

Działalność portów morskich w 2016 r.

I. Port w Gdańsku

Przeładunki wg grup towarowych w tys. ton (dane Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.).

Wielkość przeładunków w Porcie Gdańsk w latach 2013-2016 (stan na dzień 31.12.2016 r.).

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Zmiana 2016/2015 | |
|----------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|
| | | | | | w tys. ton | w % |
| Węgiel i koks | 4 589,25 | 3 322,36 | 4 487,90 | 5 080,91 | 593,01 | 113,21% |
| Rudy | 12,42 | 5,2 | 84,94 | 202,39 | 117,45 | 238,28% |
| Inne masowe | 2 637,96 | 3 607,91 | 3 360,79 | 3 500,05 | 139,26 | 104,14% |
| Zboże | 1 479,44 | 1 629,21 | 1 455,34 | 1 147,95 | - 307,39 | 78,88% |
| Drewno | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Drobnica | 10 513,94 | 11 229,72 | 11 814,19 | 14 549,12 | 2 734,93 | 123,15% |
| <i>w tym:</i> | | | | | | |
| <i>kontenery (tonaż)</i> | 9 745,26 | 10 366,11 | 10 706,30 | 13 398,46 | 2 692,16 | 125,15% |
| <i>kontenery TEU</i> | 1 177 623 | 1 212 054 | 1 091 202 | 1 299 373 | 208 171 | 119,08% |
| Paliwa płynne | 11 026,28 | 12 483,16 | 14 710,48 | 12 808,55 | -1 901,93 | 87,07% |
| Przeładunki ogółem: | 30 259,29 | 32 277,56 | 35 913,64 | 37 288,97 | 1 375,33 | 103,83% |

Analiza wielkości przeładunków w Porcie Gdańsk w 2016 r.

Przeładunki zrealizowane w 2016 roku w Porcie Gdańsk wyniosły 37 288,97 tys. ton i były wyższe w porównaniu z rokiem 2015 o 3,8%. Tym samym rok 2016 był rekordowym w historii Portu Gdańsk w zakresie przeładowanych towarów, co przyczyniło się do jego awansu na szóstą pozycję w rankingu największych portów Morza Bałtyckiego.

Port Gdańsk w roku 2016 zanotował także po raz pierwszy większy udział drobnicy niż paliw płynnych w strukturze przeładunkowej portu. Drobnica stanowiła w minionym roku 39% w globalnych obrotach Gdańska i przeładowano jej łącznie 14 549,12 tys. ton, tj. o 23% więcej w stosunku do 2015 roku. Tymczasem obroty paliwami spadły blisko o 13% i w minionym roku wyniosły 12 808,55 tys. ton, stanowiąc 34% w strukturze obrotów towarowych portu. Pomimo spadku wynik 2016 roku był po roku 2010 i 2015 trzecim najlepszym rezultatem w grupie paliw płynnych.

Minione 12 miesięcy przyniosły także rekordową liczbę obsłużonych kontenerów, których łącznie przeładowano 1,3 mln TEU, tj. o 19% więcej w porównaniu z rokiem 2015. Taki rezultat po raz piąty

z rzędu uplasował Gdańsk na drugiej pozycji największych bałtyckich portów kontenerowych i zmniejszył dystans do Portu Sankt Petersburg do zaledwie 445 tys. TEU.

Bardzo dobre rezultaty uzyskano również w przeładunku węgla. Obroty w tej grupie wzrosły w stosunku do 2015 roku o ponad 13% i były najwyższe od dekady.

Ponad 3,5 mln ton przeładowano towarów z grupy „inne ładunki masowe” (tj. o 4% więcej niż przed rokiem). Podobnie jak w 2015 roku niemal połowę stanowił tu przeładunek kruszyw, który wyniósł 1,66 mln ton. Odnotowano także blisko pół miliona ton siarki granulowanej oraz niespełna 200 tys. ton skalenia. Charakterystycznym dla ubiegłego roku był natomiast duży bo ponad 70-procentowy wzrost przeładunku sody, której w zakończonym roku obsłużono łącznie 280 tys. ton.

W minionym roku nie obyło się także bez spadków. Rok 2016 był gorszym dla Gdańska o ponad 21% w stosunku do 2015 roku w obrotach morskich zbożem. Główną przyczyną był ponad 60-procentowy spadek przeładunków śruty. Jednak ten niekorzystny trend w dużej mierze zrekompensowany został 25-procentowym wzrostem przeładunków pszenicy oraz 113-procentowym wzrostem eksportu polskiej kukurydzy. Łącznie, po podsumowaniu 2016 r., obroty morskie Portu Gdańsk stanowiły 46,1% obrotów morskich wszystkich portów polskich.

Inwestycje realizowane na obszarze administrowanym przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. w 2016 r.

- W lipcu 2016 r. złożony przez ZMPG SA wniosek został zakwalifikowany przez Komisję Europejską do wsparcia z programu CEF (Connecting Europe Facility - „Łącząc Europę”). W listopadzie 2016 r. Zarząd spółki podpisał umowę na dofinansowanie projektu „Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żegluga w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku”. Szacunkowa wartość projektu to ok. 470 mln zł. Przyznane dofinansowanie w wysokości 85% (399,5 mln zł). Okres realizacji projektu: 2016-2020.

Na podstawie wykonanych projektów budowlanych oraz wykonawczych złożono wnioski o pozwolenia na budowę, z których część została już w 2016 r. wydana. Opracowywana jest dokumentacja przetargowa na wyłonienie wykonawców robót budowlanych oraz na świadczenie usługi Inżyniera Kontraktu.

- W lipcu 2016 r. złożony przez ZMPG SA wniosek został zakwalifikowany przez Komisję Europejską do wsparcia z programu CEF. W listopadzie 2016 r. Zarząd spółki podpisał umowę na dofinansowanie projektu „Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku”. Szacunkowa wartość projektu to ok. 122 mln zł, przyznane dofinansowanie w wysokości 85% (104 mln zł). Okres realizacji projektu 2016-2020. Opracowywany jest przez wykonawcę projekt budowlany - planowany termin uzyskania pozwoleń na budowę to 2017 r. Niezwłocznie po uzyskaniu pozwoleń ogłoszony zostanie przetarg na roboty budowlane drogowe oraz kolejowe.

- W lipcu 2016 r. złożony przez ZMPG SA wniosek został zakwalifikowany przez Komisję Europejską do wsparcia z programu CEF. W listopadzie 2016 r. Zarząd spółki podpisał umowę na dofinansowanie projektu „Dokumentacja projektowa i środowiskowa dla rozbudowy i modernizacji węzłów sieci bazowej w Porcie Gdańsk w zakresie infrastruktury drogowo-kolejowej”. Przedsięwzięcie dotyczy fazy przedrealizacyjnej, gdzie dofinansowane jest opracowanie dokumentacji projektowej oraz środowiskowej. Projekt realizowany jest w partnerstwie z Gminą Miasta Gdańsk. Wartość projektu na opracowanie dokumentacji to kwota 4,5 mln zł, przyznane dofinansowanie w wysokości 50% (2,25 mln zł). Wyłoniony w drodze przetargu wykonawca opracował dokumentację środowiskową oraz koncepcję techniczną. Obecnie opracowywana jest dokumentacja przetargowa na wybór wykonawcy, który opracuje dokumentację projektową i uzyska pozwolenie na budowę.

Inwestycjami zewnętrznymi o kluczowym znaczeniu dla rozwoju Portu Gdańsk były:

- „Poprawa dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) - Faza II” - (kontynuacja projektu objętego Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych), wartość projektu: 304,0 mln zł. Projekt ma na celu poprawę dostępności Gdańskiego Portu Północnego drogą kolejową i umożliwienie bezawaryjnego i nieprzerwanego transportu ładunków. Inwestycja ma charakter modernizacyjny i zakłada budowę nowego dwutorowego mostu na Martwej Wiśle, całkowitą wymianę podtorza i nawierzchni, modernizację obiektów inżynierskich. Dzięki realizacji inwestycji osiągnięte zostaną: podniesienie dopuszczalnej prędkości do 100 km/h dla pociągów towarowych, podniesienie dopuszczalnych nacisków osi do 221 kN, skrócenie czasu przejazdu z 15 do 10 minut, wzrost przepustowości linii nr 226, poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zwiększenie dostępności do Portu Gdańsk jako węzła komunikacyjnego oraz integracja systemu transportu kolejowego z transportem morskim. Dzięki inwestycji tor wodny na Martwej Wiśle uzyskał parametry 8/50 m, co umożliwi przepływanie niewielkich statków morskich oraz całej floty turystycznej. Zakończono zasadnicze roboty budowlane, następny etap to prace związane z zabudową urządzeń srk i prace przyłączeniowe do sieci elektroenergetycznej. W II etapie zabudowany zostanie system ERTMS. Zakończenie realizacji projektu zaplanowano na III kwartał 2017 r. W ramach projektu w 2016 r. zmodernizowano 11 km linii kolejowej.

- „Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk” - szacunkowa wartość projektu: 600 mln zł (dofinansowanie CEF: 490,7 mln zł). Projekt ma na celu dostosowanie parametrów infrastruktury do standardów sieci bazowej TEN-T (dla ruchu towarowego) poprzez m.in. zwiększenie nacisku na oś do 221 kN, przebudowę infrastruktury kolejowej z dostosowaniem do nowego układu funkcjonalnego stacji, przebudowę przejazdu drogowo-kolejowego, zapewnienie możliwości obsługi pociągów o długości 740 m, dostosowanie do wymagań interoperacyjności, poprawę parametrów eksploatacyjnych dla pociągów towarowych, przebudowę nawierzchni i podtorza wraz z odwodnieniem układów torowych, przebudowę urządzeń srk, przebudowę i budowę sieci trakcyjnej. Planowany zakres robót budowlanych obejmuje przebudowę linii 226 i stacji Gdańsk Port Północny, linii 965 i stacji Gdańsk Kanał Kaszubski, linii 227/249 i stacji Gdańsk Zaspas Towarowa, linii 722. Planowany okres realizacji projektu: 2016 - 2020. Opracowano studium wykonalności. Ogłoszenie przetargu na prace projektowe wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego miało miejsce 15 kwietnia 2016 r., natomiast 19 października 2016 r. podpisano umowę z wykonawcą prac projektowych.

Rozwój usług portowych.

