się odbiór techniczno-eksploatacyjny - przebudowa drogi wewnętrznej wraz budową przejazdu kolejowo-drogowego ul. Logistyczna;
 - w dniu 19.10.2022 r. odbył się odbiór techniczno-eksploatacyjny - ogrodzenie terminal kontenerowy, brama przy rozjeździe Rz 875;
 - w dniu 17.11.2022 r. odbył się odbiór techniczno-eksploatacyjny - przejazdy kolejowo-drogowe w km 0+366 Hryniewieckiego, 0+014 Zatokowa;
 - w dniu 22.11.2022 r. odbył się odbiór techniczno-eksploatacyjny - przejazd kolejowo-drogowy w km 1+122 SPD;
 - w dniu 14.12.2022 r. odbył się odbiór techniczno-eksploatacyjny - zapływanie torów 1201 i 1203 terminal kontenerowy;
 - Zaawansowanie rzeczowe zakresu podstawowego zadania nr 1 – 100%.
- WOPZ-80 centralizacja 10 rozjazdów w grupie SPM Szczecin Port Centralny należących do ZMPSiŚ S.A. w zakresie budowy zewnętrznych urządzeń SRK – w trakcie realizacji;
- WOPZ-81 centralizacja 10 rozjazdów w grupie SPM Szczecin Port Centralny należących do ZMPSiŚ S.A. w zakresie budowy wewnętrznych urządzeń SRK wraz ze zmianą aplikacji – w trakcie realizacji;
- Zadanie nr 2 Stacja Świnoujście:

- Trwała realizacja prac na okręgu SiP;
- Zaprojektowanie i wybudowanie oświetlenia torów 631, 632 i 633 w Świnoujściu – w trakcie realizacji;
- WOPZ 52 - „Wymiana starych rozjazdów o numerach 623, 626, 650, 651, 652, 658, 660, 665, 672, 673 na nowe” w porcie w Świnoujściu – zakończono;
- w dniu 10.11.2022 r. odbył się odbiór techniczny robót - wbudowanie rozjazdów 650, 651 wraz z odcinkami torów;
- w dniu 10.11.2022 r. odbył się odbiór eksploatacyjny robót - wbudowanie rozjazdów 650, 651 wraz z odcinkami torów w dniu 10.11.2022 r. odbył się odbiór techniczny robót wraz z przekazaniem do eksploatacji - branża sterowania ruchem kolejowym na bocznicy OT Port Świnoujście okręg SiP;
- w dniu 09.12.2022 r. odbył się odbiór techniczny robót - wbudowanie rozjazdów 652, 658, 660 wraz z odcinkami torów;
- w dniu 09.12.2022 r. odbył się odbiór eksploatacyjny robót - wbudowanie rozjazdów 652, 658, 660 wraz z odcinkami;
- w dniu 09.12.2022 r. odbył się odbiór techniczny branży srk z przekazaniem do eksploatacji na bocznicy OT Port Świnoujście okręg SiP;
- w dniu 09.12.2022 r. odbył się odbiór techniczny robót - wbudowanie rozjazdów 665, 672, 673 wraz z odcinkami torów;
- w dniu 20.12.2022 r. odbył się odbiór eksploatacyjny robót - wbudowanie rozjazdów 665, 672, 673 wraz z odcinkami;
- WOPZ 63 - zabudowa dodatkowej linii kablowej o długości około 200 mb. ze względu na wprowadzoną przez Enea Operator Sp. z o.o. korektę usytuowania szafki kablowej SK i złącza kablowo-pomiarowego ZKP przy granicy działki 205 obręb 0016 Świnoujście – obszar okręgu nastawczego SiP - w trakcie realizacji;
- W trakcie realizacji branża drogowa zagospodarowanie terenu przy nastawni SiP;
- Zaawansowanie rzeczowe zakresu podstawowego zadania nr 2 – 97%.

- **Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i w Świnoujściu.**

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

Projekt w trakcie realizacji. Najważniejsze zdarzenia, osiągnięte rezultaty:

- Zrealizowano lub są w trakcie realizacji następujące zadania:
 - Elektroenergetyka – Port w Szczecinie (sieci kablowe 15kV, budowa stacji transformatorowych, budowa systemu wizualizacji stacji transformatorowych [trwały konieczne inwentaryzacje prowadzone przez Wykonawcę dla potrzeb systemu wizualizacji]);
 - Elektroenergetyka – Port w Świnoujściu (sieci kablowe 15kV, budowa stacji transformatorowych, budowa systemu wizualizacji stacji transformatorowych [trwały konieczne inwentaryzacje prowadzone przez Wykonawcę dla potrzeb systemu wizualizacji]);
 - Telekomunikacja – Port w Szczecinie (budowa linii telekomunikacyjnych ringowych, linii związanych z automatyzacją bram wjazdowych, sieci światłowodowych i miedzianych, sieci monitoringu i telemetrii);

