

## **Działalność portów morskich w 2013 r.**

### **I. Port w Gdańsku**

Główne cele strategiczne Portu Gdańsk realizowane w 2013 r., zgodnie z polityką morską RP, to rozwój uniwersalnego portu obsługującego największe statki, jakie mogą wchodzić na Bałtyk, pełniącego funkcje dystrybucyjne w obszarze Morza Bałtyckiego i na zapleczu, ze szczególnym naciskiem na obsługę ładunków skonteneryzowanych i transportu intermodalnego.

W 2013 r. kontynuowane były projekty rozwojowe w zakresie rozbudowy potencjału realizującego politykę bezpieczeństwa energetycznego państwa, wzrostu potencjału przeładunkowego oraz dostępności portu.

Realizacji celów strategicznych służyły niżej wymienione przedsięwzięcia.

**Najistotniejsze projekty rozwojowe realizowane zarówno w Porcie Gdańsk, jaki i jego bezpośrednim otoczeniu to:**

#### **1. Budowa Terminalu Przeładunkowego Towarów Masowych Sypkich – inwestycja Sea Invest**

Szacunkowa wartość inwestycji: 170 mln zł. Inwestycja realizowana przez PP-S Port Północny Sp. z o.o. którego właścicielem jest belgijska spółka Sea Invest. Celem inwestycji była budowa nowoczesnego terminalu masowego zdolnego obsługiwać w relacji importowej (ale także eksportowej) największe statki mogące wchodzić na akwen Morza Bałtyckiego. Planowana roczna zdolność przeładunkowa to 6 mln ton. Rozpoczęcie inwestycji – maj 2010 r. Inwestycja zakończona w 2013 r.

#### **2. Budowa Terminalu Masowego GBT – inwestycja GBT Sp. z o.o. oraz Copenhagen Merchants**

Szacunkowa wartość inwestycji: 40 mln zł. Celem inwestycji była budowa bazy, która docelowo koncentruje się na przeładunku masowych towarów rolnych, głównie zbóż i śrut. Szacunkowa roczna przepustowość - 330 000 ton. Możliwa obsługa statków o nośności do 10 000 DWT: rata załadunkowa 450 t/h oraz rata rozładunkowa 200 t/h. Rozpoczęcie inwestycji - rok 2011. Inwestycja zakończona – terminal rozpoczął pracę na przełomie lat 2012/2013.

#### **3. Rozbudowa Terminalu Paliw Płynnych – inwestycja PPPP Naftoport Sp. z o.o.**

Szacunkowa wartość inwestycji: 55 mln zł. Celem inwestycji jest m.in. budowa stanowiska przeładunkowego T1 do obsługi przeładunków produktów pochodzenia naftowego. Rozpoczęcie inwestycji - 2010. Planowane zakończenie realizacji w roku 2014.

#### **4. Budowa Terminalu Ładunków Mrożonych – inwestycja Północnoatlantycznej Organizacji Producentów**

Szacunkowa wartość inwestycji: 60 mln zł. Celem inwestycji była budowa dużej chłodni – mroźni dla składowania ryb na terenie Wolnego Obszaru Celnego o powierzchni 10 000 m<sup>2</sup> (poj. ca 24 tys. ton). Rozpoczęcie inwestycji – listopad 2011 r. Planowane uruchomienie inwestycji w 2014 r.

#### **5. Budowa Pomorskiego Centrum Logistycznego – inwestycja Goodman Polska**

Szacunkowy całkowity koszt inwestycji to 1 250 mln zł (dla wszystkich etapów). Inwestycja realizowana jest na terenach Gminy Miasta Gdańska znajdujących się w bezpośrednim

zapleczu Terminalu Kontenerowego DCT. W kwietniu 2013 r. pierwszym klientom powstającego centrum logistycznego udostępniono 14 tys. m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej. W pierwszej fazie zakłada się, w miarę pojawiającego się zapotrzebowania, budowę ok. 65 tys. m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej. Docelowo na przestrzeni kilkunastu lat powierzchnia Pomorskiego Centrum Logistyczne ma zostać powiększona do 500 tys. m<sup>2</sup> w przypadku powierzchni magazynowej oraz 40 tys. w przypadku powierzchni biurowej.

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

Szacunkowa wartość inwestycji: 700 mln zł. Umowa dzierżawy podpisana w dniu 10 kwietnia 2013 r. W ramach realizacji inwestycji planowana jest budowa, na powierzchni ok. 28 ha, 24 zbiorników na ropę i produkty ropopochodne o pojemności ok. 700 tys. m<sup>3</sup> z infrastrukturą techniczną, torami, bocznicą kolejową, rurociągami i budynkami. Terminal Naftowy będzie wyposażony w urządzenia do obsługi kilku rodzajów produktów: różnych gatunków ropy naftowej, oleju napędowego, benzyn, benzyn lotniczych i produktów chemicznych. Od podpisania umowy dzierżawy do chwili obecnej trwają prace projektowe. Planowany termin zakończenia pierwszego etapu inwestycji, umożliwiającego dostawy ropy naftowej, to rok 2015.

**7. Rozbudowa terminalu kontenerowego DCT – inwestycja DCT Gdańsk S.A.**

Szacunkowa wartość inwestycji: 1 050 mln zł. W dniu 19 marca 2013 r. pomiędzy ZMPG S.A. oraz DCT Gdańsk S.A. podpisana została umowa dzierżawy dodatkowych 27 ha terenów portowych przewidzianych do zagospodarowania przez terminal kontenerowy. Celem inwestycji jest zwiększenie zdolności przeładunkowej terminalu do 4 mln TEU rocznie. Zakres inwestycji obejmuje m.in. budowę 600 metrowego odcinka nabrzeża umożliwiającego obsługę największych kontenerowców świata oraz instalację nowoczesnych urządzeń przeładunkowych, tj. siedmiu dźwigów klasy Super-Post-Panamax o wysięgu 25 rzędów kontenerów każdy. Planowane zakończenie inwestycji to rok 2016. Obecnie trwają prace projektowe.

**8. Budowa Głębokowodnego Terminalu Uniwersalnego przy południowej stronie Pirsu Rudowego, w tym do przeładunku towarów pochodzenia roślinnego z wyłączeniem ropy i produktów ropopochodnych – inwestycja OT Logistics S.A.**

Szacunkowa wartość inwestycji: min. 300 mln zł. Celem inwestycji jest budowa na terenie o powierzchni ok. 23,5 ha, głębokowodnego terminalu umożliwiającego m.in. przeładunki zboża, śrut, pasz i biomasy. W dniu 15 maja 2013 r. ZMPG S.A. zakończył postępowanie przetargowe, którego celem było wyłonienie wykonawcy i operatora przyszłego terminalu. Najkorzystniejszą ofertę złożyła spółka OT Logistics S.A. Trwają prace koncepcyjne oraz negocjacje warunków umowy dzierżawy.

**9. Budowa Terminalu Produktów Olejowych – inwestycja Noba Poland Real Estate**

Szacunkowa wartość inwestycji: 30 mln zł. W maju br. ZMPG S.A. rozstrzygnął przetarg na dzierżawę terenu wzdłuż Nabrzeża Wiślanego. Na powierzchni 1,7 ha Terminal Produktów Olejowych wybuduje spółka Noba Poland Real Estate, której właścicielem jest holenderska „NOBA” BV. Spółka ta zamierza postawić dziesięć zbiorników o łącznej pojemności 11,5 tysiąca ton wraz ze stanowiskami do przeładunku w relacji statek - terminal oraz ekspedycji cystern samochodowych ładowanych ze zbiorników. W ciągu 12 miesięcy powstanie infrastruktura mogąca przeładowywać rocznie 80 tysięcy ton wyrobów tłuszczowych, dostarczanych nowoczesnymi tankowcami. Trwa negocjacja warunków przyszłej umowy dzierżawy.

## **10. Rozbudowa intermodalnego terminalu kontenerowego w rejonie Nabrzeża Szczecińskiego w Porcie Gdańsk**

Projekt dotyczy modernizacji infrastruktury składowej, wydłużenia belki podźwigowej, budowy parkingu na 20 samochodów ciężarowych, oraz zmiany układu komunikacyjnego. Projekt umożliwi zwiększenie zdolności przeładunkowej terminalu do 120 tys. TEU z obecnej 80 tys. TEU. Projekt jest na liście europejskiego programu finansowego POIiŚ 7.4. Realizacja projektu planowana jest do końca 2015 r. Szacowana wartość projektu 36 mln zł. Źródła finansowania: środki własne ZMPG S.A., dotacja z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, Priorytet VII. Transport przyjazny środowisku, Działanie 7.4 Rozwój transportu intermodalnego – przyznane dofinansowanie 12 770 000,00 zł. Okres realizacji projektu: lata 2013–2015.

W 2013 r. przygotowano dokumentację przetargową na wyłonienie wykonawców projektu: przetarg na Inżyniera Kontraktu – dokumentacja po kontroli ex-ante, planowana data ogłoszenia koniec I/2014 oraz przetarg na Wykonawcę robót – dokumentacja przetargowa w CUPT w trakcie kontroli ex-ante. W zakresie zewnętrznej infrastruktury dostępowej do portu ZMPG S.A. pełni rolę inicjatora projektów rozwojowych, a czasami partnera, jednak ich realizacja należy do urzędów, instytucji i przedsiębiorstw odpowiedzialnych za publiczną infrastrukturę państwową lub gminną. W latach 2007–2013 realizowane były niżej wymienione zadania inwestycyjne istotne dla rozwoju Portu Gdańsk:

### **Poprawa dostępu drogowego.**

#### **1. „Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk – Trasa Słowackiego”**

Całkowita wartość projektu wynosi 1 420 mln zł (koszt dofinansowania 1 154 mln zł). Celem projektu jest budowa i przebudowa kolejnych odcinków Trasy Słowackiego zlokalizowanych pomiędzy portem lotniczym im. Lecha Wałęsy a Portem Gdańsk (poprzez węzeł Ku Ujściu). Projekt zakłada budowę Trasy o długości ok. 10 km, składającej się z czterech odcinków (w tym tunel pod Martwą Wisłą). Inwestycja realizowana w latach 2011–2014. W 2013 r. zakończono wiercenie pierwszego z dwóch planowanych tuneli pod Martwą Wisłą, na przełomie lutego i marca 2014 r. rozpocznie się wiercenie drugiego tunelu. Wartość inwestycji w zakresie tunelu 825,6 mln zł. Pozostałe odcinki Trasy Słowackiego zostały ukończone w 2012 r.

Realizacja projektu stanowi istotny element układu komunikacyjnego Gdańska, ważny nie tylko z punktu widzenia funkcjonowania Portu, ale również miasta i całej aglomeracji trójmiejskiej. Pozwoli to ładunkom portowym na bezkolizyjny transport w kierunku autostrady A-1.

Trasa Słowackiego (tunel pod Martwą Wisłą) oraz Trasa Sucharskiego, która będzie łączyła się z Obwodnicą Południową Gdańska, umożliwią wyjazd z miasta a także z rejonów portowych z ominięciem centrum miasta. Beneficjentem środków UE w obu projektach jest Gmina Miasta Gdańsk.

