

## **Działalność portów morskich w 2014 r.**

### **I. Port w Gdańsku**

Główne cele strategiczne Portu Gdańsk realizowane w 2014 r., zgodnie z polityką morską państwa, to rozwój uniwersalnego portu obsługującego największe statki, jakie mogą wchodzić na Bałtyk, realizującego funkcje dystrybucyjne w obszarze Morza Bałtyckiego i na zapleczu, ze szczególnym naciskiem na obsługę ładunków skonteneryzowanych i transportu intermodalnego.

Główne priorytety i cele strategii rozwoju Portu Gdańsk:

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

W Strategii wyróżniono dwie perspektywy czasowe dla projektów rozwojowych:

- do roku 2020 zaproponowano konkretne projekty rozwojowe, których część zgłoszona została do programu pomocowego 2014-2020;
- po roku 2020 przewidziano realizację koncepcji rozwoju nowych głębokowodnych terminali na wodach przyległych od północy do istniejącej infrastruktury Portu Północnego.

#### **Strategiczne kierunki rozwoju Portu Gdańsk.**

- **Kontynuacja rozwoju uniwersalnego portu głębokowodnego obsługującego statki oceaniczne w relacjach bezpośrednich**

Port Gdańsk ma obecnie najkorzystniejsze warunki rozwoju wśród polskich portów. Tor wodny do Portu Północnego ma minimalną głębokość 17 m, a stanowiska statkowe w tej części portu umożliwiają zanurzenie 15-15,5 m. Lokalizacja z bezpośrednim dostępem do głębokowodnej części Zatoki Gdańskiej oraz brak zamarzania i znaczących pływów morskich wyróżnia Port Gdańsk także wśród wielu portów bałtyckich. Umożliwia to unikalny w skali kraju i tej części Bałtyku rozwój głębokowodnych baz przeładunkowych obsługujących połączenia oceaniczne, co potwierdza aktualna oferta portu. Korzystne są także możliwości rozwojowe w tym zakresie wynikające z istniejącej infrastruktury portowej i dostępowej zdecydowanie wpływających na mniejsze koszty budowy nowych terminali głębokowodnych niż w pozostałych polskich portach.

- **Rozwój potencjału do obsługi kontenerów i transportu intermodalnego**

Jest to podstawowy kierunek rozwoju portów. Występuje tu niezwykle silna konkurencja zarówno pomiędzy portami bałtyckimi, jak i portami Europy Północnej. Decydujący jest wyprzedzający konkurencję rozwój, w szczególności odnośnie potencjału dla obsługi największych kontenerowców i funkcji hubu bałtyckiego.

- **Kontynuacja rozwoju funkcji dystrybucyjnej na zapleczu oraz w Regionie Bałtyckim**

Skala ilościowa ładunków właściwa dla morskich przewozów oceanicznych sprzyja rozwojowi funkcji dystrybucyjnej. Na zapleczu portu w odległości nieprzekraczającej 800 km znajdują się kraje bez dostępu do morza - Czechy, Słowacja, Węgry, Białoruś. W atrakcyjnej geograficznie odległości znajduje się północno-zachodnia Ukraina. Partnerem tranzytowym jest Rosja. Dotyczy to tranzytu ropy

rosyjskiej oraz ładunków w kontenerach dostarczanych do portów rosyjskich z Portu Gdańsk feederami.

- **Rozwój infrastruktury dostępowej drogowo-kolejowej oraz infrastruktury dostępu od strony wody**

Port Gdańsk jest oficjalnym węzłem transportowym TEN-T, zakwalifikowanym wraz z Portem Gdynia do portów bazowych tej sieci. Konieczne jest zatem zapewnienie odpowiedniej wydajności infrastruktury dostępowej oraz jej odpowiednie standardy.

- **Rozwój strefy przemysłowo-usługowej na terenie portu korzystającej z usług portowych**

Wykorzystanie potencjału portowego przy istniejącej konkurencji innych portów oraz innych gałęzi transportu zależy od bezsporności zaplecza. Za bezsporne uważa się zaplecze w sposób trwały korzystające z danego portu. Istotną częścią takiego zaplecza są przemysł oraz handel zlokalizowane w bliskości terminali przeładunkowych. W granicach portu znajdują się niewykorzystywane tereny (gminne, Skarbu Państwa oraz w użytkowaniu wieczystym ZMPG S.A.). Powodzenie rozwoju strefy przemysłowo-usługowej będzie w dużym stopniu od współpracy z Gminą Gdańsk. Zagrożeniem jest obecne nieprzygotowanie tych terenów do inwestycji.

### **Inwestycje w zakresie rozbudowy potencjału Portu Gdańsk**

W 2014 r. kontynuowane były projekty rozwojowe w zakresie rozbudowy potencjału realizującego politykę bezpieczeństwa energetycznego państwa, wzrostu potencjału przeładunkowego oraz dostępności portu. Najistotniejsze projekty rozwojowe realizowane zarówno w Porcie Gdańsk oraz w jego bezpośrednim otoczeniu to:

- **Rozbudowa nabrzeży wraz z pogłębieniem Toru wodnego w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku**

Wartość projektu wynosi 592 mln zł. Celem projektu jest rozbudowa 8 uniwersalnych nabrzeży przeładunkowych o łącznej długości ok. 5 km dla możliwości obsługi dużych statków (długość do 250 m, szerokość do 35 m i zanurzenie do 10,6 m). Dla umożliwienia dostępu do nabrzeży i poprawy warunków nawigacyjnych konieczna jest modernizacja toru wodnego obejmująca wykonanie ok. 3 mln m<sup>3</sup> robót czerpalnych i modernizację dalszych 7 odcinków nabrzeży o łącznej długości ok. 0,8 km. Docelowy tor wodny w Porcie Wewnętrznym osiągnie długość ok. 8 km i będzie mieć następujące parametry: szerokość 90 m i głębokość 12 m od wejścia do Portu do głównej obrotnicy portowej oraz w Kanale Kaszubskim szerokość 75 m i głębokość 10,8 m. Inwestycja realizowana w perspektywie czasowej środków pomocowych na lata 2015 – 2020.

- **Budowa Nabrzeża Północnego w Porcie Północnym w Gdańsku**

Wartość projektu wynosi 116 mln zł. Inwestycja polega na budowie nowego uniwersalnego nabrzeża z możliwością wykorzystania do funkcji postojowej (port schronienia) o długości 612 m i głębokości 12,5 m. Inwestycja realizowana w perspektywie czasowej środków pomocowych na lata 2015 - 2020.

- **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 100 tys. TEU z obecnej 80 tys. TEU. Projekt jest na liście europejskiego programu finansowego POiŚ 7.4. Realizacja projektu planowana jest do końca 2015 roku. 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 2013 - 2015 rok.

W 2014 r. zawarto umowę na wykonanie dokumentacji projektowej i roboty budowlane oraz umowę na pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu.

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

Szacunkowa wartość inwestycji: 826 mln zł. Umowa dzierżawy podpisana w dniu 10 kwietnia 2013 r. W ramach realizacji inwestycji planowana jest budowa 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 na powierzchni ok. 28 ha. Terminal Naftowy będzie wyposażony w urządzenia do obsługi kilku rodzajów produktów: różnych gatunków ropy naftowej, oleju napędowego, benzyn, benzyn lotniczych i produktów chemicznych. Obecnie zakończono prace projektowe i w dniu 17 lutego 2014 r. rozpoczęto realizację robót budowlanych Etapu I Inwestycji. Planowany termin jego zakończenia, umożliwiającą dostawy ropy naftowej, to pierwszy kwartał roku 2016.

- **Rozbudowa terminalu kontenerowego DCT - inwestycja DCT Gdańsk S.A.**

Szacunkowa wartość inwestycji: 820 mln zł (200 mln euro). 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 656 m 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. DCT wybrało Biuro Projektowe Tebodin do realizacji projektu budowlanego w stopniu zaawansowania niezbędnym do uzyskania pozwolenia na budowę. Spółka DCT, po zapewnieniu finansowania Inwestycji, w dniu 23 grudnia 2014 r. uzyskała prawomocne pozwolenie na budowę Terminala Kontenerowego T2. W trzecim kwartale 2014 r. DCT wybrał spółkę Besix, w formule zaprojektuj i buduj, jako kontynuatora prac projektowych i wykonawcę robót budowlanych.

- **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 produktów pochodzenia naftowego. Rozpoczęcie inwestycji - 2010 r. W 2014 r. zakończono realizację robót hydrotechnicznych oraz części technologicznej. Inwestycja w trakcie odbiorów końcowych, przewidywany termin uzyskania pozwolenia na użytkowanie to marzec 2015.

- **Budowa Terminalu Ładunków Mrożonych - inwestycja Północnoatlantyckiej Organizacji Producentów**

Szacunkowa wartość inwestycji: 60 mln zł. Celem inwestycji jest budowa dużej chłodni - mroźni dla składowania ryb na terenie Wolnego Obszaru Celnego o powierzchni 10.000 m<sup>2</sup> (pojemność całkowita 24 tys. ton). Rozpoczęcie inwestycji - listopad 2011 r. Inwestycja zakończona – pozwolenie na użytkowanie z dnia 28 marca 2014 r.

- **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. Docelowo na przestrzeni kilkunastu lat powierzchnia Pomorskiego Centrum Logistycznego ma zostać powiększona do 500 tys. m<sup>2</sup> w przypadku powierzchni magazynowej oraz 40 tys. m<sup>2</sup> w przypadku powierzchni biurowej. Rozbudowa PCL (kolejne planowane etapy inwestycji) w zależności od pojawiającego się zapotrzebowania prowadzona jest poza terenami i bez udziału ZMPG SA.