- Telekomunikacja – Port w Świnoujściu (budowa sieci światłowodowych i miedzianych, sieci monitoringu i telemetrii, budowa sieci telekomunikacyjnej i urządzeń do zarządzania ruchem na wewn. drogach portowych);
- Energetyka ciepła – Port w Szczecinie – (modernizacja sieci ciepłowniczych w rejonie ul. Hryniewieckiego [zakończono układanie sieci podziemnych], w rejonie Łasztowni, budowa węzła ciepłego w budynku głównym);
- Energetyka ciepła – Port w Świnoujściu (modernizacja sieci ciepłowniczych Woda pitna – Port w Szczecinie (rejon Basenu Górniczego);
- Woda pitna – Port w Świnoujściu (Port Handlowy w Świnoujściu, rejon Kanalizacja deszczowa i sanitarna – Port w Szczecinie (uporządkowanie gospodarki ściekowej na półwyspie Katowickim, kanalizacja sanitarna i deszczowa na nab. Huk [ulożono kanalizację sanitarną tłoczną], kanalizacja deszczowa na nabrzeżu Kujawskim, Wałbrzyskim);
- Kanalizacja deszczowa i sanitarna – Port Handlowy w Świnoujściu (ul. Bunkrowa);
- Kanalizacja deszczowa i sanitarna – Terminal Promowy w Świnoujściu (rozbiórka oczyszczalni biologiczno chemicznej - rozbiórka zakończona, budowa zbiorników retencyjno – uśredniających);
- Port w Szczecinie – Budowa systemu zarządzania ruchem na wewnętrznych drogach portowych – automatyzacja bram wjazdowych do Portu w Szczecinie - trwały uzgodnienia i opiniowanie systemu zarządzania, trwało opiniowanie projektów organizacji ruchu dla bram nr 1,2,3;
- Port w Świnoujściu – Budowa systemu zarządzania ruchem na wewnętrznych drogach portowych – automatyzacja bram wjazdowych do Portu w Świnoujściu - trwały uzgodnienia i opiniowanie systemu zarządzania, trwało opiniowanie projektów organizacji ruchu dla bram nr 1,2,3.

4. Port Kołobrzeg

Wielkości przeładunków poszczególnych grup towarów.

W 2022 r. w Porcie w Kołobrzegu przeładowano łącznie 170 141 tony ładunków oraz 24 346 ton ryb. Wielkość przeładunków poszczególnych grup towarowych przedstawia się następująco:

Kukurydza	70 688 t
Kłody drewniane	51 164 t
Pelet	23 763 t
Kruszywo/Kamień	9 689 t
Wapień	5 125 t
Wysłodki buraczane	2 926 t
Żelazokrzem	2 807 t
Śruta słonecznikowa	2 555 t
Dolomit/Microdol	1 424 t

W drodze postępowania przetargowego w lutym 2022 r. wyłoniony został wykonawca robót budowlanych, który za kwotę 7 750 000,00 zł netto ma wykonać remont i przebudowę Nabrzeża Barkowskiego, o długości około 168 m. W ramach wspomnianych robót ma zostać wykonany remont oczepu nabrzeża, montaż urządzeń odbojowych, gruntowny remont placu składowego o powierzchni około 11 800 m², montaż ogrodzenia placu wraz z główną bramą wjazdową, a także wykonana nowa sieć energetyczna, wodociągowa – hydrantowa oraz kanalizacji deszczowej. Ponadto wykonane zostaną również elementy zagospodarowania terenu w postaci bram i hydrantów, a także elementy zabezpieczające latarnie, hydranty i postumenty poboru energii elektrycznej, przed kolizją z pojazdami. Zakończenie realizacji zadania planowane jest w 2023 r.

Powyższe zadanie uzyskało dofinansowanie jako działanie pn. „Modernizacja infrastruktury portowej pod potrzeby rozwoju rybołówstwa w Porcie Kołobrzeg” w ramach Priorytetu 1. „Promowanie rybołówstwa zrównoważonego środowiskowo, zasobooszczędnego, innowacyjnego, konkurencyjnego i opartego na wiedzy”, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybnictwo i Morze” – działanie 1.12.

Rozwój infrastruktury portowej w odpowiedzi na zapotrzebowanie ze strony obecnych i przyszłych kontrahentów.

