

# Strategia rozwoju uniwersalnego portu morskiego w czasie kryzysu gospodarczego w Polsce i na świecie.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

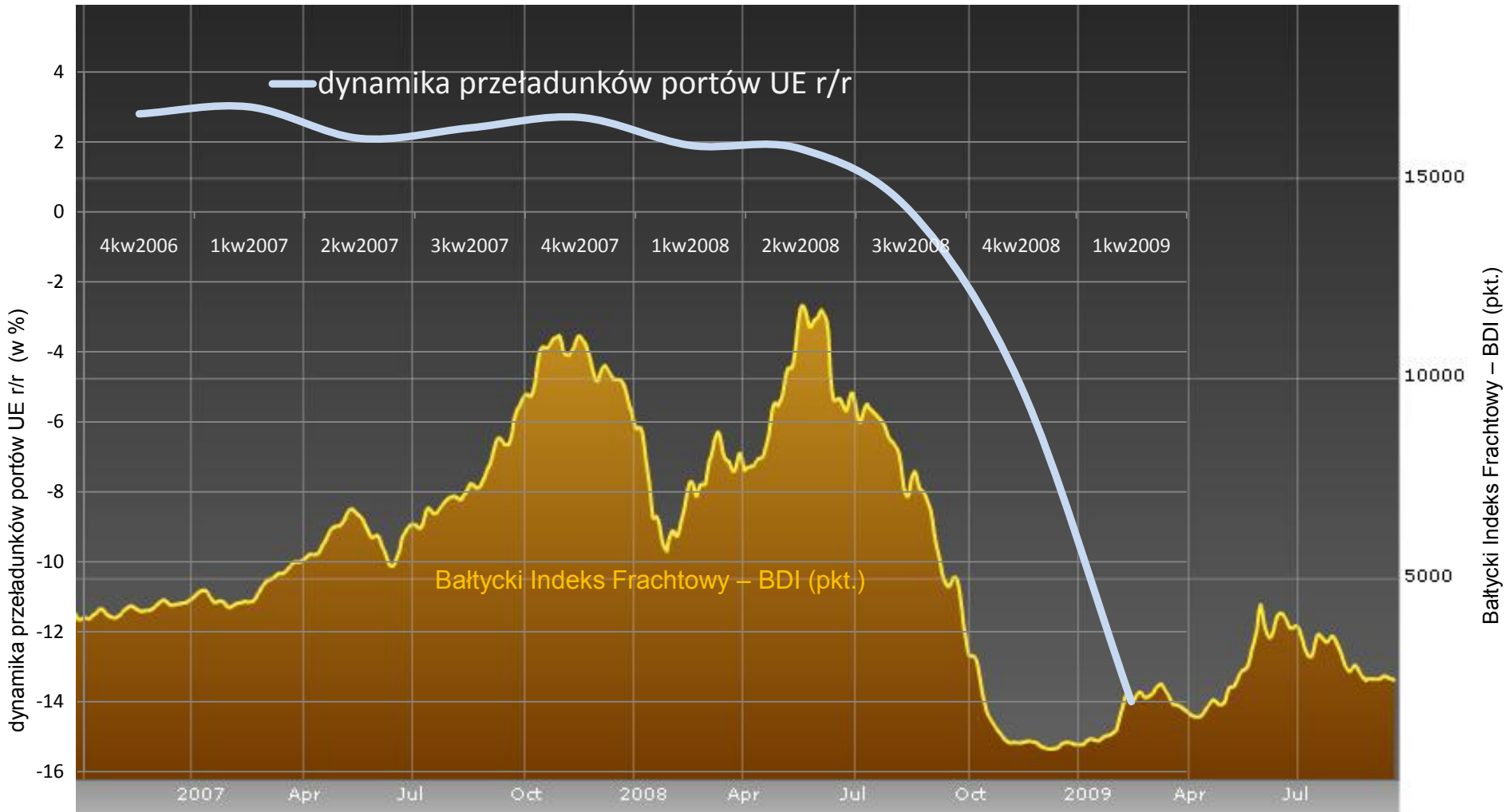
Gdynia, 2009



# Skutki kryzysu gospodarczego dla polskiego sektora portowego



# Dynamika kwartalna przeładunków portów UE r/r (w%) i Bałtycki Indeks Frachtowy – BDI (pkt.)



źródło: EUROSTAT i ankieta ESPO, BDI - [www.bloomberg.com](http://www.bloomberg.com)



# Przeładunki polskich portów morskich w latach 2005-2009 (w tys.t. i TEU)

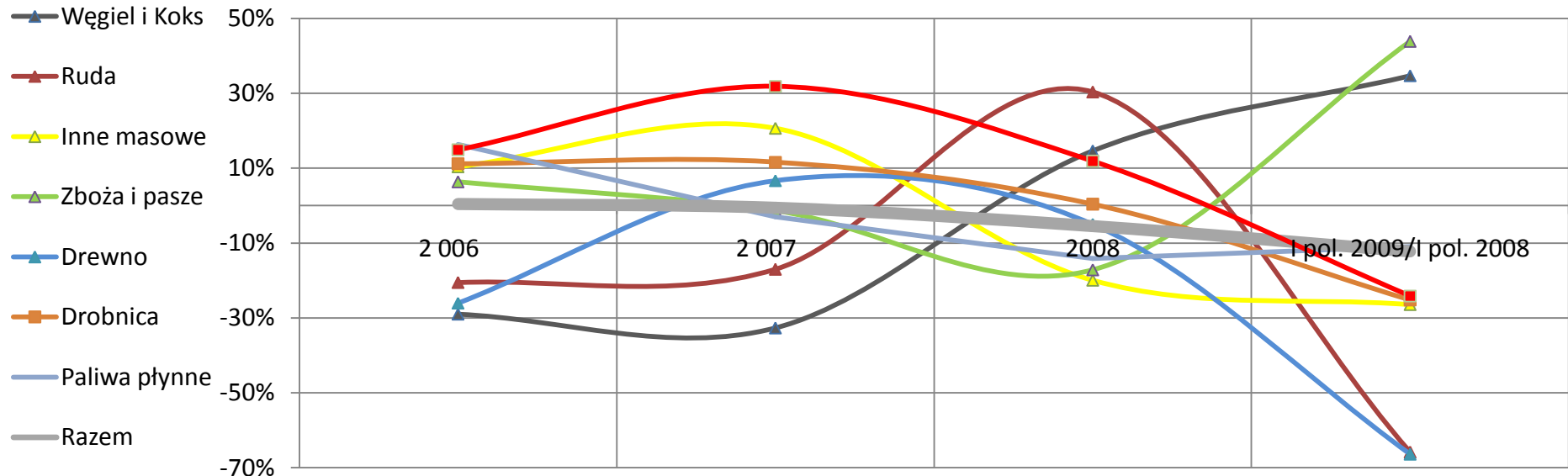
	2005	2006	2007	2008	I pol. 2008	I pol. 2009
Węgiel i Koks	14 410	10 232	6 889	7 895	2 769	3 731
Ruda	1 730	1 374	1 141	1 487	557	190
Inne masowe	7 011	7 738	9 336	7 475	3 796	2 792
Zboża i pasze	3 539	3 764	3 713	3 076	1 597	2 298
Drewno	114	84	90	85	46	15
Drobnica	16 483	18 323	20 455	20 533	10 813	8 091
Paliwa płynne	12 304	14 314	13 881	11 920	5 927	5 279
<b>Razem</b>	<b>55 591</b>	<b>55 829</b>	<b>55 504</b>	<b>52 471</b>	<b>25 505</b>	<b>22 395</b>
kontenery (TEU)	506 560	581 989	767 567	858 740	415 332	315 244