### **Poprawa dostępu kolejowego.**

#### **1. „Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)”**

„Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)” oraz „Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – prace przygotowawcze” – obejmuje przebudowę linii kolejowej nr 226 Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny wraz z budową nowego, dwutorowego mostu kolejowego nad Martwą Wisłą. Efektem projektu będzie polepszenie parametrów techniczno – eksploatacyjnych obiektów. Beneficjentem projektu jest PKP PLK SA, natomiast Partnerem – ZMPG S.A.

Na mocy Porozumienia zawartego w dniu 5 lutego 2007 r. ZMPG S.A. wykonał Studium wykonalności. PKP PLK S.A. sporządziła dokumentację techniczną (w latach 2011-2013).

Projekt jest na etapie rozstrzygnięć postępowania przetargowego na dwuetapową realizację inwestycji. Przewidywana realizacja inwestycji - lata 2014–2017.

Projekt jest jednym z elementów o kluczowym znaczeniu dla bieżącego funkcjonowania i rozwoju Portu Zewnętrznego.

### **Poprawa dostępu od strony morza**

#### **1. Modernizacja wejścia do Portu Wewnętrznego Etap II – przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie**

W fazie realizacji. Inwestorem jest Urząd Morski w Gdyni. Modernizacja dotyczy przede wszystkim poprawy bezpieczeństwa żeglugi.

#### **2. Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w Nowym Porcie.**

Projekt przewidziany do realizacji przez ZMPG S.A. w latach 2014-2020 częściowo z wykorzystaniem finansowych środków unijnych w ramach Perspektywy 2014-2020. Założeniem jest osiągnięcie głębokości 12 m od wejścia do portu do Kanału Kaszubskiego i głębokości 10 m w Kanale Kaszubskim do obrotnicy przy Polskim Haku. oraz maksymalnego zanurzenia 10,6 m przy jak największej liczbie i długości nabrzeży. Wartość całej inwestycji ok. 362 mln zł.

### **Modernizacja infrastruktury drogowo – kolejowej w Porcie Gdańsk**

#### **1. Rozbudowa i modernizacja układu drogowo-kolejowego w Porcie Północnym.**

Projekt dotyczy infrastruktury będącej elementem sieci TEN-T. Sieć drogowa i kolejowa objęta projektem zapewni dogodny dostęp do istniejących i nowych baz i terminali w Porcie Północnym łącząc tereny portowe z infrastrukturą zewnętrzną, to jest z autostradą A1, drogą S-7 w kierunku Warszawy oraz jednymi z głównych linii kolejowych w Polsce E-65 i CE-86. Projekt zgłoszony jest do dofinansowania w ramach europejskiej Perspektywy Finansowej 2014-2020. Trwa aktualizacja dokumentacji. Przewidywana wartość inwestycji 150 mln zł.

### **Przeładunki Portu Gdańsk w latach 2012 i 2013 w tonach oraz zmiana 2013/2012 w %:**

<b>Grupa ładunkowa</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>zmiana %</b>
Węgiel i koks	1 923,8	4 589,3	138,6
Rudy	16,2	12,4	-23,4
Inne masowe	4 311,5	2 638,0	-38,8
Zboże	1 017,6	1 479,4	45,4
Drewno	0,0	0,0	0,0
Drobnica	8 888,0	10 513,9	18,3
<i>w tym kontenery:</i>			
TEU	928 905	1 177 623	26,8
tys. ton	7 630,0	9 745,3	27,7
Ropa i przetw. naftowe	10 741,0	11 026,3	2,7
<b>Razem</b>	<b>26 898,1</b>	<b>30 259,3</b>	<b>12,5</b>

W 2013 r. dzięki realizacji projektów rozwojowych uruchomione zostały nowe usługi:

- Sea-Invest – Terminal Przeładunkowy Towarów Masowych Sypkich – nowy terminal w Porcie Zewnętrznym Portu Gdańsk, dający możliwość rozładunku nawet największych masowców jakie mogą wpłynąć na Bałtyk w relacji importowej,
- Uruchomienie instalacji rurociągowych z Zakładów Tłuszczowych „Kruszwica” do Nabrzeża Szczecińskiego – umożliwiło to eksport oleju jadalnego z tych Zakładów.

### Współpraca międzynarodowa

ZMPG S.A. aktywnie uczestniczył w pracach Organizacji Europejskich Portów Morskich (ESPO) skupiającej zarządców portów, z siedzibą w Brukseli oraz Organizacji Portów Bałtyckich (BPO) z Sekretariatem Generalnym w Gdyni, skupiającej różne podmioty portowe z regionu Bałtyku.

W roku 2013 Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. włączył się w prace grupy eksperckiej Środkowoeuropejskiego Klastra Logistycznego z siedzibą w Budapeszcie, będącego zapleczem eksperckim ministrów odpowiedzialnych za transport krajów Grupy Wyszehradzkiej.

### Przedsięwzięcia i działania w zakresie ochrony środowiska w 2013 r.

1. Budowa stanowiska odwodnienia osadów z portowej kanalizacji deszczowej na terenie oczyszczalni ścieków w Porcie Północnym. Koszt inwestycji 0,579 mln zł.
2. Dostosowanie systemu odbioru odpadów ze statków do aktualnych wymogów wynikających z przepisów polskich i międzynarodowych. Nakłady inwestycyjne wystąpią w roku 2014.
3. W ramach realizacji polityki morskiej w zakresie ochrony środowiska morskiego w 2013 r. przedstawiciele ZMPG S.A. uczestniczyli w szeregu konsultacji krajowych oraz międzynarodowych aktów prawnych oraz dokumentów strategicznych określających kształt ochrony środowiska w portach oraz na obszarach morskich.

## II. Port w Gdyni

Przeładunki ogółem w porcie Gdynia w 2013 r. ukształtowały się na historycznie rekordowym poziomie. W 2013 r. przeładowano ogółem ponad 17,6 mln ton ładunków wobec 15,8 mln ton w 2012 r. – wzrost o 11,7%.

### Przeładunki w porcie Gdynia w okresie 2012-2013 wg grup towarowych (w tys. ton i w %)

Grupa ładunkowa	2012	2013	Udział w przeładunkach ogółem w 2013 roku (%)	Różnica +/-	2012=100 (%)
Węgiel	2 050,2	2 640,0	15	589,8	128,8
Rudy	0,0	0,0	0	0,0	0
Inne masowe	1 794,5	1 630,7	9	-163,8	90,9
Zboże	1 782,0	2 178,0	12	395,9	122,2
Drewno	50,3	95,0	1	44,7	188,5

Drobnica	9 919,8	11053,2	63	1 133,4	111,4
Ropa i prz. naftowe	212,6	61,8	0	-150,08	29,0
Ogółem	15 809,5	17 658,7	100	1 849,2	111,7
Kontenery TEU	676 349	729 607	-	53 258	108

W 2013 r. zaobserwować można spadek przeładunków w grupie inne masowe (1,63 mln ton - spadek o 9,1%) oraz ropa i przetwory naftowe (0,061 mln ton – spadek o 71%).

Odnotowano natomiast wzrost przeładunków węgla o około 28% - 2,6 mln ton. W grupie zboże osiągnięto wielkość – 2,1 mln ton co oznacza wzrost o 22% wobec 2012 r.

Najważniejszą dla portu Gdynia grupą ładunkową nadal pozostają towary drobnicowe, które osiągnęły poziom 11,0 mln ton, tj. o ponad 1,1 mln ton więcej niż w roku 2012 (wzrost o 11%).

Relatywnie wysoki poziom osiągnęły przeładunki grupy ładunkowej drewno – 0,095 mln ton przeładowanych w 2013 r., aczkolwiek nie jest to ładunek o dużym potencjale rynkowym.

Obrotów rudy w 2013 r. nie zanotowano.

W strukturze obrotów portu gdyńskiego dominują ładunki drobnicowe stanowiące 62,6% przeładunków ogółem. Węgiel i koks posiadają 15% udziału, zboża-12%, kategoria inne masowe-9% udziału.

Wzrostowi masy towarowej (o 11,7% w stosunku do 2012 r.) towarzyszył wzrost ilości zawinięć statków z 3 238 w 2012 r. do 3 315 w 2013 r. (wzrost o 77 zawinięć (+2%).

#### **Ilość zawinięć statków w Porcie Gdynia w latach 2012-2013 w szt.**

Lata	2012	2013	różnica r/r	dynamika w %
Ilość zawinięć	3 238	3 315	77	102

Zakończony sezon statków pasażerskich 2013 r. gdyński port może uznać za udany. W miesiącach letnich obsłużono 57 statków wycieczkowych i ponad 80 tysięcy pasażerów.

#### **Rozwój usług portowych**

W 2013 r. w porcie Gdynia przeładunki morskie prowadziło 21 podmiotów o zróżnicowanym potencjale. Prawie wszystkie podmioty wykonujące przeładunki morskie zlokalizowane są w obrębie granic portu Gdynia.

Poza granicami portu gdyńskiego, ale funkcjonalnie wykorzystując akweny zlokalizowane w granicach portu Gdynia, przeładunki morskie wykonywał w 2013 r. "Dalmor" Spółka Akcyjna.

W obrębie granic portu a poza terenami ZMPG SA w 2013 r. przeładunki morskie wykonywały:

- CRIST Sp. z o.o.
- Energomontaż - Północ Gdynia Sp. z o.o.
- Gdynia Container Terminal SA

- GAFAKO Sp. z o.o.
- Stocznia Remontowa NAUTA SA
- Vistal Gdynia SA
- Marynarka Wojenna
- Gasten
- Damen

Poza tym przeładunki morskie wykonywały w 2013 r. następujące spółki zależne/stowarzyszone ZMPG SA:

- BTDG – Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia Sp. z o.o. – spółka w trakcie prywatyzacji,
- Bałtycka Baza Masowa Sp. z o.o., oraz następujące spółki sprywatyzowane, wywodzące się ze struktur ZMPG SA:
- MTMG – Morski Terminal Masowy Gdynia Sp. z o.o.
- BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o.
- Bałtycki Terminal Zbożowy Sp. z o.o.
- Portowy Zakład Techniczny S.A.
- WUŻ - Przedsiębiorstwo Usług Żeglugowych i Portowych Gdynia Sp. z o.o. (podstawowym przedmiotem działalności spółki jest świadczenie usług holowniczych i cumowniczych).

Pozostałe spółki wykonujące przeładunki morskie z którymi ZMPG S.A. był w 2013 roku związany umowami na najem/dzierżawę gruntów, budynków i pomieszczeń w budynkach oraz budowli, w tym placów to:

- Westway Terminal Poland Sp. z o.o.
- Stena Line Polska Sp. z o.o.
- Yeoman Poland" Sp. z o.o.
- Górażdże Cement SA.

Poza przedsiębiorstwami świadczącymi usługi przeładunków morskich usługi portowe świadczy wiele podmiotów związanych z obsługą morskich i lądowych środków transportu oraz ładunków (spedycyjne, agencyjne, transportowe, itp.).

