



PLAN ROZWOJU PORTU GDYNIA DO 2030



PORT GDYNIA
2030

STYCZEŃ 2025

A. Spis treści

A.	Spis treści.....	2
B.	Zastosowane skróty i oznaczenia	3
C.	Streszczenie i wstęp	4
1.	Streszczenie	4
2.	Wstęp	4
2.1.	Cel opracowania	4
2.2.	Podstawa prawna	4
2.3.	Zakres dokumentu	4
D.	Plan Rozwoju Portu Gdynia	6
3.	Uwarunkowania Portu Gdynia – stan obecny	6
3.1.	Akty prawne i dokumenty strategiczne regulujące działalność i pracę ZMPG	6
3.2.	Przegląd działalności prowadzonej w Porcie	9
3.3.	Opis parametrów technicznych nabrzeży Portu Gdynia	10
3.4.	Uwarunkowania przestrzenne.....	11
3.5.	Infrastruktura dostępowa do Portu od strony lądu i morza.....	11
4.	Założenia rozwojowe portu	14
4.1.	Wizja Portu Gdynia	15
4.2.	Misja Portu Gdynia	15
4.3.	Rozwój Portu Gdynia	15
5.	Zakładane kierunki rozwoju Portu Gdynia	17
5.1.	Bezpieczeństwo infrastruktury portowej	17
5.2.	Ochrona środowiska, działania związane z transformacją energetyczną i rozwój dostępności paliw alternatywnych.....	18
5.3.	Rozwój przestrzenny Portu Gdynia	21
6.	Główne przedsięwzięcia inwestycyjne wraz ze źródłami finansowania	23
7.	Planowane do osiągnięcia parametry obsługiwanych w Porcie Gdynia statków oraz planowany potencjał przeładunkowy	24
7.1.	Planowany potencjał przeładunkowy.....	25
7.2.	Planowany potencjał w zakresie obsługi pasażerów	25
E.	Załącznik nr 1	26
F.	Załącznik nr 2	27

B. Zastosowane skróty i oznaczenia

AFIR	- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych
BPZPG, Port Zewnętrzny, PZ	- Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia
EŚW	- Europa Środkowo-Wschodnia
LNG	- Liquefied Natural Gas – skroplony gaz ziemny
LPG	- Liquefied Petroleum Gas – skroplony gaz rafineryjny
MEW/MFW	- Morska energetyka wiatrowa/morskie farmy wiatrowe
MI	- Ministerstwo Infrastruktury
mpzp	- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
NATO	- North Atlantic Treaty Organization – Sojusz Północnoatlantycki
OPS	- Onshore Power Supplu – punkt zasilania statków energią elektryczną z lądu
PPP	- Partnerstwo Publiczno-Prywatne
PRPPM2030	- Program Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2030 roku
Plan / Plan Rozwoju / Plan Rozwoju Portu Gdynia	- niniejszy dokument – Plan Rozwoju Portu Gdynia do 2030 r.
Spółka, ZMPG	- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.
TEN-T	- Transeuropejska Sieć Transportowa (w rozumieniu Rozporządzenia PE i Rady (UE) nr 2024/1679)
Ustawa o pipm	- ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. 1997 nr 9 poz. 44 z późn. zm.)

C. Streszczenie i wstęp

1. Streszczenie

1. Niniejszy dokument opracowano i opublikowano w Biuletynie Informacji Publicznej Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. w związku z wymogiem przepisu art. 7 ustawy ust. 2a oraz 2b ustawy o pipm.
2. Niniejszy dokument stanowi syntetyczny opis aktualnej sytuacji i zakładanych kierunków rozwoju Portu Gdynia do 2030 r.
3. Wskazano uwarunkowania rozwojowe, w tym prawne i przestrzenne Portu Gdynia oraz przedstawiono opis prowadzonej w porcie działalności i podstawowych parametrów technicznych nabrzeży portowych. Opisano powiązania Portu Gdynia z siecią transportową od strony lądu.
4. Wymieniono główne działania (inwestycje) ZMPG w okresie objętym Planem.
5. Wskazano najważniejsze kierunki rozwojowe. Jako główne obszary perspektywnego rozwoju wskazano Port Zewnętrzny oraz Dolinę Logistyczną, jednak w zakresie Doliny Logistycznej przewiduje się realizację pierwszych prac budowlanych po okresie objętym Planem.