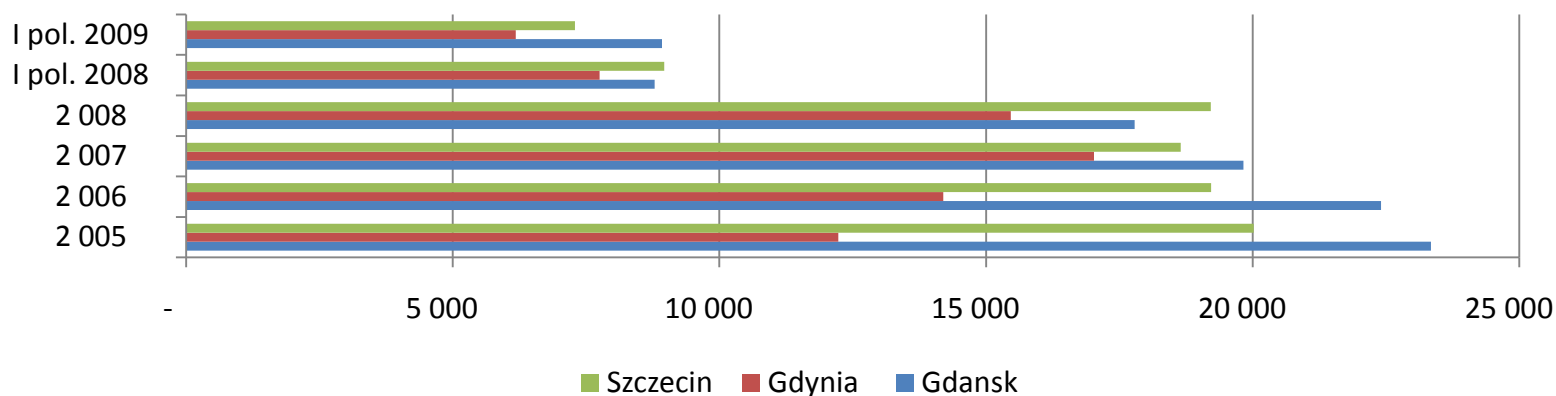
# Dynamika przeładunków polskich portów morskich r/r w poszczególnych grupach ładunkowych (%)

	2006/2005	2007/2006	2008/2007	I pol. 2009/I pol. 2008
Węgiel i Koks	71%	67%	115%	135%
Ruda	79%	83%	130%	34%
Inne masowe	110%	121%	80%	74%
Zboża i pasze	106%	99%	83%	144%
Drewno	74%	107%	95%	34%
Drobnica	111%	112%	100%	75%
Paliwa płynne	116%	97%	86%	89%
<b>Razem</b>	<b>100%</b>	<b>99%</b>	<b>95%</b>	<b>88%</b>
kontenery (TEU)	115%	132%	112%	76%



# Dynamika przeładunków poszczególnych polskich portów morskich r/r (%)

	Gdansk	Gdynia	Szczecin - Świnoujście	Razem
2 005	23 341	12 231	20 019	55 591
2 006	22 407	14 199	19 223	55 829
dynamika 2006/2005	96%	116%	96%	100%
2007	19 826	17 026	18 652	55 504
dynamika 2007/2006	88%	120%	97%	99%
2 008	17 788	15 467	19 216	52 471
dynamika 2008/2007	90%	91%	103%	95%
I pol. 2008	8 786	7 756	8 963	25 505
I pol. 2009	8 925	6 178	7 292	22 395
dynamika 2009/2008	102%	80%	81%	88%



# Wyniki finansowe zarządów morskich portów w okresie 2006 - I półrocze 2009

Dane w tys. zł	12 m-cy 2006	12 m-cy 2007	12 m-cy 2008	6 m-cy 2008	6 m-cy 2009	PLAN 2009
<b>Gdynia</b>						
Przychody	142 420	156 116	146 775	68 122	77 929	
Zysk netto	26 641	38 468	24 377	9 409	19 791	
Nakłady inwestycyjne i remonty	72 371	52 875	143 302			124 475
<b>Gdańsk</b>						
Przychody	125 832	130 608	112 812			
Zysk netto	606	10 707	4 125			
Nakłady inwestycyjne i remonty	59 466	77 609	34 780			44 205
<b>Szczecin-Świnoujście</b>						
Przychody	110 656	137 771	138 716			
Zysk netto	11 378	25 952	8 296			
Nakłady inwestycyjne i remonty	71 326	93 945	43 098			33 648
<b>Razem</b>						
Przychody	378 908	424 495	398 303	190 313	205 222	-
Zysk netto	38 625	75 127	36 798	25 268	29 632	-
Nakłady inwestycyjne i remonty	203 163	224 429	221 180			202 328