W 2016 r. rozwój usług portowych związany był z realizacją kolejnych etapów „Strategii rozwoju Portu Gdańsk do 2027 roku”. Wśród najważniejszych wydarzeń można wymienić następujące:

- podwojenie oferty usługowej przeładunku kontenerów; rozpoczęta w styczniu 2015 r. budowa nowego nabrzeża DCT2 na terminalu DCT została sfinalizowana w październiku 2016 r.; potencjał przeładunkowy zwiększył się z ca 1,5 mln TEU do ponad 3 mln TEU;
- na początku 2016 r. dokonano odbiorów technicznych po modernizacji i rozbudowie intermodalnego terminala kontenerowego (Gdański Terminal Kontenerowy) przy Nabrzeżu Szczecińskim; poprawiony został układ komunikacyjny i postojowy terminala, uporządkowana jego gospodarka wodno-ściekowa i sieć mediów, a potencjał zwiększył się do ca 100 tys. TEU rocznie;
- w dniu 15 stycznia 2016 r. uruchomiono trzykomorową chłodnię polskiej Spółki z o.o. PAGO.; baza składowatowarów przywożonych i wywożonych w kontenerach powiększyła się o 36 000 chłodzonych miejsc paletowych; baza zlokalizowana jest kilkaset metrów od terminala DCT; projekt ten stanowi nową jakościowo ofertę usługową portu;
- na początku roku 2016 uruchomiono pierwszej części Terminala Naftowego PERN; w głębokowodnej części Portu Gdańsk PERN powstało 6 zbiorników o łącznej pojemności 375 tys. metrów sześciennych wraz z infrastrukturą towarzyszącą; baza połączona jest rurociągami

z terminalem przeładunkowym Naftoportu - przewidywana jest dalsza rozbudowa bazy. Na obszarze bazy uruchomiono Wolny Obszar Celny. Realizacja przedsięwzięcia wzbogaciła znacząco ofertę usługową portu o możliwości składowania i dystrybuowania ropy naftowej. Charakter przedsięwzięcia w strefie WOC poszerza ofertę portu o możliwość blendowania paliw. Zwiększył się potencjał umożliwiający dywersyfikację źródeł paliw płynnych;

- w 2016 roku kontynuowane były prace projektowe na rzecz budowy Głębokowodnego Terminalu Uniwersalnego OT Logistics S.A.; inwestycja szacowana wstępnie na 300 mln zł umożliwić ma obsługę oceanicznych jednostek przewożących towary pochodzenia roślinnego.

Realizowane były przedsięwzięcia i projekty, które wpływają lub wpłyną w niedalekiej przyszłości na poprawę oferty usługowej portu (wzrost zdolności przeładunkowych), w szczególności poprzez poprawę dostępności transportowej i bezpieczeństwa żegluga:

- pogłębienie akwenu manewrowego pomiędzy pirsami Rudowym i DCT; na akwenu o powierzchni ok. 220 tys. m² wykonano prace czerpalne do głębokości 16,5 metra;
- na powierzchni ok. 18,5 tys. m² umocnione zostało dno akwenu przy Pirsie Węglowym Portu Północnego; modernizacja stalowych pali Pirsu Rudowego - przewiduje się wykonanie trwałego zabezpieczenia antykorozyjnego blisko tysiąca pali; przedsięwzięcie zaplanowano na pięć kolejnych lat;
- kontynuowano prace umożliwiające rozpoczęcie rozbudowy nabrzeży wraz z pogłębieniem toru wodnego w Porcie Wewnętrznym; celem projektu jest rozbudowa 8 uniwersalnych nabrzeży przeładunkowych dla stworzenia możliwości obsługi statków o długości do 250 metrów i zanurzeniu 10,6 metra;
- kontynuowano prace przygotowujące uruchomienie rozbudowy i modernizacji sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym; Projekt dotyczy infrastruktury będącej elementem sieci TEN-T. Sieć nim objęta zapewni dogodny dostęp do istniejących i nowych baz głębokowodnej części portu łącząc ją z lądową infrastrukturą dostępową: autostradą A1, drogą S7 oraz dwiema liniami kolejowymi: E-65 i CE-65. Przewiduje się uzyskanie pozwolenia na budowę w maju 2017 r.

Zadaniem realizowanym w porozumieniu z Gminą Miasta Gdańsk, objętym projektem CEF jest rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w zakresie infrastruktury drogowo-kolejowej w prawobrzeżnej części Portu Wewnętrznego. Zadanie to zwiększy atrakcyjność rejonu Basenu Górniczego i Nabrzeża Przemysłowego.

Inwestycjami zewnętrznymi zakończonymi w 2016 r., realizowanymi przez Gminę Miasta Gdańsk i PKP PLK o kluczowym znaczeniu dla rozwoju usług Portu Gdańsk były:

- tunel drogowy pod Martwą Wisłą, łączący lewo i prawobrzeżną część portu;
- most kolejowy nad Martwą Wisłą, wieńczący jedną z najważniejszych dla przyszłości portu inwestycji - modernizację linii kolejowej nr 226.

Oba te przedsięwzięcia przyczyniają się do obniżki kosztów transportu ładunków z i do Portu Gdańsk, zapewniając szybkie i bezkolizyjne przejazdy do autostrady A1, drogi ekspresowej S7, Obwodnicy Południowej Gdańska i w kierunku intermodalnych terminali kolejowych centrum i południa Polski.

Do rozwoju usług portowych przyczyniło się też uruchomienie w sierpniu 2016 r. nowej linii żeglugowej - port wzbogacił się o nietypowe połączenie żeglugowe z Arabią Saudyjską i Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi.

Ochrona środowiska morskiego.

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. prowadzi działalność zgodnie z przepisami ochrony środowiska obowiązującymi wg prawa polskiego, unijnego oraz międzynarodowego. W związku z intensywnym

rozwojem prawodawstwa w tym zakresie, zwłaszcza konwencji międzynarodowych, w roku 2016, 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 S.A. 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. Wyżej wymieniona umowa obejmuje również bieżącą kontrolę akwenów portowych pod kątem występowania zagrożeń, usuwania przeszkód nawigacyjnych oraz 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 doposażone są w odpowiedni sprzęt ratowniczy.

– Zapobieganie introdukcji obcych gatunków inwazyjnych przenoszonych przez wody balastowe.

W związku z faktem, iż Konwencja o Kontroli i Postępowaniu ze Statkowymi Wodami Balastowymi i Osadami wchodzi w życie z dniem 8 września 2017 r., ZMPG S.A. przeprowadził w 2016 r. rozpoznanie dostosowania do wymogów wynikających z konwencji oraz przygotowania armatorów do ich spełniania w oparciu o dobrowolną ankietę wypełnianą przez kapitanów statków. ZMPG S.A. podjął decyzję o przeprowadzeniu badań oraz opracowanie przeglądu stanu środowiska akwenów, na których gospodarują, tzw. „port survey”, pozwalające na ocenę zagrożenia introdukcją obcych gatunków. Zakres badań obejmuje parametry biologiczne oraz fizyko-chemiczne, charakteryzujące zarówno toń wodną, jak i osady dno. W tym celu zaplanowano użycie zakupionej pod koniec 2015 r. w ramach projektu „Wymiana taboru pływającego Zarządu Morskiego Portu w Gdańsku” dofinansowanego z funduszy UE Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, jednostki pływającej o nazwie „Portowiec”. Od początku 2016 r. nowa motorówka hydrograficzno-inspekcyjna wraz ze sprzętem badawczym jest w użyciu na potrzeby działań mających na celu lepsze zbadanie wód akwenów portowych. Zakup motorówki hydrograficzno-inspekcyjnej miał na celu usprawnienie realizacji podstawowych zadań z zakresu badań i pomiarów służących utrzymaniu akwenów i torów wodnych oraz infrastruktury hydrotechnicznej w Porcie Gdańsk, jak również rozwinięcie możliwości prowadzenia projektów naukowych związanych z potrzebami portu. Jednostka jest wyposażona w urządzenia umożliwiające pobór prób środowiskowych-bramownicę wraz z windą pozwalającą na opuszczanie i wyciąganie sondy wielofunkcyjnej STD/CTD, batometrów, siatek do poboru fito- i zooplanktonu, czerpaczy dna.

Zamówiony sprzęt naukowo - badawczy jest wykorzystywany do poboru prób na cele monitoringu wód portowych wykonywanego przez ZMPG S.A. w ramach obowiązku ustawowego. Służy do poboru wody, materiału biologicznego oraz osadów dennych, jak również pomiaru podstawowych parametrów hydrologicznych i biologicznych *in situ*. Sprzęt dobrano pod kątem możliwości zastosowania w związku z metodykami obowiązującymi w realizowanych obecnie programach monitoringowych lub projektach (zrealizowanych lub w trakcie realizacji) wypracowujących procedur postępowania na potrzeby badań, które będą obowiązywały w związku z wprowadzaniem w życie nowych wymogów przez prawo międzynarodowe lub unijne. Wykorzystanie sprzętu badawczego będzie również możliwe do realizacji projektów prowadzonych przez jednostki naukowe we współpracy z ZMPG S.A. Wyniki badań przeprowadzonych zgodnie z powyższym opisem mogą stanowić materiał uzupełniający do badań prowadzonych w ramach obowiązujących monitoringów środowiska, jak również przyczynią się do wdrożenia postanowień konwencji.

– Przyłącza elektryczności przy nabrzeżach portowych.

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, statek „Oceania” IO PAN, 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.

W ramach zrealizowanych w 2016 r. dokumentacji projektowych na rozbudowę i modernizację nabrzeży uwzględniono systemy kanalizacji kablowych tak, aby w przyszłości, gdy wystąpi takie zapotrzebowanie, była możliwość doprowadzenia lub dostosowania zasilania w energię elektryczną z nabrzeży również o dużej mocy na potrzeby statków.

– Urządzenia do odbioru odpadów i zanieczyszczeń ze statków.

ZMPG S.A. realizuje działania w zakresie organizacji odbioru odpadów ze statków na podstawie swoich 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.

– 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 budowę infrastruktury służącej do odbioru ścieków ze statków. W 2016 r. w ramach opracowanych dokumentacji projektowych zaplanowano budowę stałych punktów odbioru ścieków ze statków pasażerskich na Nabrzeżu Ziółkowskiego oraz Nabrzeżu Północnym. Rozpoczęto również prace projektowe o analogicznym charakterze dla Nabrzeża Obrońców Poczty Polskiej.

– 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 2016 r. zmodernizowano sieć odwodnienia liniowego na Nabrzeżu Zbożowym.

Zgodnie z obowiązkiem ustawowym, podobnie jak w latach poprzednich ZMPG S.A. wykonywał monitoring poziomu substancji zanieczyszczających w basenach portowych oraz wejściach do portu. Wyniki monitoringu nie wykazują podwyższonych poziomów zanieczyszczeń, ich wartości są zbliżone do wartości otrzymywanych dla Martwej Wisły przed wejściem do Portu Gdańsk. Zgodnie z warunkami obowiązujących decyzji na specjalne korzystanie z wód, wykonywane są badania ścieków opadowych oraz bytowych odprowadzanych przez portową sieć kanalizacyjną.

– Ochrona powietrza.

W celu kontroli oraz ograniczania emisji hałasu, ZMPG S.A. wykonał okresowe pomiary hałasu wprowadzonego do środowiska w związku z eksploatacją Morskiego Portu Gdańsk z uwzględnieniem statków. Pomiary te nie wykazały przekroczeń w związku z działalnością Portu Gdańskiego. Aby zapewnić dalszy rozwój Portu Gdańskiego w najbliższym dziesięcioleciu, zgodny z wymogami przepisów i zasadami poszanowania środowiska naturalnego ZMPG SA zleciło opracowanie - Studium Środowiskowe Rozwoju Portu Gdańsk do 2027 r.