Wśród firm o istotnym znaczeniu dla ZMPG SA ze względu na wiążące ZMPG SA umowy na najem/dzierżawę gruntów, budynków i pomieszczeń w budynkach oraz budowli, w tym placów należy wymienić jako wykonujące usługi portowe:

- Kuusakoski Sp. z o.o. (usługi składowania złomu)
- Chiquita Poland Sp. z o.o. (usługi składowania owoców)
- Mostva Sp. z o.o. (usługi PDI Pre Delivery Inspection nowych samochodów)
- Ref-Con Service Sp. jawna (usługi depot)
- Balticon SA (usługi depot)
- Contex s.c. (usługi depot)
- TERRAMAR Spedycja Międzynarodowa Sp. z o.o. (usługi logistyczno-magazynowe)
- Morska Agencja Gdynia Sp. z o. o. (usługi logistyczno-magazynowe)
- Rolls-Royce Marine Poland Sp. z o.o. (morskie centrum serwisowe).

ZMPG S.A. uczestniczył w projektach rozwojowych dotyczących integracji europejskiego systemu transportowego, mających na celu wzmocnienie znaczenia portu gdyńskiego, poprzez wpisanie się w rozwój środkowo-europejskich korytarzy transportowych w ramach globalizacji gospodarki światowej oraz w projektach dotyczących ochrony środowiska.

#### 1) Projekt „Autostrada morska Gdynia – Karlskrona”

W ramach przyjętej przez Komisję Europejską polityki transportowej za autostrady morskie mogą być uznawane ważne europejskie morskie szlaki transportowe, w tym także w regionie Morza Bałtyckiego. Autostrada morska powinna przyczyniać się do likwidacji „wąskich gardeł” w unijnych korytarzach transportowych oraz wspierać wymianę handlową drogą morską, aby zmniejszyć przewozy ładunków transportem drogowym, skrócić czas podróży i optymalizować koszt transportu przy jednoczesnym zmniejszeniu zanieczyszczenia środowiska naturalnego.

Projekt „Autostrada morska Gdynia-Karlskrona” dotyczy infrastrukturalnych inwestycji i przedsięwzięć logistycznych dla obsługi rosnącej wymiany handlowej między Szwecją, Polską oraz innymi krajami Europy, ze szczególnym uwzględnieniem połączenia promowego Gdynia-Karlskrona.

W 2009 r. ZMPG S.A. oraz partnerzy szwedzcy złożyli wniosek aplikacyjny na realizację projektu „Baltic-Link: Gdynia-Karlskrona Motorways of the Sea” w ramach Programu TEN-T Multi Annual Call 2009. Podstawowym założeniem projektu jest poprawa jakości przewozów drogą morską na już istniejącym połączeniu między Gdynią a Karlskroną oraz ulepszenie infrastruktury portowej i kolejowej w obu portach. W perspektywie czasowej nowe rozwiązania przyczynić się mają do sprawnej obsługi zwiększonej, według prognoz, wielkości przewozów między Skandynawią a Regionem Adriatyckim.

Po uzyskaniu pozytywnej opinii i akceptacji projektu przez Komisję Europejską, w styczniu 2010 roku szwedzcy partnerzy projektu przystąpili do szczegółowych negocjacji kontraktu. Umowę na realizację szwedzkiej części projektu podpisano w dniu 12 sierpnia 2010 r., a oficjalna inauguracja projektu nastąpiła w dniu 3 grudnia 2010 r. w mieście Alvesta w Szwecji. Strona polska nie wniosowała o dofinansowanie swojej inwestycji z Programu TEN-T. Zadania wynikające z projektu realizowane będą w ramach drugiego etapu inwestycji pt. „Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia”, współfinansowanego z Funduszu Spójności. Zakładany koszt inwestycji w Szwecji - 85 454 tys. euro. Dofinansowanie z Programu TEN-T - 17 091 tys. euro. Realizacja projektu trwała do października 2013 r.

2) Project Application of ecosystem principles for the location and management of offshore dumping sites in SE Baltic Region (ECODUMP) – w ramach projektu zostało wykonane opracowanie „Badania walorów przyrodniczych siedliska dennego w rejonie kłapowiska wyznaczonego dla portu Gdynia oraz wpływu zrealizowanych projektów na obszary Natura 2000”. W ramach projektu ECODUMP ZMPG S.A. bierze czynny udział w pracach nad opracowaniem międzynarodowych wytycznych dla wdrożenia systemu monitoringu kłapowisk w Europie.

ZMPG SA aktywnie uczestniczy w pracach międzynarodowych organizacji i stowarzyszeń:

**ESPO - European Sea Ports Organisation** – organizacja, założona w 1993 r. ESPO reprezentuje sektor portowy państw członkowskich UE i utrzymuje bezpośrednie kontakty z ponad 500 zarządami portów w Europie. Głównym celem ESPO jest wpływanie na politykę morską Unii Europejskiej, a także zapewnienie portom należytej rangi przy planowaniu rozwoju gospodarczego państw członkowskich i całej Wspólnoty Europejskiej.

**BPO - Baltic Ports Organization** powstała z inicjatywy portów podczas Walnego Zgromadzenia Założycieli w Kopenhadze 10 października 1991 roku. Głównymi zadaniami BPO są: promowanie idei i punktów widzenia portów regionu bałtyckiego wraz ze stosownymi organizacjami międzynarodowymi i badanie problemów związanych z przemysłem portowym w świetle międzynarodowych zagrożeń oraz informowanie członków i, kiedy to możliwe, ustalanie wspólnych stanowisk.

**Cruise Europe** – organizacja powstała 1991 roku w wyniku spotkania 27 portów europejskich, którego głównym tematem była współpraca mająca na celu przyciągnięcie większej liczby statków wycieczkowych do portów północnej i zachodniej Europy. Obecnie do Cruise Europe należy ponad 80 portów Morza Bałtyckiego, Norweskiego i Północnego. Cruise Europe utrzymuje ścisłe kontakty z liniami wycieczkowymi w sprawach ich funkcjonowania na rynku, kwestiach bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz rozwoju infrastruktury oferowanej przez porty.

**Cruise Baltic** – obecnie stowarzyszenie, wcześniej projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej, mające na celu zwiększenie atrakcyjności regionu Morza Bałtyckiego zarówno wśród armatorów jak i turystów. Uczestnikami stowarzyszenia są, oprócz portu i gminy Gdynia, największe bałtyckie porty wycieczkowe: Kopenhaga, Elsinore/Helsingborg, Helsinki, Kalmar, Karlskrona, Klajpeda, Malmö, Oslo, Ryga, Rostock, St. Petersburg, Sztokholm, Tallin, Turku, Visby oraz – od września 2011 r. – port i gmina Gdańsk.



## Realizacja inwestycji strategicznych w Porcie Gdynia w 2013 r.

Zatwierdzona przez Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. w 2003 r. „Strategia Rozwoju Portu Gdynia do roku 2015” zawiera Rozdział X pt.: „Główne kierunki rozwoju przestrzennego oraz inwestycje strategiczne warunkujące realizację strategii rozwoju Portu Gdynia”. Określono w nim m.in. kluczowe przedsięwzięcia i obszary inwestycyjne z nakładami oszacowanymi wówczas na ok. 1067,2 mln zł (266,8 mln euro według kursu zł/euro – 4,0) i przewidzianymi do sfinansowania ze środków własnych spółki, funduszy unijnych i środków Gminy Gdynia.

W latach 2003 - 2013 na realizację zadań inwestycyjnych realizujących zapisy Strategii poniesiono ogółem nakłady w kwocie 975,5 mln zł, tj. 91 % przy upływie czasu 83%.

Na lata 2014 - 2015 planowana jest dalsza realizacja strategicznych inwestycji o wartości ok. 540,6 mln zł, co w sumie wyniesie ok. 1 516 mln zł, tj. o około 42% więcej od szacowanych podczas tworzenia Strategii w latach 2002 – 2003.

## Realizacja zadań ujętych w strategii 2003 – 2015 w roku 2013

Nr w planie	Nr w Strategii	Nazwa zadania	Wykonanie w zł	Źródła finansowania
I.I	1.3	Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia	10.746.667	ZMPG/UE <sup>1</sup>
I.X	2	Przebudowa nawierzchni drogowo-kolejowej Nb. Indyjskie	79.826	ZMPG
I.IX	2	Przebudowa torów poza terenami ZMPG	245.041	ZMPG
I.IX	2	Przebudowa intermodalnego terminalu kolejowego	491.000	ZMPG/UE <sup>2</sup>
I.II	3.2	Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia	5.520.992	ZMPG/UE <sup>3</sup>
I.IV	3.4 –3.5	Zagospodarowanie Rejonu nabrzeża Bułgarskiego	15.888.715	ZMPG/UE <sup>4</sup>
I.V	3.6	Przebudowa Nb. Rumuńskiego	391.895	ZMPG/UE
I.X	3.6	Przebudowa nawierzchni drogowo-kolejowej Nb. Polskie	108.800	ZMPG
I.IX	3.7-3.8	Budowa publicznego terminalu promowego	48.682	ZMPG/UE <sup>5</sup>
I.III	3.9	Przebudowa nabrzeża Szwedzkiego w Porcie Gdynia	12.351.287	ZMPG/UE <sup>6</sup>
I.IX	3.9	Przebudowa nabrzeża Indyjskiego na odcinku BTZ	1.960.681	ZMPG
I.IX	3.9	Budowa dodatkowej szyny poddźwigowej na Nb. Helskim	134.887	ZMPG
I.VI	3.9	Rozbudowa Obrotnicy nr 2	80.500	ZMPG/UE <sup>7</sup>

<sup>1</sup> Umowa o dofinansowanie podpisana w grudniu 2013 roku

<sup>2</sup> j. w.