# Rozwój infrastruktury transportowej jako kluczowy element konkurencyjności portów



# Czynniki konkurencyjności portów południowego Bałtyku

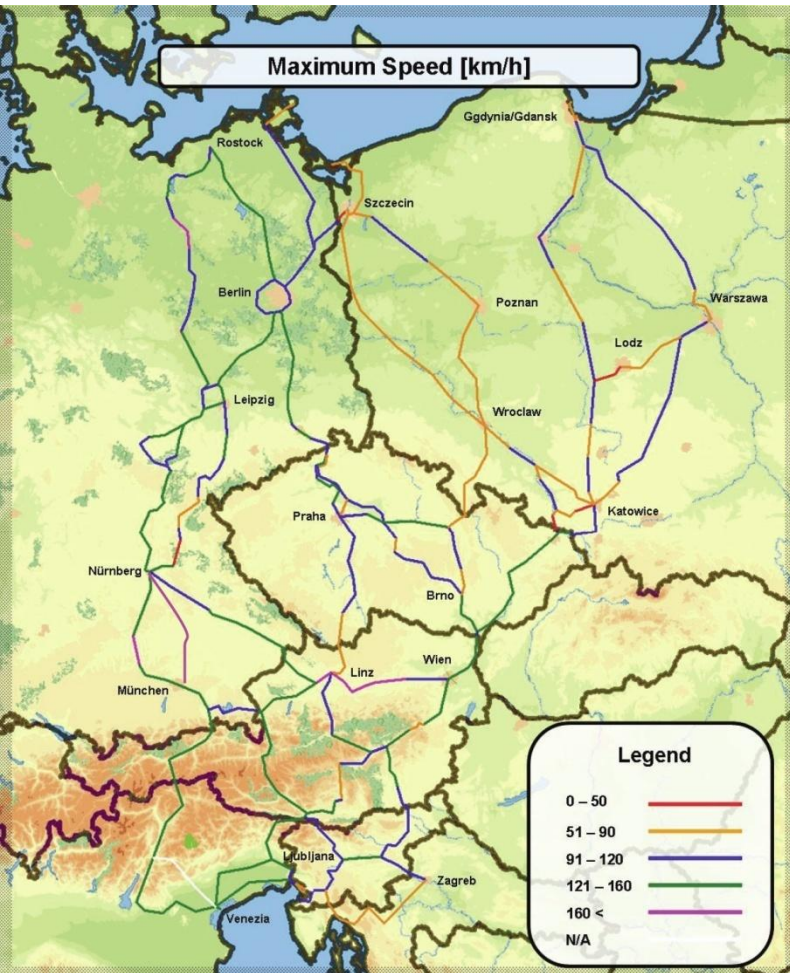
Czynniki konkurencyjności portów		LUBEKA	ROSTOCK	SZCZECIN - ŚWINOUJŚCIE	GDYNIA	GDANSK	KALININGRAD	KLAIPEDA	waga
1 - niska pozycja konkurencyjna									
5 - wysoka pozycja konkurencyjna									
położenie portu	obszar	1	4	4	2	4	2	3	0,07
	długość nabrzeży	3	1	4	4	3	1	4	0,07
	dopuszczalne parametry statków	2	3	3	3	5	2	3	0,11
wzrost udziału w przeładunkach portów południowego Bałtyku w latach 2001-2006		3	3	1	4	4	5	4	0,05
rozwój nowoczesnych form przeładunku	przeładunek kontenerów	2	0	1	5	2	2	3	0,08
	przeładunki promowe i ro-ro	5	5	5	4	2	2	5	0,08
	obsługa statków wycieczkowych	3	5	1	4	3	1	3	0,05
połączenia portu z przedpołem i zapleczem	żegluga liniowa	5	4	2	5	5	4	5	0,1
	żegluga promowa	5	5	4	3	2	2	3	0,1
	połączenia intermodalne	5	5	2	4	1	2	2	0,1
infrastruktura dostępu do portu	infrastruktura drogowa	5	4	3	3	3	2	2	0,11
	żegluga śródlądowa	3	0	4	0	2	0	0	0,08
<b>Ocena średnia</b>		<b>3,65</b>	<b>3,32</b>	<b>2,92</b>	<b>3,4</b>	<b>3</b>	<b>2,07</b>	<b>3,03</b>	<b>S = 1</b>

Źródło: Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku  
Ministerstwo Gospodarki Morskiej Warszawa, listopad 2007



# Dostęp kolejowy do portów morskich w korytarzu Północ-Południe (Adriatic-Baltic Landbridge 2008)

PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA



KATEGORIA LINII

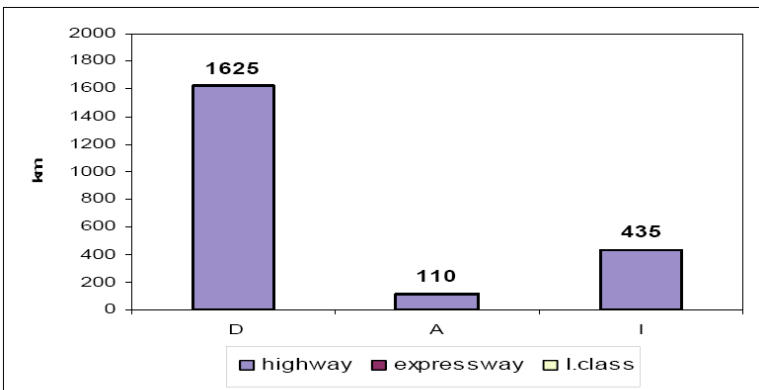


kod	nacisk osi
A	157 kN/oś (16,0 t/oś)
B1	177 kN/oś (18,0 t/oś)
B2	177 kN/oś (18,0 t/oś)
C2	196 kN/oś (20,0 t/oś)
C3	196 kN/oś (20,0 t/oś)
C4	196 kN/oś (20,0 t/oś)
D2	221 kN/oś (22,5 t/oś)
D3	221 kN/oś (22,5 t/oś)
D4	221 kN/oś (22,5 t/oś)

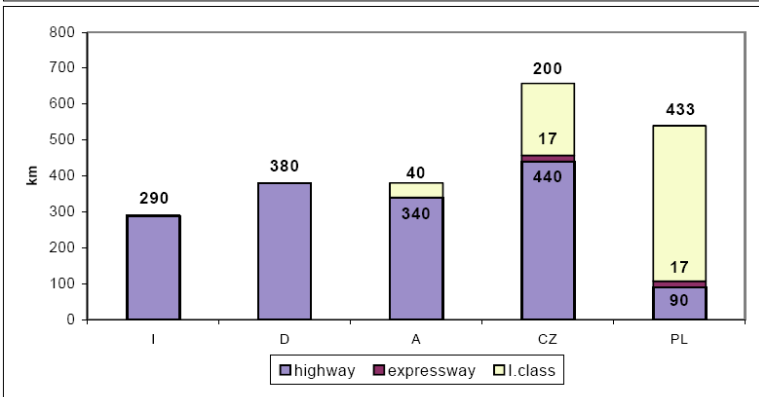




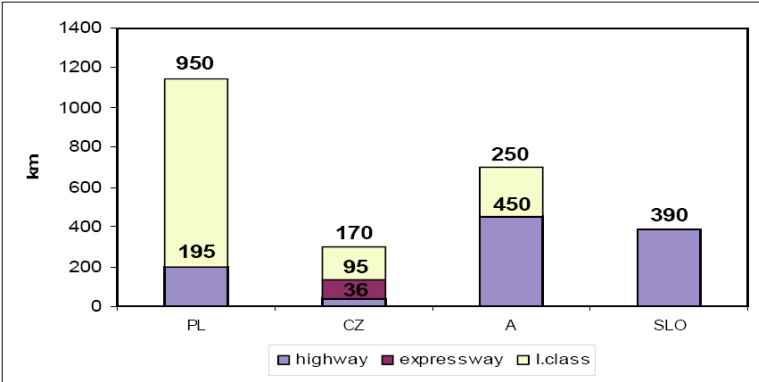
# Dostęp drogowy do portów morskich w korytarzu Północ-Południe (Adriatic-Baltic Landbridge 2008)