W świetle wzrastającego zainteresowania korzystaniem z usług przeładunkowo-składowych oferowanych na terenie Portu Handlowego w Kołobrzegu, ZPM Kołobrzeg wspólnie z nowym podmiotem świadczącym usługi przeładunkowo-manipulacyjne na rzecz Spółki, w 2022 r. zrealizował szereg zadań mających na celu rozwój infrastruktury portowej, pod względem wydajności i efektywności świadczonych usług. Zrealizowana została modernizacja torowiska bocznicy kolejowej, umożliwiającą przywrócenie zdolności eksploatacyjnej na odcinku blisko 430 metrów (obejmująca: likwidację niecki, wymianę podkładów i śrub mocujących, a także remont rozjazdów). Spółka w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz określenia ramowych możliwości rozwojowych w administrowanej części lądowej Portu Handlowego, zleciła wykonanie badań geodezyjnych, niezbędnych do ustalenia nośności gruntów. Uzyskana w ten sposób wiedza pozwoli na efektywne zarządzanie masą ładunkową składowaną na terenie portu oraz daje podstawy do prowadzenia prac planistyczno-projektowych dla nowych obiektów magazynowo-składowych. Spółka dokonała również modernizacji portowej wagi samochodowej, w celu zapewnienia bezawaryjnej obsługi towarów na terenie Portu Handlowego. W skutek wzrostu znaczenia transportu kolejowego w krajowych i międzynarodowych łańcuchach transportowych, ZPM Kołobrzeg rozpoczął działania mające na celu posadowienie na terenie Portu Handlowego wagi kolejowej. Pierwszy etap zadania polegał na zakupie przedmiotowej wagi, natomiast drugi etap polegający na posadowieniu i uruchomieniu wagi przewidziany został na I kwartał 2023 r.

Dzięki współpracy z nowym przeładowcą infrastruktura Portu Handlowego została wzbogacona o drugą nowoczesną wagę samochodową oraz namiotową halę magazynową o powierzchni 1250 m².

5. Port Darłowo

Wielkości przeładunków poszczególnych grup towarów.

Grupa towarowa	Ogółem [t]	Wyładunek [t]	Załadunek [t]
Drewno	2305	2 305	0
Kruszywo	14 174	14 174	0
Złom	8 052	0	8 052
Popiół, nawozy	65 880	65 880	0
Otręby pszenne	1 514	0	1 514
Suma	91 925	82 359	9 566

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

6. Port Police

Wielkości przeładunków poszczególnych grup towarów.

KCL (sól potasowa)	199 938
AMONIAK	54 955
SIARCZAN	23 100

WODOROTLENEK	15 547
FOSFORYTY	642 621
ILMENIT	61 303
NAWOZY/MOCZNIK	122 022
PIASEK/ŻWIR/KRUSZYWO	12 735
BLACHA/KONSTRUKCJE	1 987
KOKSIK/WĘGIEL	68 177
SZLAKA	8 206
RAZEM:	1 412 953

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

W zakresie m.in. zadań dotyczących utrzymania i modernizacji infrastruktury dostępowej do terminali w Porcie Morskim w Policach w 2022 r. wykonano:

- podczyszczeniowe roboty dna Basenu Barkowego w Porcie w Policach. Roboty te miały na celu utrzymanie optymalnych parametrów żeglugowych (głębokość zanurzeniowa 4,0m) oraz usprawnienie ruchu statków zawijających do terminalu;
- podczyszczeniowe roboty dna Kanału Barkowego (toru podejściowego do Terminala Barkowego) w Porcie w Policach. Roboty te miały na celu utrzymanie optymalnych parametrów żeglugowych (głębokość zanurzeniowa 4,0m) oraz usprawnienie ruchu statków zawijających do terminalu;
- podczyszczeniowe roboty na akwenu Terminalu Morskiego /Portu Morskiego/ (dla statków cumujących przy nabrzeżu tego terminalu). Roboty te miały na celu uzyskanie i utrzymanie optymalnych parametrów żeglugowych (głębokość zanurzeniowa 9,15m) oraz usprawnienie ruchu statków zawijających do Terminalu Morskiego.

W zakresie realizowanych projektów i inwestycji wykonano/uzyskano:

- Wielobranżową Koncepcję programowo – lokalizacyjną budowy stacji kolejowej „Police Port” wraz z Analizą Ruchową w ramach realizacji umowy na opracowanie dokumentacji projektowej w zakresie „Budowy stacji kolejowej Port Police wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”;
- 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”;
- Koncepcję Programowo-Przestrzenną dla części nabrzeża ciężkiego w Porcie Morskim w Policach, w ramach, objętych dofinansowaniem UE (Europejska Agencja Wykonawcza ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska - CINEA), 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 ZMPP Sp. z o.o., ujęte w Dokumentie Implementacyjnym do Zrównoważonej Strategii Rozwoju Transportu do 2030 roku mają na względzie realizację trzech podstawowych celów:

- podniesienie konkurencyjności Portu Morskiego w Policach poprzez zwiększenie jego udziału w obsłudze międzynarodowej wymiany handlowej, szczególnie w basenie Morza Bałtyckiego;
- poprawę konkurencyjności portu w Policach poprzez rozszerzenie oferty przeładunkowej;

- zwiększenie znaczenia portu w Policach wyposażając go w nową infrastrukturę kolejową.