<sup>3</sup> Wysokość dofinansowanie otrzymana do końca 2013 roku – 26,45 mln zł

<sup>4</sup> Umowa o dofinansowanie podpisana w grudniu 2013 roku

<sup>5</sup> Spółka wnioskować będzie o dofinansowanie ze środków UE [POIiŚ 2014 – 2020]

<sup>6</sup> Umowa o dofinansowanie podpisana w grudniu 2013 roku

<sup>7</sup> Spółka wnioskować będzie o dofinansowanie ze środków UE [POIiŚ 2014 – 2020]

I.XI	3.10	Zadania inwestycyjne dotyczące sieci	2.548.901	ZMPG
I.XII	4	Budowa obiektu do składowania rezerw mobilizacyjnych	216.859	ZMPG
I.XIII	4	Modernizacja budynku przy ul. Rotterdamska 9	221.128	ZMPG
I.XIII	4	Przebudowa budynku przy ul. Polska 13A	6.944.989	ZMPG
I.XIII	4	Budowa magazynu wys. składowania o pow. 18500 m <sup>2</sup>	30.273.262	ZMPG
I.XIII	4	Przebudowa budynku przy ul. Polska 13	1.235.751	ZMPG
I.XIII	4	Budowa magazynu wys. składowania ul. Polska 19 (JKW)	90.800	ZMPG
I.XIII	4	Budowa magazynu płaskiego po rozbiórce mag. P	2.187.881	ZMPG
I.XIII	4	Budowa magazynu śruty na Nb. Śląskim	4.664.978	ZMPG
I.XIII	4	Budowa magazynu/zasobni po wyburzeniu Mg. 24	50.000	ZMPG
		<b>Ogółem</b>	<b>96.483.522</b>	

*\*Plan nakładów inwestycyjnych ZMP Gdynia S.A. na rok 2013 obejmuje osiemdziesiąt pięć zadań budowlanych o wartości od kilkudziesięciu tysięcy do kilkudziesięciu milionów – powyżej wymieniono zadania strategiczne, o wartości jednostkowej ogółem ponad 1 mln zł. Całość nakładów inwestycyjnych w roku 2013 wyniosła 97,98 mln zł.*

#### **Działania Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. z zakresu realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w odniesieniu do ochrony środowiska**

- **Zapewnienie odpowiednich urządzeń do odbioru odpadów ze statków i dostępu do elektryczności przy nabrzeżach.**

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. (ZMPG S.A.) realizuje wymogi zapewnienia odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków zgodnie z przepisami prawa polskiego, w tym zgodnie z art. 9 ust. 2a ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ze statków (Dz. U. z 2002 r. Nr 166, poz. 1361 z późn. zm.) oraz regulacjami międzynarodowymi. Warunki i sposób zagospodarowania ww. odpadów odbywa się zgodnie z „Portowym planem gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków”.

ZMPG S.A. uczestniczy czynnie w pracach grupy korespondencyjnej Komisji Helsińskiej „HELCOM Cooperation Platform on Port Reception Facilities in the Baltic Sea”, zajmującej się problematyką dostępności urządzeń do odbioru ścieków w portach pasażerskich Morza Bałtyckiego.

Nawiązując do powyższego, jednym z zamierzeń ZMPG S.A. jest systematyczne dostosowywanie nabrzeży w porcie do obsługi statków pasażerskich i promów w zakresie odbioru ścieków sanitarnych. W tym celu została opracowana koncepcja „Dostosowania infrastruktury wod. - kan. do odbioru ścieków ze statków pasażerskich i handlowych w Porcie Gdynia”.

ZMPG S.A. uczestniczy w procesie legislacyjnym oraz w międzynarodowych grupach roboczych dotyczących ograniczenia emisji siarki i azotu ze statków morskich, m.in. poprzez wyposażenie nabrzeży w przyłącza elektryczne dla statków.

- **Wdrażanie postanowień przepisów międzynarodowych, europejskich i krajowych z zakresu ochrony środowiska morskiego.**

ZMPG S.A. był partnerem projektu Baltic Master II (BMII) w ramach, którego prowadzone były prace nad wytycznymi do wdrożenia Międzynarodowej Konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami w portach morskich. Port Gdynia w ramach tego pilotażowego projektu wdrożył specjalny formularz balastowy wypełniany przez kapitanów statków.

Uczestnictwo w pracach grupy korespondencyjnej Komisji Helsińskiej „HELCOM Cooperation Platform on Port Reception Facilities in the Baltic Sea”, zajmującej się problematyką dostępności urządzeń do odbioru ścieków w portach pasażerskich Morza Bałtyckiego.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. uczestniczył w spotkaniach z przedstawicielami administracji morskiej oraz Ministerstwa Środowiska w sprawie kwalifikacji urobku z pogłębiania akwenów morskich powstających w związku z utrzymywaniem właściwego technicznego stanu infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portów. W chwili obecnej ze względu na brak norm dla osadów dennych prowadzenie prac pogłębiarskich w portach jest bardzo utrudnione i wiąże się z wykonywaniem czasochłonnnych oraz drogich badań nad składem chemicznym urobku.

- **Doposażenie jednostek odpowiedzialnych za zapobieganie i zwalczanie zanieczyszczeń morza przez statki w sprzęt służący do zwalczania zanieczyszczeń w portach i na morzu.**

Wyposażenie Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. w siły i środki niezbędne do zwalczania i usuwania zanieczyszczeń ropopochodnych z wód basenów portowych oraz zapewnienie ich czystości przez oczyszczanie basenów z drobnych zanieczyszczeń (śmieci, butelki, worki, pojedyncze belki).

- **Redukcja emisji do Morza Bałtyckiego związków azotu i fosforu wywołujących zjawisko eutrofizacji.**

Prowadzenie prac nad odbiorem ścieków sanitarnych z promów i statków pasażerskich.

- **Utrzymanie na poziomie gwarantującym ochronę struktury i funkcji ekosystemów integralności dna morskiego**

Realizacja projektu „Application of ecosystem principles for the location and management of offshore dumping sites in SE Baltic Region” (ECODUMP), którego zasadniczym celem jest opracowanie kompleksowych wytycznych dotyczących ekosystemowej metodyki wyboru miejsca deponowania osadów w morzu i zarządzania przybrzeżnymi kłapowiskami w południowo-wschodnim rejonie Morza Bałtyckiego w kontekście zmniejszenia zagrożeń dla środowiska i przyrody morskiej oraz poprawy jakości korzystania z zasobów morskich.

W ramach projektu została wykonana ocena wpływu prac czerpalnych prowadzonych w Porcie Gdynia na gatunki bentosowe w rejonie kłapowiska.

- **Zapobieganie introdukcji obcych gatunków inwazyjnych przenoszonych poprzez wody balastowe**

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. jest partnerem stowarzyszonym projektu Baltic Sea Pilot Project: Testing new concepts for integrated environmental monitoring of the Baltic Sea (BALSAM). Głównym założeniem projektu jest poprawa współpracy międzynarodowej w zakresie badań bioróżnorodności.

Projekt ma na celu kontynuację projektu „Study on biological survey protocols and target species selection (ALIENS 2)” w ramach którego stworzono system informatyczny oparty na bazie ORACLE, który szacuje ocenę ryzyka przenoszenia gatunków obcych. Docelowo ma to być system dostępny on-line i ma obowiązywać we wszystkich krajach Morza Bałtyckiego stąd też kontynuacja projektu, którego celem jest objęcie badaniami większej liczby portów. Port Gdynia jest pierwszym polskim portem, który zostanie ujęty w tym systemie informatycznym. W ramach projektu zostaną wykonane w porcie w Gdyni trzy serie badań bioróżnorodności.

- **Modernizacja i budowa urządzeń do odbioru zanieczyszczeń i odpadów ze statków w portach morskich oraz zapewnienie przyłączy elektryczności przy nabrzeżach portowych**

W ramach realizowanych projektów infrastrukturalnych część nabrzeży (dotyczy to Nabrzeża Szwedzkiego i Bułgarskiego) wyposażana jest w urządzenia i sieci do odbioru ścieków sanitarnych ze statków handlowych.

### **III. Port Szczecin-Świnoujście**

#### **Najważniejsze realizowane projekty inwestycyjne w 2013 r., w tym również w ramach POIiŚ**

Działalność inwestycyjna w 2013 r. prowadzona była w oparciu o roczny plan inwestycyjny, który swoim zakresem obejmował głównie inwestycje infrastrukturalne, w tym inwestycje o charakterze strategicznym, umieszczone w „Strategii Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2020 r.”:

- **„Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie”**

Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie polega na przebudowie istniejącego nabrzeża Zbożowego umożliwiającemu istotne zwiększenie głębokości przed konstrukcją oraz zwiększenie długości linii cumowniczej przez przedłużenie nabrzeża, budowie nabrzeża Niemieckiego od strony północnej półwyspu oraz odcinka zamykającego tego nabrzeża od strony wschodniej do styku z istniejącym nabrzeżem Słowackim. Rozbudowa infrastruktury obejmuje również rozbudowę obiektów towarzyszących, stanowiących wyposażenie obiektów hydrotechnicznych w postaci przedłużenia torowisk urządzeń przeładunkowych oraz kolejowych, wykonania nawierzchni drogowych i uzbrojenia podziemnego oraz roboty czerpalne na akwencie okalającym półwysep. Do końca 2013 r. wykonano roboty palowe i konstrukcyjne na nb. Zbożowym i Niemieckim. Zaawansowanie rzeczowe projektu wyniosło 54,7%. Projekt jest dofinansowany w części z Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko oraz środków własnych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Dzięki realizacji inwestycji nastąpi dostosowanie nabrzeży do obsługi dużych statków, równoczesnej obsługi kilku statków, zapewnienia nowych stanowisk cumowniczych, poprawy stanu technicznego oraz bezpieczeństwa cumowania i obsługi statków jak również uzyskania powierzchni na lądzie dla postoju ciężkiego transportu kołowego.

- **„Przebudowa infrastruktury drogowej w portach Szczecinie i Świnoujściu”**

Celem inwestycji jest stworzenie sprawnego i bezpiecznego drogowego układu komunikacyjnego na terenach ZMPSiŚ S.A., który będzie w stanie przejąć wzrastający ruch ciężkiego transportu kołowego. W ramach projektu wybudowane zostaną wewnątrzportowe drogi dojazdowe do rejonów i nabrzeży przeładunkowych. Drogi o łącznej długości 8,7 km będą wykonane z nawierzchni bitumicznej na wielowarstwowej podbudowie z kruszyw mineralnych, wyposażone w kanalizację wód opadowych i oświetlenie. W 2013 r. sukcesywnie kończono roboty rozbiórkowe, roboty ziemne, kablone, kanalizację, wiadukt, przejazd kolejowy oraz konstrukcje nawierzchni jezdni i zjazdów. Do końca 2013 r. zaawansowanie rzeczowe projektu wyniosło 98%. Projekt jest dofinansowany w części z Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko oraz środków własnych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

- **„Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach Szczecinie i Świnoujściu”**

Inwestycja polega na przebudowie istniejących torów portowych wraz z rozjazdami i przejazdami oraz budowie nowych torów nabrzeżowych na długości 26,7km. Celem inwestycji jest uzyskanie sprawnego i bezpiecznego kolejowego układu komunikacyjnego na terenach ZMPSiŚ S.A. W 2013 r. wykonywano wszystkie elementy projektu tj. rozbiórki istniejących torów z rozjazdami, budowę (odtworzenie) nowych torów, budowę kozłów oporowych, budowę nowych rozjazdów. Do końca 2013 r. zaawansowanie rzeczowe projektu wyniosło 87%. Projekt jest dofinansowany w części z Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko oraz środków własnych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

- **„Budowa stanowiska statkowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”**. Program European Energy Programme for Recovery (EEPR):

Projekt budowy nabrzeża do przeładunku LNG w akwenie powstającego Portu Zewnętrznego w Świnoujściu rozpoczęty w 2010 roku obejmuje:

- stanowisko statkowe dla przeładunku LNG,
- stanowisko ujęcia wody technologicznej i p.poż.,
- estakadę dla instalacji technologicznych,
- urządzenia Zintegrowanego Morskiego Systemu Bezpieczeństwa Nawigacyjnego,
- oświetlenie pomostów i dalb,
- instalacje odgromową,
- roboty czerpalne.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. realizuje przedsięwzięcie w ramach projektu budowy terminalu regazyfikacyjnego LNG w Świnoujściu.