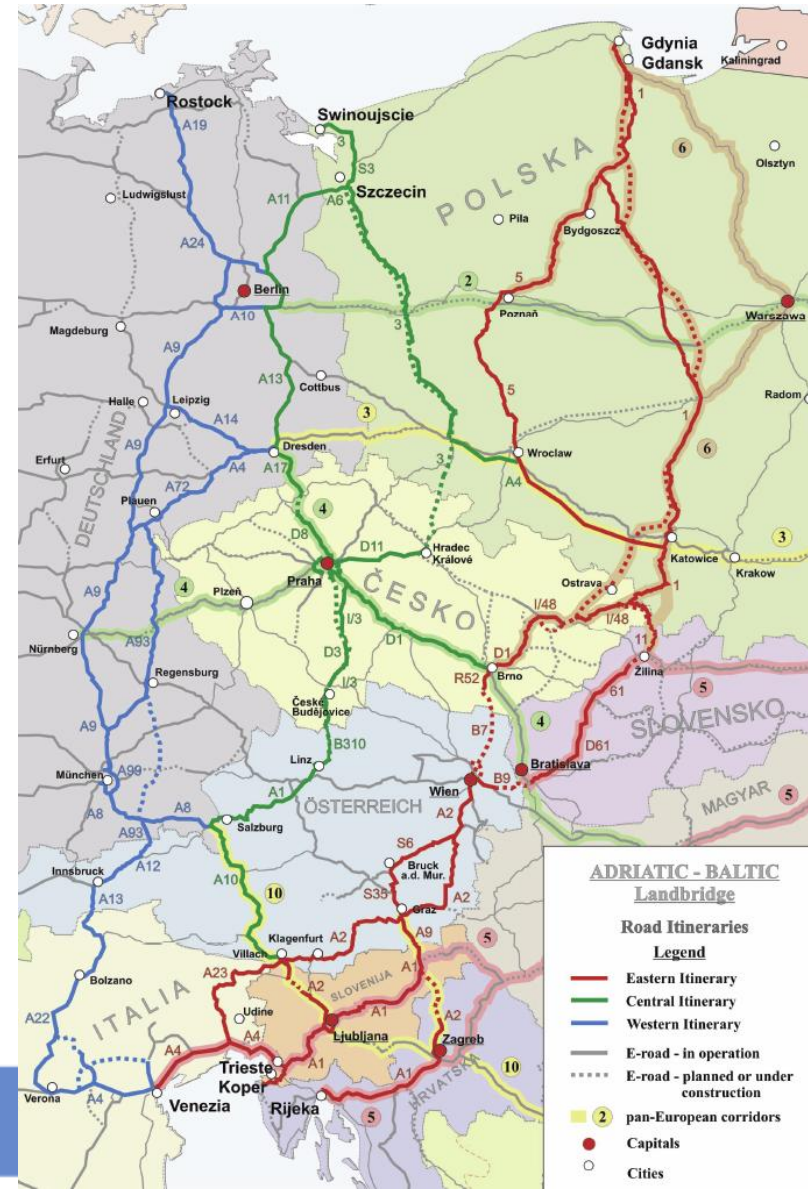
Korytarz  
Rostock



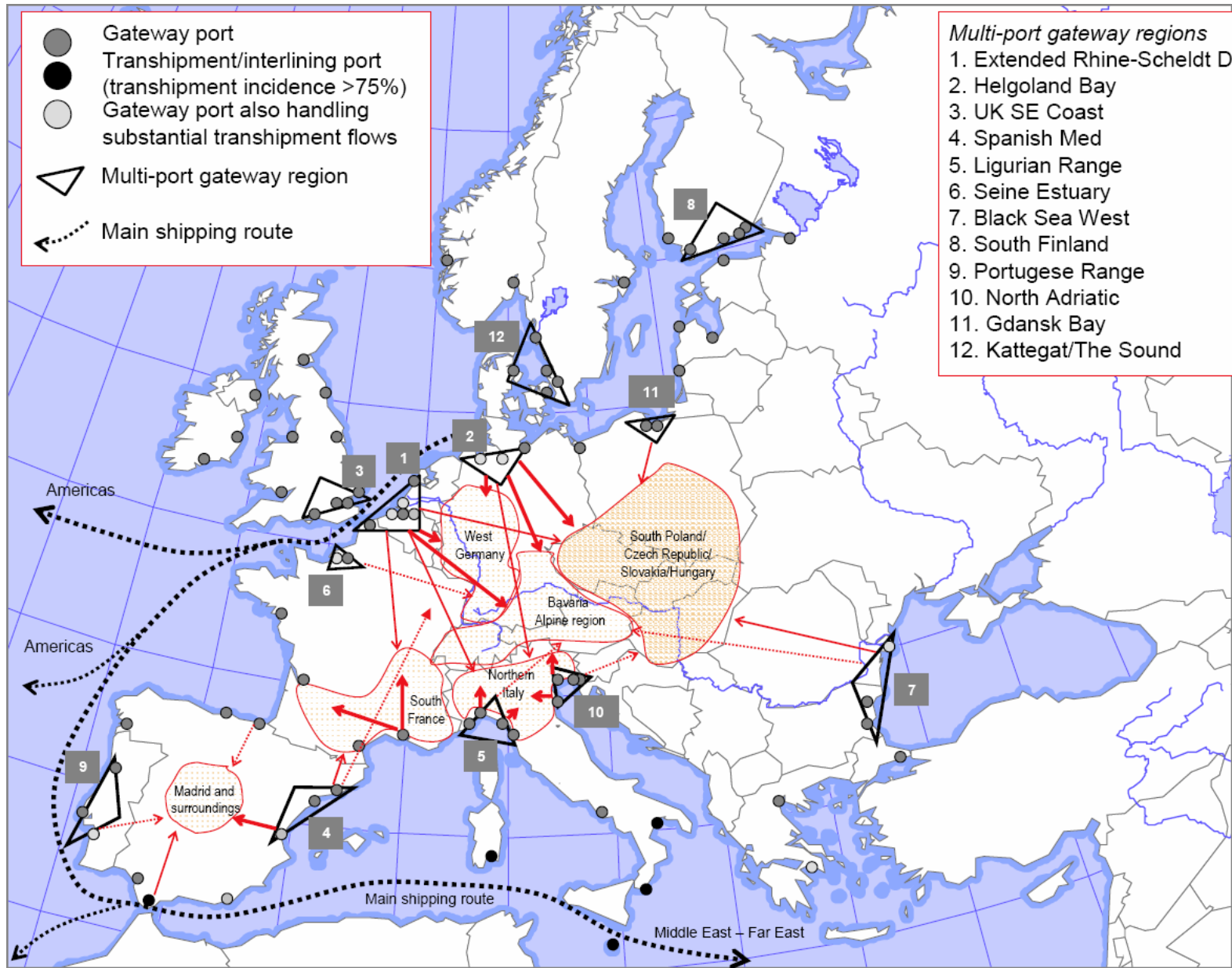
Korytarz  
Szczecin/Świnoujście



Korytarz  
Gdynia/Gdańsk



# Główne obszary zaplecza spornego portów europejskich

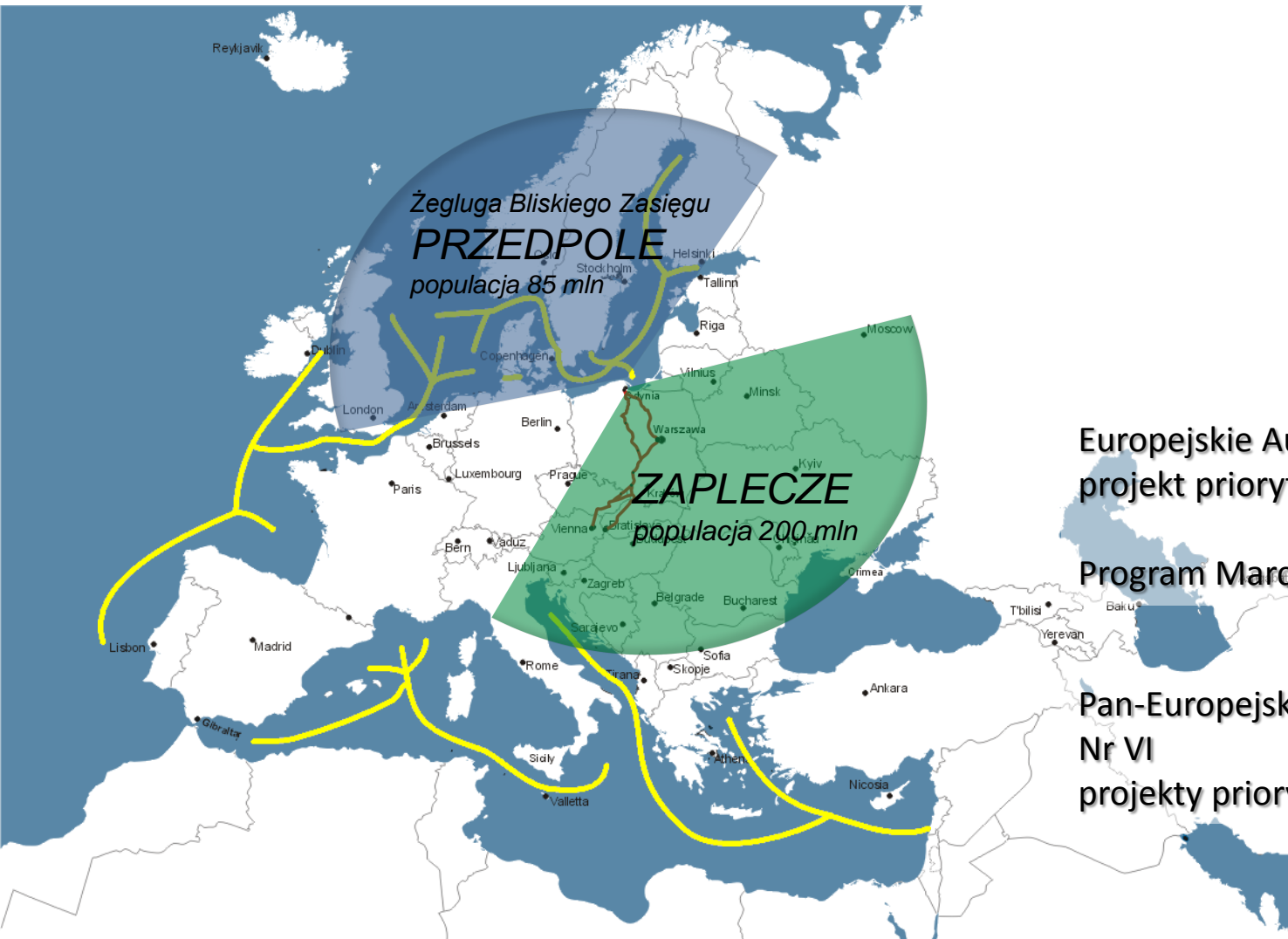


źródło: Economic analysis of the European seaport system ESPO 14 May 2009



# Pan-Europejski Korytarz Transportowy Nr VI

## Europejskie Autostrady Morskie



Transeuropejskie Sieci  
Transportowe (TEN-T)

Europejskie Autostrady Morskie  
projekt priorytetowy Nr 21

Program Marco Polo II (2007-13)

Pan-Europejski Korytarz Transportowy  
Nr VI  
projekty priorytetowe: 23 and 25



# Linia kolejowa Gdynia-Warszawa-Brno/Bratysława-Wiedeń

projekt priorytetowy nr 23



Transeuropejskie Sieci  
Transportowe (TEN-T)

modernizowana linia kolejowa E65

Gdynia-Warszawa-Katowice 2007-13



# Autostrada Gdańsk-Brno/Bratysława-Wiedeń

projekt priorytetowy nr 25



Transeuropejskie Sieci  
Transportowe (TEN-T)





# Elementy Strategii Rozwoju Portu Gdynia





# Wizja rozwoju Portu Gdynia

Utrzymywanie stabilnej i mocnej pozycji Portu w regionie bałtyckim, jako wiodącego w obsłudze ładunków drobnicowych, w tym głównie zjednostkowanych, przewożonych w kontenerach i w systemie "ro-ro", w oparciu o rozwiniętą sieć połączeń multimodalnych z zapleczem oraz liczne linie regularne żeglugi bliskiego zasięgu, połączenia promowe i żeglugę wycieczkową. Mocna pozycja portu będzie wynikała z zapewnienia odpowiednich standardów bezpieczeństwa obsługi osób i ładunków oraz standardów ochrony środowiska, a także stałej dbałości o wysoką sprawność i efektywność funkcjonowania portu.