II. Port w Gdyni

Statki zawijające do Portu w latach 2013-2016

| Wyszczególnienie | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Zmiana 2016/2015 | |
|------------------|-------|-------|-------|-------|------------------|-------|
| | | | | | Liczba statków | w % |
| Liczba statków | 3 315 | 3 436 | 3 284 | 3 465 | 181 | 105,5 |

Liczba pasażerów w latach 2013-2016

| Wyszczególnienie | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Zmiana 2016/2015 | |
|------------------|---------|---------|---------|---------|------------------|-------|
| | | | | | Osoby | w % |
| Wycieczkowce | 80 528 | 91 971 | 71 923 | 81 833 | 9 910 | 113,8 |
| Prom/Stena Line | 509 335 | 565 188 | 592 770 | 599 043 | 7 273 | 101,1 |

Przeładunki wg grup towarowych w latach 2013-2016 w tys. ton (dane Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.)

| Wyszczególnienie | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Zmiana 2016/2015 | |
|----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|--------------|
| | | | | | tys. ton | w % |
| Węgiel i koks | 2 639,9 | 2 060,7 | 1 386,4 | 1 485,8 | 99,4 | 107,2 |
| Rudy | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 6,3 | 6,3 | - |
| Inne masowe | 1 630,7 | 1 476,7 | 1 356,2 | 1 100,9 | -255,3 | 81,2 |
| Zboże | 2 178,0 | 2 902,0 | 3 711,1 | 4 090,5 | 379,4 | 110,2 |
| Drewno | 95,0 | 46,3 | 63,1 | 62,9 | -0,2 | 99,7 |
| Drobnica | 11 053,2 | 12 693,1 | 11 279,1 | 11 465,5 | 186,4 | 101,7 |
| Paliwa płynne | 61,8 | 229,5 | 401,9 | 1 324,4 | 922,5 | > 300 |
| Przeładunki ogółem: | 17 658,6 | 19 408,3 | 18 197,9 | 19 536,3 | 1 338,4 | 107,4 |

Przeładunki kontenerów w latach 2013-2016

| Wyszczególnienie | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Zmiana 2016/2015 | |
|------------------|---------|---------|---------|---------|------------------|------|
| | | | | | | w % |
| Kontenery [TEU] | 729 607 | 849 123 | 684 755 | 642 195 | -42 600 | 93,8 |

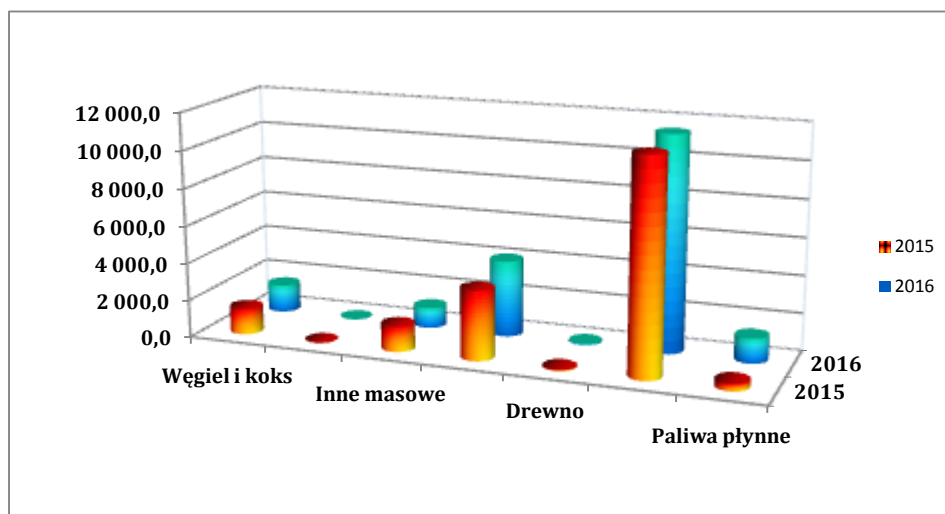
Analiza wielkości przeładunków w Porcie Gdynia w 2016 r.

W 2016 r. obroty ładunkowe w Porcie Gdynia osiągnęły poziom 19 536,2 tys. ton (+ 7,4% w porównaniu z rokiem 2015). Oznacza to, że rok 2016 był rekordowym pod względem przeładunków (poprzedni rekordowy wynik przypadła na rok 2014, w którym przeładowano 19 405,4 tys. ton).

Struktura obrotów ładunkowych roku 2016 przedstawia się następująco: drobnica - 58,7%, zboże - 20,9%, węgiel i koks - 7,6%, ropa i przetwory naftowe - 6,8%, drewno - 0,4% masy ładunkowej. Wzrosty obrotów odnotowano w większości grup ładunkowych, przy czym największy w grupie ropa i przetwory naftowe: + 922,5 tys. ton (+ 229,5%). Przyrosty obrotów w pozostałych grupach prezentują się następująco: zboże + 379,3 tys. ton, drobnica + 186,4 tys. ton, węgiel i koks + 99,3 tys. ton. Po dłuższej przerwie, pojawiły się przeładunki rudy, których wielkość osiągnęła poziom 6,3 tys. ton. Spadki nastąpiły w grupie „inne masowe” (- 255,3 tys. ton) oraz drewno (- 0,2 tys. ton).

Ponad trzykrotny wzrost przeładunków paliw płynnych związany jest ze zmianami na rynku paliw, do których zaliczyć należy wzrost popytu na olej napędowy oraz nowe regulacje prawne (tzw. pakiet paliwowy). Istotnym czynnikiem sprzyjającym wzrostowi przeładunku paliw jest zmiana jakościowa w Porcie Gdynia polegająca na przebudowie Stanowiska Przeładunków Paliw Płynnych (m.in. montaż nowego nalewaka) zakończona w 2014 roku.

Obroty ładunkowe w grupie zboża są silnie skorelowane z sytuacją na globalnym rynku. Korzystne poziomy cen, wprowadzenie unowocześnionej technologii przeładunku zbóż oraz zwiększenie powierzchni składowej sprzyjały dodatniej dynamice obrotów w tej grupie towarowej. Nieznaczny wzrost obrotów drobnicą w roku 2016 nie obejmuje ładunków skonteneryzowanych, które wykazują tendencję spadkową. Jedną z przyczyn spadku obrotów kontenerowych jest polityka armatorów, którzy w ramach tworzonych aliansów redukują koszty operacyjne poprzez racjonalizację połączeń kontenerowych. Skutek tych działań widoczny jest w obrotach gdyńskich terminali kontenerowych, które utraciły część ładunków na rzecz terminalu DCT w Gdańsku. W marcu 2015 r. powstał alians „2 M” zawarty przez armatorów Maersk Line i Mediterranean Shipping Company. W sierpniu 2015 r. DCT Gdańsk rozpoczął współpracę z członkami Aliansu „G 6”: APL, Hyundai Merchant Marine (HMM), Mitsui O.S.K. Lines (MOL), Hapag-Lloyd, Nippon Yusen Kaisha (NYK) oraz Orient Overseas Container Line (OOCL). W kwietniu 2017 r. rozpoczynają działalność dwa duże aliansy kontenerowe, które z pewnością wpłyną na przeładunki w Porcie Gdynia. Spadek obrotów w kategorii „inne masowe” to przede wszystkim skutek zakończenia inwestycji drogowo - kolejowych na zapleczu Portu Gdynia, które były źródłem zapotrzebowania na kruszywo przeładowywane w gdyńskim porcie. Przeładunki drewna w Porcie Gdynia kształtują się na stabilnym poziomie, a wynik 2016 roku był zbliżony do roku poprzedniego.



Przeładunki w Porcie Gdynia w latach 2015-2016 w tys. ton (dane ZMPG S.A.)

Realizacja inwestycji strategicznych w Porcie Gdynia w 2016 r.

Plan inwestycji na rok 2016 był zgodny z priorytetami „Strategii Rozwoju Portu Gdynia do roku 2027”. Większość zadań inwestycyjnych wynikających z tego dokumentu jest na etapie przygotowania do realizacji prac budowlanych. W ciągu ostatnich lat opracowywano dokumentację projektową oraz uzyskiwano decyzje administracyjne. Ponadto dla inwestycji aplikujących o dofinansowanie z funduszy unijnych nadal oczekuje się na notyfikację w aspekcie pomocy publicznej, więc rozpoczynanie prac budowlanych wiąże się z ryzykiem co do faktycznego zrefundowania części kosztów.

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

- Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia - etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia - etapy II-III - zadanie przygotowywane wspólnie przez Zarząd Portu (Zadanie 1. Etapy I i III - akweny wewnętrzne, Zadanie 2. Etapy II i III - nabrzeża) i Urząd Morski (Zadanie 1. Etap II - tor podejściowy) jest na etapie uzyskanej decyzji środowiskowej, wykonanych projektów budowlanych dla „Zadania 1. Etapu I - rozbudowa Obrotnicy nr 2” oraz zaawansowanych analiz i projektów koncepcyjnych dla pozostałego zakresu. Projekt obejmuje przebudowę Obrotnicy nr 2, pogłębienie kanału portowego, wzmocnienie i przebudowę nabrzeży, w tym, m.in. Nabrzeża Helmskiego i Indyjskiego. W drugim kwartale 2017 r. planowane jest rozpoczęcie robót budowlanych w Zadaniu 1. Etapie I, który zakończy się w I kwartale 2018 roku. Pozostałe Etapy zostaną wykonane w latach 2018-2020. Finansowanie szacowanej łącznie na 560 mln zł inwestycji przewidziane jest ze środków POIiŚ, Zarządu Portu i Skarbu Państwa.

- Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni - zadanie przygotowywane przez PKP PLK S.A. (szacunkowa wartość projektu: 850 mln zł, dofinansowanie CEF: 722,50 mln zł) jest na etapie opracowanego studium wykonalności. Ogłoszenie przetargu na prace projektowe wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego miało miejsce 15 kwietnia 2016 r. Projekt ma na celu dostosowanie parametrów infrastruktury do standardów sieci bazowej TEN-T (dla ruchu towarowego) poprzez m.in. zwiększenie nacisku na oś do 221 kN, kompleksową przebudowę torów, możliwość obsługi pociągów o długości 740 m, dostosowanie infrastruktury kolejowej do wymagań interoperacyjności, dostosowanie infrastruktury kolejowej do nowego układu funkcjonalnego stacji Gdynia Port, poprawę parametrów eksploatacyjnych dla pociągów towarowych; usprawnienie ruchu pociągów poprzez budowę dwupoziomowych skrzyżowań, poprawę bezpieczeństwa i efektywności ruchu kolejowego poprzez kompleksową przebudowę srk i budowę Lokalnego Centrum Sterowania na stacji Gdynia Port. Projekt zakłada realizację robót budowlanych na obszarze stacji kolejowej Gdynia Port wraz z infrastrukturą towarzyszącą, a także linii kolejowych nr 201, 228, 723, 724, 725, 961 na odcinkach powiązanych z ww. stacją. Planowany okres realizacji projektu: 2016 - 2020.

- Połączenie Portu Gdynia z siecią dróg krajowych poprzez przedłużenie Obwodnicy Trójmiasta i budowę odcinka Drogi Czerwonej - pierwotnie zakładano, że zapewnienie wymaganych parametrów dostępu drogowego do portów zlokalizowanych w sieci bazowej TEN-T (tj. nośność 11,5 ton/oś) nastąpi poprzez modernizację starej części Estakady Kwiatkowskiego. Projekt Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego do pełnej nośności TEN-T został umieszczony na liście projektów morskich w Dokumentie Implementacyjnym z szacunkową wartością nakładów 200 mln zł. Z wykonanej przez Urząd Miasta Gdynia wstępnej dokumentacji technicznej wynika, że realizacja tego zadania powodowałaby faktyczną blokadę dostępu do portu przez okres około czterech lat, a jego koszt byłby kilkakrotnie wyższy od zakładanego. W związku z powyższym Gmina w porozumieniu z ZMPG S.A. wypracowała alternatywne rozwiązanie poprzez budowę Drogi Czerwonej i połączenia jej z obwodnicą na wysokości dzielnicy Gdynia Cisowa. Nie jest jeszcze rozstrzygnięta kwestia finansowania tego zadania.