W 2013 r. wykonano oczyszczenie dna morskiego w rej. Falochronu Wschodniego z ładunków niebezpiecznych. Do całkowitego zakończenia kontraktu pozostała część zakresu rzeczowego obejmująca ułożenie kabla energetycznego na estakadzie, system bezpieczeństwa cumowania jednostki LNG oraz roboty podczyszczeniowe, które będą możliwe do zakończenia dopiero po wykonaniu obiektów przez PLNG. Zaawansowanie rzeczowe projektu 99%. Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską Europejski program energetyczny na rzecz naprawy gospodarczej oraz środków własnych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Stworzenie przedmiotowej infrastruktury w powiązaniu z budową terminala dla odbioru skroplonego gazu ziemnego zwiększone zostanie bezpieczeństwo energetyczne kraju.

- **„Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu”**

Budowa stanowiska promowego nr 1 w południowej części portu w Świnoujściu na wschodnim brzegu Świny, w południowej części Terminala Promowego obejmuje budowę nowego nabrzeża pozwalającego na cumowanie i obsługę promów typu Ro-PAX, galerii pasażerskiej o zróżnicowanej wysokości z dwiema klatkami schodowymi, rękawa pasażerskiego łączącego galerię z promem, estakadę samochodową z ruchomym pomostem bocznym, ruchomy pomost dziobowo-rufowy, budowę sterowni obsługującej pracę pochylni, rozbudowę infrastruktury drogowej, parkingów, placów manewrowych wraz z instalacjami, uzbrojenie terenu w sieci wodnokanalizacyjne, elektroenergetyczne, teletechniczne i instalacje oświetleniowe, ogrodzenie. W 2013 r. realizowano roboty czerpalne, hydrotechniczne i konstrukcyjne związane z budową nowego nabrzeża. Do końca 2013 r. zaawansowanie rzeczowe projektu wyniosło 33%. Projekt jest dofinansowany w części z Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko oraz środków własnych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

- **„Budowa infrastruktury terminali portowych w Szczecinie i Świnoujściu – miejsca postojowe”**.

W zakres inwestycji wchodzi budowa czterech placów postojowych (dwa w Szczecinie i dwa w Świnoujściu) oraz miejsc postojowych dla samochodów osobowych przy Budynku Głównym ZMPSiŚ S.A. Parkingi, poza parkingiem w rejonie przeładunków masowych w porcie w Szczecinie, będą dostępne dla wszystkich pojazdów poruszających się po drogach publicznych, a ich układy komunikacyjne będą tak poprowadzone, aby stanowiły ciągłość z istniejącymi dojazdami drogowymi do portów w Szczecinie i Świnoujściu. Ponadto będą stanowić ciągłość z modernizowanymi obecnie w ramach projektu „Modernizacja infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” wewnątrzportowymi układami komunikacyjnymi. W 2013 r. rozpoczęto procedurę przetargową na wybór wykonawcy robót na bazie Ustawy PZP w formule „zaprojektuj i zbuduj”.

Mając na uwadze poprawę konkurencyjności portów w Szczecinie i Świnoujściu w przyszłej perspektywie finansowej 2014-2020 planowane są m.in. następujące zadania inwestycyjne:

- **„Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu”** – projekt planowany do dofinansowania z Funduszu Spójności.

Celem inwestycji jest uporządkowanie i uzupełnienie infrastruktury technicznej, obejmującej sieci wodociągowe, kanalizację sanitarną, kanalizację wód opadowych, zasilanie elektroenergetyczne, sieci teletechniczne, sieć wody ppoż. dla optymalizacji zużycia nośników energii, poprawy sytuacji w zakresie ochrony środowiska i dostosowania się w tym względzie do obowiązujących norm i przepisów (obecnych, jak i planowanych do wprowadzenia). Inwestycja planowana do realizacji w latach 2014-2020, obejmować będzie wszystkie rejony portu w Szczecinie i Świnoujściu. Projekt ujęty na liście do konsultacji społecznych w Strategii Rozwoju Transportu do 2020r.

- **„Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego”** – projekt planowany do dofinansowania z Funduszu Spójności.

Celem inwestycji jest przystosowanie istniejącej infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 265 m, a także statków pasażerskich o podobnych parametrach. Zakres rzeczowy obejmuje: zakup stanowiska nr 6, modernizację i przedłużenie stanowiska nr 5, wykonanie niezbędnej infrastruktury technicznej wraz z budową placów, torów i estakady. Inwestycja planowana do realizacji w latach 2017-2019. Projekt ujęty na liście do konsultacji społecznych w Strategii Rozwoju Transportu do 2020r.

- **„Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego”** – projekt planowany do dofinansowania z Funduszu Spójności.

Celem inwestycji jest utrzymanie w eksploatacji nabrzeży: Czeskiego i Słowackiego, uzyskanie parametrów głębokościowych dostosowanych do głębokości technicznej 12,5m toru wodnego Świnoujście-Szczecin, zagwarantowanie bezpiecznej obsługi statków o zanurzeniu 11,10 m oraz uzyskanie nośności nabrzeży 40 kN/m<sup>2</sup>. Zakres rzeczowy inwestycji obejmuje: przebudowę nabrzeża Czeskiego, Słowackiego, budowę 2 sekcji przejściowych nabrzeża Fińskiego wraz z robotami czerpalnymi i umocnieniem dna, sieci wod-kan i elektroenergetyczne. Inwestycja planowana do realizacji w latach 2018-2020. Projekt ujęty na liście do konsultacji społecznych w Strategii Rozwoju Transportu do 2020r.

- **„Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym Świnoujściu”** – projekt planowany do dofinansowania ze środków UE.

Inwestycja będzie polegała na budowie nabrzeża typu dalbowego jedno lub dwustanowiskowego do tankowania gazem LNG dużych jednostek pływających jak również mniejszych statków. Zaostrzone rygory emisyjności, zawarte w unijnej Dyrektywie siarkowej nakazują dziesięciokrotne zmniejszenie emisji siarki od 2015 roku. Armatorzy, chcąc spełnić unijne wymogi środowiskowe, wprowadzają do swojej floty mniej emisyjne statki napędzane paliwem LNG. Zapotrzebowanie na przeładunek zgłosiły przede wszystkim spółki obrotu gazem oraz operatorzy istniejących jak i budowanych oraz projektowanych instalacji LNG. Terminal w Świnoujściu będzie wykorzystywany na potrzeby zaopatrywania instalacji LNG w rejonie Morza Bałtyckiego. W takim przypadku operatorzy terminali satelitarnych byłiby klientami Polskiego LNG, którzy mogliby wykorzystywać LNG dostarczane do Świnoujścia na potrzeby realizowania dostaw do terminali satelitarnych. Możliwie szybkie udostępnienie usługi przeładunku LNG na mniejsze jednostki pływające oraz usługi bunkrowania przez terminal w Świnoujściu pozwoli Polsce stać się najważniejszym uczestnikiem rynku LNG w całym regionie Morza Bałtyckiego oraz może mieć pozytywny wpływ na rozwój portu w Świnoujściu i na przedsiębiorstwa prowadzące działalność w zakresie obrotu gazem. Zakres rzeczowy przedmiotowej inwestycji zostanie określony po przekazaniu przez PLNG wytycznych do projektowania. Inwestycja planowana do realizacji w latach 2018-2020. Projekt ujęty na liście do konsultacji społecznych w Strategii Rozwoju Transportu do 2020r.

- **„Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego”** – projekt planowany do dofinansowania z Funduszu Spójności.

Celem inwestycji jest podniesienie konkurencyjności portu w Szczecinie poprzez uzyskanie parametrów głębokościowych dostosowanych do głębokości technicznej 12,5 m toru wodnego Świnoujście-Szczecin, a przez to stworzenie możliwości obsługi statków o większym zanurzeniu (do 11,1 m) oraz uzyskanie nośności nabrzeży 40 kN/m<sup>2</sup> i poprawa stanu technicznego infrastruktury hydrotechnicznej na Półwyspie Katowickim. Zakres rzeczowy obejmuje: przebudowę nabrzeża Katowickiego i Chorzowskiego wraz z wyposażeniem, roboty czerpalne, konstrukcyjne i żelbetowe, sieć wod-kan i elektroenergetyczną. Inwestycja planowana do realizacji w latach 2017-2020. Projekt ujęty na liście do konsultacji społecznych w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.

### **Wielkości przeładunków wszystkich grup towarowych.**

Porty w Szczecinie i Świnoujściu, osiągając w 2013 wynik 22 mln 750 tys. ton, przeładowały więcej o 1 483,3 tys. ton niż w roku 2012 ustanawiając rekord przeładunków. Wzrost przeładunków o 7% w porównaniu do roku ubiegłego jest największym przyrostem od kilkunastu lat i stanowi dobry prognostyk na następne lata. Tak wysoki poziom przeładunków Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. uzyskał ostatni raz w 1980 r., kiedy wielkość przeładunków wyniosła 23,5 mln ton.

W większości grup towarowych w roku 2013, z wyjątkiem innych masowych i drewna, nastąpił wzrost przeładunków. Największy wzrost zanotowano w przeładunkach rudy - o 268,3%, a także w przeładunkach zbóż, gdzie wzrost wyniósł 18,2%, oraz w obsłudze towarów z grupy ropa i pochodne – tam wzrost w przeładunkach wyniósł 15,5%. Znaczny wzrost odnotowano również w grupie węgiel wynoszący 6,4%.

Porównywalny wynik z tym z poprzedniego roku zanotował także ZMPSiŚ S.A. w przeładunkach drobnicy w wysokości 9,4 mln ton (tj. mniej do poprzedniego roku o 33,3 tys. ton). Pomimo dużo mniejszych obrotów drobnicy konwencjonalnej podobny poziom przeładunków drobnicy osiągnięty został głównie dzięki wzrostowi o 2,7% drobnicy promowej oraz wzrostowi o 10,3% drobnicy kontenerowej. Spadek zanotowano w przeładunkach grupy inne masowe – wyniósł on 28,5% w stosunku do roku 2012 i spowodowany był głównie zakończeniem przeładunku kruszyw przy budowie terminala LNG w Świnoujściu. Spadły również przeładunki drewna 33,3%, ale nie zaważyły one na łącznym wyniku przeładunków - nieznacznie niższym o 0,4% niż ubiegłoroczny.

Powyższe bardzo dobre wyniki przeładunków mogły zostać osiągnięte dzięki polityce realizowanej przez Zarząd Spółki. Świadczą one o skutecznie realizowanej strategii, jaką jest dostosowanie się do zmieniającej się sytuacji na rynku transportowym.

Poniżej przedstawiono tabelaryczne zestawienie wielkości przeładunków wszystkich grup towarowych w 2013 r.