#### **Zadania inwestycyjne planowane.**

- **Budowa Terminalu Uniwersalnego przy południowej stronie Pirsu Rudowego, w tym do przeładunku towarów pochodzenia roślinnego z wyłączeniem ropy i produktów ropopochodnych.**

W pierwszej połowie roku 2015 planowane jest ogłoszenie postępowania przetargowego mającego na celu wyłonienie Dzierżawcy.

#### **Najważniejsze zadania inwestycyjne poprawiające dostęp do Portu.**

W zakresie 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 - 2014 realizowane były niżej wymienione zadania inwestycyjne istotne dla rozwoju Portu Gdańsk:

#### **Poprawa dostępu drogowego:**

- **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 roku 2014 zakończono zasadnicze prace wiertnicze przy budowie tunelu pod Martwą Wisłą. Obecnie trwa budowa przejść poprzecznych oraz prace związane z budową części drogowej. Planowane otwarcie tunelu w połowie 2015 r. Pozostałe odcinki Trasy Słowackiego zostały ukończone w roku 2012.

#### **Poprawa dostępu kolejowego:**

- **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 S.A., natomiast Partnerem - ZMPG S.A. Projekt jest jednym z elementów o kluczowym znaczeniu dla bieżącego funkcjonowania i rozwoju Portu Zewnętrznego. W 2014 r. uzyskano pozwolenie na budowę dla przedmiotowej inwestycji, podpisano umowę oraz rozpoczęto realizację robót budowlanych.

### **Poprawa dostępu od strony morza (inwestorem jest Urząd Morski w Gdyni):**

- **Modernizacja wejścia do Portu Wewnętrznego Etap II - przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie - w końcowej fazie realizacji**
- **Port Zewnętrzny - modernizacja toru podejściowego i Falochronu Wyspowego - inwestycja planowana**

Modernizacje dotyczące Portu Wewnętrznego służą przede wszystkim poprawie bezpieczeństwa żeglugi. Realizacja projektu dotyczącego Portu Zewnętrznego otworzy możliwości dalszego rozwoju terminali głębokowodnych znajdujących się w tej części portu. Projekt na etapie uzgadniania dokumentacji technicznej.

### **Modernizacja infrastruktury drogowo - kolejowej w Porcie Gdańsk:**

- **Rozbudowa i modernizacja układu drogowo-kolejowego w Porcie Północnym**

Projekt dotyczy infrastruktury będącej elementem sieci TEN-T. Sieć drogową i kolejową 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. Zakres projektu obejmuje zarówno infrastrukturę portową jak i miejską dlatego też, zdecydowano o wspólnym, z Gminą Miastem Gdańsk, aplikowaniu o dofinansowanie w ramach europejskiej Perspektywy Finansowej 2014 - 2020. Trwa uzgadnianie warunków przyszłego porozumienia.

- **Modernizacja infrastruktury drogowej przy nabrzeżach: Szczecińskie, Wiślane, Przemysłowe oraz infrastruktury dostępowej drogowo-kolejowej do Basenu Górniczego wraz z nabrzeżem Dworzec Drzewny**

Są to projekty poprawiające dostęp do wymienionych nabrzeży, które aktualnie są w złym stanie i nie zapewniają odpowiedniej przepustowości transportowej. Dla projektów dotyczących dostępu drogowo-kolejowego do nabrzeży: Szczecińskie, Wiślane oraz do Basenu Górniczego wraz z Dworcem Drzewnym istnieją koncepcje techniczne. Realizacja tych koncepcji przewidywana jest do roku 2020, przy czym znaczący ich procent stanowi infrastruktura miejska. Dla terenów Basenu Górniczego oraz rejonu Nabrzeża Przemysłowego zdecydowano o wspólnym, z Gminą Miastem Gdańsk, aplikowaniu o dofinansowanie w ramach europejskiej Perspektywy Finansowej 2014 – 2020. Trwa uzgadnianie warunków przyszłego porozumienia.

### **Realizacja planu inwestycji w ujęciu finansowym w 2014 r.**

Inwestycje realizowane na terenach będących w użytkowaniu wieczystym ZMPG S.A. realizowane są przez Inwestorów zewnętrznych. Zgodnie z zapisami ustawy o portach i przystaniach morskich, udział ZMPG S.A. polega na realizacji infrastruktury dostępowej: drogowej, kolejowej, hydrotechnicznej oraz przyłączy mediów. W 2014 r. nakłady Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. na inwestycje, infrastrukturę i jej utrzymanie wyniosły 35 mln zł.

### **Analiza wielkości przeładunków w Porcie Gdańsk w 2014 r.**

Przeładunki ogółem zrealizowane w ciągu całego 2014 r. wyniosły 32.277,6 tys. ton i są lepszym rezultatem w porównaniu z rokiem 2013 o 6,7%. Tym samym rok 2014 był kolejnym rekordowym w historii Portu Gdańsk w zakresie przeładowanych towarów. Największą grupą towarową w 2014 r. były paliwa płynne, które stanowiły ponad 38% przeładunków ogółem. Istotny wpływ na rekordowy wynik miał wzrost przeładunku paliw płynnych o ponad 13%, innych masowych o blisko 37% oraz zbóż o 10%. Zwiększyły się również przeładunki drobnicy o blisko 7%, a obroty kontenerami osiągnęły

w 2014 r. poziom 1,2 mln TEU, umacniając drugą pozycję Portu Gdańsk w rankingu największych portów kontenerowych na Bałtyku.

**Przeładunki w Porcie Gdańsk wg grup towarowych (w tys. ton).**

	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	Zmiana 31.12.2014/31.12.2013	
				w tys. ton	w %
Węgiel i koks	1.923,79	4.589,25	3.322,36	-1.266,89	-27,61%
Rudy	16,2	12,42	5,20	-7,22	-58,13%
Inne masowe	4.311,52	2.637,96	3.607,91	969,95	+36,77%
Zboże	1.017,61	1.479,44	1.629,21	149,77	+10,12%
Drewno	0	0	0	0,00	0,00%
Drobnica	8.888,02	10.513,94	11.229,72	715,78	+6,81%
Paliwa płynne	10.741,00	11.026,28	12.483,16	1.456,88	+13,21%
<b>Przeładunki ogółem:</b>	<b>26.898,14</b>	<b>30.259,30</b>	<b>32.277,56</b>	<b>2.018,27</b>	<b>+6,67%</b>

**Przeładunki kontenerów (w TEU).**

	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	Zmiana 31.12.2014/31.12.2013	
				w tys. ton / TEU	w %
w tys. ton.	7.629,91	9.745,26	10.366,11	620,85	+6,37%
w TEU	928.905	1.177.623	1.212.054	34.431	+2,92%

**Liczba pasażerów (w osobach).**

31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	Zmiana 31.12.2014/31.12.2013	
			Liczba osób	w %
150 099	136.378	137.784	1.406	+1,03%

**Statki zawijające do Portu (w sztukach).**

	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	Zmiana 31.12.2014/31.12.2013	
				w sztukach	w %
Z ładunkiem	2.537	2.419	2.512	93	+3,84%
Puste	747	760	761	1	+0,13%

**Przedsięwzięcia i działania Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA w zakresie ochrony środowiska w 2014 r.**

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA prowadzi działalność zgodnie z przepisami ochrony środowiska obowiązującymi wg prawa polskiego, unijnego oraz międzynarodowego. W związku z intensywnym rozwojem prawodawstwa w tym zakresie, jak również tworzeniem i aktualizacją dokumentów planistycznych i strategicznych obejmujących ochronę środowiska w roku 2014, podobnie jak w latach poprzednich, przedstawiciele ZMPG SA uczestniczyli w ich konsultacjach.

**Zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, doposażenie jednostek odpowiedzialnych za działania w tym zakresie.**

Zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń na obszarze wód Portu Gdańsk odbywa się w oparciu o Portowy plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń opracowany i aktualizowany przez ZMPG SA. Zadania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa pożarowego, usuwania rozlewów i innych zanieczyszczeń oraz asyst dla statków podczas przeładunku towarów niebezpiecznych realizuje wykonawca wyspecjalizowany w działalności ratowniczej, na podstawie umowy. Umowa obejmuje również bieżącą kontrolę akwenów portowych pod kątem występowania zagrożeń, usuwanie przeszkód nawigacyjnych, ratownictwo wodne, chemiczne i techniczne. Statki ratownicze wykorzystywane w tym celu są własnością zarządzającego portem i utrzymywane są w sposób ciągły w stanie pełnej sprawności. W miarę potrzeb doposażane są w odpowiedni sprzęt ratowniczy. W 2014 roku w ramach działań związanych z reagowaniem na zagrożenia i zanieczyszczenia ZMPG SA poniósł nakłady na remont klasowy statku pożarniczego „Strażak 4” oraz na remont zbiornika magazynowego zanieczyszczeń zbieranych podczas usuwania rozlewów. Dla ww. statku oraz zbiornika uzyskano odnowienie świadectw klasy PRS.

**Zapobieganie introdukcji obcych gatunków inwazyjnych przenoszonych przez wody balastowe.**

W związku z przewidywanym w najbliższym czasie wejściem w życie Konwencji o kontroli i postępowaniu z wodami balastowymi i osadami ze statków, ZMPG SA prowadzi rozpoznanie

wymogów wynikających z konwencji oraz przygotowania armatorów do ich spełniania. Na stronie internetowej ZMPG SA został zamieszczony formularz dotyczący ewidencji wód balastowych do dobrowolnego wypełnienia. Równolegle prowadzone jest aktywne rozpoznanie w oparciu o ankietę wypełnianą przez kapitanów statków.