Poza projektami dostępowymi, tylko w części wchodzącymi w zakres kompetencji ZMPG S.A., główne zadania inwestycyjne przygotowywane przez Zarząd Portu to:

- Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia - w latach 2014–2015 opracowano projekt budowlany. W 2016 r. uzyskano pozwolenie na budowę. Rozpoczęcie robót budowlanych planowane jest (pod warunkiem zakończenia procedury notyfikacji projektu w Komisji Europejskiej) w 2017 r., a ich zakończenie w 2020 r. Szacunkowa wysokość nakładów wynosi 155 mln zł.

- Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia - Faza I inwestycji dotyczy kompleksowej modernizacji infrastruktury kolejowej łączącej przebudowany w 2015 r. intermodalny terminal kolejowy na terenie BCT z infrastrukturą PKP PLK S.A. i została oszacowana na 27 mln zł. W latach 2015-2016 wykonano dokumentację budowlaną. W 2016 r. rozpoczęto wykonanie Raportu środowiskowego dla całego projektu, który jest obecnie na etapie odbioru. W 2017 r. planowane jest uzyskanie decyzji środowiskowej oraz decyzji o pozwoleniu na budowę. Faza II inwestycji obejmuje budowę za ok. 43 mln zł nowej bocznic kolejowej mającej obsługiwać istniejące place depot kontenerowego oraz wolne tereny logistyczne za Estakadą Kwiatkowskiego. W latach 2015-2016 wykonano projekty koncepcyjne. Przedsięwzięcie jako całość zostało zgłoszone do dofinansowania ze środków Funduszu Spójności 2014–2020 i podobnie jak wcześniej omówione przedsięwzięcia, jest w trakcie procedury notyfikacyjnej w kontekście pomocy publicznej. W 2017 r. po zakończeniu notyfikacji planowane jest rozpoczęcie robót budowlanych, które potrwać do 2019 roku.

- Budowa Infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych oraz zasilania statków w energię elektryczną - zgodnie z postanowieniami podpisanej przez Polskę Konwencji MARPOL polskie porty, podobnie jak inne porty bałtyckie, zobowiązane będą do zapewnienia możliwości technicznych odbioru ścieków bytowych ze statków pasażerskich. W związku z powyższym realizowano prace projektowe mające doprowadzić do uzyskania pozwolenia na budowę. Przedsięwzięcie szacowane na ok. 22 mln zł, zostało zgłoszone do dofinansowania ze środków Funduszu Spójności 2014–2020. Realizacja przewidziana jest w latach 2017-2019.

- Przebudowa toru poddźwigowego na Nabrzeżu Śląskim - zadanie wynika ze złego stanu technicznego podtorza dla dźwigów na Nabrzeżu Śląskim w części poza projektowanym magazynem śruty i pasz. Wyłonione w wyniku przetargu Biuro Projektowe Aquaprojekt opracowało projekt wymiany szyny poddźwigowej wraz z systemem mocowania na odcinku dł. 196 mb, na wysokości polerów nr 10 do 19/20 oraz przebudowy kanału energetycznego zasilania dźwigów z jego częściową likwidacją. Wyłoniony w wyniku przetargu wykonawca PP „Sieć” Sp. z o.o. zrealizował roboty budowlane. Wartość wykonanych w 2016 r. prac wyniosła 1,6 mln zł. Koszt całości zadania wyniósł 2,5 mln zł.

- Umocnienie dna przy Nabrzeżu Helkim I - ze względu na występowanie licznych uszkodzeń dna podczas eksploatacji nabrzeża wystąpiła bieżąca konieczność poszerzenia umocnienia dna przy Nabrzeżu Helkim I. W wyniku przetargu wyłoniony został wykonawca, firma UW SERVICE. Wartość wykonanych w 2016 r. prac wyniosła około 1,2 mln zł. Szacunkowy koszt całości robót to 1,6 mln zł.

- Pogłębienie dna przy Nabrzeżu Polskim w Basenie IV - przedsięwzięcie zaplanowane do wykonania w latach 2015-2016. W wyniku przetargu wyłoniony został wykonawca - Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych Sp. z o.o., który zrealizował w 2015 r. roboty budowlane za 1 mln zł. Wartość wykonanych w 2016 r. prac wyniosła 0,9 mln zł. Całkowity koszt prac wyniósł około 1,9 mln zł.

- Budowa placu ładunków masowych sypkich na terenie po rozbiórce Magazynu nr 22 - w wyniku przetargu wyłoniony został wykonawca firma „NORDBUD”, który zrealizował w 2016 r. roboty budowlane za około 4 mln zł. Całkowity koszt prac wyniósł około 4,1 mln zł (suprastruktura placowa).

- Budowa placu składowego na granicy z GCT - realizacja inwestycji pozwoli na znaczne zwiększenie powierzchni składowej przy Nab. Bułgarskim poprzez zniwelowanie różnicy poziomów gruntu i zlikwidowanie skarpy na granicy działek ZMPG-a S.A. i Gdynia Container Terminal. W 2015 r. wykonana została dokumentacja projektowa przedsięwzięcia oraz uzyskano pozwolenie na budowę. W 2016 r. zakończono prace budowlane zrealizowane przez firmę „Przembud”. Obecnie trwają procedury związane z uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie. Wartość wykonanych w 2016 roku prac wyniosła 0,5 mln zł. Koszt całości zadania wyniósł ok. 1,2 mln zł.

- Przebudowa nawierzchni kolejowo-drogowej na Nab. Indyjskim w I strefie - zakres planowanych robót dotyczy I strefy Nabrzeża Indyjskiego od rozjazdu 687 do krawędzi nawierzchni kolejowo-drogowej na płycie żelbetowej na terenie BTZ (trzy tory o łącznej długości 2.300 m i 14 szt. rozjazdów), wraz z uzbrojeniem podziemnym we wszystkich branżach. W 2016 r. wykonano projekt budowlany i uzyskano pozwolenie na budowę. Rozpoczęcie zadania przewidziano w planie na rok 2017 na kwotę ok. 3 mln zł. Szacunkowy koszt całości zadania w latach 2017-2019 wyniesie ok. 8 mln zł.

- Przebudowa nawierzchni kolejowo-drogowej na Nabrzeżu Polskim w I strefie - inwestycja polega na przebudowie układu torowego (trzy tory o łącznej długości ~1.700 m) wraz z rozjazdami (8 szt.) i przyległej nawierzchni drogowej (o powierzchni 3.500 m²) oraz uzbrojenia podziemnego. Rozpoczęcie I etapu zadania planowano w 2016 r. Dotychczas wykonano projekt budowlany i uzyskano pozwolenie na budowę. Rozpoczęcie zadania przewidziano w planie na rok 2017 na kwotę ok. 3 mln zł. Szacunkowy koszt całości zadania w latach 2017-2019 wyniesie ok. 12 mln zł.

- Modernizacja oraz rozbudowa sieci ciepłowniczych, wodno-kanalizacyjnych, elektroenergetycznych, teleinformatycznych oraz ppoż - nakłady inwestycyjne na infrastrukturę sieciową ogółem w roku 2016 wyniosły 1,2 mln zł, w tym na infrastrukturę: wodociągowo-kanalizacyjną 0,2 mln zł, elektroenergetyczną 0,7 mln zł, ciepłowniczą 0,1 mln zł, wspólną w zakresie przyłączenia odbiorców 0,1 mln zł. Nakłady inwestycyjne na infrastrukturę teleinformatyczną w roku 2016 wyniosły 0,1 mln zł.

- Budowa Magazynu Wysokiego Składowania w rejonie ulic Kontenerowej i Logistycznej - w powyższej lokalizacji ZMPG S.A. dysponuje wolnym obszarem o powierzchni 26.400 m² stanowiącym część zwartej działki o powierzchni 90.000 m² docelowo w całości przeznaczonej na funkcje magazynowe. Pozostała część działki do 2023 r. pozostaje w dzierżawie BCT. Termin realizacji 2016-2019 (dokumentacja projektowa 2016-2017, realizacja robót budowlanych 2018-2019). Dokonano odbioru wielobranżowego projektu koncepcyjnego. W trakcie realizacji jest projekt budowlany oraz decyzja środowiskowa. Szacunkowy koszt inwestycji wynosi 36,5 mln zł.

- Budowa baterii silosów i pasz na terenie odkupionym od Stoczni Nauta - trwający od kilku lat wzrost przeładunków zbóż i pasz spowodował, że konieczna okazała się budowa kolejnego obiektu zbożowego na nieruchomości przy Nabrzeżu Śląskim, kupionej przez ZMPG S.A. od Stoczni Nauta w 2015 roku. W 2016 r. negocjowane były szczegóły porozumienia określającego warunki realizacji inwestycji oraz dzierżawy wybudowanego obiektu. Podobnie jak w przypadku wcześniej budowanych magazynów zbożowych, ZMPG S.A. będzie występował jako inwestor w zakresie budowy baterii silosów, a terminal w zakresie jego wyposażenia technologicznego. W roku 2018 planowane jest wykonanie dokumentacji projektowej i uzyskanie pozwolenia na budowę. Budowa baterii planowana jest na lata 2019-2020. Dokonano rozbiórki dotychczasowych obiektów znajdujących się na terenie odkupionym od Nauty. Aktualnie trwa opracowanie koncepcji baterii silosów i KIP w celu uzyskania decyzji środowiskowej, która będzie podstawą do opracowania SIWZ na prace projektowe. Szacowane nakłady 11 mln zł.

- Projekt pn. Budowa magazynu wysokiego składowania po rozbiórce magazynów J,K,W przy ul. Polskiej 19-23 - przedsięwzięcie służy polepszeniu i powiększeniu bazy nowoczesnych obiektów magazynowych - budowa nowego obiektu magazynowego - 3 komory magazynowe oraz

części biurowo socjalnej w miejsce rozebranych budynków, nieprzydatnych do nowoczesnych funkcji portowych. Nowy magazyn przy ul. Polskiej uwzględnia możliwość wysokiego składowania różnych ładunków drobnicowych, w tym dzięki spełnieniu wymagań sanitarno-higienicznych, artykułów spożywczych w opakowaniach. Obiekt o powierzchni użytkowej ponad 5 tys. m² składa się z trzech komór magazynowych wraz z rampami, częścią biurową i zapleczem parkingowym. Magazyn wybudowany, koszt inwestycji 9,6 mln zł.

- Projekt pn. Budowa zasobni po rozbiórce mag 24 przy Nabrzeżu Francuskim - przedsięwzięcie ma służyć polepszeniu i powiększeniu bazy nowoczesnych powierzchni składowych - budowa nowego obiektu - zasobni do składowania ładunków masowych w stanie sypkim w miejsce po rozbiórce magazynu nr 24, niespełniającego nowoczesnych funkcji portowych. Parametry nowej zasobni: powierzchnia użytkowa około 7900 m²; powierzchnia zabudowy około 8200 m²; wysokość ok. 11,50 m. W 2016 r. wykonano obiekt zasobni i rozpoczęto budowę. Trwały prace elewacyjne i wykończeniowe pomieszczeń biurowo-socjalnych magazynu 1. Realizacja prac zaawansowana w 88%. Trwały prace związane z budową stacji Trafo T-133. Termin realizacji: 2015-2017. Planowany koszt 18 mln zł.

Główne priorytety i cele Strategii rozwoju Portu Gdynia do roku 2027.