2. Wstęp

2.1. Cel opracowania

Celem przygotowania Planu Rozwoju Portu Gdynia do 2030 r. jest prezentacja działań, które umożliwią zrównoważony wzrost wyników przeładunkowych Portu Gdynia oraz identyfikację czynności, które pomogą Portowi utrzymać konkurencyjną pozycję na rynku portów morskich Bałtyku – a także szerzej – Europy w horyzoncie wieloletnim. Dla realizacji celu opracowania dokonano przeglądu i diagnozy stanu istniejącego, w tym wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowań rozwojowych Portu, a następnie przedstawiono zakładane kierunki rozwoju oraz przedsięwzięcia inwestycyjne mające go zapewnić.

2.2. Podstawa prawna

Zgodnie z zapisami ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o pipm, podmiot zarządzający portem morskim opracowuje plan rozwoju portu, który następnie publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej.

Poniżej przytoczone zostaje brzmienie art. 7 ust. 2a oraz 2b ustawy o pipm, które regulują te kwestie.

„Art. 7

2a. W ramach działalności, o której mowa w ust. 1 pkt 2, podmiot zarządzający opracowuje w szczególności plan rozwoju portu publikowany na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej podmiotu zarządzającego.

2b. Plan, o którym mowa w ust. 2a, jest sporządzany na okres nie krótszy niż 5 lat i zawiera co najmniej:

- 1) informację dotyczącą zakładanego rozwoju portu wraz ze wskazaniem planowanych inwestycji oraz źródeł ich finansowania;
- 2) zakładane maksymalne parametry statków obsługiwanych przez port (zanurzenie, długość, szerokość), wielkości potencjału przeładunkowego wyrażone odpowiednio w tonach lub TEU, w tym wyładunku ryb, oraz wielkości potencjału w zakresie obsługi pasażerów wyrażonej w liczbie pasażerów.”

2.3. Zakres dokumentu

Dla realizacji celu opracowania dokonano przeglądu i diagnozy stanu istniejącego, w tym wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowań rozwojowych Portu, a następnie przedstawiono zakładane kierunki rozwoju oraz

przedsięwzięcia inwestycyjne mające go zapewnić. Wskazano ponadto potencjalne źródła finansowania poszczególnych inwestycji, a także przewidywane parametry infrastruktury portowej.

Plan, co do zasady, obejmuje horyzont do 2030 r. Jednocześnie zaznacza się, że obecnie obowiązująca Strategia Rozwoju Portu Gdynia obejmuje lata 2014-2027. Wobec tego w perspektywie do 2030 r. można przewidywać, że nastąpi przynajmniej częściowa zmiana celów i priorytetów rozwojowych Portu Gdynia, co z kolei wpłynie również na zakres niniejszego Planu. Ponadto z uwagi na charakter działalności ZMPG, jak również inwestycji przezeń realizowanych, należy zaznaczyć, że działania wynikające z przyjętych kierunków rozwojowych mogą do 2030 r. zostać zrealizowane – w niektórych przypadkach tylko częściowo, a ich dalsza realizacja będzie następować w latach kolejnych.

D. Plan Rozwoju Portu Gdynia

3. Uwarunkowania Portu Gdynia – stan obecny

3.1. Akty prawne i dokumenty strategiczne regulujące działalność i pracę ZMPG

W niniejszym rozdziale wskazano niektóre (najważniejsze) akty prawne, które regulują działalność i zadania realizowane przez ZMPG.

3.1.1. *Akty prawne i dokumenty strategiczne właściwe z uwagi na przedmiot działalności ZMPG*

Prawo międzynarodowe

- Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki - Konwencja MARPOL,
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów,
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego (UE) 2019/883 z 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniająca dyrektywę 2010/65/UE i uchylająca dyrektywę 2000/59/WE,
- Europejska Przestrzeń Morska. Autostrady Morskie – szczegółowy plan wdrożeniowy Europejskiego Koordynatora Kurta Bodewiga (2022 r.),
- Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego (2021 r.).