#### **Urządzenia do odbioru odpadów i zanieczyszczeń ze statków.**

ZMPG SA realizuje działania w zakresie organizacji odbioru odpadów ze statków na podstawie obowiązków ustawowych. Odbiór odpadów odbywa się w Porcie Gdańsk zgodnie ze standardami Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA). Zasady odbioru odpadów określa systematycznie aktualizowany Portowy plan gospodarowania odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków. Usługi odbioru odpadów oraz ścieków ze statków wykonują podmioty wyspecjalizowane w gospodarce odpadami lub wodno - ściekowej, na podstawie umów.

#### **Przyłącza elektryczności przy nabrzeżach portowych.**

W ramach zamawianych obecnie przez ZMPG SA dokumentacji projektowych na rozbudowę i modernizację nabrzeży uwzględnia się systemy kanalizacji kablowych tak, aby w przyszłości, gdy wystąpi takie zapotrzebowanie, była możliwość doprowadzenia lub dostosowania zasilania w energię elektryczną o dużej mocy również na potrzeby statków z nabrzeży. Aktualnie na terenie Portu Gdańsk jest ok. 20 stałych punktów zasilania dla niewielkich jednostek pływających, dla których Port Gdański jest miejscem operowania. Są to zasilania o mocy rzędu 10 40 kW dla rezydentów portu, którzy mają wyznaczone stałe miejsca postojowe. Należą do nich: holowniki, pilotówki, jednostki hydrograficzne Urzędu Morskiego, PAN „Oceania”, statki pożarnicze, itp. Jest również możliwość doraźnego zasilania o mocy do 20 kW dla innych jednostek pływających, które zgłoszą takie zapotrzebowanie z istniejących na nabrzeżach rozdzielnic elektrycznych wyposażonych w gniazda.

#### **Redukcja emisji do Bałtyku związków fosforu i azotu wywołujących zjawisko eutrofizacji.**

W ramach zamawianych obecnie przez ZMPG SA dokumentacji projektowych na rozbudowę i modernizację nabrzeży w przypadkach, gdy przewidywana jest przy nich obsługa ruchu pasażerskiego, dokumentacja uwzględnia infrastrukturę służącą do odbioru ścieków ze statków. W roku 2014 zlecone zostało wykonanie koncepcji odbioru ścieków ze statków pasażerskich bezpośrednio do stacjonarnych urządzeń kanalizacyjnych, zgodnie z wymaganiami znowelizowanego Załącznika IV do Konwencji MARPOL. Koncepcja będzie obejmowała zarówno aspekty organizacyjne jak i infrastrukturalne.

#### **Ochrona wód.**

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do wód powierzchniowych z działalności portowej, przyjęto docelowe założenie rozbudowy sieci kanalizacji deszczowej oraz podczyszczania wszystkich ścieków opadowych odprowadzanych z terenów ZMPG S.A. W ramach modernizacji oraz nowych inwestycji, na kanalizacji opadowej instalowane są urządzenia podczyszczające. W roku 2014 wybudowano nową kanalizację deszczową z separatorem dla Głównego Punktu Zasilania w Porcie Północnym oraz rozbudowano sieć kanalizacji deszczowej w rejonie Nabrzeża Przemysłowego.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 22 października 2014 r. w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych, ZMPG SA wykonywał monitoring poziomu substancji zanieczyszczających w basenach portowych oraz wejściach do portu. Zgodnie z warunkami obowiązujących decyzji na specjalne korzystanie z wód, wykonywane są badania ścieków opadowych oraz bytowych odprowadzanych przez portową sieć kanalizacyjną.



## **Działania w zakresie współpracy międzynarodowej.**

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk aktywnie uczestniczył w pracach Europejskiej Organizacji Portów Morskich (ESPO), Organizacji Portów Bałtyckich (BPO), Cruise Europe, Cruise Baltic oraz Forum Korytarzowego Bałtyk-Adriatyk.

ZMPG podjął oficjalną delegację Ministerstwa Transportu Republiki Południowej Afryki. Podczas spotkania goście wysłuchali prezentacji dotyczącej istniejącego potencjału przeładunkowego oraz perspektyw rozwoju Portu Gdańsk. Rozmawiano także o możliwościach współpracy między Polską i RPA w obszarze gospodarki morskiej.

Podjęto delegację członków Amerykańskiej Izby Handlowej (AmCham) reprezentującej firmy amerykańskie i międzynarodowe, zlokalizowane bądź zainteresowane zlokalizowaniem działalności na terenie Polski. Członków Izby zapoznano z bieżącą działalnością portu, ofertą inwestycyjną oraz dalszymi planami rozwoju portu.

Podjęto delegację białoruską, której przewodniczył Pierwszy Zastępca Ministra Transportu i Komunikacji Republiki Białorusi Jewgienij Rogaczow. Przedstawicielom delegacji zaprezentowano tereny Portu Gdańsk, potencjał terminali przeładunkowych, ofertę handlową i plany rozwoju portu.

Podjęto delegację dziennikarzy z Białorusi, którzy przybyli do Gdańska z inicjatywy Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Ambasady RP w Mińsku z wizytą studyjną, podczas której odwiedzili Port Gdańsk i zapoznali się z aktualną ofertą gdańskiego portu. Delegacja reprezentująca ekonomiczne redakcje białoruskiego radia, codziennej ogólnokrajowej prasy gospodarczej, periodyków branżowych i biznesowych portali internetowych, potwierdziła zainteresowanie Białorusinów rozwijaniem możliwości transportowych dla towarów ze wschodu przez Port Gdańsk.

## **Inne informacje istotne z punktu widzenia funkcjonowania Spółki.**

- DCT – w roku 2014 w ramach podpisanej w 2013 r. Umowy Dzierżawy z DCT Gdańsk S.A., zakończono przygotowania do uruchomienia jednej z największych inwestycji w historii portu gdańskiego. Spółka DCT, po uzyskaniu finansowania Inwestycji, w dniu 23 grudnia 2014 r. uzyskała prawomocne pozwolenie na budowę Terminala Kontenerowego T2.
- PERN – w roku 2014 PERN po uzyskaniu wszelkich niezbędnych pozwoleń rozpoczął budowę nowoczesnej Bazy magazynowo – manipulacyjnej dla ropy naftowej i produktów ropopochodnych, w powiązaniu z istniejącą w porcie gdańskim Bazą Paliwową. Planowana pojemność zbiorników to około 700 tys. m<sup>3</sup>.
- Naftoport – w roku 2014 kontynuowano prace przy budowie T1 - stanowisko do przeładunku produktów naftowych w Bazie Paliw w Porcie Zewnętrznym. Nowe stanowisko do przeładunku produktów spowoduje znaczne zwiększenie zdolności przeładunkowych Bazy Paliw oraz zabezpieczy możliwości przeładunku dla nowobudowanej Bazy Zbiornikowej PERN.
- W roku 2014 ogłoszono przetargi na wolne tereny na zapleczu dużych Terminali Przeładunkowych w Porcie Zewnętrznym. Aktualnie trwa procedura rozstrzygnięcia jednego z przetargów z szansą na wybudowanie w bezpośrednim sąsiedztwie DCT dużej chłodni składowej do obsługi kontenerów chłodzonych. Działania zmierzające do zagospodarowania tych terenów będą kontynuowane w 2015 roku.
- W roku 2014 kontynuowane były prace nad opracowaniem koncepcji Projektu pod nazwą „Port Centralny”. Do współpracy włączono Politechnikę Gdańską i Urząd Morski w Gdyni.
- PAOP – na terenie Wolnego Obszaru Celnego rozpoczęła funkcjonowanie chłodnia składowa ryb głęboko mrożonych o zdolności obsługi do 200 tys. ton rocznie. We wrześniu rozpoczęto obsługę statków dostarczających ryby do chłodni.

- Ponadto zawarto w trakcie 2014 roku nowe umowy operatorskie dla terenu WOC-u, co powinno wpłynąć na lepsze wykorzystanie i wzrost przeładunków na tym terenie. Są to Spółki Adampol, Vetro. Trwają też rozmowy z innymi klientami.
- Nabrzeże Oliwskie – dla całego terenu przy Nabrzeżu Oliwskim opracowywana jest koncepcja docelowego zagospodarowania tego obszaru. W roku 2014 uruchomiono inwestycję – przebudowa Nabrzeża Oliwskiego. Wszystkie te działania po ich zakończeniu stworzą nową jakość i pozwolą na pozyskanie nowych klientów i ładunków.
  - Terminal Westerplatte – przez cały 2014 r. prowadzono intensywne działania w poszukiwaniu dzierżawcy na tereny przy Nabrzeżu Westerplatte. W przygotowaniu jest przetarg na dzierżawę terenów pod Terminal do przeładunku drobnicy, oraz prowadzone są rozmowy z Polską Żegluga Bałtycką aby w roku 2015 uruchomić tu Terminal Promowy który umożliwi obsługę nowych większych promów.
  - Nabrzeże Przemysłowe - w roku 2014 kontynuowano działania zmierzające do zagospodarowania terenów przy Nabrzeżu Przemysłowym. W ramach przeprowadzonych przetargów wydzierżawiono wolne tereny pod dalszą rozbudowę Terminalu Sjenitu, rozpoczęto negocjacje umowy dzierżawy z firmą Polcopper, która ma wybudować nowy Terminal dla produktów masowych w tym złomu. W ramach przeprowadzonych inwestycji wybudowano lepszy dostęp drogowy do tego terenu jak również rozpoczęto procedury, które umożliwią pozyskanie od Gminy nowych terenów pod dalszy rozwój tego obszaru portu które umożliwią lepsze perspektywiczne wykorzystanie tego obszaru portu, pozyskanie nowych Klientów i zwiększenie możliwości przeładunkowych.
  - Nabrzeże Bytomskie – uruchomiony w 2013 roku Gdański Terminal Masowy do przeładunku towarów rolno-spożywczych rozwijał się skutecznie w 2014 roku. Rozpoczęto rozmowy o dalszych etapach jego rozbudowy do zdolności przeładunkowej 1 mln ton.
  - W 2014 roku zawarto ze Spółką Port Gdański Eksploatacja nową trzydziestoletnią Umowę Dzierżawy na w pełni rynkowych i jasnych ekonomicznie zasadach. Umożliwi to szybki i dynamiczny rozwój tej części portu (Nabrzeża Wiślane, Szczecińskie i Basen Górniczy) po zakończeniu trwającej procedury sprzedaży 100% akcji PGE. Umowa weszła w życie w dniu 29 grudnia 2014 r.

