

Biuletyn Informacji Publicznej Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

<https://bip.port.gdynia.pl/arttykul/603/8715>

Strategia Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku

W dniu 11 sierpnia 2014 roku Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy podjęło uchwałę o zatwierdzeniu Strategii Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku.

Strategia obejmuje okres, w którym przypadnie 100-lecie powstania Portu Gdynia i jest związana z unijnymi budżetami 2014-2020 i 2021-2027. Wskazuje na działania jakie muszą być zrealizowane, by poprawić pozycję portu Gdynia na południowym Bałtyku.

Port Gdynia jest obecnie nowoczesnym portem uniwersalnym, specjalizującym się w obsłudze ładunków drobnicowych, w tym głównie zjednostkowanych, przewożonych w kontenerach i w systemie ro-ro, w oparciu o sieć połączeń multimodalnych z zapleczem, regularne linie żeglugowe bliskiego zasięgu oraz połączenia promowe.

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.

Wizję Portu Gdynia określono w Strategii następująco:

Port Gdynia jako uniwersalny port multimodalny, logistyczny węzeł transportowy korytarza północ - południe, zdolny do kreowania przewag rynkowych.

Tak sformułowana wizja wskazuje jednoznacznie na przyszłościowe aspiracje Portu Gdynia, który ma nadal pozostać portem uniwersalnym o silnej marce, obsługującym także rynki tranzytowe w relacji północ - południe. Port Gdynia ma także poczynić niezbędne działania, by stać się portem oceanicznym, obsługującym również tranzyt morski. Wysoki poziom jakości funkcjonowania Portu Gdynia ma umocnić jego pozycję rynkową i sprawić, iż ugruntowana, silna marka portu będzie wyróżnikiem przyciągającym użytkowników.

Z wizji Portu Gdynia wynika misja. Misja wyznacza główne obszary aktywności wewnętrznej Portu Gdynia- w układzie wewnątrzportowym, ale również wskazuje formy i sposoby jego reakcji na zjawiska i procesy wynikające z otoczenia krajowego i międzynarodowego.

Misja Portu Gdynia to:

Konsekwentne działania w celu zapewnienia warunków do zrównoważonego rozwoju sektora usługowego Portu Gdynia poprzez rozwój infrastruktury, zapewnienie sprawnego dostępu transportowego, wspieranie dobrych praktyk rynkowych, dbałość o dobro otoczenia społecznego oraz utrzymanie najwyższych standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Misja podkreśla konieczność zapewnienia zrównoważonego rozwoju sektora usługowego w Porcie Gdynia. Niezbędne będą działania gwarantujące nowoczesny potencjał Portu Gdynia poprzez dostosowanie infrastruktury do potrzeb rynkowych, pozyskanie niezbędnych terenów rozwojowych dla funkcji portowo – morskich, a także utrzymanie wysokiej efektywności i zdolności inwestycyjnej portu. Obok potencjału, niezbędnym jest zapewnienie sprawnego dostępu morskiego, kolejowego i drogowego.

Dla spełnienia misji i celów Portu Gdynia konieczna jest właściwa współpraca z kontrahentami, a także dbałość o dobro otoczenia społecznego oraz utrzymanie najwyższych standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Analiza wnętrza, otoczenia dalszego i bliższego, jak również określenie słabych i mocnych stron oraz szans i zagrożeń pozwoliła na zdefiniowanie czterech priorytetów i wyodrębnienie celów działania dla Portu Gdynia.

Priorytet 1 - Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych

Strategia rozwoju Portu Gdynia zakłada utrzymanie jego uniwersalnego charakteru i dalszy zrównoważony rozwój na trzech głównych rynkach ładunkowych: kontenerowym, ro-ro, w tym promowym, oraz masowym. Dywersyfikacja przeładunków zwiększa bowiem atrakcyjność oferty portu i zmniejsza uzależnienie od wahań koniunkturalnych na poszczególnych rynkach.

Strategia taka zgodna jest także z naturalnymi predyspozycjami portu, który po przystosowaniu będzie zdolny do przyjmowania największych statków kontenerowych, masowych i pasażerskich zawijających na Bałtyk.