Prawo krajowe

- Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich,
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 kwietnia 2020 r. w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2021 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej,
- Ustawa z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych,
- Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej,
- Ustawa z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków,
- Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki,
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2023 r., poz. 1786 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. 2020 r., poz. 8),
- Ustawa z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz.U. 2020 r. poz. 1333),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. 2015 r. poz. 360 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 czerwca 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać morskie budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie,

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 23 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. 2016 r. poz. 369),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. 2021 r. poz. 101 z późn.zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. 2014 r. poz. 720 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 1998 r., Nr 151 poz. 987 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017r.w sprawie udostępnienia Infrastruktury kolejowej (Dz.U.2017, poz.755 z późn . zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2022 r. w sprawie wzoru formularza wniosku o zatwierdzenie planu gospodarowania odpadami ze statków,
- Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. z 2020 r. poz. 1742)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 r. w sprawie wzoru formularza raportu dotyczącego funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 r. w sprawie wzoru formularza pokwitowania odbioru odpadów ze statków,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 r. w sprawie wzoru formularza, na którym jest przekazywana informacja o odpadach ze statków znajdujących się na statku,
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku,
- Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku.

3.1.2. *Inne akty prawne i dokumenty strategiczne*

Prawo międzynarodowe

- Rozporządzenie 2024/1679 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013,
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014,
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1328 z dnia 10 sierpnia 2021 r. określające wymogi dotyczące infrastruktury mające zastosowanie do niektórych kategorii działań związanych z infrastrukturą podwójnego zastosowania zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153,
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych),

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych,
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2464 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 537/2014, dyrektywy 2004/109/WE, dyrektywy 2006/43/WE oraz dyrektywy 2013/34/UE w odniesieniu do sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju,
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012r.w sprawie utworzenia jednolitego Europejskiego obszaru kolejowego (DZ.U.L 343 z 14 grudnia 2012) (dalej: Dyrektywa 2012/34.),
- Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (2011 r.),
- Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” (2020).

Prawo krajowe

- Ustawa z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych,
- Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym,
- ustawa z dnia 13 kwietnia 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach w zakresie przeciwdziałania wspieraniu agresji na Ukrainę oraz służących ochronie bezpieczeństwa narodowego,
- Ustawa z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych,
- Ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów,
- Ustawa z dnia 11 marca 2022 r. o obronie Ojczyzny,
- Ustawa z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych,
- Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane,
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 8 grudnia 2023 r. w sprawie projektu planu ogólnego gminy, dokumentowania prac planistycznych w zakresie tego planu oraz wydawania z niego wypisów i wyrysów,
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 17 grudnia 2021 r. w sprawie wymaganego zakresu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia,
- Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych,
- Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach,
- Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.),
- Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 roku,
- Polityka energetyczna Polski do 2040 r.,
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030,
- Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji stanowiący również Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030, przyjęty Uchwałą nr 842/381/22 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 30 sierpnia 2022 r.,
- Strategia rozwoju Miasta Gdyni 2030, Uchwała nr XXXI/768/17 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 kwietnia 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii rozwoju Miasta Gdyni 2030.

3.2. Przegląd działalności prowadzonej w Porcie

W Porcie Gdynia działa 12 głównych operatorów terminalowych, ich listę zawiera poniższa Tabela 1. Ponadto tabela ta wskazuje przedmiot działalności poszczególnych terminali oraz ich lokalizację (dzierzawione/użytkowane tereny portu).