## **II. Port w Gdyni**

### **Realizacja inwestycji strategicznych w Porcie Gdynia w 2014 r.**

Plan inwestycji na rok 2014 stanowi kolejny etap realizacji zatwierdzonej przez Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. w 2003 r. „Strategii Rozwoju Portu Gdynia do roku 2015” zawierającej Rozdział X zatytułowany „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 złotych i przewidzianymi do sfinansowania ze środków własnych spółki, funduszy unijnych i środków Gminy Gdynia.

W latach 2003 - 2014 na realizację zadań inwestycyjnych realizujących zapisy Strategii poniesiono ogółem nakłady w kwocie 1164,5 mln zł tj. 109 % przy upływie czasu 93%. Na rok 2015 planowana jest dalsza realizacja strategicznych inwestycji o wartości ok. 191,3 mln zł, co w sumie wyniesie ok. 1 356 mln zł tj. o około 27% więcej od szacowanych podczas tworzenia Strategii w latach 2002 - 2003.

W związku z zatwierdzeniem w sierpniu 2014 r. przez Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. „Strategii Rozwoju Portu Gdynia do roku 2027” plan inwestycji na rok

2015 bazuje na zapisach nowego dokumentu, ale zawiera też kończące się w 2015 r. zadania wynikające z poprzedniej strategii.

### Przeładunki w Porcie Gdynia w 2014 r.

Rok 2014 był kolejnym udanym okresem w działalności Portu Gdynia. Przeładunki towarów osiągnęły rekordowy poziom 19 408,3 tys. ton, co w porównaniu do 2013 roku oznacza wzrost o 9,9 %, a w liczbach rzeczywistych o 1 749,7 tys. ton. Podobnie jak w roku 2013, największe wzrosty zanotowano w grupie drobnicy osiągając przyrost na poziomie + 1 639,9 tys. ton (+ 14,8%). Istotny wzrost nastąpił również w grupie zbóż, przyrost + 724,0 tys. ton (+ 33,2%). Największy procentowy wzrost przeładunków, na poziomie + 271,4%, odnotowano w grupie ropa i przetwory naftowe, co przełożyło się na dodatkowe 167,7 tys. ton ładunku. W skali całego Portu Gdynia grupa ta ma jednakże marginalne znaczenie. Spadki odnotowano w trzech grupach ładunkowych, tj. węgiel i koks, inne masowe oraz drewno, a wyniosły one odpowiednio - 21,9% (- 579,2 tys. ton), - 9,4% (- 154,0 tys. ton) oraz - 51,3% (- 48,7 tys. ton). Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, iż wszystkie gdyńskie terminale kontenerowe zanotowały istotne zwiększenie wolumenu przeładowanych kontenerów. W skali całego portu nastąpił wzrost tych przeładunków o + 16,3% (+ 119 516 TEU).

### Przeładunki w Porcie Gdynia w latach 2013/2014 w tysiącach ton

Grupa towarowa	2013	2014	wskaźnik dynamiki	zmiana (tys. ton)
Węgiel i koks	2 639,9	2 060,7	78,1%	-579,2
Rudy	0,0	0,0	0,0%	0,0
Inne masowe	1 630,7	1 476,7	90,6%	-154,0
Zboże	2 178,0	2 902,0	133,2%	724,0
Drewno	95,0	46,3	48,7%	-48,7
Drobnica	11 053,2	12 693,1	114,8%	1 639,9
Ropa i przetwory naftowe	61,8	229,5	371,4%	167,7
Ogółem	17 658,6	19 408,3	109,9%	1 749,7

### Przeładunki kontenerów w Porcie Gdynia w latach 2013/2014 w TEU

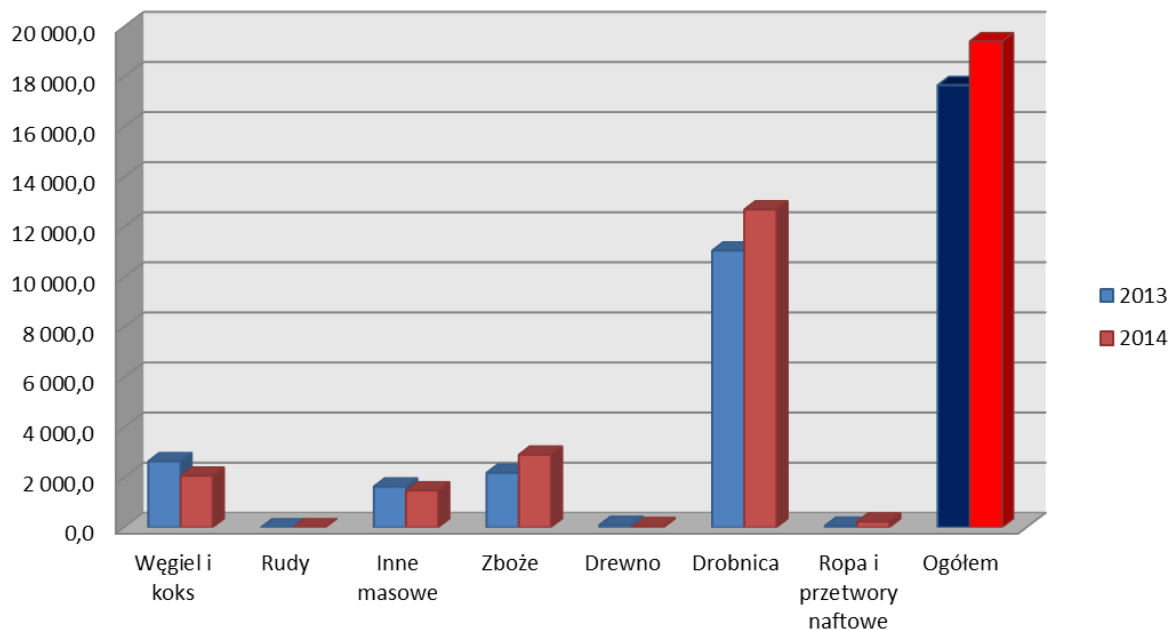
	2013	2014	wskaźnik dynamiki	zmiana (TEU)
Kontenery	729 607	849 123	116,3%	119 516

### Ilość zawinięć statków w Porcie Gdynia w latach 2013-2014 w szt.

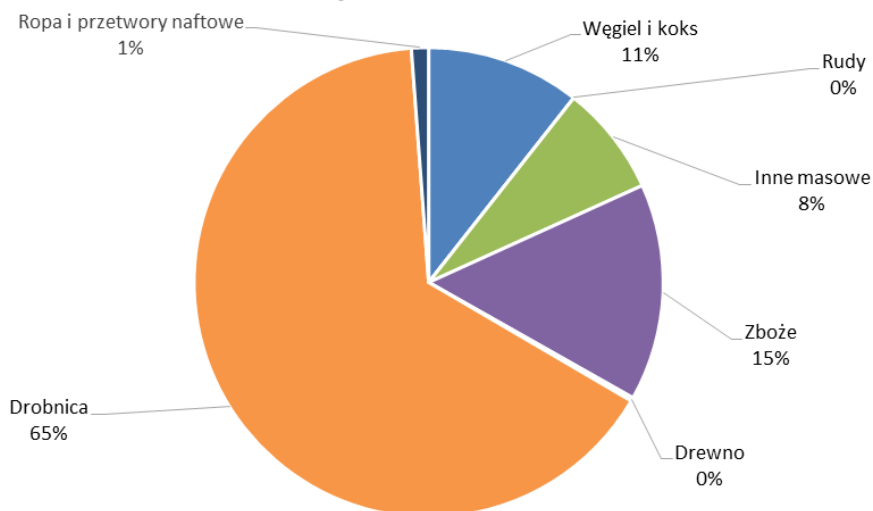
Lata	2013	2014	różnica r/r	dynamika w %
Ilość zawinięć	3 315	3 436	121	103,6

W miesiącach letnich obsłużono 50 statków wycieczkowych i ponad 91 tysięcy pasażerów.

## Przeładunki w Porcie Gdynia w latach 2013/2014



## Udział grup ładunkowych w przeładunkach Portu Gdynia w 2014 roku



### Rozwój usług portowych.

W 2014 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. Do najważniejszych terminali przeładunkowych zaliczyć należy:

- Bałtycką Bazę Masową Sp. z o.o.
- BTDG - Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia Sp. z o.o. - sprywatyzowana w lipcu 2014 r.
- MTMG - Morski Terminal Masowy Gdynia Sp. z o.o.
- BCT - Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o.

- Bałtycki Terminal Zbożowy Sp. z o.o.

Pozostałe spółki wykonujące przeładunki morskie z którymi ZMPG SA był w 2014 r. związane umowami na najem/dzierżawę gruntów, budynków i pomieszczeń w budynkach oraz budowli, w tym placów to:

- Koole Tankstorage Gdynia Sp. z o.o.
- Stena Line Polska Sp. z o.o.
- Yeoman Poland" Sp. z o.o.
- Aalborg Portland Polska Sp. z o.o.
- Terminal LPG Gasten 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 których najistotniejsze to:

- 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),
- 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).