„Strategia Rozwoju Portu Gdynia do roku 2027” zatwierdzona uchwałą nr 3 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia spółki Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. z dnia 11 sierpnia 2014 r. określiła kluczowe przedsięwzięcia i obszary inwestycyjne Spółki. Nowe wyzwania technologiczne, ekologiczne i gospodarcze determinują potrzebę dalszych zmian w funkcjonowaniu portu gdyńskiego. Realizacja sformułowanych w Strategii kierunków rozwoju ma umożliwić Gdyni utrzymanie charakteru portu uniwersalnego, zdolnego do obsługi największych statków zawijających na Bałtyk i kluczowego węzła transportowego w europejskim korytarzu transportowym Bałtyk- Adriatyk.

Horyzont czasowy Strategii obejmuje dwie perspektywy budżetowe Unii Europejskiej - 2014-2020 oraz 2021-2027. Rozpoczęte inwestycje mogą być kontynuowane w okresie „n”+2 lata, a ich efekt rynkowy może być odczuwalny odpowiednio później. Przygotowana strategia na poziomie analiz, celów i kierunków działań kontynuuje dotychczasową politykę inwestycyjną Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.

Strategia definiuje cztery priorytety rozwoju Portu Gdynia: utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych, nowoczesny potencjał, pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej, port przyjazny otoczeniu.

Rozwój usług portowych.

Inwestowanie w rozwój ogólnodostępnej infrastruktury niezbędnej do obsługi portu jest działaniem zgodnym ze „Strategią Rozwoju Portu Gdynia do roku 2027”. W 2016 r. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. pozyskał 12.261 m² gruntów na działania rozwojowe gdyńskiego portu:

- w dniu 29 czerwca 2016 r. ZMPG S.A. nabył od Stoczni Marynarki Wojennej S.A. w upadłości likwidacyjnej, prawo wieczystego użytkowania działki nr 525, obręb 0026 Śródmieście i prawo własności części Pirsu Nr II (Głowica Pirsu nr II położona wzdłuż krawędzi południowej 24,8 mb i wzdłuż krawędzi północnej 26,55 mb) o łącznej powierzchni 444 m²;

- w dniu 12 lipca 2016 r. Wojewoda Pomorski oddał ZMPG S.A. do nieodpłatnego użytkowania grunty położone w granicach administracyjnych portu morskiego w Gdyni o łącznej pow. 11.817 m².

Właścicielem działek pozostaje Skarb Państwa. Działka o największej powierzchni (nr 26-266) ma ponad 10 tys. m² i zlokalizowana jest przy ul. Kwiatkowskiego 60. Na działce znajduje się parking samochodowy, wybudowany ze środków ZMPG S.A. Dwie kolejne działki (o pow. 90 m² - nr 26-232 oraz o pow. 879 m² - nr 23-2021) to działki niezabudowane, niezbędne do realizacji zadania

inwestycyjnego pn.: Przebudowa i elektryfikacja zewnętrznego układu torowego Intermodalnego Terminalu Kolejowego oraz toru dojazdowego nr 38 w Porcie Gdynia wraz z budową urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Projekt ten stanowi I fazę ubiegającego się o dofinansowanie unijne przedsięwzięcia „Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia - Faza I i II”. Zadanie to polega, z jednej strony na modernizacji torów kolejowych prowadzących do bramy intermodalnego terminalu kontenerowego (wymiana wyeksploatowanych torowisk, elektryfikacja trasy i wyposażenie jej w nowoczesne systemy kierowania ruchem), a z drugiej strony na budowie nowej bocznic kolejowej w Porcie Zachodnim (południowa strona obszaru logistycznego w Porcie Zachodnim), co doprowadzi do powstania terminalu intermodalnego obsługującego pociągi o długości ok. 700 m w rejonie rozwoju logistyki Portu Gdynia.

Ostatnia z działek (nr 26-3071) o pow. 55 m² znajduje się w I strefie przeładunkowej stanowiąc część Nabrzeża Śląskiego (znajduje się na niej ścieżka cumownicza) i jest to działka niezbędna dla poprawy zagospodarowania działki przyległej.

Inne istotne działania związane z infrastrukturą.

- luty 2016 r. - Komisja Sejmowa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej sformułowała Dezyderat nr 1 w sprawie lądowej infrastruktury dostępowej do portu w Gdyni. Zdaniem Komisji szczególnie ważnym i pilnym zadaniem jest połączenie trasy S6 od Obwodowej Trójmiasta do ul. Janka Wiśniewskiego (tzw. droga czerwona), które powinno być zrealizowane jako pierwszy etap Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT).

- sierpień 2016 r. - Komisja Europejska zatwierdziła w ramach funduszu Connecting Europe Facility (CEF) - Transport, finansowanie projektu pn. „Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni”. Celem projektu, prowadzonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jest optymalizacja i modernizacja stacji kolejowej Gdynia Port i implementacja standardów sieci TEN-T (elektryfikacja, nacisk osi 22,5 t, długość pociągów 740 m, ERTMS). Zakres projektu obejmuje: ok. 133 km torów, dostosowanie stacji do nowych potrzeb, budowę centrum kontroli ruchu. Zaprojektowana sieć zapewni kolejową obsługę Portu Gdynia, uwzględniając rozwój portu w perspektywie 2045 r. Budżet projektu to 850 mln zł.

- grudzień 2016 r. - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ogłosiły przetarg na „Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego na odc. linii kolejowych nr 201, 214 i 229” w ramach projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz-Trójmiasto (Linie kolejowe 201 i 203)”. Szacunkowa wartość inwestycji: 1,617 mld zł, planowany okres realizacji projektu: 2016-2018 (projekt); 2019-2022 (budowa).

Celem inwestycji jest zwiększenie prędkości i poprawa przepustowości linii na dojazdach do portów morskich na alternatywnej trasie do Trójmiasta. Pracami studialnymi objęte są linie kolejowe nr 201 na odcinku Maksymilianowo - Gdynia Główna i nr 203 na odcinku Tczew - Łąg/Czersk. Priorytetem działań jest elektryfikacja odcinka linii kolejowej nr 201, tj. Maksymilianowo - Gdynia Główna oraz dobudowa posterunków eksploatacyjnych i drugiego toru na najbardziej obciążonych ruchem kolejowym odcinkach. Ponadto w ramach przygotowania do inwestycji analizuje się zasadność elektryfikacji i modernizacji linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew - Łąg/Czersk, co może stanowić alternatywę dla pociągów towarowych z i do portu morskiego w Gdańsku z ominięciem obciążonego ruchem pasażerskim odcinka Tczew - Bydgoszcz.

Inwestycja ma charakter modernizacyjny i zakłada stworzenie korytarza towarowego z dostosowaniem odcinków obciążonych ruchem pasażerskim do wzmożonego ruchu, dobudowę drugiego toru na odcinku Gdańsk Osowa - Kościerzyna oraz Maksymilianowo - Wierzchucin, na odcinku Wierzchucin - Kościerzyna budowa 3 mijanek, odtworzenie posterunków ruchu i stacji, elektryfikację całego brakującego odcinka linii, podniesienie dopuszczalnej prędkości: 140 km/h dla pociągów pasażerskich i 80-100 km/h dla pociągów towarowych i nacisków osi do 221 kN,

poprawę bezpieczeństwa na przejazdach, skrócenie czasu przejazdu pociągów pasażerskich o ok. 16 min w relacji Kościerzyna - Gdynia Główna.

Dla odcinka Kościerzyna - Gdynia Główna w dniu 28 grudnia 2016 r. ogłoszono postępowanie przetargowe na opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego. Dla odcinka Maksymilianowo - Kościerzyna linii nr 201 oraz dla linii 203 trwały prace nad studium wykonalności, których zakończenie planowane jest w II kwartał 2017 r. Na podstawie wyników ww. studium planowane jest ogłoszenie postępowań przetargowych na przygotowanie projektu oraz realizację robót budowlanych na przedmiotowym odcinku linii kolejowej nr 201.

Podmioty świadczące usługi przeładunkowe.

W 2016 r. w porcie Gdynia przeładunki morskie prowadziły 24 podmioty o zróżnicowanym potencjale. Prawie wszystkie podmioty wykonujące przeładunki morskie zlokalizowane są w obrębie granic portu Gdynia.

Do najważniejszych terminali przeładunkowych zaliczyć należy: BCT - Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o., GCT - Gdyński Terminal Kontenerowy S.A., OT Port Gdynia Sp. z o.o., MTMG - Morski Terminal Masowy Gdynia Sp. z o.o., Bałtycki Terminal Zbożowy Sp. z o.o., Bałtycką Bazę Masową Sp. z o.o., Stena Line Polska Sp. z o.o. Mniejsze terminale wykonujące przeładunki morskie, z którymi Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. był w 2016 r. związany umowami na najem/dzierżawę gruntów, budynków i pomieszczeń w budynkach oraz budowli, w tym placów to: Koole Tankstorage Gdynia Sp. z o.o., Aalborg Portland Polska Sp. z o.o. i Terminal LPG Omico Gas.

Poza przedsiębiorstwami świadczącymi usługi przeładunków morskich, usługi portowe w 2016 roku świadczyło wiele podmiotów związanych z obsługą morskich i lądowych środków transportu oraz ładunków (spedycyjne, agencyjne, transportowe, itp.), wśród których najistotniejsze: Chiquita Poland Sp. z o.o. (usługi składowania owoców), 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. , PEKAS S.A. (usługi logistyczno-magazynowe), Rolls-Royce Marine Poland Sp. z o.o. (morskie centrum serwisowe), Portowy Zakład Techniczny S.A., Fairplay Towage Polska Sp. z o.o. Sp. k. (podstawowym przedmiotem działalności spółki jest świadczenie usług holowniczych i cumowniczych).

Działania Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. związane z rozwojem infrastruktury stanowią podstawę rozwoju usług portowych w Porcie Gdynia przez: zwiększenie zdolności przeładunkowych terminali i zakresu ich usług, możliwość przyjmowania większych statków, dopasowanie infrastruktury do struktury ładunkowej, poprawę dostępności do portu, rozwój transportu intermodalnego, dostawę mediów (energia elektryczna, CO, woda, usługi IT, odbiór ścieków, gospodarka odpadami).

Ścisła współpraca z terminalami w tym zakresie oraz działania samych terminali (zakup sprzętu przeładunkowego, akwizycja ładunkowa itd.) pozwalają na ciągle rozszerzanie i unowocześnianie usług portowych.