Tabela 1 Operatorzy terminalowi w Porcie Gdynia

Terminal	Lokalizacja	Przedmiot działalności (grupy ładunkowe)
Aalborg Portland Polska Sp. z o.o.	Nabrzeże Węgierskie przy narożniku z Nabrzeżem Słowackim	cement
Alpetrol Sp. z o.o.	Nabrzeże Śląskie przy narożniku z Nabrzeżem Wendy	LPG
Bałtycka Baza Masowa Sp. z o.o.	Nabrzeże Wendy i Nabrzeże Szwedzkie	ładunki masowe suche i płynne – głównie nawozy
Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o.	Nabrzeże Helskie I, Nabrzeże Helskie II, Nabrzeże Bułgarskie część publiczna (ZMPG S.A.), place składowe przy ulicach Promowej, Kontenerowej i Logistycznej	kontenery, drobnica, general cargo, project cargo
Gdynia Container Terminal Sp. z o.o.	Nabrzeże Bułgarskie	kontenery, drobnica, general cargo, project cargo
HES Gdynia Bulk Terminal Sp. z o.o.	Nabrzeże Szwedzkie I i II Strefa, Nabrzeże Śląskie, Nabrzeże Duńskie, Pirs południowy (Gumowy) Nabrzeże Holenderskie, Nabrzeże Francuskie I i II Strefa; wymienione Nabrzeża wraz z przyległymi placami składowymi i magazynami, Stanowisko Przeładunku Paliw Płynnych na Falochronie Głównym Wschodnim	produkty masowe suche i płynne, w tym: surowce energetyczne i produkty rolne, paliwa płynne, produkty chemiczne, okazjonalnie general cargo
Chane Terminal Gdynia Sp. z o.o.	Nabrzeże Indyjskie (środkowy odcinek)	ładunki masowe ciekłe (m.in. oleje spożywcze i melasa)
Mondry Sp. z o.o.	Nabrzeże Indyjskie (północny odcinek), Nabrzeże Norweskie	produkty rolne
Nowy Publiczny Terminal Promowy	Nabrzeże Polskie	pojazdy i pasażerowie
OT Port Gdynia Sp. z o.o.	Nabrzeże Polskie I i II Strefa, Nabrzeże Rotterdamskie, Nabrzeże Stanów Zjednoczonych, Nabrzeże Czeskie, Nabrzeże Rumuńskie, Nabrzeże Węgierskie – wraz z przyległymi placami składowymi i magazynami	drobnica, w szczególności ro-ro, ładunki masowe suche
Speed Sp. z o.o.	Nabrzeże Rotterdamskie, Nabrzeże Indyjskie, Nabrzeże Polskie; Nabrzeże Węgierskie	ładunki masowe

Terminal	Lokalizacja	Przedmiot działalności (grupy ładunkowe)
PERN S.A.	Stanowisko Przeładunku Paliw Płynnych na Falochronie	paliwa płynne

Oprócz terminali przeładunkowych w Porcie Gdynia działają przedsiębiorstwa świadczące usługi związane ze składowaniem i obsługą towarów na otwartych i zamkniętych powierzchniach dzierżawionych od ZMPG. Poza obszarem stanowiącym przedmiot wieczystego użytkowania, jednakże w granicach administracyjnych portu działają także przedsiębiorstwa stoczniowe.

3.3. Opis parametrów technicznych nabrzeży Portu Gdynia

Poniższa Tabela 2 przedstawia parametry (długość i dopuszczalne zanurzenie) nabrzeży będących w zarządzie ZMPG. Podane zanurzenia to wartości orientacyjne.

Tabela 2 Parametry techniczne nabrzeży Portu Gdynia

Nabrzeże	Długość [m]	Zanurzenie [m]	Uwagi
Pomorskie	626	3,4-7,1	
Przydokowe	145 (w tym 100 m w zarządzie ZMPG)	5,6	
Śląskie	588	6,1-8,3	
Wendy	252	7-7,6	
Szwedzkie	714	10,8-13,0	
Duńskie	364	5,9-6,5	Odchodzi od niego Pirs Południowy
Holenderskie	505	5,9-13,0	
SPPP	210	11,5	Przy Falochronie Głównym Wschodnim
Belgijskie	126	8,7	
Francuskie	512	9,4-10,7	
Portowe	158	8,8	
Pilotowe	83	7,2	
Fińskie	180	7,2-10,5	
Polskie	1115	7,5-10,5	Podzielone na dwa odcinki rampą terminalu promowego
Rotterdamskie	336	4,4-8,8	
Indyjskie	1009	4,4-8,8	
Norweskie	264	14,0-14,5	
Stanów Zjednoczonych	819	8	Rampa ro-ro „B”
Czeskie	247	7,5	
Rumuńskie	867	8,7-14,5	
Słowackie	182	14,5	
Węgierskie	708	7,2-8	
Bułgarskie	192	8,5-14,5	dotychczasowe 620 m poza zarząd ZMPG
Puckie	127	14,5	
Helskie II	180	9,0-9,1	
Helskie I	798	10,-12,7	zanurzenia – wartości przed modernizacją; docelowo: 14,5 m.

3.4. Uwarunkowania przestrzenne

Port Gdynia jest zlokalizowany w Gminie Miasta Gdynia (dzielnica Śródmieście) oraz Gminie Kosakowo (perspektywiczne tereny rozwojowe – tzw. „Dolina Logistyczna”).

Granice administracyjne portu wyznaczone są na drodze rozporządzenia wydawanego przez ministra właściwego ds. gospodarki morskiej.

W granicach administracyjnych Portu Gdynia zlokalizowane są następujące struktury nie będące w zarządzie ZMPG.