Lp.	Grupa towarowa	Przeładunki na nb. ZMPSiŚ z wagą środków transportu (tyś.t)		
		2012	2013	2013/2012
1	2	3	4	5
1	Węgiel	4 257,4	<b>4 529,4</b>	<b>106,4</b>
2	Ruda	720,8	<b>2 654,7</b>	<b>368,3</b>
3	Inne masowe	4 040,4	<b>2 887,6</b>	<b>71,5</b>
4	Zboże	1 394,4	<b>1 648,5</b>	<b>118,2</b>
5	Drewno	25,2	<b>16,8</b>	<b>66,7</b>
6	Drobnica	9 425,5	<b>9 392,2</b>	<b>99,6</b>
	<i>Drobnica promowa</i>	<i>6 451,0</i>	<i>6 623,7</i>	<i>102,7</i>
7	Ropa i przetwory	1 403,0	<b>1 620,8</b>	<b>115,5</b>
8	<b>Razem</b>	<b>21 266,7</b>	<b>22 750,0</b>	<b>107,0</b>

## **Rozwój usług portowych.**

Port w Świnoujściu położony nad samym morzem, może przyjmować statki o zanurzeniu do 13,2 m. Jednym z głównych elementów portu w Świnoujściu jest największy na polskim wybrzeżu terminal dla suchych ładunków masowych, obsługujący przede wszystkim węgiel, zarówno w eksporcie, jak i w imporcie, a także rudę importowaną dla hut polskich, czeskich i słowackich. Tutaj także oferuje swoje usługi nowoczesny terminal promowy obsługujący ruch towarowy i pasażerski z/do Szwecji. Pięć stanowisk przeznaczonych jest do obsługi promów pasażersko - samochodowych i samochodowo - kolejowych, przy czym terminal promowy w Świnoujściu, jako jedyny w Polsce, obsługuje morskie przewozy kolejowe ładunków w relacjach do i ze Szwecji. Rosnąca ilość zawinięć promów tworzy efekt wirtualnego mostu przez Bałtyk zapewniając Terminalowi Promowemu Świnoujście rolę lidera w przeładunkach samochodów ciężarowych w liniowych połączeniach promowych pomiędzy kontynentem i Skandynawią.

Port w Szczecinie obsługuje statki o zanurzeniu do 9,15 m. Ma charakter uniwersalny i obsługuje towary zarówno masowe jak i drobnicowe. Specjalizacją portu są przeładunki wyrobów hutniczych oraz produktów drzewnych oraz ładunków ponadgabarytowych. Coraz większe znaczenie dla portu ma zwiększający się ruch kontenerowy. W ostatnim czasie uruchomiony został nowy terminal kontenerowy na nb. Fińskim, co zdecydowanie poprawiło standard obsługi kontenerów w porcie w Szczecinie. Przewidywany jest w związku z tym wzrost przeładunków i pozyskanie nowych połączeń żeglugowych, zarówno w ruchu dowozowym z portów bazowych Hamburga, Bremerhaven i Rotterdamu, jak i w ruchu intra europejskim. Wśród towarów masowych najczęściej obsługiwany jest węgiel, koks, ruda, nawozy oraz ładunki płynne.

Dzięki firmom obsługującym zarówno elewatory zbożowe - z których największy może pomieścić 73,000 m<sup>3</sup> zbóż i pasz – jak i magazyny płaskiego składowania, porty w Szczecinie i Świnoujściu stają się ważnym centrum obsługi towarów rolno-spożywczych w rejonie Bałtyku.

Oba porty dają także możliwość składowania towarów w wolnych obszarach celnych, co jest istotne szczególnie dla obsługi ładunków importowanych spoza Unii Europejskiej. Towary takie składowane są wówczas bez ponoszenia cła i wymaganych podatków. Wolny Obszar Celny w Szczecinie jest głównym w Polsce i jednym z największych w Europie centrum przeładunku i dystrybucji bloków granitowych a także ziarna kakaowego oraz aluminium. W świnoujskim wolnym obszarze celnym składowane są przede wszystkim towary mrożone.

W roku 2013 w portach w Szczecinie i Świnoujściu obsłużono ponad 21 mln ton ładunków. Coraz większy udział w przeładunkach mają towary drobnicowe - ponad 40% całości obrotów obu portów. Jest to wynik stałej tendencji uniwersalizacji oferty usługowej portów i zmniejszania się dominacji ładunków masowych - głównie węgla i rudy - a także zmieniającego się rynku i technologii przewozów.

Z racji swojego dogodnego położenia, port w Szczecinie wraz ze Świnoujściem koncentruje ok. 90% całości przewozów tranzytowych suchych ładunków w polskich portach. Dotyczy to towarów z m.in. takich państw jak: Austria, Czechy, Niemcy, Norwegia, Rumunia, Słowacja i Węgry.

W ofercie żeglugowej obu portów dominują połączenia w relacjach intraeuropejskich. Ze Szczecina oferowane są regularne połączenia liniowe do portów w Finlandii, Wielkiej Brytanii i Irlandii. Linia oceaniczna od lat wiedzie ze Szczecina do portów Afryki Zachodniej. Rosnące znaczenie ma także ruch kontenerowy obsługiwany przez porty bazowe w Hamburgu, Bremerhaven i Rotterdamie. Kontenerowe statki dowozowe łączą te porty ze Szczecinem 3-4 razy w tygodniu. Ze Świnoujścia największe znaczenie mają połączenia promowe – 10 razy dziennie do szwedzkich portów w Ystad i Trelleborgu. Na Terminalu Promowym w Świnoujściu działa obecnie największy na polskim rynku armator promowy Unity Line. Dysponuje on siedmioma jednostkami, które eksploatowane są na trasach Świnoujście – Ystad i Świnoujście – Trelleborg. Jest to dominujący przewoźnik w segmencie cargo. Spółka obsługuje całość przewozów kolejowych oraz około 53%



ładunków w transporcie drogowym. Od początku 2014 roku rozpoczął działalność w Terminalu nowy armator – niemiecka spółka TT Line, która zamierza w najbliższej przyszłości wprowadzić na linii do Trelleborga większe i nowocześniejsze jednostki. Świnoujście jest także bazą dla połączeń regularnych do portów Norwegii a także wschodnich portów Islandii. Wielkim atutem portów w Szczecinie i Świnoujściu są atrakcyjne tereny rozwojowe. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. zachęca inwestorów do lokowania i eksploatacji własnych terminali a także tworzenia przemysłu przyportowego. Dla zainteresowanych zapewnia infrastrukturę dostępu zarówno od strony wody jak i lądu a także infrastrukturę techniczną. Tereny przeznaczone pod inwestycje przekazywane są do długoletniej dzierżawy na preferencyjnych warunkach. Podejmowane działania marketingowe ukierunkowane są na realizację strategicznych celów.

### **Ochrona środowiska morskiego**

Działalność Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w zakresie ochrony środowiska morskiego prowadzona jest zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz posiadanymi pozwoleniami z zakresu ochrony środowiska.

- **Odbiór odpadów ze statków**

ZMPSiŚ SA realizuje działania w zakresie odbioru odpadów ze statków w porcie morskim w Szczecinie i w porcie morskim w Świnoujściu. Jest to zadanie ustawowe realizowane na podstawie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków. System odbioru odpadów ze statków jest obligatoryjny i obejmuje wszystkie statki korzystające z nabrzeży zlokalizowanych w granicach portów morskich Szczecin i Świnoujście. W celu realizacji tego zadania ZMPSiŚ SA zawarł w 2013 roku stosowne umowy z podmiotami dokonującymi odbioru tych odpadów.

- **Zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń na wodach portowych**

W portach Szczecin i Świnoujście obowiązują Plany zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na wodach portowych. Wszelkie działania związane ze zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń na terenach i akwenach portowych stanowiących infrastrukturę portową podejmowane są w oparciu o te plany.

- **Oczyszczanie akwenów**

ZMPSiŚ SA systematycznie utrzymuje w czystości akweny portowe w porcie w Szczecinie i w Świnoujściu. Wody portowe zgodnie z zawartą umową z wykonawcą są oczyszczane z części stałych oraz substancji ropopochodnych.

- **Wykonywanie monitoringu**

W 2013 r. prowadzony był monitoring środowiska, w szczególności w zakresie jakości wód basenów portowych w Szczecinie i w Świnoujściu, a także badania oczyszczonych ścieków odprowadzanych do wód powierzchniowych z terenu portów w Szczecinie i Świnoujściu.

Ponadto w związku z inwestycją pn. „Budowa nabrzeża w porcie zewnętrznym w Świnoujściu” w rejonie portu zewnętrznego w Świnoujściu do 2018 r. trwać będzie monitoring elementów biotycznych i abiotycznych środowiska przyrodniczego.

- **ISO**

W październiku 2013 r. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. pozytywnie przeszedł II audit nadzoru Zintegrowanego Systemu Zarządzania. Tym samym ZMPSiŚ S.A. utrzymał przyznany w 2011 r. Certyfikat Systemu Zarządzania Jakością ISO 9001 i Zarządzania Środowiskiem ISO 14001. W trakcie auditu nie stwierdzono niezgodności. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście osiągnął cel - utrzymanie Certyfikatu Zintegrowanego Systemu Zarządzania, a także potwierdzenie, iż misja Spółki określona w Polityce Zarządzania ma szansę realizacji.

## **Działania międzynarodowe**

ZMPSiŚ S.A. brał udział w konsultacjach i opiniowaniu zapisów dotyczących międzynarodowych wymagań prawnych w zakresie ograniczenia emisji substancji szkodliwych ze statków (obszary specjalnej kontroli tlenków azotu, tlenków siarki, system handlu emisjami). ZMPSiŚ S.A. wyraził swój sprzeciw w związku z propozycją włączenia transportu morskiego do ogólnego bilansu UE w zakresie emisji gazów cieplarnianych. W opinii ZMPSiŚ S.A. przyczyni się to do zmniejszenia atrakcyjności transportu morskiego względem innych gałęzi transportu. Działania zmierzające do redukcji CO<sub>2</sub> na świecie powinny zmierzać do objęcia wszystkich sektorów gospodarki i transportu przyczyniających się do zwiększenia ilości emitowanego CO<sub>2</sub>, a także nie powinny wyodrębniać stref nieponoszących kosztów związanych z emisją CO<sub>2</sub>, co zaburza zasadę konkurencyjności portów.

ZMPSiŚ S.A. brał udział w spotkaniu grupy draftingowej HELCOM ds. PRF. Na spotkaniu uzgodniono projekt notyfikacji do IMO w sprawie wystarczalności urządzeń do odbioru ścieków oraz omawiano dokument zawierający informacje na temat dostępnych urządzeń PRF w portach na Morzu Bałtyckim.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w 2013 r. zrealizował pełny zakres prac inwestycyjnych dla projektów dofinansowanych środkami UE w perspektywie 2007-2013, rozpoczął również przygotowania do realizacji inwestycji zgłoszonych do realizacji w przyszłej perspektywie finansowej. Przeładunki, jakie osiągnęły port w Szczecinie oraz port w Świnoujściu w 2013 r., wykazują znaczny przyrost w stosunku do przeładunków w roku 2012 i należą do najlepszych w historii obu portów. Sytuacja ta pozwala zakładać, iż zadania zaplanowane do realizacji w 2014 roku i na najbliższe lata będą w pełni zrealizowane.