Dzięki realizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych na zapleczu, w tym w Korytarzu Bałtyk- Adriatyk, możliwe będzie wykorzystanie dużego potencjału rynków tranzytowych ciężących do Portu Gdynia.

Efektami działań zawartych w tym priorytecie będzie:

- wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego,
- ściślejsze powiązanie portu z głównymi ośrodkami gospodarczymi zaplecza krajowego i tranzytowego,
- lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego,
- wzmocnienie przez Port Gdynia pozycji konkurencyjnej na rynkach ładunków zjednostkowanych oraz masowych i półmasowych, a także pozyskanie ładunków tranzytowych.

Priorytet 2 - Nowoczesny potencjał

W strategicznym interesie Portu Gdynia leży wzmocnienie jego pozycji konkurencyjnej w skali

krajowej, bałtyckiej i europejskiej. Nowoczesny potencjał do obsługi ładunków, statków i środków transportu lądowego warunkuje utrzymanie silnej pozycji portu w kluczowych segmentach ładunkowych. Ograniczony dziś obszar portu nie może stać się barierą uniemożliwiającą jego rozwój.

Efektami działań zawartych w tym priorytecie będzie:

- rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T,
- podwyższenie pozycji konkurencyjnej Portu Gdynia w zakresie parametrów infrastruktury przeładunkowej i składowej,
- zwiększenie potencjału Portu Gdynia i obszaru przeznaczonego na funkcje portowe,
- zwiększenie przepustowości terminali przeładunkowych i powstanie nowych terminali przeładunkowych w porcie
- dostosowanie parametrów infrastruktury portu do prognozowanych wielkości i typów statków oraz umożliwienie obsługi w Porcie Gdynia statków o parametrach Baltmax,
- nowy terminal promowy w Gdyni jako element Autostrady Morskiej Gdynia-Karlskrona,
- zagwarantowanie możliwości obsługi największych statków pasażerskich,
- możliwość obsługi ładunków petrochemicznych w relacjach eksport-import,
- utrzymanie zdolności finansowej do realizacji długofalowej polityki rozwojowej.

Oczekiwania wobec instytucji publicznych w związku z realizacją tego priorytetu:

- rozszerzenie granic administracyjnych portu,
- przekazanie przez podmioty publiczne terenów Skarbu Państwa w granicach portu na rzecz ZMPG SA,
- wprowadzenie ustawowych zapisów o obligatoryjnym uzgadnianiu, z podmiotami zarządzającymi portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, polityki przestrzennej dla obszarów w granicach portów morskich,
- umożliwienie podmiotom zarządzającym infrastrukturą portową pozyskania terenów rozwojowych na polskim zapleczu gospodarczym, w celu integracji portu z zapleczem,

Priorytet 3 - Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej

Gdynia jest węzłem bazowym sieci TEN-T i portem Kategorii A. Jako jedyny z polskich portów morskich jest połączony ze Szwecją Autostradą Morską (Gdynia-Karlskrona). Miejsce Portu Gdynia jest związane, między innymi, z rolą jaką będzie odgrywał w Korytarzu Bałtyk- Adriatyk, jednym z 9 kluczowych Transeuropejskich Korytarzy Transportowych sieci TEN-T. Zasadne jest uzupełnienie powiązań transportowych Portu Gdynia w kierunku wschodnim i południowo-wschodnim oraz połączenie portu z krajowym systemem rurociągowym i gazowniczym.

Zwiększona dostępność transportowa warunkuje poprawę konkurencyjności portu, umożliwiając przyciąganie ładunków i inwestycji kapitałowych oraz ich kształtowanie w taki sposób, aby oddziaływały na rzecz trwałego rozwoju portu. Sprawny dostęp stwarza możliwości budowania dobrych powiązań ekonomicznych (wymiana gospodarcza, w tym inwestycje zewnętrzne, przyciąganie i wdrażanie innowacji biznesowych) oraz edukacyjnych i naukowych (bałtyckie, europejskie i globalne sieci współpracy), a także społecznych (tworzenie i rozwijanie powiązań kulturowych, w tym międzynarodowych).