- Od południa i południowego zachodu – tereny stoczniowe (cywilne), tereny przemysłowe i obszar kolejowy,
- Od północy: stocznia wojenna i Port Wojenny Gdynia.

Port Gdynia sąsiaduje bezpośrednio z następującymi lokalizacjami – znajdującymi się poza jego granicami administracyjnymi.

- Od południa: tereny mieszkalno-usługowe dzielnicy Gdynia Śródmieście.
- Od zachodu: Elektrociepłownia Gdyńska (Ec3),
- Od północnego zachodu i północy – dzielnice mieszkalne Pogórze Dolne, Obłuże, Oksywie,
- Od wschodu: Zatoka Pucka Zewnętrzna (Zatoka Gdańska).

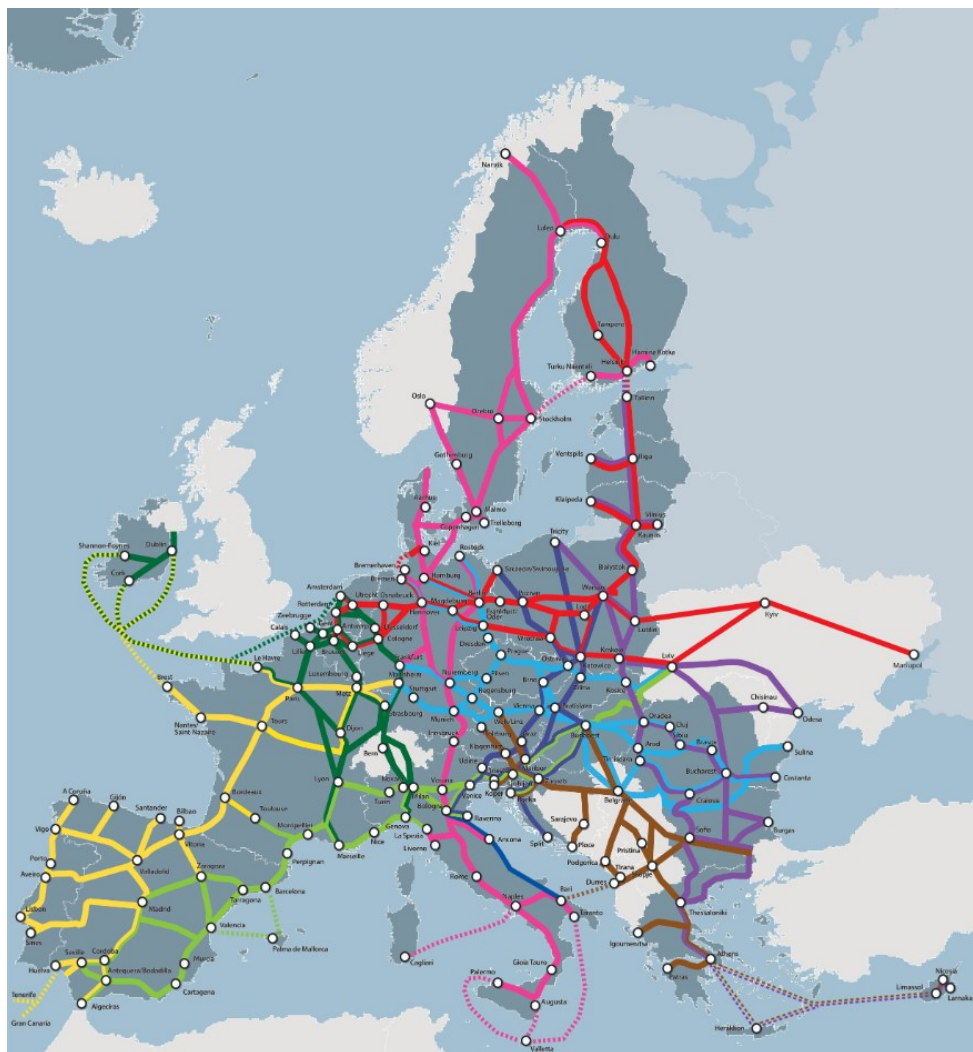
Otoczenie Portu Gdynia determinuje jego kierunki rozwoju przestrzennego. W związku ze ścisłym otoczeniem portu obszarami o innych funkcjach, ekspansja terytorialna Portu Gdynia jest możliwa wyłącznie na wschód (rozbudowa portu na nowozalążdowionych obszarach – Port Zewnętrzny) oraz na zachód w najbliższej możliwej lokalizacji (Dolina Logistyczna).