## **IV. Port Kołobrzeg**

Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. w 2013 r. realizował następujące inwestycje:

- **Remont Basenu Łodziowego pod potrzeby jednostek rybackich w Porcie Kołobrzeg**

Inwestycja polegała na wymianie elementów betonowych i stalowych istniejących nabrzeży, montażu wejściowych drabinek bezpieczeństwa, montażu odbojnic na nabrzeżach, montażu pachołów cumowniczych, malowaniu linii bezpieczeństwa na nabrzeżach, wymianie oświetlenia na nabrzeżach wraz z szafkami rozdzielczymi.

- **Doposażenie Portu Jachtowego**

W ramach projektu został wykonany montaż na terenie portu jachtowego masztu sygnałowego, drewnianej altany do organizacji spotkań i imprez promocyjnych oraz polerów upamiętniających zasłużonych dla żeglarstwa kołobrzесьkiego.

- **Wyposażenie Nabrzeża Remontowego w Porcie Rybackim Kołobrzeg**

Inwestycja polegała na wyposażeniu w sprzęt Nabrzeża Remontowego w Porcie Rybackim Kołobrzeg przy użyciu, których Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg jest w stanie realizować działania w zakresie konserwacji, naprawy jednostek rybackich i ich wyposażenia. W ramach zadania wyposażono stanowisko remontowe dla bosmana (dwa kontenery warsztatowe, szafy, stoły, regały, paletokontener, agregatory prądowłórcze, pompę wodną, pojemniki na sprzęt, wiertarki, śrubokręty itp.) Ponadto zainstalowano żuraw słupowy stacjonarny oraz cztery kamery zintegrowane z monitoringiem wizyjnym Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg.

- **Renowacja zabytkowych wrót Reduty Morast w Porcie Kołobrzeg**

Renowacja zabytkowych wrót Reduty Morast w Porcie Kołobrzeg jest pierwszym etapem długofalowego procesu odrestaurowania zabytkowej reduty. Pracami renowacyjnymi objęte zostały dwie bramy. Pierwsza drewniana brama okuta stalą, jest główną bramą wjazdową. Jest ona na tyle obszerna, że umożliwia dostęp do wnętrza Reduty. Druga to drewniana furtka w podobny sposób wykonana poprzez okucie żelazem. Dostęp do obiektu jest całoroczny, natomiast w sezonie letnim dodatkowo pełni on funkcję turystyczną.

- **Rzeźba Rybaka i Rybaczki w Porcie Rybackim Kołobrzeg**

Zadanie polegało na zaprojektowaniu i wykonaniu rzeźby Rybaka i Rybaczki nawiązującej do kanonu ławeczki, której siedzisko tworzy sieć rozciągana przez stojącego rybaka z siedzącą rybaczką. Ponadto w ramach operacji zakupiono 30 ławek parkowych, które zostały rozmieszczone w najczęściej uczęszczanych przez turystów miejscach zlokalizowanych w Porcie Rybackim, Porcie Jachtowym oraz przy Nabrzeżu Pilotowym w Porcie Pasażerskim.

- **Boksy ażurowe na Nabrzeżu Skarpowym**

W listopadzie 2013 r. dokonano odbioru robót związanych z wykonaniem ażurowych boksów do przechowywania sprzętu rybackiego, które usytuowane zostały na terenie Nabrzeża Skarpowego. Konstrukcja wiat to lekka panelowa konstrukcja nośna. Ściany wypełniono zgrzewanym drutem stalowym, natomiast zadaszenie wykonano z blachy falistej. Wiaty mocowane są do istniejącego podłoża z kostki typu „polbruk” za pomocą przykręcanych, stalowych stóp. Wewnątrz wiat wydzielone zostały boksy ze wspólnymi ścianami przegrodowymi i indywidualnymi otwieranymi furtkami.

- **Termomodernizacja wraz z remontem budynku B-34 w Porcie Handlowym**

Etap II - ocieplenie budynku styropianem wraz z wykonaniem elewacji. Przedmiotowy remont ma na celu poprawę termoizolacji budynku oraz odnowienie i polepszenie wizualne elewacji.

### **Rozwój usług portowych**

Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. został powołany do zadań, których przedmiotem działalności jest w szczególności:

- zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową,
- prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu,
- utrzymywanie i modernizację infrastruktury portowej,
- pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu,
- świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej,
- stanowienie i pobieranie opłat portowych,
- zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwienia.

Działalność spółki nie jest nastawiona na zysk a jedynie na realizowanie przedmiotu swojej działalności i nie świadczy usług portowych jak np. pilotowanie, spedycja, dystrybucja czy przeładunek.

### **Przeładunki towarowe w 2013 r.**

Ilość przeładowanych towarów w 2013 r. wyniosła 117 309,06 ton.

### **Ochrona środowiska**

W ramach działań z zakresu ochrony środowiska ZPM Kołobrzeg ze swojej strony zabezpiecza następujący zakres działań:

- zbieranie nieczystości w granicach wód portowych Portu Kołobrzeg
- prowadzenie monitoringu portu pod kątem zagrożeń ekologicznych.
- podjęcie czynności zmierzających do zabezpieczenia zagrożeń ekologicznych, rozlewów do momentu przybycia wyspecjalizowanych służb.

Ochroną środowiska morskiego zajmują się wyspecjalizowane jednostki administracji Państwowej, jaką na terenie Portu Kołobrzeg jest Urząd Morski w Słupsku.

### **Współpraca międzynarodowa**

W ramach współpracy międzynarodowej Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg uczestniczy w programie „Marriage”, działającym w celu wspólnej promocji i stworzenia wspólnych systemów zarządzania w marinach w Polsce, Niemczech, Rosji i na Litwie. W ramach projektu tworzone są wspólne standardy zarządzania, wspólna kampania promocyjna we wszystkich wskazanych państwach w celu stworzenia sieci portów będących elementami programu współdziałających w ramach obsługi klienta. W ramach tego projektu Zarząd Portu wystawił ofertę mariny na targach w Hamburgu, w samym porcie ustawiono kiosk multimedialny, a oferta promowana jest na międzynarodowych stronach internetowych.

## V. Port Darłowo

Zarząd Portu Morskiego Darłowo w ścisłej współpracy z Miastem Darłowo realizował cele określone w „Strategii Rozwoju Portu Morskiego Darłowo na lata 2007-2015”, wśród których najważniejsze to:

- poprawa zewnętrznego i wewnętrznego systemu komunikacyjnego,
- poprawa stopnia wykorzystania potencjału portu handlowego,
- budowa infrastruktury i zaplecza obsługującego jachty żaglowe i motorowe,
- modernizacja, budowa i przebudowa infrastruktury zaplecza portu rybackiego,
- wprowadzenie kompleksowego systemu ochrony wód portowych.

W 2013 r. na terenie Portu Darłowo realizowano następujące inwestycje:

- „Budowa nowego basenu rybackiego w Porcie Darłowo” – realizowana przez miasto Darłowo,
- „Budowa Nabrzeża Słupskiego” – realizowana przez miasto Darłowo,
- „Budowa obwodnicy Darłowa – etap II” - realizowana przez Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich,
- „Przebudowa Nabrzeża Skarpowego i Parkowego” – realizowana przez Urząd Morski w Słupsku.

W 2013 r. Zarząd Portu Morskiego Darłowo samodzielnie nie prowadził żadnej inwestycji.

W 2013 r. w porcie Darłowo obsłużono 65 statków handlowych oraz przeładowano łącznie 106 999, 91 ton towarów, w tym:

Lp.	Import		Eksport	
1	Popiół	2 238, 83 t	Drewno	15 168, 628 t
2	Kruszywo	31 870, 45 t	Mrożona ryba	1 835, 227 t
3	Wapno	17 355, 88 t	Sól	500 t
4			Otręby	6 399, 05 t
5			Rzepak	4 673, 33 t
6			Pszenica	15 238, 31 t
7			Żyto	8 491, 17 t
8			Owies	2 035,2 t
9			Kukurydza	1 193, 76 t
	<b>Razem</b>	<b>51 465, 16 t</b>	<b>Razem</b>	<b>55 534, 75 t</b>

W 2013 r. została oddana do użytku i rozpoczęła funkcjonowanie Marina jachtowa zrealizowana w ramach projektu „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski”.

Marina posiada 67 miejsc postojowych przy pomostach pływających wyposażonych w dostęp do wody i energii elektrycznej oraz budynek z zapleczem socjalnym dla żeglarzy (łazienki, pralnia, TV, wi-fi).

W 2013 r. marina przyjęła 500 jachtów, w tym 218 jachtów polskich i 282 jachty zagraniczne.

W ramach działań związanych z ochroną środowiska morskiego Zarząd Portu Morskiego Darłowo w 2013 r. opracował i wdrożył „Plan gospodarowania odpadami ze statków dla Portu Morskiego w Darłowie”. Plan został zatwierdzony przez Starostę Sławieńskiego.

W 2013 r. po dwuletniej przerwie w Porcie Darłowo wznowiono pasażerskie połączenie Darłowo - Naxo (Bornholm, Dania), którą obsługiwał statek Żeglugi Kołobrzeskiej m/s „Jantar” zabierający na pokład 288 pasażerów. Rejsy odbywały się w miesiącach lipiec – sierpień z częstotliwością 1 rejs na tydzień.

## **VI. Port Police**

### **Realizowane projekty i inwestycje**

W ramach realizowanych projektów i inwestycji w porcie trzeba wymienić projekt pn. „Rozbudowa terminalu morskiego - poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży”. Data zakończenia inwestycji jest planowana na 2020 r.

W dniu 20 listopada 2013 r. główny udziałowiec Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A. podwyższył kapitał zakładowy Zarządu Morskiego Portu Police Sp. z o.o. o kwotę 19.840.350,00 zł, tj. z kwoty 50.000,00 zł do kwoty 19.890.350,00 zł w drodze utworzenia 396.807 nowych udziałów o wartości nominalnej 50,00 zł każdy udział, które zostały pokryte wkładem niepieniężnym w postaci nieruchomości leżących w granicach portu, o łącznej powierzchni 71,9245 ha i łącznej wartości 19.840.394,00 zł. Dysponowanie przedmiotowymi gruntami umożliwi Spółce przynajmniej częściową realizację planowanych inwestycji na terenach należących do ZMPP Sp. z o.o.