# Obszary strategiczne portu

Kontenery



Promy



Ro-ro



# Regularne Połączenia Żeglugowe

Container



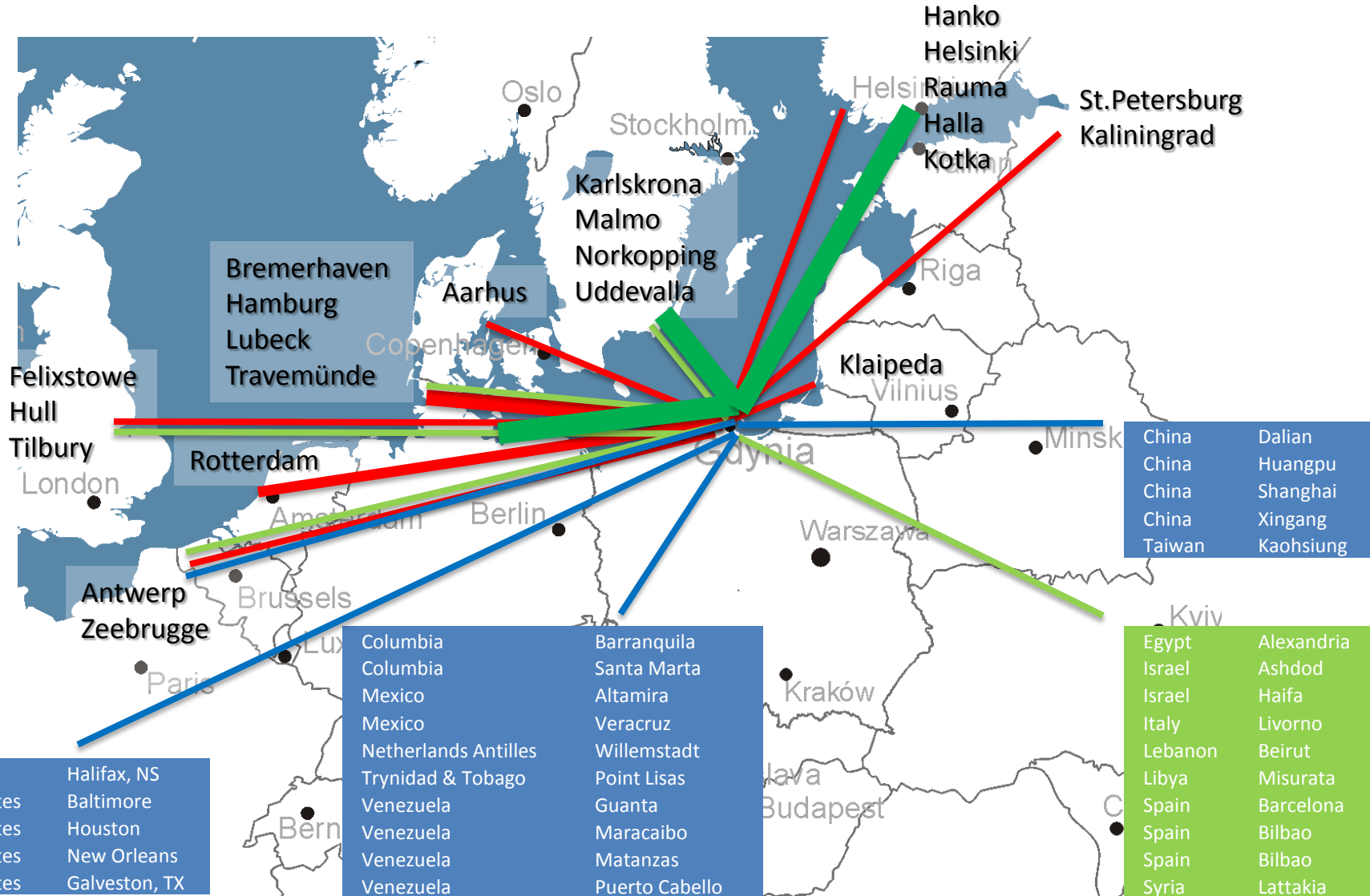
Ro-ro



Ferry



Conv.

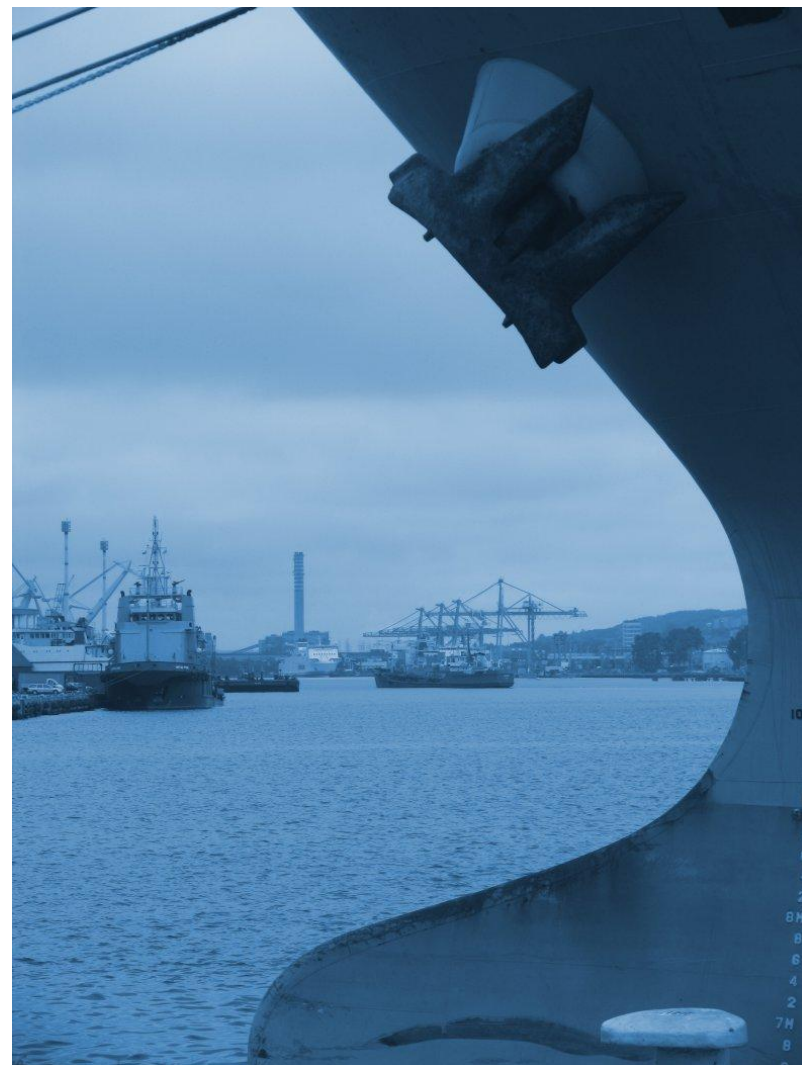




# Eurofundusze na rozwój Portu Gdynia

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. jest na liście beneficjentów środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, zgłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego do Komisji Europejskiej na lata 2007-2013. Projekty te zostały zgłoszone do dofinansowania w ramach Priorytetu VII programu operacyjnego, pod działania 7.2 Rozwój transportu morskiego oraz 7.4 Rozwój transportu intermodalnego.