Spółka ZMPP Sp. z o.o. realizuje proces wzmocnienia 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 2022 r. utrzymane zostały wypracowane wcześniej warunki współpracy pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i spółką ZMPP Sp. z o.o. w zakresie rozbudowy infrastruktury kolejowej linii kolejowej nr 406 poprzez połączenie jej z Portem Morskim Police. Spółka kontynuowała w 2022 r. realizację prac projektowych dla kolejowego zadania inwestycyjnego w ramach zawartej z BBF Sp. z o.o. Umowy na opracowanie dokumentacji projektowej w zakresie „Budowy stacji kolejowej Port Police wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”.

Również w 2022 r. Spółka współuczestniczyła w realizacji największej europejskiej inwestycji w branży chemicznej pod nazwą „Polimery Police” realizowanej bezpośrednio przez Grupę Azoty Polyolefins S.A. Celem projektu jest wybudowanie kompleksu produkcyjnego, który ma się docelowo składać z instalacji do produkcji propylenu i polipropylenu, a jego wartość szacowana jest na kwotę ponad 7 mld zł. Z punktu widzenia Portu Morskiego Police kluczowym elementem przedmiotowej inwestycji jest budowa nowego chemicznego Terminalu Przeładunkowo-Magazynowego pełniącego rolę obiektu służącego do rozładunku i magazynowania propanu i etylenu ze statków morskich oraz dostarczającego wymienione surowce do powstających w Policach Instalacji PDH i Instalacji PP. W nowo wybudowanym w Policach gazoporcie oprócz dedykowanego stanowiska statkowego zlokalizowane zostały więc także zbiorniki kriogeniczne o łącznej pojemności niemal 100 tys. m³. Wartość nowej polickiej inwestycji portowej przekracza 1 mld złotych.

Ponadto w ramach perspektywy finansowej 2021-2027 w dniu 19 stycznia 2022 r. zakończył się pierwszy nabór w ramach CEF-Transport 2021-2027. W październiku 2022 r. została podpisana umowa dla projektu „Wzmocnienie trwałości sieci kompleksowej poprzez zwiększenie dostępności i efektywności Portu Police”. Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej wraz z Ministerstwem Infrastruktury oraz Centrum Unijnych Programów Transportowych oceniło przekazane projekty, w tym trzy projekty morskie. Spośród tych projektów dofinansowanie otrzymał projekt złożony przez Port Morski Police. Umowa dla tego projektu została podpisana.

7. Port Elbląg

Wielkości przeładunków poszczególnych grup towarów.

W 2022 r. wielkości przeładunków poszczególnych grup towarów wyniosły:

- przeładunki ogółem 149 400 ton;
- węgiel 600 ton;
- materiały budowlane 62 600 ton;
- zboża 2 200 ton;
- drewno (pelet) 9 400 ton;
- inne masowe (kamień hydrotechniczny) 74 600 ton.

W 2022 r. Zarząd Portu Morskiego Elbląg uczestniczył w projekcie unijnym pn. „South Baltic Transportation Loops”, w ramach którego wykonano szereg analiz m.in. dotyczących przeniesienia strumienia ładunków do portu Elbląg, obsługi ładunków płynnych i biopaliw. Natomiast w ramach programów inwestycyjnych Gmina Miasto Elbląg realizowała modernizację nabrzeży przy Bulwarze Zygmunta Augusta wraz z budową nowych miejsc cumowniczych. Zarząd Portu w 2022 r. nie realizował inwestycji infrastrukturalnych ze względu na brak środków własnych, jak również środków unijnych, o które się ubiegał. Środki te niestety nie zostały jeszcze przyznane ze względu na brak włączenia elbląskiego portu do sieci bazowej TEN-T.

W ramach rozwoju usług portowych oraz pozostałych przedsięwzięć istotnych dla realizacji polskiej polityki morskiej w ubiegłych latach wprowadzone zostały kontrole fitosanitarne, jak również pozyskano nowe nabrzeże z dostępem do bocznic kolejowej. Poza tym port aktywnie uczestniczy w projektach unijnych oraz podejmuje działania na rzecz pozyskania środków na finansowanie kolejnych projektów.