Efektami działań zawartych w tym priorytecie będzie:

- polepszenie warunków nawigacyjnych i zwiększenie bezpieczeństwa nawigacyjnego oraz zapewnienie możliwości dostępu morskiego dla statków o parametrach Baltmax,
- zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze Portu Gdynia, w tym zwłaszcza przewozów intermodalnych,
- likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu kolejowego, w tym zwiększenie nacisku na oś, pełnej elektryfikacji i umożliwienie obsługi pełnych składów pociągów,
- zwiększenie przepustowości i nośności układu torowego w granicach Portu Gdynia,
- realizacja polityki transportowej UE dotyczącej integracji portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych,
- likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności, przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych,
- usprawnienie obsługi samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia.

Oczekiwania wobec instytucji publicznych w związku z realizacją tego priorytetu:

- pełna integracja Portu Gdynia jako portu bazowego TEN-T oraz punktu wejścia Korytarza Bałtyk-Adriatyk z innymi elementami sieci bazowej,
- dostosowanie toru podejściowego i innych elementów stanowiących infrastrukturę dostępu morskiego do obsługi statków o parametrach Baltmax wraz z zapewnieniem bezpieczeństwa nawigacyjnego przez Urząd Morski w Gdyni,
- weryfikacja krajowych regulacji dotyczących bezpieczeństwa żeglugi w portach morskich,
- elektryfikacja i modernizacja infrastruktury układów torowych Stacji Gdynia Port do parametrów umożliwiających dopuszczalną długość składu pociągu 750m oraz nacisku na oś 22,5t, co umożliwi właściwą integrację linii kolejowych z portową infrastrukturą kolejową w ramach sieci TEN-T zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej,
- zapewnienie priorytetu dla rozbudowy i modernizacji linii CE65 oraz 201 Nowa Wieś Wielka-Bydgoszcz Wschód- Maksymilianowo-Kościierzyna-Gdynia,
- zapewnienie pełnej przejezdności dla wszelkiego rodzaju ładunków przez trójmiejski węzeł kolejowy w kierunku Tczewa,
- wspieranie przewozów kolejowych, w tym poprzez wprowadzenie preferencyjnych stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej dla transportu intermodalnego do/z polskich portów morskich,
- rozszerzenie kompetencji zarządów morskich portów w celu umożliwienia pożądanej integracji portów z zapleczem, co wynika z założeń celów polityki transportowej Polski i Unii Europejskiej,
- integracja i modernizacja powiązań dróg krajowych i autostrad z portową infrastrukturą drogową, w tym zapewnienie alternatywnego, bezkolizyjnego połączenia Portu Gdynia z siecią dróg krajowych poprzez budowę połączenia ul. Janka Wiśniewskiego z Obwodnicą Trójmiasta – jako np. I Etap budowy OPAT,
- dostosowanie infrastruktury drogowej stanowiącej połączenie Portu Gdynia z siecią dróg krajowych do wymogu nacisku na oś 11,5t, w tym zwłaszcza modernizacja Estakady Kwiatkowskiego,
- przejęcie przez GDDKiA dróg mających obecnie status dróg gminnych i powiatowych, stanowiących dostęp do Portu Gdynia i włączenie ich do infrastruktury sieci bazowej TEN-T,

Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu

Niezbędnym elementem wzmocnienia pozycji rynkowej portu jest utrzymanie silnej marki, najwyższych standardów współpracy i kooperacji z interesariuszami oraz ciągłe dążenie do wdrożenia

nowoczesnych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa, ochrony środowiska, wymiany informacji i ułatwień administracyjnych.