### **Współpraca międzynarodowa.**

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. (ZMPG S.A.) rozwija współpracę międzynarodową w ramach kilku grup działań:

- przynależność i wymiana poglądów i doświadczeń w ramach organizacji międzynarodowych: ESPO (European Sea Ports Organisation) w Brukseli oraz BPO (Baltic Ports Organisation), której sekretariat prowadzi firma Actia Forum w Gdyni;
- dedykowane spotkania z kontrahentami zagranicznymi - czołowy przykład to impreza organizowana od 13 lat przy współpracy Ambasady RP w Helsinkach, w której uczestniczą firmy żeglugowe, portowe, spedycyjne i załadownicy rynku fińskiego. ZMPG S.A. był także współorganizatorem imprez promocyjnych w Republice Czeskiej (Praga), Austrii (Wiedeń);
- wymiana delegacji z portami innych krajów w celu zdobycia wiedzy o systemach zarządzania, problemach rozwoju oraz utrzymania kontaktów interpersonalnych z tamtejszymi menadżerami. Przedstawiciele ZMPG S.A. utrzymują bieżące, przyjazne relacje z licznymi portami w Europie, w tym głównie Finlandii (Helsinki, Hanko, Kotka, Rauma, Turku), Szwecji i Danii (Karlskrona, Goeteborg, Malmoe-Kopenhaga), Republik Bałtyckich (Kłajpeda, Ryga, Tallin), Niemiec (Hamburg), Belgii (Antwerpia, Ghent, Zeebrugge), Holandii (Rotterdam), Hiszpanii (Algeciras, Bilbao, Walencja), Włoch (Triest, Wenecja), Chorwacji (Rijeka), Grecji (Pireus), Rumunii (Constantza). Poza Europą utrzymywane są kontakty z portami USA (Miami), Chińskiej Republiki Ludowej (Shanghai), Japonii (Osaka, Tokyo), Republiki Korei (Busan) oraz Taiwanu;
- Udział ZMPG S.A. w projektach miękkich (studialnych), mających na celu wspólne pogłębianie wiedzy nad rozwojem Europejskich Korytarzy Transportowych, w tym głównie Korytarza Baltic-Adriatic (Projekty AB Landbridge i SONORA, Autostrada Morska Gdynia-Karlskrona);

- udział ZMPG S.A. w targach logistycznych, w celu zaprezentowania swojej oferty oraz promowania ogólnego wizerunku Portu Gdynia - główna odwiedzana impreza to Międzynarodowe Targi Logistyczne w Monachium;
- przyjmowanie w Gdyni licznych delegacji zagranicznych firm i placówek dyplomatycznych, między innymi z krajów takich jak: Belgia, Holandia, Niemcy, Szwecja, Dania, Egipt, Izrael, Turcja, USA.

Efektom działań prowadzonej współpracy międzynarodowej przez ZMPG S.A. jest uwzględnianie pozyskanej wiedzy portowej i logistycznej dla pomyślnej realizacji strategicznych inwestycji w Porcie Gdynia oraz stosowanie najlepszych praktyk międzynarodowych w codziennym zarządzaniu przedsiębiorstwem. Prowadzona współpraca skutkuje także umacnianiem pozytywnego wizerunku Portu Gdynia na arenie międzynarodowej. 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 UE, 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 r. 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 r. 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 UE, 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 roku port i gmina Gdańsk.

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

Zarząd Morskiego Portu Gdynia 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.

ZMPG S.A. opracował koncepcję „Dostosowania infrastruktury elektroenergetycznej do zasilania jednostek pływających w energię elektryczną w Porcie Gdynia” oraz zaprojektowała system zasilania promów w energię elektryczną z lądu w ramach nowego publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia.

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

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. uczestniczył 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.

ZMPG S.A. aktywnie uczestniczy również w spotkaniach platformy „Network about onshore power supply for cruise ships in the Baltic Sea”, w której pracach uczestniczą przedstawiciele portów, miast, ministerstw oraz armatorów statków. Celem tych spotkań jest wypracowanie wspólnego stanowiska państw Morza Bałtyckiego związanego z zasilaniem elektrycznym z lądu statków podczas ich postoju w porcie.

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

Na terenie Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. obowiązuje „Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych”, w którym określone są siły i środki niezbędne do zapewnienia czystości wód basenów portowych. W ramach swoich kompetencji i potrzeb ZMPG S.A. doposaża Portową Straż Pożarną w sprzęt do zwalczania zanieczyszczeń.

#### **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. 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.**

ZMPG S.A. systematycznie dostosowuje przebudowywane nabrzeża - Nabrzeże Szwedzkie oraz Nabrzeże Bułgarskie do odbioru ścieków ze statków.

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

#### **Realizacja inwestycji w 2014 r.**

Działalność inwestycyjna w 2014 r. prowadzona była w oparciu o roczny plan inwestycyjny, który swoim zakresem obejmował głównie inwestycje infrastrukturalne, w tym inwestycje o charakterze strategicznym, umieszczone w „Strategii Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku”:

- **„Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie”** - Inwestycja znajduje się w końcowej fazie realizacji, jej zakończenie planowane jest na wrzesień 2015 r. Zaawansowanie rzeczowe projektu na koniec 2014 r. wyniosło 87%.  
Celem inwestycji jest budowa nabrzeża postojowego (nabrzeże Niemieckie) o długości 163 m i głębokości technicznej 10,5 m oraz przebudowa nabrzeża Zbożowego, przystosowanie do obsługi statków o długości do 230 m. Zwiększeniu ulegnie głębokość techniczna z 9,2 m do 10,5 m, a konstrukcja przebudowanego nabrzeża pozwoli uzyskać gotowość techniczną do pogłębienia na głębokość 12,5 m planowaną w III etapie modernizacji toru wodnego Świnoujście - Szczecin.
- **„Przebudowa infrastruktury drogowej w portach Szczecinie i Świnoujściu”** - Inwestycja zakończona w czerwcu 2014 r. Wartość inwestycji wyniosła 57.649 tys. zł, w tym dofinansowanie UE 43.026 tys. zł. Celem inwestycji było 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 wybudowano wewnątrzportowe drogi dojazdowe do rejonów i nabrzeży przeładunkowych o łącznej długości 8,7 km.
- **„Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach Szczecinie i Świnoujściu”** - Inwestycja znajduje się w końcowej fazie realizacji, jej zakończenie planowane jest na wrzesień 2015 r. Zaawansowanie rzeczowe projektu na koniec 2014 r. wyniosło 96%. Inwestycja polega na przebudowie istniejących torów portowych wraz z rozjazdami i przejazdami oraz budowie nowych torów nabrzeżowych na długości 26,7 km. Celem inwestycji jest uzyskanie sprawnego i bezpiecznego kolejowego układu komunikacyjnego na terenach ZMPSiŚ S.A.
- **„Budowa stanowiska statkowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”** - program European Energy Programme for Recovery (EPR). Inwestycja zakończona w listopadzie 2014 r. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. zrealizował przedsięwzięcie w ramach projektu budowy terminalu regazyfikacyjnego LNG w Świnoujściu. Wartość inwestycji wyniosła 178.609 tys. zł., w tym dofinansowanie 79 208 tys. zł.

Projekt budowy nabrzeża do przeładunku LNG w akwenie powstającego Portu Zewnętrznego w Świnoujściu rozpoczęty w 2010 r. obejmował:

- 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.
- **„Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu”** - Inwestycja znajduje się w końcowej fazie realizacji, jej zakończenie planowane jest na czerwiec 2015 r. Zaawansowanie rzeczowe projektu na koniec 2014 r. wyniosło 86%. Obejmuje budowę nowego nabrzeża pozwalającego na cumowanie i obsługę promów typu Ro-PAX o długości do 220 m, wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
  - **„Budowa infrastruktury terminali portowych w Szczecinie i Świnoujściu – miejsca postojowe”** - Inwestycja w trakcie realizacji, a jej zakończenie planowane jest na grudzień 2015 r. Zaawansowanie rzeczowe projektu na koniec 2014 r. wyniosło 65%. 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. Łącznie powstanie 585 miejsc postojowych, w tym 402 dla samochodów ciężarowych oraz 183 miejsca dla samochodów osobowych (w tym 4 miejsca dla osób niepełnosprawnych).



## Zadania nowo rozpoczynane.

- **Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego** - projekt planowany do dofinansowania z Funduszu Spójności w ramach inicjatywy CEF „Łącząc Europę”.

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, które zostanie połączone ze zmodernizowanym stanowiskiem nr 5 (co umożliwi obsługę promów o dł. 270 m), wykonanie niezbędnej infrastruktury technicznej wraz z budową placów, torów i estakady. Inwestycja przewidziana do realizacji w latach 2017-2019. Projekt ujęty na liście do konsultacji społecznych w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. W październiku 2014 r. ZMPSiŚ S.A. przyjął ostateczną wersję Koncepcji dla tego zadania oraz ostateczną wersję Raportu Środowiskowego. Przewidywana data uzyskania decyzji środowiskowej to koniec lutego 2015 r. ZMPSiŚ S.A. rozpoczął również działania zmierzające do wszczęcia postępowania przetargowego na wybór wykonawcy dokumentacji projektowej (Program Funkcjonalno Użytkowy, Studium Wykonalności, Projekt Budowlany). Rozpoczęcie przetargu planowane jest w maju 2015 r.

- **„Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu”** - projekt planowany do dofinansowania z Funduszu Spójności, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko.