Szacunkowy koszt wszystkich inwestycji:  
**637 mln zł**



# Inwestycje w Porcie Gdynia

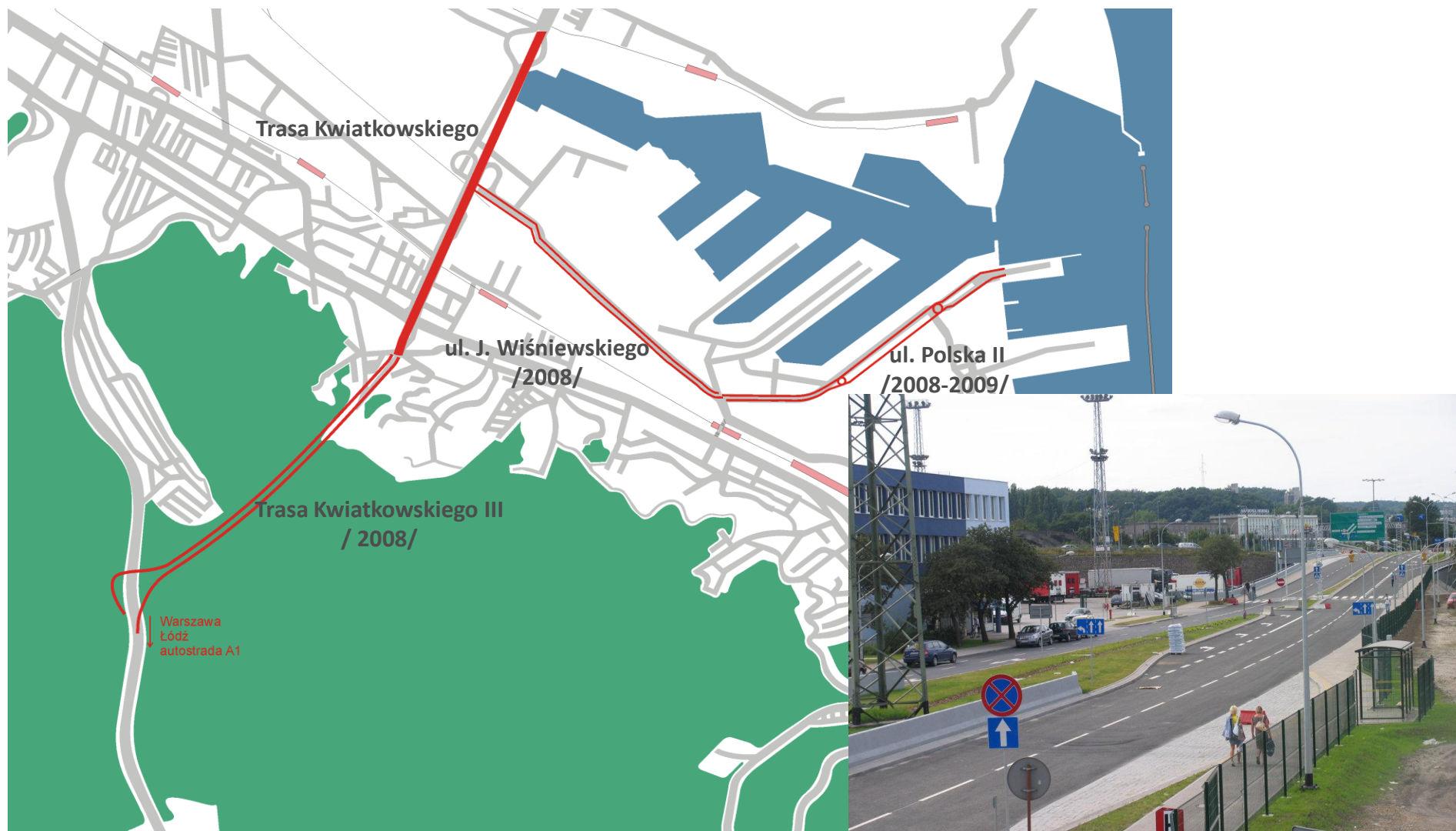
## 2008-2013



- Rozwój infrastruktury dostępu od strony lądu, m.in. Rozbudowa ul. Janka Wiśniewskiego i III etap budowy Estakady Kwiatkowskiego
- Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia
- Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia
- Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia
- Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia
- Budowa infrastruktury Centrum Logistycznego w Porcie Gdynia
- Modernizacja Nabrzeża Pomorskiego



# Modernizacja dostępu drogowego do Portu Gdynia





# Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia

Projekt obejmuje rozbudowę ul. Polskiej do trasy dwujezdniowej oraz przebudowę układu kolejowego pod kątem obsługi intermodalnej wraz z budową parkingów. Projekt będzie kompleksowo rozwiązywał problemy dostępu lądowego do wschodniej części portu, a więc zapewniał dojazd do różnych terminali drobnicowych (w tym w przyszłości do nowego terminalu promowego) oraz masowych. Projekt uzupełnia brakujące ogniwo sieci transportowych portu w korytarzach transeuropejskich.

Termin realizacji: 2008-2012.

Szacowane całkowite nakłady:  
135 mln zł (brutto).

Aplikacja o wsparcie z  
funduszy UE





# Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia



Celem projektu jest poprawa warunków nawigacyjnych w Porcie Gdynia oraz zwiększenie wielkości dopuszczalnego zanurzenia dla statków. Inwestycja obejmować będzie pogłębienie toru podejściowego, 3 obrotnic statkowych oraz kanału portowego na całej długości wraz z umocnieniem dna przy nabrzeżach położonych w Basenie III i wzdłuż Kanału Portowego oraz przygotowanie stanowiska głębokowodnego (-12,7 m zanurzenia) przy Nab. Helskie I

Termin realizacji: 2008-2009.

Szacowane całkowite nakłady: 108 mln zł (brutto).

Aplikacja o wsparcie z funduszy UE





# Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia



Celem projektu jest dalsza rozbudowa infrastruktury, w utworzonym kilka lat temu w Basenie V nowoczesnym terminalu obsługi ładunków w technologii ro-ro, który jest bardzo intensywnie wykorzystywany w żegludze bałtyckiej, stanowiąc jeden z głównych elementów transportu w korytarzach europejskich.

Termin realizacji:  
2009-2012.

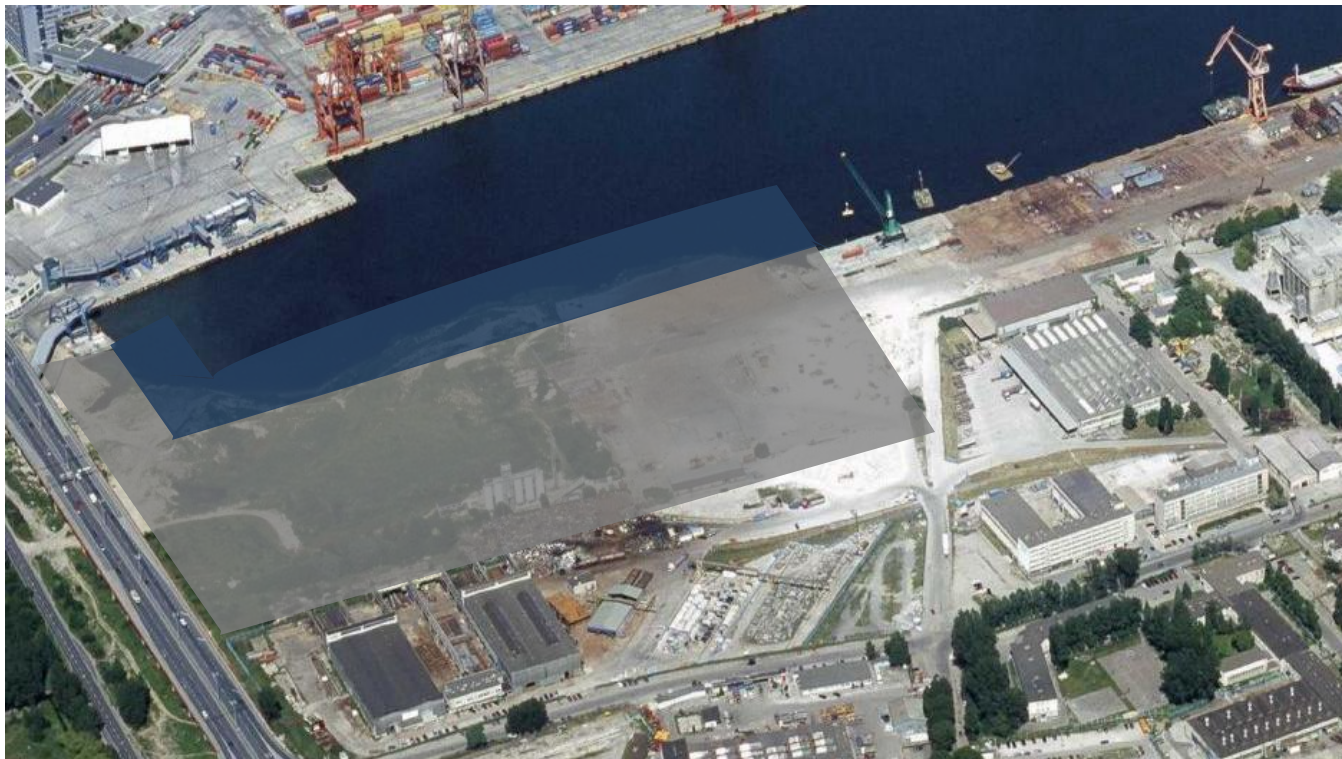
Szacowane całkowite nakłady:  
160 mln zł (brutto).