### **Rozbudowa terminalu morskiego - poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży**

W 2007 r. wykonano koncepcję, studium wykonalności obejmujące opis techniczny, instytucjonalny i finansowy przedsięwzięcia oraz raport oddziaływania na środowisko. Następnie w 2009 r. przystąpiono do wykonania dokumentacji projektowej oraz wykonawczej całego przedsięwzięcia. Jednocześnie Zarząd ZMPP SP. z o.o. podjął działania w celu uzyskania gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Po uzyskaniu niezbędnych w procesie inwestycyjnym decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, decyzji środowiskowej, raporcie oddziaływania na środowisko – aktualizacji, Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. uzyskał w sierpniu 2011 r. stosowne pozwolenia na budowę. W dniu 19 listopada 2012 r. rozpoczęto roboty budowlane zgodnie z decyzją z dnia 3 sierpnia 2011 r., Wykonano fragment drogi do Portu jako połączenia nowobudowanego ronda na drodze wojewódzkiej nr 114 (przebudowa drogi wojewódzkiej nr 114 na odcinku Trzebież–Police realizowana jest przez Województwo Zachodniopomorskie) z istniejącą starą drogą do Portu.

Całość omawianego zamierzenia inwestycyjnego zakłada m.in.:

- budowę nabrzeża uniwersalnego o długości 230 m, na północ od istniejącego terminalu morskiego w celu zapewnienia dostępu do Portu dla statków pełnomorskich, w efekcie, czego nastąpi rozszerzenie oferty usługowej Portu poprzez zwiększoną ilość przeładunków oraz dzierżawę na terenach inwestycyjnych, planowane maksymalne zanurzenie 10,5 m po wykonaniu robót czerpalnych w torze wodnym Świnoujście –Szczecin.
- wybudowanie jednojezdniowej, dwukierunkowej drogi o szerokości 7 m o długości 1572,39 m wraz z ciągiem pieszo rowerowym łączącej Terminal Morski z ulicą Jasienicką (droga wojewódzka nr 114 na odcinku Trzebież-Police) w formie ronda w celu usprawnienia komunikacji, w efekcie nastąpi poprawa dostępu do istniejącego portu oraz terenów inwestycyjnych;
- budowę dróg wewnętrznych północ-południe o długości 2579,39 m (dróg technologicznych) w celu umożliwienia komunikacji wewnątrz portu pomiędzy nabrzeżami, w efekcie czego nastąpi poprawa dostępności poszczególnych nabrzeży na terenie Portu, a także terenów inwestycyjnych Zakładów Chemicznych Police przeznaczonych pod elektrownię lub inne przedsięwzięcie.
- budowę torów kolejowych wraz z bocznicami o dł. 5,93 km, łączących nabrzeża z węzłem kolejowym Police Chemia - w celu umożliwienia bezpośredniego przeładunku towarów ze statku do wagonów kolejowych, w efekcie czego nastąpi poprawa dostępu do Portu od strony lądu.

## **Rozbudowa terminalu barkowego - poszerzenie toru dojściowego i budowa nabrzeży**

W 2007 r. wykonano koncepcję, studium wykonalności obejmujące opis techniczny, instytucjonalny i finansowy przedsięwzięcia oraz raport oddziaływania na środowisko. Zakres rzeczowy projektu obejmuje wykonanie robót czerpalnych, budowę wału przeciwpowodziowego, dalb wejściowych oraz drogi dojazdowej.

Powyższe projekty były wpisane na listę rezerwową w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013, Priorytet VII Transport przyjazny środowisku Działanie 7.2 Rozwój transportu morskiego.

## **Budowa pola refulacyjnego**

Budowa na terenie Portu Morskiego w Policach pola odkładu urobku. W 2008 r. wykonano studium wykonalności, koncepcję oraz opis stanu przyrody. Inwestycja ma na celu uzdatnienie terenu pod przyszłe inwestycje i spełniać będzie dwie funkcje - przede wszystkim służyć będzie do magazynowania urobku, a ponadto pełnić będzie funkcję odstojnika wody porefulacyjnej. Jest to teren o łącznej powierzchni ok. 31 ha. Inwestycja docelowo polegać będzie na budowie czterech kwater dla składowania niezanieczyszczonego urobku (piasku) i obejmować będzie budowę: rowów opaskowych, wałów, grobli - kierownic umożliwiających odsączenie drobin piasku i części organicznych oraz podpór pod rurociąg refulacyjny.

**Tabela nr 1. Wielkość przeładunków wszystkich grup towarowych (w tonach)**

KCL (sól potasowa)	257 908,714
Amoniak	89 775,826
Siarczan	15 534,400
Kwas siarkowy	0,000
Wodoro-tlenek	11 679,460
Fosforyty	691 715,900
Nawozy/mocznik	318 907,076
Ilmenit	95 428,200
Blacha/konstrukcje	11 351,704
Koksik/węgiel	7 821,456
Inne	63,794
<b>RAZEM:</b>	<b>1 500 186,530</b>

## **Strategiczne plany rozwojowe.**

Plany rozwojowe ZMPP Sp. z o.o. obejmują realizację następujących inwestycji:

1. rozbudowa terminalu morskiego - poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży,

2. rozbudowa terminalu barkowego - poszerzenie toru dojściowego i budowa nabrzeży,
3. budowa pola refulacyjnego.

Planowane przedsięwzięcia mają na względzie realizację trzech podstawowych celów:

- poprawę konkurencyjności portu w Policach poprzez rozszerzenie oferty przeładunkowej, głównie o ładunki drobnicowe,
- zwiększenie znaczenia Portu w Policach wyposażając go w rozbudowaną infrastrukturę drogową, kolejową oraz techniczną,
- zwiększenie roli portu w Policach poprzez ułatwienia dla potencjalnych inwestorów, związane z wybudowaniem infrastruktury dostępowej do portu od strony lądu i wody; takiej infrastruktury port nie posiada i jest to z pewnością najpoważniejsze ograniczenie jego rozwoju.

Korzyści wynikające z realizacji planowanych inwestycji w Porcie w Policach:

- zwiększenie możliwości przeładunkowych Portu,
- zwiększenie przepustowości układu drogowego i kolejowego oraz uporządkowanie układu komunikacyjnego na obszarze Portu,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, kolejowego oraz przepływów ładunków na terenie Portu w Policach oraz w jego otoczeniu,
- ułatwieniu, a w niektórych przypadkach umożliwieniu dalszego inwestowania na obszarze portu w Policach poprzez rozbudowę usług logistycznych i budowę nowych nabrzeży, rozwoju usług portowych,
- zwiększeniu liczby miejsc pracy oraz nowych usług związanych z transportem morskim i lądowym.

## **VII. Port Elbląg**

Rok 2013 był kolejnym przełomowym rokiem dla elbląskiego portu. Przeładunek towarów w porcie wzrósł o 69% i wyniósł 285.500 ton z czego: import wyniósł 56.800 ton - eksport 228.700 ton. Analizując ubiegłoroczne statystyki przeładunków w portach polskich, elbląski port znalazł się w czołówce zaraz po portach mających podstawowe znaczenie dla gospodarki RP. Głównymi towarami w imporcie był węgiel 55.800 oraz zboże 1.000 ton, natomiast eksport stanowiły materiały budowlane i cukier jako towar drobnicowy 228.700 ton. Sytuacja portu co roku się polepsza, w związku z tym Zarząd Portu szacuje, iż wielkość przeładunków w 2014 r. wzrośnie do 400.000 ton. Wychodząc naprzeciw wyzwaniom operatorzy przeładunków na poszczególnych terminalach będą pracowali w systemie 24 godzinnym. Obecnie w elbląskim porcie funkcjonują cztery terminale wraz ze stoczną remontową, elewatorami zbożowymi i terminalami drobnicowymi.

Przewozy pasażerskie kształtowały się następująco: w 2012 r. – 33448 osób, a w 2013 r. – 6555 osób.

Przeładunki w porcie ogółem w 2012 r. – 165,8 tys. ton, a w 2013 r. – 285,5 tys. ton.

W latach 2005 – 2013 przeprowadzone w elbląskim porcie następujące inwestycje:

- Terminal towarowy, w tym Bryza. Inwestycja miejska – rozpoczęta 05.06.2003 r., oddana do użytku 03.03.2006 – (nakłady Urzędu Miejskiego, program PHARE 2002 oraz Zarządu Portu Morskiego Elbląg).
- Przyczółek promowy. Inwestycja ZPME rozpoczęta 21 lipca 2004 r., oddana do użytku 4 kwietnia 2006 r. (nakłady własne, Ministerstwa Infrastruktury oraz Fundusz Schengen).
- Umocnienie brzegu rzeki. Inwestycja miejska rozpoczęta 27 czerwca 2006 r., oddana do użytku w dniu 6 sierpnia 2007 r. (nakłady Urzędu Miejskiego, INTERREG III A oraz Zarządu Portu Morskiego Elbląg).



- Modernizacja i rozbudowa infrastruktury Portu Morskiego w Elblągu (w obrębie Starego Miasta). Inwestycja miejska rozpoczęta 13 września 2010 r., oddana do użytku 14 czerwca 2013 r. (nakłady Urzędu Miejskiego, Fundusz Spójności).

W zakresie planowanych inwestycji przewiduje się rozbudowę terminala składowo - przeładunkowego przy ul. Radomskiej 24 d na terenie pozyskanym od Gminy Miasto Elbląg w postaci aportu wniesionego do spółki. Teren o wielkości około 0,5 ha przeznaczony jest pod budowę nowego nabrzeża o długości około 150 metrów wraz z miejscami cumowniczymi oraz utwardzenie placu składowego. Również w zakresie inwestycji przewidywana jest budowa obrotnicy dla jednostek o średnicy około 180 metrów, budowa mostów na rzece Elbląg i Kanale Jagiellońskim wraz z układem komunikacyjnym zapewniających bez przeszkodową nawigację ułatwiającą stały dostęp do portu bez względu na wysokość stanów wody, budowa bocznic kolejowej i terminalu nr 2, budowa nowego terminalu na terenie wielkości 32 ha wraz z placami składowymi, nabrzeżem, basenem portowym, magazynami i bocznicą kolejową zapewniającą rozwój transportu intermodalnego.

Inwestycje te planowane są do realizacji po 2015 r. w ramach perspektywy finansowej UE 2014-2020.

W ramach współpracy międzynarodowej Zarząd Portu Elbląg uczestniczy w międzynarodowym projekcie Amber Coast Logistic, kontynuuje współpracę podpisaną w 2010 r. z instytucją federalną FR Rosmorport oraz z 2011 z Administracją Morską Portu Kaliningrad. W ramach współpracy Port Elbląg kooperuje bezpośrednio z portem handlowym w Kaliningradzie, który jest udziałowcem kapitałowym operatora przeładunkowego funkcjonującego w elbląskim porcie.

Zarząd Portu Morskiego Elbląg w celu poszerzenia współpracy międzynarodowej i wymiany handlowej podjął już w styczniu 2011 r. działania mające na celu poszerzenie zakresu kontroli w porcie szczególnie o kontrole sanitarne, fitosanitarne i weterynaryjne. Według informacji otrzymywanych ze strony Głównego Inspektoratu Sanitarnego kontrole te powinny funkcjonować w sezonie nawigacyjnym, tj. od kwietnia 2014 r. Stwarza to możliwości pełniejszego wykorzystania potencjału elbląskiego portu i poszerzenia asortymentu tym samym zwiększenia wolumenu przeładunków o około 150 tys. ton rocznie.