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 przewidziana 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 2020 r. W dniu 22 grudnia 2014 r. ZMPSiŚ S.A. przyjął ostateczną wersję Koncepcji dla tego zadania. ZMPSiŚ S.A. rozpoczął również działania zmierzające do wszczęcia postępowania przetargowego na wybór wykonawcy dokumentacji projektowej (Program Funkcjonalno Użytkowy, Studium Wykonalności, Raporty Środowiskowe). Rozpoczęcie przetargu planowane jest w marcu 2015 r.

## Zadania inwestycyjne planowane do realizacji.

- **„Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego”** - projekt planowany do dofinansowania ze środków UE, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko.

Celem inwestycji jest utrzymanie w eksploatacji nabrzeży: Czeskiego i Słowackiego, uzyskanie parametrów głębokościowych dostosowanych do głębokości technicznej 12,5 m 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 wodno-kanalizacyjne i elektroenergetyczne. Inwestycja planowana do realizacji w latach 2018-2020. Projekt ujęty na liście do konsultacji społecznych w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. W I kwartale 2015 r. planowane jest rozpoczęcie działań zmierzających do przygotowania dokumentacji przedprojektowej.

- **„Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego”** - projekt planowany do dofinansowania ze środków UE, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. 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 wodno-kanalizacyjną i elektroenergetyczną. Inwestycja planowana do realizacji w latach 2017-2020. Projekt ujęty na liście do konsultacji społecznych w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.

- **„Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym Świnoujściu”** - projekt planowany do dofinansowania ze środków UE, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko.

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 r. 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 byłby 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 2020 r.

- **„Rozbudowa infrastruktury portowej w Kanale Dębickim w porcie w Szczecinie”** – projekt planowany do dofinansowania ze środków UE, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko.

Celem inwestycji jest wzrost konkurencyjności Portu Morskiego w Szczecinie poprzez budowę przedłużenia Nabrzeża Fińskiego w postaci nowego nabrzeża Norweskiego o długości 240 m i głębokości technicznej 12,5 m w Kanale Dębickim oraz poprawa warunków nawigacyjnych w Kanale Dębickim wraz z pogłębieniem do głębokości technicznej  $H_t = 12,5$  m oraz poszerzenie do 200 m na całej jego długości. Efektami realizacji zadania inwestycyjnego będzie uzyskanie zwiększonego jakościowo i ilościowo potencjału do przeładunków intermodalnych poprzez umożliwienie bezpiecznej obsługi statków o zanurzeniu do 11,15 m wraz z uzyskaniem zwiększonej nośności nabrzeży do 40 kN/m<sup>2</sup>. Przewidywany termin realizacji 2018 - 2020. W I kwartale 2015 r. planowane jest rozpoczęcie działań zmierzających do przygotowania dokumentacji przedprojektowej.

- **„Budowa nabrzeża głębokowodnego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”** - projekt planowany do dofinansowania ze środków UE, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko.

Celem projektu jest przygotowanie podstawowej, niezbędnej infrastruktury hydrotechnicznej pod kątem budowy trzech nabrzeży głębokowodnych po zachodniej stronie portu zewnętrznego w Świnoujściu, w tym budowa kompletnego stanowiska statkowego o ciężkiej konstrukcji typu płytowego i dopuszczalnym nacisku 40,0 kN/m<sup>2</sup> wraz z niezbędnym zapleczem i infrastrukturą. Inwestycja zlokalizowana będzie po wschodniej stronie dawnego falochronu wschodniego na odcinku ok. 170 m pomiędzy lądem/plażą a ostrogą północną u wejścia do portu zewnętrznego w Świnoujściu. Przewidywany termin realizacji 2018 - 2020.

- „Budowa infrastruktury portowej w Basenie Górnośląskim w porcie w Szczecinie” – projekt planowany do dofinansowania ze środków UE, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. Inwestycja obejmuje zasypanie Basenu Noteckiego, budowę nabrzeża Dolnośląskiego o długości 308 m i głębokości technicznej 10,0 m wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Prace te pozwolą na utworzenie jednolitej linii cumowniczej nabrzeży Górnośląskie - Dolnośląskie o długości około 600m, a tym samym jednoczesną obsługę trzech statków o nośności do 15 tys. ton. Przewidywany termin realizacji 2018 - 2020.

**Przeładunki w Portach Szczecin i Świnoujście w okresie od 31.12.2012 do 31.12.2014. wg grup towarowych (w tys. ton).**

	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	Zmiana 31.12.2014/31.12.2013	
				w tys. ton	w %
Węgiel i koks	4 257,4	4 529,4	4 601,8	72,4	101,6
Rudy	720,8	2 654,7	1 880,4	-774,3	70,8
Inne masowe	4 040,4	2 887,6	3 250,0	362,4	112,6
Zboże	1 394,4	1 648,5	1 644,3	-4,2	99,7
Drewno	25,2	16,8	17,4	0,6	103,6
Drobnica	9 425,5	9 392,2	10 337,2	945	110,1
Paliwa płynne	1 403,0	1 620,8	1 670,3	49,5	103,1
<b>Przeładunki ogółem:</b>	<b>21 266,7</b>	<b>22 750</b>	<b>23 401,4</b>	<b>651,4</b>	<b>102,9</b>

**Przeładunki kontenerów (w TEU).**

	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	Zmiana 31.12.2014/31.12.2013	
				w tys. ton / TEU	w %
w tonach.	532 448	587 257	665 036	77 779	113,2
w TEU	52 179	62 307	78 439	16 132	125,9

#### Liczba pasażerów (w osobach).

31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	Zmiana 31.12.2014/31.12.2013	
			Liczba osób	w %
798 897	789 110	897 870	108 760	113,8

#### Statki zawijające do Portu (w sztukach).

	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	Zmiana 31.12.2013/31.12.2012	
				w sztukach	w %
Z ładunkiem	7 398	9 014	7 701	- 1 313	85,4
Puste					

#### Wielkość przeładunków w 2014 r.

W 2014 r. przeładunki w zespole portowym w Szczecinie i w Świnoujściu wyniosły 23 401,4 tys. ton i były wyższe w stosunku do 2013 roku o **2,9 %**. Należy zaznaczyć, iż jest to najwyższy poziom przeładunków, odnotowany przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. od 1980 roku (nie uwzględnia on przeładunków w porcie Police).

Na wynik w 2014 r. złożyły się przede wszystkim wyższe przeładunki węgla zarówno w eksporcie, jak i w imporcie. Osiągnęły one poziom 4 601,8 tys. ton, tj. o 1,6 % więcej w stosunku do 2013 r. Odnotowano także wyższe przeładunki ładunków innych masowych w wysokości 3 250 tys. ton, które są wyższe o 12,6 % w odniesieniu do poprzedniego roku, a także wyższe przeładunki drewna (o 3,6 % w analogicznym okresie). Rekordowy poziom wzrostu (o 10,1 % w roku 2014 wobec roku 2013) odnotowano w przeładunkach drobnicy, której przeładowano w zespole portowym 10 337,2 tys. ton. Większe przeładunki w roku 2014 wobec 2013 osiągnęła także ropa. Przeładowano łącznie 1 670,3 ton tego towaru (wzrost o 3,1%). Przeładunki zboża były na zbliżonym poziomie jak w 2013 roku i wyniosły 1 644,3 tys. ton. W 2014 roku odnotowano spadek przeładunków rudy o 29,2 % do 2013 roku. Przeładowano 1 880,4 tys. ton towaru, tj. mniej o 774,3 tys. ton w odniesieniu do roku 2013.

#### 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 o łącznym potencjale ponad 9 mln ton rocznie. Tutaj także oferuje swoje usługi nowoczesny terminal promowy obsługujący ruch towarowy i pasażerski z/do Szwecji. Pięć stanowisk (szóste w budowie) 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 o potencjale około 10 mln ton rocznie.

Port w Szczecinie obsługuje statki o zanurzenie do 9,15 m i na charakter uniwersalny - obsługuje towary zarówno masowe, jak i drobnicowe. Specjalizacją portu są przeładunki wyrobów hutniczych, oraz produktów drzewnych, ładunków ponadgabarytowych i ładunków płynnych masowych. Coraz większe znaczenie dla portu ma zwiększający się ruch kontenerowy. W ostatnim czasie uruchomiony został nowy terminal kontenerowy na nab. Fińskim o potencjale 120 tys TEU rocznie, co zdecydowanie poprawiło standard obsługi kontenerów w porcie w Szczecinie. Przewidywany jest w związku z tym wzrost przeładunków i pozyskanie nowych połączeń żegludowych, zarówno w ruchu dowozowym z portów bazowych Hamburga, Bremerhaven, Hull 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 2014 w portach w Szczecinie i Świnoujściu obsłużono ponad 23,4 mln ton ładunków. Coraz większy udział w przeładunkach mają towary drobnicowe - ponad 44% całości obrotów obu portów. Jest to wynik stałej tendencji uniwersalizacji oferty usługowej portów i zmniejszania się dominacji ładunków masowych - głównie węgla stanowiącego jedynie 20% i rudy wynoszącej 8% - a także zmieniającego się rynku i technologii przewozów.

Z racji swojego dogodnego położenia, port w Szczecinie wraz ze Świnoujściem koncentruje ok. 85% całości przewozów tranzytowych suchych ładunków w polskich portach. Od wielu lat największe znaczenie mają przewozy handlu zagranicznego Republiki Czeskiej, Słowacji i Niemiec.