Aplikacja o wsparcie z funduszy UE





# Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia



Celem projektu jest stworzenie korzystnych warunków do rozwoju i zwiększenia przeładunków drobnicy zjednostkowanej. Inwestycja obejmować będzie budowę brakujących odcinków nabrzeża Bułgarskiego i "zamykającego" oraz dróg i placów manewrowych wraz z infrastrukturą nadziemną i podziemną.

Termin realizacji: 2010-2012.

Szacowane całkowite nakłady: 146 mln zł (brutto).

Aplikacja o wsparcie z funduszy UE





# Budowa infrastruktury Centrum Logistycznego w Porcie Gdynia

Visual Presentation of the Container Terminals and Development Areas in the Port of Gdynia

 **BCT** BAŁTYCKI TERMINAL KONTENEROWY GDYNIA







Hutchison Port Holdings (HPH)

Present road connection

Obszar 30-ha  
Usługi  
Logistyczne i Dystrybucyjne

Planned road connection

 Back-up storage area for ferry/container activity  
 Green Field  
 Office centre for logistics  
 Container activity

Przygotowanie infrastruktury pod Centrum Logistyczno-Dystrybucyjne. Będzie ono zlokalizowane w Porcie Zachodnim w pobliżu terminali kontenerowych, po drugiej stronie Estakady Kwiatkowskiego.

Obszar ok. 30 ha.

Termin realizacji: 2009-2011.

Szacowane całkowite nakłady 88 mln zł.

Aplikacja o wsparcie z funduszy UE





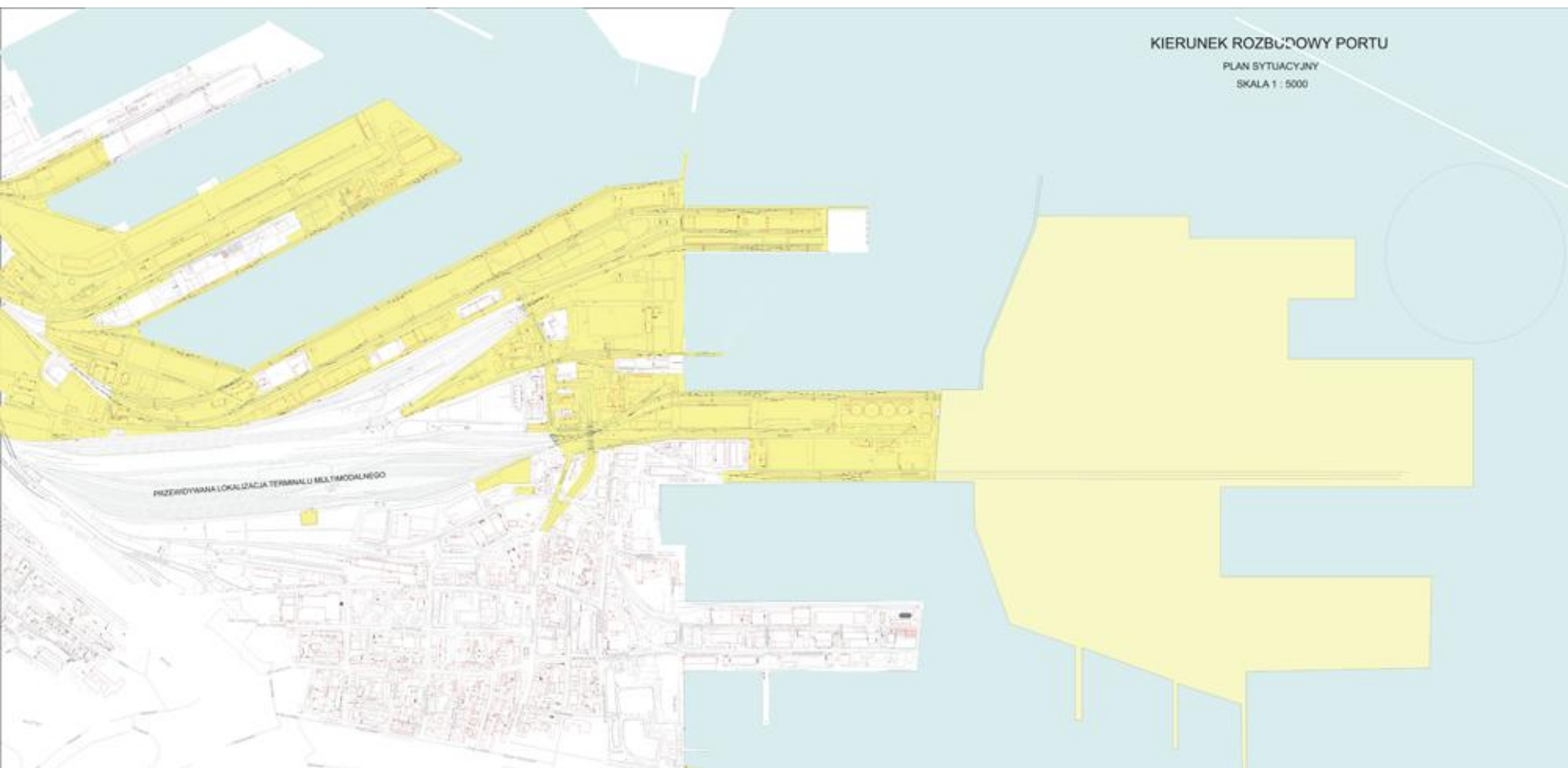
# Modernizacja Nabrzeża Pomorskiego



Nabrzeże jest wykorzystywane dla przyjmowania reprezentacyjnych jednostek pływających i obsługi ruchu turystycznego Miasta Gdyni. Jest również miejscem postoju wizytówek miasta tj. ORP "Błyskawica" oraz S/Y "Dar Pomorza". Elementy składowe inwestycji dotyczyć będą modernizacji nabrzeża na odcinku 625 mb, zwiększenie głębokości oraz przebudowa infrastruktury.



# Wizja rozwoju potencjału przeładunkowego do obsługi kontenerów w Porcie Gdynia po 2015 r.



# Symptomy kryzysu gospodarczego

- Spadek obrotów ładunkowych
- Przesunięcie w czasie wprowadzenia nowych jednostek promowych
- Przesunięcie inwestycji terminalowych
- Spadek kosztu usług remontowo-budowlanych
- Wahania kursów walutowych



Dziękuję Państwu za uwagę