Ochrona środowiska morskiego.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. bierze czynny udział w różnych inicjatywach mających na celu minimalizację wpływu działalności portowej na środowisko. Do najważniejszych działań podjętych w 2016 roku można zaliczyć:

- uczestnictwo w pracach Grupy Pilotażowej ds. klimatu, uruchomionej przez Departament Zrównoważonego Rozwoju Ministerstwa Środowiska. Celem prac Grupy jest wykorzystanie doświadczeń i wiedzy członków Grupy przy opracowywaniu „Poradnika przygotowania inwestycji z uwzględnieniem zmian klimatu, ich łagodzenia i przystosowania do tych zmian oraz odporności

na kłęski żywiołowe” oraz Instrukcji do wypełniania przez Beneficjentów formularza wniosku o dofinansowanie w zakresie zagadnień klimatycznych. Nie jest znany termin zakończenia prac;

- uczestnictwo w grupie korespondencyjnej HELCOM Cooperation Platform on Port Reception Facilities (PRF) in the Baltic Sea. Zaostrzone wymogi w zakresie zakazu zrzutu ścieków ze statków pasażerskich i promów na Bałtyku przyjęte rezolucją MEPC.2009(62) 15 lipca 2011 r. zaczęły obowiązywać od 1 czerwca 2019 r. dla nowo wybudowanych statków oraz od 1 czerwca 2021 r. dla pozostałych statków. Uczestnictwo w 6-tym spotkaniu platformy wymiany informacji „HELCOM Cooperation Platform on Port Reception Facilities (PRF) in the Baltic Sea”, które odbyło się w dniu 5 września 2016 r. w siedzibie Ministerstwa Środowiska w Tallinnie. Głównym celem spotkania grupy było omówienie problematycznych kwestii odnośnie technicznych i eksploatacyjnych aspektów zdawania ścieków do portowych urządzeń odbiorczych. Omówiono również symulację, którą CLIA (Cruise Lines International Association) przeprowadziła w sezonie letnim 2016 r. Polegała ona na tym, że wybrane statki pasażerskie miały oddawać ścieki do portowych urządzeń odbiorczych traktując Bałtyk jak obszar specjalny. Zostały przeprowadzone również ankiety, które mają dać obraz stopnia przygotowania portów do odbioru ścieków. Wyniki przeprowadzonych symulacji (w tym również w Porcie Gdynia) zostaną opublikowane w raporcie CLIA do końca tego roku i posłużą również do aktualizacji dokumentu HELCOM Overview 2014 „Baltic Sea Sewage Port Reception Facilities”;

- uczestnictwo jako partner stowarzyszony w projekcie „EcoShip - Impact of novel on-board and harbour eco-technologies on maritime environment”. Zostały zakończone obliczenia emisji ze statków za rok 2014 dla portu Gdynia, wykonane zgodnie z wypracowanym algorytmem. Czas trwania projektu dwa lata;

- uczestnictwo, jako partner stowarzyszony, w projekcie SBOIL South Baltic Oil Spil Response Throuhg Clean-Up with Biogenic Oil Binders, finansowanym ze środków Unii Europejskiej w ramach programu Interreg South Baltic. Projekt ma za zadanie wykorzystanie zielonych technologii w celu ograniczenia zrzutów zanieczyszczeń w obszarze Południowego Bałtyku. Partnerem wiodącym jest University of Rostock. Partnerami projektu są Akademia Morska w Szczecinie, World Maritime University in Malmo. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. podpisał Letter of Commitment 18 grudnia 2015 r. W dniu 7 września 2016 r. odbyła się konferencja otwierająca projekt.

III. Porty Szczecin i Świnoujście

Wielkość przeładunków poszczególnych grup towarowych.

W 2016 r. przeładunki w zespole portowym Szczecin i Świnoujście wyniosły 24 113 tys. ton i były większe w stosunku do 2015 r. o 4,1%, tj. o 938,6 tys. ton. Należy zaznaczyć, że jest to najwyższy poziom przeładunków odnotowany przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. począwszy od 1980 roku.

Na wynik w 2016 r. złożyły się następujące wyniki według poszczególnych grup przeładunkowych:

- w węglu przeładowano 2 930,9 tys. ton - mniej w stosunku do 2015 r. o 188,9 tys. ton, tj. o 6,1% (mniejszy import o 18,3% przy eksporcie na tym samym poziomie),

- w rudzie przeładowano 1 557,1 tys. ton - mniej o 294,8 tys. ton, tj. o 15,9 % (mniejszy import o 20,2% przy większym eksporcie),

- w ładunkach innych masowych przeładowano 2 919,5 tys. ton - mniej o 531,5 tys. ton, tj. o 15,4% (mniejszy import o 15,3% i mniejszy eksport o 15,8%),

- w zbożu przeładowano 2 046,8 tys. ton - więcej o 302,9 tys. ton, tj. o 17,4% (mniej importu o 9,5%, oraz więcej eksportu o 30,6%),

- w drewnie przeładowano 7,2 tys. ton - mniej w eksporcie o 7,1 tys. ton, tj. o 49,7%,

- w drobnicy przeładowano 12 349,3 tys. ton - więcej o 1 094,7 tys. ton, tj. o 9,7% (w imporcie więcej o 10,6%, a w eksporcie więcej o 8,7%),

- w ropie przeładowano 2 302,2 tys. ton - więcej o 563,3 tys. ton, tj. o 32,4% (w imporcie więcej o 138%, oraz w eksporcie mniej o 20,2%).

Przeładunki w Portach Szczecin i Świnoujście S.A. wg grup towarowych w tys. ton w latach 2013 - 2016 (stan w dniu 31.12.2016 r., dane Zarządu Morskich Portów Szczecin-Świnoujście S.A.)

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Zmiana 2016/2015 | |
|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------|
| | w tys. ton | | | | w tys. ton | w % |
| węgiel i koks | 4529,4 | 4601,8 | 31119,8 | 2930,9 | -188,9 | -6,1 |
| rudny | 2654,7 | 1880,4 | 1851,9 | 1557,1 | -294,8 | -15,9 |
| inne masowe | 2887,6 | 3250,0 | 3451,0 | 2919,5 | -531,5 | -15,4 |
| zboże | 1648,6 | 1644,3 | 1743,9 | 2046,8 | 302,9 | 17,4 |
| drewno | 16,8 | 17,4 | 14,3 | 7,2 | -7,1 | -49,7 |
| drobnica | 9392,2 | 10337,2 | 11254,6 | 12349,3 | 1094,7 | 9,7 |
| paliwa płynne | 1620,8 | 1670,3 | 1738,9 | 2302,2 | 563,3 | 32,4 |
| Ogółem | 22750,0 | 23401,4 | 23174,4 | 24113,0 | 938,6 | 4,1 |

Przeładunki kontenerów w latach 2013-2016 (stan w dniu 31.12)

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Zmiana 2016/2015 | |
|------------|--------|--------|--------|--------|------------------|------|
| | | | | | w tys. ton/TEU | w % |
| w tys. ton | 587,3 | 665,0 | 675,0 | 673,6 | -1,4 | -0,2 |
| w TEU | 62 307 | 78 439 | 87 784 | 90 869 | 3 085 | 3,5 |

Liczba pasażerów w latach 2013-2016 (stan w dniu 31.12.2016 r.)

| 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Zmiana 2016/2015 | |
|---------|---------|---------|-----------|------------------|-----|
| | | | | w osobach | w % |
| 789 110 | 897 870 | 974 717 | 1 040 779 | 66 062 | 6,8 |

Statki zawijające do portu w latach 2013-2016 (stan w dniu 31.12.2016 r.)

| 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Zmiana 2016/2015 | |
|-------|-------|-------|-------|------------------|------|
| | | | | w sztukach | w % |
| 9 014 | 7 701 | 8 302 | 8 089 | -213 | -2,6 |

Działalność inwestycyjna w 2016 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. Najważniejsze działania dotyczyły realizacji następujących inwestycji:

- Budowa stanowiska statkowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu - program European Energy Programme for Recovery (EEPR). Podstawowy zakres inwestycji zakończony w listopadzie 2014 r., uzupełniający w 2016 r. Wartość inwestycji 187,7 mln zł, w tym dofinansowanie UE 83,6 mln zł. Przedsięwzięcie zrealizowane w ramach projektu budowy terminalu regazyfikacyjnego LNG w Świnoujściu, obejmowało budowę nabrzeża do przeładunku LNG w akwenie powstającego Portu Zewnętrznego w Świnoujściu. W ramach projektu powstało: stanowisko statkowe dla przeładunku LNG, stanowisko ujęcia wody technologicznej i ppoż., estakada dla instalacji technologicznych, urządzenia Zintegrowanego Morskiego Systemu Bezpieczeństwa Nawigacyjnego, oświetlenie pomostów i dalb oraz instalacja odgromowa.

- Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu - podstawowy zakres inwestycji zakończony we wrześniu 2015 r., uzupełniający w 2016 r. Wartość inwestycji wyniosła 91,6 mln zł, w tym dofinansowanie UE 54,3 mln zł. Wybudowano nowe nabrzeże pozwalające na cumowanie i obsługę promów typu ro-pax wraz infrastrukturą towarzyszącą.

- Budowa infrastruktury terminali portowych w Szczecinie i Świnoujściu - miejsca postojowe zakres podstawowy wraz z I etapem robót uzupełniających związany z realizacją projektu został zakończony w 2015 r. W czerwcu 2016 r. zakończono II etap zamówienia uzupełniającego polegającego na wybudowaniu 30 miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych. Obecnie jest realizowany III etap zamówienia uzupełniającego polegającego na przebudowie placu postojowego o pow. ca 5.392 m². Wartość inwestycji 53,5 mln zł, w tym dofinansowanie UE 35,1 mln zł. W ramach inwestycji wybudowano cztery place postojowe dla samochodów ciężarowych (dwa w Szczecinie i dwa w Świnoujściu) oraz miejsca postojowe dla samochodów osobowych przy budynku głównym ZMPSiŚ S.A.

Zadania nowe rozpoczęte:

- Zatwierdzenie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujście
- Uchwała Nr XXX/23/2016 Rady Miasta Świnoujście z dnia 15 grudnia 2016 r. Ogłoszone zostało postępowanie przetargowe na podstawie ustawy z dnia 29.01.2004 r. - Prawo zamówień publicznych w trybie przetargu nieograniczonego na usługi o wartości przekraczającej kwoty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 ustawy - Prawo zamówień publicznych, pod nazwą: „Opracowanie studium wykonalności i wykonanie projektów budowlano - wykonawczych dla zadania pt.: Przystosowanie infrastruktury Terminala Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego. W dniu 29 grudnia 2016 r. nastąpiło otwarcie ofert dla ww. zamówienia publicznego. Do przedmiotowego postępowania przystąpiło 9 oferentów. Podpisanie umowy z Wykonawcą prac projektowych planowane jest na 30.03.2017 r.

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

i Środowisko. Inwestycja dotyczy budowy nowej i modernizacji istniejącej infrastruktury technicznej obejmującej: sieci wodociągowe, kanalizację sanitarną, kanalizację wód opadowych, zasilanie elektroenergetyczne, sieci teletechniczne, sieć wody przeciwpożarowej oraz system odwadniania terenów. Inwestycja uporządkuje i uzupełni infrastrukturę techniczną we wszystkich rejonach portu w Szczecinie i Świnoujściu. Modernizacja zapewni optymalizację zużycia nośników energii, poprawę sytuacji w zakresie ochrony środowiska i dostosowanie się w tym względzie do obowiązujących norm i przepisów (obecnych, jak i planowanych do wprowadzenia). Ponieważ portowa infrastruktura techniczna obejmuje wiele branż i nie ogranicza się do jednego miejsca, jej rozbudowa i modernizacja obejmie wszystkie rejony portu w Szczecinie i Świnoujściu. Cała inwestycja prowadzona będzie etapowo, tak aby tereny portowe mogły nieprzerwanie funkcjonować podczas prowadzonych prac budowlanych. Szacunkowy koszt całkowity w 118,08 mln zł, przewidywany okres realizacji 2019-2022. Wykonano dokumentację przedprojektową uzupełniającą - koncepcję lokalizacyjno-programową pt.: „Odwodnienie terenów portowych w Szczecinie i Świnoujściu”. W dniu 27 czerwca 2016 r. została podpisana i przekazana do CUPT deklaracja o przygotowaniu projektu. W grudniu 2016 r. uaktualniono Karty Informacyjne Przedsięwzięcia oraz złożono je do odpowiednich organów celem uzyskania Decyzji OOŚ. Uzyskanie tych decyzji, osobno dla Szczecina i Świnoujścia planowane jest do końca I kwartału 2017 r. Trwały przygotowania do wszczęcia przetargu na realizację dokumentacji projektowej oraz studium wykonalności.

- Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego” – celem działań inwestycyjnych w basenie Kanału Dębickiego jest uzyskanie zwiększonego jakościowo i ilościowo potencjału do przeładunków drobnicowych, poprzez budowę nowego nabrzeża Norweskiego wraz z wykonaniem sieci zasilających i odbiorczych oraz modernizację istniejących nabrzeży Czeskiego i Słowackiego wraz z modernizacją infrastruktury technicznej na bezpośrednim zapleczu nabrzeży i przystosowanie ich do głębokości technicznej 12,5 m. Nabrzeża Czeskie i Słowackie są najintensywniej wykorzystywanymi nabrzeżami drobnicowymi w porcie w Szczecinie, a zakres inwestycji zapewni dostosowanie ich parametrów do obsługi największych statków jakie będą mogły zawijać do portu w Szczecinie. Elementem wspólnym dla obu projektów jest poszerzenie Kanału Dębickiego do szerokości 200 m poprzez wybranie mas ziemnych na całym odcinku umocnienia brzegowego oraz pogłębienie do głębokości technicznej 12,5 m, umożliwi to przystosowanie nabrzeży do parametrów zmodernizowanego toru wodnego Świnoujście -Szczecin. Szacunkowy koszt całkowity w mln 442,73 zł, przewidywany okres realizacji 2019-2021. W dniu 27 czerwca 2016 r. została podpisana i przekazana do CUPT deklaracja o przygotowaniu projektu. Dla inwestycji wykonana została dokumentacja przedprojektowa - koncepcja lokalizacyjno-programowa.

- Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego - celem działań inwestycyjnych w rejonie Basenu Kaszubskiego jest uzyskanie zwiększonego jakościowo potencjału do przeładunków masowych, poprzez modernizację istniejących nabrzeży Katowickiego i Chorzowskiego, które są najintensywniej wykorzystywanymi nabrzeżami w rejonie przeładunków masowych w porcie w Szczecinie. Zakres inwestycji w przypadku w/w nabrzeży obejmuje przystosowanie ich parametrów technicznych i eksploatacyjnych do obsługi największych statków jakie będą mogły zawijać do portu w Szczecinie . Ponadto celem projektu jest uzyskanie głębokości technicznej $H_{tech} = 12,5$ m i nośności nabrzeży $40kN/m^2$. Elementem komplementarnym projektu jest załadowanie Basenu Noteckiego urobkiem z robót pogłębiarskich w rejonie Basenu Kaszubskiego. Obecnie baseny portowe charakteryzują się niewielkimi głębokościami oraz nabrzeżami o stosunkowo niedużym zapleczu składowym. Dodatkowo słabe parametry techniczne nabrzeży w basenie Noteckim, brak możliwości przeładunku na nabrzeżu Dolnośląskim i konieczność dowożenia ładunku na place składowe zlokalizowane na zapleczu nabrzeża Dolnośląskiego wskazują na zasadność zasypania basenu Noteckiego oraz w dalszej perspektywie budowę nowego nabrzeża Dolnośląskiego. W efekcie wymienionych prac powstanie jednolity obszar o powierzchni około 18 ha. Szacunkowy koszt całkowity 246 mln zł, przewidywany okres realizacji 2019-2022. W dniu 27 czerwca 2016 r. została podpisana i przekazana do CUPT deklaracja o przygotowaniu projektu. Dla inwestycji wykonana została dokumentacja przedprojektowa - koncepcja lokalizacyjno-programowa.

- Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym Świnoujściu - inwestycja polega na budowie nabrzeża o długości całkowitej z wyspami dalbowymi dł. 220 m, w tym 100 m linii odbojowej. W zakresie inwestycji jest wyposażenie w system odbojowy umożliwiający bezpieczny postój i załadunek/rozładunek LNG zbiornikowców transportowych oraz bunkierek umożliwiających obsługę STS. Nabrzeże wyposażone będzie w systemy umożliwiające bezpieczny postój oraz załadunek jednostek. Inwestycja umożliwi redystrybucję LNG w rejonie basenu Morza Bałtyckiego oraz bunkrowanie jednostek handlowych ekologicznym paliwem. Ostateczna specyfikacja i lokalizacja stanowiska zostaną określone przez PLNG po wykonaniu studium wykonalności dla rozbudowy Terminala LNG. Szacunkowy koszt całkowity 86,10 mln zł, przewidywany okres realizacji 2021-2022. W dniu 27 czerwca 2016 r. została podpisana i przekazana do CUPT deklaracja o przygotowaniu projektu. Decyzja o przygotowaniu do realizacji dokumentacji przedprojektowej dla ww. inwestycji jest wstrzymana do momentu uzyskania deklaracji Gaz-System S.A. co do budowy drugiego stanowiska do przeładunków LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu.

- Budowa nabrzeży głębokowodnych w portach w Szczecinie i Świnoujściu - inwestycja planowana przez ZMPSiŚ S.A. będzie obejmować dwie lokalizacje - Szczecin i Świnoujście. Planowane przedsięwzięcie w porcie Świnoujście obejmować będzie: przebudowę istniejących konstrukcji hydrotechnicznych nabrzeży Chemików, Hutników, Górników i Pirsu Nabrzeża Portowców, polegającą na pogłębieniu i umocnieniu dna wzdłuż nabrzeży w celu osiągnięcia głębokości technicznej 14,5 m. Zakres inwestycji obejmuje również budowę nabrzeży: Górników, Barkowe i Armatorskie. Inwestycja przewiduje również załadowanie basenu Trymerskiego. Zakres projektu w Szczecinie obejmuje budowę nowego nabrzeża masowego na południowo-wschodnim brzegu Ostrowa Grabowskiego (od strony Przekopu Mieleńskiego) przystosowanego do głębokości technicznej 12,5 m o dopuszczalnym obciążeniu do 40 kN/m². Projekt obejmuje również uzdatnienie terenów (podniesienie nośności gruntu) na zapleczu nowego nabrzeża (5,4 ha) oraz doprowadzenie mediów i skomunikowanie z resztą portu. W wyniku realizacji inwestycji przy nabrzeżach w porcie w Świnoujściu będą mogły być obsługiwane statki o długości do 300 m, szerokości 50 m i zanurzeniu 13,5 m, a w przypadku portu w Szczecinie jednostki o zanurzeniu do 11,1 m i długości 220 m. Szacunkowy koszt całkowity 369 mln zł, przewidywany okres realizacji 2019-2023. Projekt ten nie został zakwalifikowany na listę projektów zidentyfikowanych i aktualnie nie ma możliwości jego dofinansowania środkami UE. Jest przygotowywany jako projekt rezerwowy i aplikować o środki UE dla niego będziemy w miarę możliwości ich pozyskania. Dla inwestycji wykonana została dokumentacja przedprojektowa-koncepcja lokalizacyjno-programowa.

- Ostrów Mieleński - w związku z zawartym jeszcze w 2015 r. Porozumieniem (List Intencyjny) pomiędzy ZMPSiŚ S.A., Urzędem Miasta Szczecin oraz Urzędem Morskim w Szczecinie w sprawie współpracy przy zagospodarowywaniu terenów Ostrowa Mieleńskiego, ZMPSiŚ S.A. przygotował w 2016 r.: inwentaryzację i waloryzację przyrodniczą wraz z analizą możliwości zagospodarowania terenu Ostrowa Mieleńskiego, przeprowadził kontrolę terenową pod kątem obecności gniazd ptaków drapieżnych.

- Budowa Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu - projekt jest przedsięwzięciem inwestycyjnym mającym na celu budowę terminalu kontenerowego w Świnoujściu, a jego realizacja obejmować będzie m.in. przeprowadzenie prac przygotowawczych, budowę infra oraz suprastruktury, poprawę infrastruktury dostępu do portu od strony morza oraz lądu. Powstały w wyniku realizacji Projektu Terminal Kontenerowy stanowić ma docelowo znaczącą konkurencję dla już funkcjonujących terminali w obszarze basenu Morza Bałtyckiego oraz Morza Północnego, a także zapewnić podstawę do dalszego wzrostu znaczenia portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu. W dniu 7 listopada 2016 r. ogłoszone zostało postępowanie w trybie przetargu nieograniczonego na wykonanie koncepcji techniczno-programowej pn. „Budowa Terminalu Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu”. Zgodnie z przyjętymi założeniami w SIWZ, przedmiotowe opracowanie powstanie w terminie 10 miesięcy od daty podpisania umowy.

- Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu - szacunkowa wartość projektu: 639,8 mln zł (dofinansowanie CEF: 543,8 mln zł), planowany okres realizacji projektu: 2016-2020. Projekt ma na celu dostosowanie parametrów infrastruktury do standardów sieci bazowej TEN-T (dla ruchu towarowego) poprzez m.in. zwiększenie nacisku na oś do 221 kN, kompleksową przebudowę układu torowego stacji Szczecin Port Centralny i Świnoujście (ok. 38 km torów) wraz z podtorzem i odwodnieniem, przebudowę systemu srk oraz urządzeń telekomunikacyjnych, przebudowę obiektów inżynierskich, elektryfikację linii kolejowych i przebudowę układów torowych, możliwość obsługi pociągów o długości 740 m, dostosowanie do wymagań interoperacyjności. Planowane roboty budowlane obejmują swoim zakresem stację Szczecin Port Centralny oraz odcinki linii kolejowych nr 990, 991, 992, 994, 855, 273 bezpośrednio powiązane z ww. stacją oraz grupy terminala kontenerowego Ostrów Grabowski, a także stację Świnoujście oraz powiązane z nią linie kolejowe nr 401, 996 i tory zdawczo-odbiorcze Portu Handlowego Świnoujście. Przygotowano studium wykonalności. Ogłoszenie przetargu na prace projektowe wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego miało miejsce w sierpniu 2016 r. Trwało badanie ofert na wybór wykonawcy prac projektowych.

Rozwój usług portowych.

ZMPSiŚ S.A. jako zarządzający majątkiem portowym, realizuje swoje statutowe zadania zarówno poprzez prowadzenie modernizacji, budowy i rozbudowy infrastruktury, jak również poprzez wspieranie inwestorów chcących w porcie ulokować swoją działalność z wykorzystaniem transportu morskiego. W celu dostosowania istniejącej infrastruktury jak również wyjściu naprzeciw rosnącemu zapotrzebowaniu na usługi oferowane przez port w 2016 r. Spółka kontynuowała działania związane z rozpoczęciem inwestycji zaplanowanych do realizacji przy wykorzystaniu funduszy unijnych w ramach perspektywy 2014-2020, które pozwolą na rozszerzenie dotychczasowej oferty zespołu portowego Świnoujście-Szczecin m.in. poprzez:

- przystosowanie istniejącej infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 265 m;
- zyskanie zwiększonego jakościowo i ilościowo potencjału do przeładunków drobnicowych, poprzez budowę nowego nabrzeża Norweskiego oraz modernizację istniejących nabrzeży Czeskiego i Słowackiego w Szczecinie;
- uzyskanie zwiększonego jakościowo potencjału do przeładunków masowych, poprzez modernizację istniejących nabrzeży Katowickiego i Chorzowskiego;
- umożliwienie redystrybucji LNG w rejonie basenu Morza Bałtyckiego oraz bunkrowania jednostek handlowych ekologicznym paliwem dzięki budowie wyspecjalizowanego stanowiska w porcie zewnętrznym w Świnoujściu;
- wszystkie planowane w Szczecinie inwestycje przewidują w swoim zakresie przystosowanie nabrzeży do głębokości technicznej 12,5 m, co po realizacji inwestycji Urzędu Morskiego w Szczecinie, polegającej na pogłębieniu toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m, pozwoli na zwijanie do portu w Szczecinie znacznie większych jednostek;

ZMPSiŚ S.A. planuje również przystosowanie (uzbrojenie terenu, budowa nabrzeży, placów składowych itp.) niewykorzystywanych dotychczas przez port terenów, takich jak Ostrów Grabowski oraz Ostrów Mieleński. W 2016 r. spółka wszczęła również działania przygotowawcze dla budowy terminala kontenerowego w Świnoujściu. Jego realizacja obejmować będzie m.in. budowę infrastruktury oraz poprawę infrastruktury dostępu do portu od strony morza i lądu.