W ofercie żegludowej obu portów dominują połączenia w relacjach intra-europejskich. 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, Hull i Rotterdamie. Kontenerowe statki dowozowe łączą te porty ze Szczecinem 4-5 razy w tygodniu. Ze Świnoujścia największe znaczenie mają połączenia promowe - 11 razy dziennie do szwedzkich portów w Ystad i Trelleborgu. 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 SA zachęca inwestorów do lokowania i eksploatacji własnych terminali, a także tworzenia przemysłu przyportowego. W najbliższym okresie rozpocznie działalność kilka przedsiębiorstw w tym zakresie. 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.

#### **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 2014 roku stosowne umowy z podmiotami dokonującymi odbioru tych odpadów. Umowy zawarte są na okres dwóch lat.

#### **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 zawartymi umowami z wykonawcami są oczyszczane z cząści stałych oraz substancji ropopochodnych.

#### **Wykonywanie monitoringu**

W 2014 r. prowadzony był monitoring środowiska, w szczególności w zakresie jakości wód basenów portowych w Szczecinie i w Świnoujściu oraz 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**

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. konsekwentnie realizuje wizję „Szczecin i Świnoujście wiodącymi portami na południowym Bałtyku” poprzez stałe podnoszenie jakości usług.

#### **Współpraca międzynarodowa oraz inne działania istotne dla polityki morskiej państwa**

ZMPSiŚ S.A. brał udział w uzgodnieniu informacji do notyfikacji HELCOM do IMO w sprawie dostępności urządzeń do odbioru ścieków ze statków (PRF) w portach Morza Bałtyckiego oraz aktualizacji raportu dotyczącego organizacji odbioru ścieków ze statków pasażerskich w portach Morza Bałtyckiego.

Celem dostosowania się do międzynarodowych wymagań ZMPSiŚ S.A. opracował dokumentację przedprojektową pn. Koncepcja rozbudowy i modernizacji infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i w Świnoujściu, która to swoim zakresem oprócz modernizacji infrastruktury innych branż objęła budowę infrastruktury do odbioru ścieków z promów na Terminalu Promowym w porcie w Świnoujściu oraz dostarczanie energii z lądu dla promów. Na realizację inwestycji pn.: „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. zamierza ubiegać się o środki finansowe UE z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w perspektywie finansowej 2014-2020 r. Inwestycja ta została ujęta na liście podstawowej projektów morskich (7.3.3.) Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

W marcu 2014 r. zakończono prace na aplikacją o dofinansowanie projektu „autostrady morskiej” Świnoujście-Trelleborg i złożono ją w Komisji Europejskiej. Aplikacja została rozpatrzona pozytywnie i projekt otrzymał dofinansowanie z funduszu TEN-T. Odpowiednia Decyzja KE została podpisana oraz przekazana partnerom w grudniu 2014 roku.

Uczestniczono w spotkaniu roboczym/warsztatowym zorganizowanym w Terminalu Promowym Świnoujście przez Akademię Morską Szczecin oraz Port Kłajpeda - maj 2014.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. jest członkiem międzynarodowych organizacji i stowarzyszeń z branży morskiej oraz aktywnie współpracuje z nimi poprzez udział w spotkaniach tematycznych, konferencjach oraz w pracach komitetów tematycznych. Są to następujące organizacje:

- ESPO (European Sea Port Organisation), skupiający zarządy portów, administrację portową i stowarzyszenia portowe z krajów Unii Europejskiej i Norwegii. ZMPSiŚ uczestniczył w 2014 r. w pracach tej organizacji jako członek Komitetu ds. Logistyki i Transportu Intermodalnego oraz Komitetu ds. Analiz i Statystyk,
- BPO (Baltic Ports Organization), zrzesza porty z regionu Morza Bałtyckiego. ZMPSiŚ jest członkiem zwyczajnym tej organizacji, działając na rzecz wzrostu współpracy między portami rejonu Bałtyku. W 2014 r. ZMPSiŚ uczestniczył w konferencji pt.: „Konkurencyjność transportu morskiego – od skali globalnej do regionalnej”,
- Stowarzyszenie ds. zagospodarowania obszaru nurtu Odry i Haweli - międzynarodowa współpraca odbywa się poprzez coroczne kolokwia polsko-niemieckie,
- Cruise Europe – zrzeszenie portów oraz armatorów wycieczkowców, ZMPSiŚ uczestniczył w 2014 roku w targach Cruise Shipping Miami.

#### IV. Port Kołobrzeg

Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. w 2014 r. realizował następujące inwestycje:

- **Wykonanie prawa pierwokupu i nabycie praw do nieruchomości opisanej działką nr 4/98** - w skład której wchodzi plac manewrowo - składowy do przeładunku ryb o powierzchni 0,9176 ha oraz Nabrzeże Barkowskie o długości 155 mb, na którym można posadzić separatory przystosowane do nowej technologii przeładunku ryb.
- **Modernizacja systemu odbojnic przy Nabrzeżu Pilotowym w Porcie Kołobrzeg** - po wykonaniu zamierzenia inwestycyjnego Spółka oddała do dyspozycji użytkownikom, nowy system odbojnic. Modernizacja wpłynęła na poprawę bezpieczeństwa wykonywanych manewrów przez jednostki, oraz osób korzystających z rejsów redowych. Dzięki tym działaniom podniesiona została jakość eksploatacji Nabrzeża Pilotowego.
- **Połączenie drogi wewnętrznej Portu Handlowego z I etapem inwestycji „Poprawa dostępności do Portu Kołobrzeg od strony lądu - drogi i kolej”**. Realizacja przez Gminę Miasto Kołobrzeg inwestycji mającej na celu poprawę komunikacji drogowej Portu Kołobrzeg z krajową siecią dróg, spowodowała konieczność wykonania przez ZPM Kołobrzeg połączenia, na odcinku 20 mb, zjazdu do Portu Handlowego z istniejącą infrastrukturą drogową. Powstanie nowej drogi dojazdowej do w/w obiektu wpłynęło również na potrzebę reorganizacji miejsc parkingowych i przyczyniło się do podjęcia działań związanych z remontem wewnętrznego portowego ciągu komunikacyjnego. Spółka wykonała już prace projektowe w zakresie infrastruktury drogowo-parkingowej wewnątrz portu. Obecnie trwa procedura umożliwiająca uzyskanie pozwolenia na budowę odnośnie przedmiotowej inwestycji.
- **„Budowa basenu rybackiego na Wyspie Solnej w Porcie Rybackim Kołobrzeg”**. Inwestycja polegać będzie na budowie basenu rybackiego o powierzchni ok. 16400 m<sup>2</sup> i głębokości technicznej 3,5 m, przebudowie istniejącego nabrzeża wysokiego w obrębie budowanego basenu, budowie budynków sanitarnych, budowie ciągów komunikacji kołowej i pieszej, wyposażeniu projektowanych nabrzeży w urządzenia cumownicze i postumenty do poboru mediów, budowie sieci elektroenergetycznej, wodno-kanalizacyjnej, gazowej,

telefonicznej oraz teleinformatycznej, budowie oświetlenia terenu - inwestycja w trakcie realizacji.

- **„Montaż odbojnic pochłaniających energię kinetyczną wraz z modernizacją nabrzeża”.** Inwestycja umożliwi armatorom jednostek rybackich, korzystanie z wyremontowanego i odpowiednio wyposażonego Nabrzeża Zbożowego, co wpłynie na poprawę bezpieczeństwa wykonywanych manewrów oraz czynności rozładunkowych. Ponadto zainstalowanie nowoczesnych szafek wyposażonych w zestawy gniazd i słupów oświetleniowych zapewni bezpieczne korzystanie z nowej instalacji elektrycznej. Nowoczesne rozwiązania umożliwią armatorom oraz ich załogantom sprawniejsze i bardziej bezpieczne poruszanie się po terenie portu, jak również dostęp do cumujących jednostek - inwestycja w trakcie realizacji.
- **Rozbiórka obiektów budowlanych: stacji transformatorowej „GSZ Port”, budynku załogi ładowej, budynku warsztatu AOR.** Decyzja Spółki, o dokonaniu prac rozbiórkowych trzech obiektów budowlanych zlokalizowanych na terenie Portu Handlowego podyktowana była głównie złym stanem technicznym budynków. Dodatkowym aspektem była niska funkcjonalność przedmiotowych budynków. Dokonane rozbiórki pozwoliły na zwolnienie powierzchni gruntu, która może realnie wpłynąć na rozwój portu dzięki możliwości budowy nowoczesnej infrastruktury portowej, np. magazynów niskiego składowania wyposażonych w nowatorskie systemy magazynowo-transportowe.

#### **Przeładunki w Porcie Kołobrzeg w 2014 r.**

Ilość przeładowanych towarów w roku 2014 to łącznie 132 308, 66 ton. Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o., jako organ zarządzający terenami położonymi w granicach Portu Morskiego Kołobrzeg, zgodnie z ustawą nie może świadczyć usług przeładunkowych. Zadania te leżą w gestii operatora porowego, którym w Porcie Kołobrzeg jest firma Rentrans Cargo Sp. z o.o.

#### **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, budowę, rozbudowę,
- 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 czy dystrybucja.

Mimo realizacji wielu inwestycji oraz pozyskiwania nowych terenów pod rozwój portu, Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. napotyka na wiele trudności wpływających na skuteczny i dynamiczny rozwój usług i infrastruktury portowej. Znaczące perturbacje dotyczą przede wszystkim procesów komunalizacji terenów oraz dokonywania pierwokupów przez ZPM Kołobrzeg. Wpływ na taki stan rzeczy mają:

- wydawanie praw do nabycia nieruchomości bez informowania ZPM Kołobrzeg;
- łączenie ksiąg wieczystych kilku nieruchomości przez kontrahentów, co powoduje, iż utracona zostaje możliwość pozyskania środków zewnętrznych przez ZPM Kołobrzeg, a Spółka w ramach swojej statusowej działalności nie jest w stanie finansować takich zadań z własnych środków;



- próby przekazania praw użytkowania wieczystego dla podmiotów zewnętrznych niezwiązanych z zarządzaniem portami;
- dostępność środków unijnych do 100% finansowania projektów dla podmiotów prywatnych doprowadziła do zawyżania wartości nieruchomości, co utrudnia nabywanie terenów portowych z uwagi na ograniczenia w dostępie do środków zewnętrznych dla ZPM Kołobrzeg;
- rozdrobnienie praw własnościowych do nieruchomości na terenie Portu oraz powstawanie znacznej ilości grup i organizacji mających łatwy dostęp do środków unijnych, wprowadza chaos i sprzeczność interesów, co utrudnia lub w niektórych przypadkach uniemożliwia skuteczny rozwój.

Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. widzi szanse dla rozwoju portów o znaczeniu regionalnym i lokalnym w zmianie modelu zarządzania małymi portami i umożliwieniu połączenia funkcji zarządczo - operatorskich w jednym organie. Taki model zarządczy pozwoli małym portom na pozyskiwanie wyższych przychodów i bardziej efektywne wykorzystywanie swojego majątku, a w konsekwencji przełoży się na znacznie większe możliwości rozwojowe.

#### **Działania na rzecz ochrony 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.
- odbiór wód zęzowych oraz odpadów stałych z jednostek pływających.

#### **Współpraca międzynarodowa.**

W ramach współpracy międzynarodowej ZPM 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, organizowana jest wspólna kampania promocyjna we wszystkich wskazanych państwach oraz tworzona sieć portów będących elementami programu współdziałających w ramach obsługi klienta. W ramach tego projektu w 2014 r. ZPM Kołobrzeg wystawiał ofertę mariny na targach w Warszawie oraz Berlinie. Zakończenie projektu nastąpi w pierwszym półroczu 2015 r.

## **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”.

W roku 2014 Zarząd Portu Morskiego Darłowo samodzielnie nie prowadził inwestycji. Na terenie Portu Darłowo w 2014 r. realizowano następujące inwestycje:

- „Budowa nowego basenu rybackiego w Porcie Darłowo” realizowana przez Miasto Darłowo,
- „Budowa Nabrzeża Słupskiego” realizowana przez Miasto Darłowo,
- „Poprawa dostępności do Portu Darłowo z sieci dróg krajowych i wojewódzkich poprzez budowę dróg dojazdowych” realizowana przez Miasto Darłowo,
- „Przebudowa Nabrzeża Skarpowego i Parkowego” realizowana przez Urząd Morski w Słupsku,
- „Budowa terminala pasażerskiego w Darłowie” realizowana przez Miasto Darłowo.

W 2014 r. został oddany do użytku nowy basen rybacki o powierzchni ok. 2 ha. W basenie może cumować 60 jednostek rybackich i wędkarskich o długości od 8 m do 17 m zarówno przy nabrzeżu, jak i przy pomostach pływających. Miejsca cumownicze wyposażone są w ujęcia wody i przyłącza

energii elektrycznej. Oddano do eksploatacji Nabrzeże Słupskie o długości 118 m wyposażone w oświetlenie, przyłącza wody i energii elektrycznej.

Urząd Morski w Słupsku na mocy porozumienia przekazał Zarządowi Portu Morskiego Darłowo w użytkowanie przebudowane nabrzeża Skarpowe i Parkowe o łącznej długości 1,35 km.

W 2014 r. została oddana do użytku wybudowana stacja odbioru wód zaolejonych oraz ścieków (osobne pompy) z jednostek pływających stacjonujących w Porcie Darłowo. W okresie lipiec-sierpień 2014 r. w Porcie Darłowo funkcjonowało pasażerskie połączenie Darłowo - Nexo (Bornholm, Dania). Statek Żegluga Kołobrzesckiej m/s „Jantar” kursując raz w tygodniu przewiózł ok. 2000 pasażerów.

#### **Wielkości przeładunków.**

W 2014 r. do Portu Darłowo wpłynęło 71 statków handlowych, przeładowano 112 334,00 ton towarów, w tym: 71 894 ton import (wapno - 28 214 ton, kruszywa - 41 630 ton, dolomit - 2 050 ton), 40 440 ton eksport (pszenica -15 520 ton, otręby pszenne - 17 820 ton, drewno - 4 200 ton, żyto - 2 000 ton).

## **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 2014 r. główny udziałowiec Grupa Azoty Zakłady Chemiczne POLICE S.A. kolejny raz podwyższył kapitał zakładowy spółki o kwotę 12 726 950,00 zł w drodze utworzenia 254 539 nowych udziałów o wartości nominalnej 50,00 zł każdy udział, które zostały pokryte wkładem niepieniężnym w postaci nieruchomości leżących częściowo w granicach portu. Obecnie kapitał zakładowy Zarządu Morskiego Portu Police Sp. z o.o. wynosi 32 617,300 zł. Dysponowanie gruntami w przyszłości pozwoli spółce na częściową realizację planowanych inwestycji na terenach należących do Zarządu Portu.

W II połowie 2014 r. Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. wykonał prace podczyszczeniowe dna Kanału Barkowego oraz basenu Barkowego w Porcie Barkowym w Policach. Prace te miały na celu usprawnienie ruchu statków zawijających do Portu Barkowego w Porcie Morskim w Policach.

**Tabela nr 1. Wielkość przeładunków wszystkich grup towarowych w 2014 r. (w tonach)**

KCL (sól potasowa)	264 195,300
Amoniak	76 810,637
Siarczan	7 089,800
Wodorotlenek	11 591,700
Fosforyty	956 855,900
Nawozy/mocznik	325 363,761
Ilmenit	84 819,200
Blacha/konstrukcje	10 376,681
Koksik/węgiel	37 811,083
<b>RAZEM:</b>	<b>1 774 914,062</b>

## **Strategiczne plany rozwojowe.**

Plany rozwojowe Zarządu Morskiego Portu Police Sp. z o.o. obejmują realizację następujących inwestycji:

- rozbudowa terminalu morskiego - poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży,
- rozbudowa terminalu barkowego - poszerzenie toru dojściowego i budowa nabrzeży,
- 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 dzięki rozbudowie infrastruktury drogowej, kolejowej oraz technicznej,
- 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,
- ułatwienie, a w niektórych przypadkach umożliwienie dalszego inwestowania na obszarze portu w Policach poprzez rozbudowę usług logistycznych i budowę nowych nabrzeży, rozwoju usług portowych,
- zwiększenie liczby miejsc pracy oraz nowych usług związanych z transportem morskim i lądowym.

## **VII. Port Elbląg**

Rok 2014 był dla elbląskiego portu kolejnym rekordowym rokiem pod względem wielkości przeładunku towarów. Wolumen przeładunku w 2014 r. wyniósł 358 300 ton i w stosunku do roku 2013 wzrósł o 72 800 ton. W rozbiciu na poszczególne grupy towarowe przeładunki w 2014 r. przedstawiają się następująco (w tonach):

Przeładunki ogółem – 358 300

Węgiel i kokos – 100 000

Zboże - 1000

Drobnica – 257 300 (głównie materiały budowlane)

Transport międzynarodowy:

Załadunek – 257 000

wyładunek – 100 000

Transport krajowy - 1300

Zarząd Portu Morskiego Elbląg w celu poszerzenia współpracy międzynarodowej i zwiększenia wymiany handlowej podjął w styczniu 2011 r. działania mające na celu poszerzenie zakresu kontroli w porcie o kontrole sanitarne, fitosanitarne i weterynaryjne. Stwarza to możliwości pełniejszego

wykorzystania potencjału elbląskiego portu i poszerzenia asortymentu tym samym zwiększenia wolumenu przeładunków o około 150 tys. ton rocznie. Kontrola weterynaryjna możliwa jest w porcie od 16 grudnia 2014 r.

Rozwój usług portowych systematycznie postępuje od roku 2010, czyli od momentu reaktywacji elbląskiego portu. Obecnie w porcie funkcjonują cztery terminale przeładunkowe i jeden terminal pasażersko-promowy. Oddano do użytku zmodernizowane nabrzeże Bulwaru Zygmunta Augusta wraz z miejscami cumowniczymi dla jednostek rekreacyjnych i pasażerskich oraz praktycznie nową przystań Jachtklubu elbląskiego zmodernizowaną ze środków projektu Pętla Żuławska.

Zarząd Portu w 2014 roku pozyskał od Gminy Miasto Elbląg teren o wielkości 0,5 hektara bezpośrednio przyległy do terminala komunalnego, który przeznaczony jest pod przyszłe inwestycje.

W 2014 r. Zarząd przeprowadził inwestycje polegające głównie na modernizacji zasobni, modernizacji punktów poboru energii elektrycznej wraz z przebudową rozdzielni, a także opracowanie niezbędnej dokumentacji zabezpieczenia terminali w system telewizji użytkowej.

W ramach współpracy międzynarodowej oprócz kontynuowanej współpracy z administracją Portu Morskiego Kaliningrad oraz rządową organizacją morską Rosmorport, Zarząd Portu podjął współpracę z Białorusią, w ramach której w porozumieniu z Polsko - Białoruską Izbą Handlową przyjęto na praktyki studentów w sezonie letnim i planowani są kolejni. Organizowana jest również w porozumieniu z ambasadą misja handlowa do Brześcia.

W 2014 r. konsekwentnie prowadzone były działania na rzecz pogłębienia torów wodnych oraz działania mające na celu pozyskanie środków unijnych na rzecz rozwoju inwestycji portowych. W ramach kontraktu terytorialnego zakwalifikowane zostały cztery projekty dotyczące infrastruktury portowej, jednakże znajdują się na liście warunkowej.