Efektami działań zawartych w tym priorytecie będzie:

- wzmocnienie pozycji konkurencyjnej i korzystnego wizerunku Portu Gdynia jako portu przyjaznego biznesowi, oferującego wysoką jakość usług portowych oraz zapewniającego wysokie międzynarodowe standardy zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa statków, ładunków i pasażerów oraz procedur ochrony środowiska,
- udoskonalenie warunków funkcjonowania użytkowników w Porcie Gdynia i uproszczenie obsługi dokumentacji ładunkowej, usprawnienie procedur celnych, fitosanitarnych oraz pozostałych służb granicznych,
- pozyskanie nowych połączeń żeglugowych i intermodalnych,
- zwiększenie efektywności funkcjonowania Portu Gdynia poprzez implementację platformy wymiany informacji,
- rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu,
- wprowadzenie nowoczesnego modelu finansowania infrastruktury transportowej, uwzględniającego zaangażowanie użytkowników w ponoszeniu kosztów jej utrzymania i rozwoju, w myśl zasady „użytkownik płaci”,
- zwiększenie zatrudnienia w sektorze portowo-morskim w Gdyni i jej otoczeniu z jednoczesnym podniesieniem efektywności pracy.

Oczekiwania wobec instytucji publicznych w związku z realizacją tego priorytetu:

- uproszczenie procedur granicznych i obiegu dokumentacji ładunkowej, w tym wdrożenie systemu „Single Window”,
- zintegrowane działania promujące Region Pomorza jako atrakcyjną destynację zawinięć statków wycieczkowych oraz stworzenie atrakcyjnej oferty turystycznej dla pasażerów promów morskich zawijających do Gdyni,
- działania promujące możliwości inwestycyjne na terenach Portu Gdynia oraz „Doliny Logistycznej” we współpracy z instytucjami publicznymi, w tym Gminą Gdynia, Agencją Rozwoju Pomorza oraz Polską Agencją Informacji i Inwestycji Zagranicznych,
- stworzenie prawnych podstaw pozyskiwania przez zarządy portów danych statystycznych dla potrzeb prognozowania, programowania i planowania rozwoju portu,
- wprowadzenie regulacji umożliwiającej dostosowanie systemu opłat portowych do struktury kosztów utrzymania i rozwoju infrastruktury portowej oraz wielkości przeładunków.

Zgodność z dokumentami strategicznymi.

Przy tworzeniu Strategii kierowano się kryterium jej zgodności z dokumentami strategicznymi wyższego rzędu o randze międzynarodowej, krajowej oraz dokumentami poziomu regionalnego i miejskiego.

Na szczeblu Unii Europejskiej cele Strategii wpisują się w cele określone w następujących dokumentach:

- a) Biała Księga - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu,
- b) Strategia Europa 2020,

- c) Propozycja Komisji Europejskiej „Porty-Motor Wzrostu”,
- d) Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego.

Na poziomie krajowym cele Strategii są komplementarne z celami zawartymi w następujących dokumentach:

- a) Strategia Rozwoju Kraju 2020,
- b) Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,
- c) Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) ,
- d) Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020,
- e) Strategia rozwoju portów morskich do 2015r.:
- f) Projekt Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).

Na poziomie regionalnym, cele Strategii są zgodne z celami zawartymi w następujących dokumentach:

- a) Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020
- b) Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze.

Cele przyjęte w Strategii Portu Gdynia są również zgodne ze Strategią Rozwoju Gdyni

Załączniki

[Lista projektów morskich, zlokalizowanych w rejonie Portu Gdynia, zamieszczonych w Dokumentie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. \(tabela 3\)](#) pdf, 361 kB

Odpowiedzialny za treść:	Zgromadzenie Akcjonariuszy
Data wytworzenia:	01.07.2014
Opublikował w BIP:	Paweł Brutel
Data opublikowania:	01.07.2014 07:42
Liczba pobrań:	870

[Lista projektów inwestycyjnych zgłoszonych przez ZMPG SA do realizacji w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 \(tabele 1 i 2\).](#) pdf, 368 kB

Odpowiedzialny za treść:	Zgromadzenie Akcjonariuszy
Data wytworzenia:	01.07.2014

Opublikował w BIP:	Paweł Brutel
Data opublikowania:	01.07.2014 07:42
Liczba pobrań:	826

Metryczka

Odpowiedzialny za treść:	Paweł Brutel
Data wytworzenia:	01.07.2014
Opublikował w BIP:	Paweł Brutel
Data opublikowania:	01.07.2014 07:42
Liczba wyświetleń:	5239