W 2016 r. miały również miejsce ważne dla rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu wydarzenia:

- Uruchomienie nowego serwisu kontenerowego w szczecińskim porcie - w styczniu 2016 r. rozpoczął działalność nowy regularny serwis kontenerowy w porcie Szczecin. Jest to efekt współpracy spółki DB Port Szczecin z duńskim armatorem Seago Line - jedną ze spółek grupy A.P. Møller-Mærsk.

Rozpoczęta współpraca oznacza obsługę cotygodniowego serwisu Sweden Link 2, w ramach którego do szczecińskiego portu będą zawijały statki m/v India oraz m/v Neuenfelde o pojemności odpowiednio 814 TEU i 868 TEU. Obecnie siatka połączeń portów w Szczecinie i Świnoujściu obejmuje cztery regularne serwisy kontenerowe w relacjach z i do portów europejskich.

- Rozpoczęcie działalności spółki Szczecin Bulk Terminal - w sierpniu 2016 r. rozpoczął w szczecińskim porcie pracę elewator zbożowy, który został w 2015 r. wydzierżawiony przez ZMPSiŚ S.A. duńskiej spółce Copenhagen Merchants Holding A/S. Spółka ta jest wiodącym międzynarodowym brokerem zbóż, posiada terminale przeładunkowe w Danii i Łotwie o łącznej zdolności składowania około 500 tys. ton. Nowy operator zajmujący się przeładunkiem i magazynowaniem zboża działa pod nazwą Szczecin Bulk Terminal Sp. z o.o. Po przeprowadzeniu niezbędnych prac remontowych i przygotowawczych, w elewatorze można obecnie składować do 50 tys. ton ładunku. Spółka zobowiązała się przeładowywać rocznie minimum 375 tys. ton zbóż. Do końca 2016 r. przeładunki na terminalu wyniosły 204,9 tys. ton.

- Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego w zakresie projektu „Zrównoważone połączenia morsko-lądowe Polska-Szwecja: Zrównoważona autostrada morska Świnoujście-Trelleborg oparta o ulepszoną infrastrukturę, rozwój transportu intermodalnego oraz integrację korytarzy zaplecza” realizowane jest w ramach z CEF „Łącząc Europę” – Oś Priorytetowa – MAP Call 2014, F04 Specific Call for Cohesion Funds, Działanie: Priority 6: (F04) Motorways of the Sea (MoS). W dniu 30 listopada 2015 r. została podpisana umowa dofinansowania z Komisją Europejską. Umowę o dofinansowanie z CUPT zawarto 30 maja 2016 r. Celem inwestycji jest przystosowanie istniejącej infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 265 m. Zakres rzeczowy obejmuje: zakup stanowiska nr 6, modernizację i przedłużenie stanowiska nr 5, wykonanie niezbędnej infrastruktury technicznej wraz z budową placów, torów i estakady. Wartość wydatków kwalifikowanych w ramach CEF to 126,18 mln zł, szacunkowa kwota dofinansowania w 94,96 mln zł. Przewidywany okres realizacji 2017-2019.

Równoległe partnerzy szwedzcy będą prowadzić prace studyjne i projektowe na potrzeby dalszej rozbudowy portu Trelleborg, w tym m.in. jego południowo-wschodniej części, wejścia do portu po stronie wschodniej, budowę centrum logistycznego, placów postojowych, budowy nowego zaplecza, dostępu drogowego do portu. Przygotowana dokumentacja ma umożliwić przebudowę infrastruktury portowej do obsługi promów o długości 240 metrów. Całkowita wartość umowy wynosi 29,8 mln euro, z czego na inwestycje w porcie w Świnoujściu przypada 22,4 mln euro.

Dzięki stworzeniu warunków dla rozwoju przewozów intermodalnych inwestycja na Terminalu Promowym w Świnoujściu przyczyni się do realizacji celu „Strategii rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 r.”, który zakłada lepszą integrację zespołu portowego Szczecin-Świnoujście w morsko-lądowym korytarzu transportowym Północ-Południe dzięki realizacji inwestycji związanych z zapewnieniem nowoczesnej infrastruktury portowej oraz niezbędnych dla rozwoju portów inwestycji w infrastrukturę dostępu do portów od strony morza i lądu.

Na rozwój usług portowych istotny wpływ ma również przewidywana wielkość przeładunków. Podsumowując dotychczasowe prognozy, przeładunki w zespole portowym Szczecin-Świnoujście powinny osiągnąć poziom pomiędzy 25,5 mln ton a 32,5 mln ton w 2020 r. i 30 mln ton, a 42 mln ton w 2027 r. Ponadto ZMPSiŚ S.A. uczestniczy w pracach unijnego Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk, którego zadaniem jest identyfikacja i ocena stanu infrastruktury tego korytarza, w tym wąskich gardeł, które należy wyeliminować oraz brakujących połączeń, które należy zrealizować. W tym celu Forum wypracowuje raport studyjny o stanie Korytarza. Załącznikiem do niego jest lista projektów (w tym projekty inwestycyjne ZMPSiŚ S.A.), realizowanych i planowanych do realizacji w ramach korytarza. W roku 2016 odbyły się trzy spotkania robocze Forum.

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 S.A. 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.

- 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 S.A. systematycznie utrzymuje bieżącą czystość na akwenach portowych w porcie w Szczecinie i w Świnoujściu. Wody portowe zgodnie z zawartymi umowami z wykonawcami są oczyszczane z części stałych oraz substancji ropopochodnych.

- Wykonywanie monitoringu

W 2016 r. prowadzony był monitoring środowiska, w szczególności w zakresie:

- jakości wód basenów portowych w Szczecinie i w Świnoujściu,
- jakości oczyszczonych ścieków odprowadzanych do wód powierzchniowych z terenu portów w Szczecinie i Świnoujściu,
- jakości wód morskich w rejonie inwestycji pn. „Budowa nabrzeża w porcie zewnętrznym w Świnoujściu” oraz w rejonie miejsca odkładu urobku w morzu,
- elementów biotycznych i abiotycznych środowiska przyrodniczego w rejonie portu zewnętrznego w Świnoujściu w związku z inwestycją pn. „Budowa nabrzeża w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”,
- inwentaryzacje przyrodnicze terenów przeznaczonych na realizację przyszłych inwestycji z perspektywy finansowej 2014 - 2020.

IV. Port Kołobrzeg

W 2016 r. Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. ograniczył się do opracowania dokumentacji inwestycyjnych dwóch zadań, których realizacja w porcie jest niezbędna do dalszego rozwoju portu. Kluczową inwestycją jest budowa terminala pasażerskiego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w postaci parkingów.

V. Port Darłowo

W 2016 r. Zarząd Portu Morskiego Darłowo z powodu braku środków finansowych nie realizował inwestycji istotnych z punktu widzenia realizacji polityki morskiej państwa.

W 2016 r. w Porcie Darłowo przeładowano łącznie 92 444 ton towarów, w tym:

- 47 547 tony import (wapno - 8320 ton, kruszywa - 26 874 ton, kamień wapienny - 5634 ton, nawozy - 3953 ton, siarczan amonu - 800 ton, saletra amonowa - 1966),
- 44 897 ton eksport (pszenica - 4250 ton, otręby pszenne - 27 864 ton, drewno - 9218 ton, jęczmień - 1715 ton, owies - 1850 ton).

VI. Port Elbląg

W 2016 r. Zarząd Portu Morskiego w Elblągu realizował zadanie inwestycyjne polegające na wykonaniu odcinka końcowego przyłącza budynku przy ul. Portowej 1 - 3 do sieci kanalizacji miejskiej. Koszt inwestycji wyniósł 2.975,61 zł.

Obroty ładunkowe ogółem wyniosły 139,5 tys. ton, w tym wielkość przeladunków poszczególnych grup towarowych przedstawiała się następująco:

- węgiel - 28,1 ton
- cukier - 15,2 ton
- materiały budowlane - 56,7 ton
- zboże i soja - 33,4 ton

Przewozy pasażerskie osiągnęły w 2016 r. 41 520 osób.

W 2016 r. Zarząd Portu kontynuował działania w zakresie poszerzenia kontroli towarów w elbląskim porcie o kontrole fitosanitarne. W okresie sprawozdawczym Zarząd Portu Morskiego Elbląg Sp. z o.o. zabezpieczył środki finansowe na zakup sprzętu laboratoryjnego oraz adaptację pomieszczeń niezbędnych do przeprowadzania takich kontroli. Wojewoda warmińsko-mazurski wystąpił z wnioskiem do Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi w tej sprawie.

VII. Port Police

W 2016 r. Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. realizował na bieżąco inwestycje dotyczące utrzymania i modernizacji infrastruktury dostępowej do terminali w porcie w Policach.

W ramach realizowanych projektów i inwestycji wykonano:

- podczyszczeniowe roboty czerpalne kanału podejściowego oraz basenu portowego przy Terminalu Barkowym w porcie w Policach. Prace te miały na celu utrzymanie optymalnych parametrów żeglugowych oraz usprawnienie ruchu statków zawijających do terminalu,
- roboty dotyczące przywrócenia funkcjonalności terminalu w Jasienicy na rzece Gunica; celem tych działań jest wznowienie eksploatacji rzecznej infrastruktury portowej i włączenie tzw. Terminalu Gunica do kompleksu portowego w Policach.

Łącznie w Porcie w Policach w 2016 r. przeladowano 1 855 085,562 ton. Wielkość przeladunków poszczególnych grup towarowych wygląda następująco:

- KCL (sól potasowa) - 336 111,000 ton
- Amoniak - 45 075,624 ton
- Siarczan - 14 188,600 ton
- Wodorotlenek - 13 210,600 ton
- Fosforyty - 1 043 709,100 ton
- Nawozy/mocznik - 292 058,153 ton
- Ilmenit – 79 272,300 ton
- Blacha/konstrukcje – 3 449,135 ton
- Koksik/węgiel – 28 011,050 ton

Plany rozwojowe Zarządu Morskiego Portu Police Sp. z o.o. ujęte w Dokumencie Implementacyjnym do „Strategii rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)” mają na względzie realizację trzech podstawowych celów:

- podniesienie konkurencyjności Portu Morskiego w Policach poprzez zwiększenie jego udziału w obsłudze międzynarodowej wymiany handlowej, szczególnie w basenie Morza Bałtyckiego
- poprawę konkurencyjności portu w Policach poprzez rozszerzenie oferty przeładunkowej,
- zwiększenie znaczenia portu w Policach poprzez rozbudowę infrastruktury drogowej, kolejowej oraz technicznej,
- wykorzystanie lokalizacji portu w Policach oraz gruntów wokół portu m.in. jako ogromnego potencjału inwestycyjnego.

Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. realizuje proces wzmocnienia pozycji portu w gronie portów uniwersalnych oraz specjalistycznych w basenie Morza Bałtyckiego z jednoczesnym usprawnianiem systemu transportu morskiego m.in. poprzez poprawę technologiczną i ekonomiczną dostępności portu morskiego.