3.5. Infrastruktura dostępowa do Portu od strony lądu i morza

3.5.1. *Infrastruktura dostępowa od strony lądu*

Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej Port Gdynia wchodzi w skład sieci bazowej TEN-T wpisując się w dwa bazowe Europejskie korytarze transportowe:

- Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie,
- Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie.



Rysunek 1 Port Gdynia na mapie TEN-T

Drogi krajowe stanowiące połączenie drogowe Portu Gdynia z głąbią kraju to droga ekspresowa S6 (w tym Obwodnica Trójmiasta), droga ekspresowa S7 oraz autostrada A1. Natomiast, bezpośrednią trasą, która łączy port w Gdyni z siecią dróg krajowych jest ulica Eugeniusza Kwiatkowskiego – droga powiatowa, której parametry techniczne na odcinku najbliższym portu nie spełnia wymagań sieci TEN-T. Trasa ta jest wąskim gardłem dostępu drogowego, w wyniku czego jest obciążona ruchem o dużym natężeniu samochodów ciężarowych oraz ruchem miejskim (samochody osobowe i pojazdy komunikacji miejskiej), co wpływa na jej znaczne i postępujące wyeksploatowanie. W związku z tym konieczne jest zapewnienie alternatywnego połączenia drogowego spełniającego wszelkie normy sieci TEN-T, jakim jest planowana do wybudowania Droga Czerwona. Projektowana Droga Czerwona jest warunkiem koniecznym do zapewnienia realizacji kluczowych inwestycji i dalszego rozwoju portu. Inwestycja ta, na dzień opracowania niniejszego Planu, jest w trakcie prac projektowych realizowanych przez GDDKiA (różne stadium prac w zależności od odcinka).

Podstawowe parametry techniczne projektowanej Drogi Czerwonej zakładają:

- klasa drogi: GP,
- prędkość projektowa: 70 km/h,
- przekrój poprzeczny: 2x2 lub 2x3,
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m,
- dopuszczalny nacisk: 115 kN/oś.

Realizowane obecnie inwestycje uzupełniające istniejącą sieć drogową:

- droga ekspresowa S6 (Szczecin – Koszalin – Słupsk – Gdynia),
- Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej (połączenie dróg krajowych S6 i S7; alternatywa dla Obwodnicy Trójmiasta).

Jednym z głównych celów Portu Gdynia jest wzmocnienie roli transportu kolejowego poprzez poprawę dostępności oraz efektywności infrastruktury kolejowej. Spójna i nowoczesna sieć linii kolejowych to podstawa do konkurowania z transportem drogowym. PKP PLK w październiku 2024 r. poinformowały, że zadanie inwestycyjne pn. „Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni” zostało zrealizowane. W ramach tego przedsięwzięcia zmodernizowano infrastrukturę Stacji Gdynia Port, co pozwoli na zapewnienie wymagań i standardów dla infrastruktury kolejowej sieci TENT-T, zwiększając przy tym przepustowość oraz bezpieczeństwo i efektywność układu kolejowego w ramach Lokalnego Centrum Sterowania Stacji Gdynia Port.

Stacja Gdynia Port jest bezpośrednio powiązana z liniami kolejowymi:

- nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port (odcinek Gdańsk Osowa – Gdynia Port), odcinek od km 205,885 do km 210,763 linia o znaczeniu państwowym, pierwszorzędna, zelektryfikowana, dwutorowa od km 205,885 do km 210,374 i jednotorowa od km 210,374 do km 210,763,
- nr 228 Rumia – Gdynia Port Okywie, odcinek od km 5,618 do km 11,227, linia o znaczeniu państwowym, drugorzędna, niezelektryfikowana, jednotorowa,
- nr 723 Gdynia Chylonia – Gdynia Port GPF, linia o znaczeniu państwowym, drugorzędna, zelektryfikowana, jednotorowa,
- nr 724 Gdynia Port GPD – Gdynia Port GPO, odcinek od km 1,209 do km 2,157, linia o znaczeniu państwowym, drugorzędna, niezelektryfikowana, jednotorowa,
- nr 725 Gdynia Główna R 21 – Gdynia Port GPB, odcinek od km -0,164 do km 2,247, linia o znaczeniu pozostałe, pierwszorzędna, zelektryfikowana, jednotorowa,
- nr 961 Gdynia Postojowa GP 14 – Gdynia Port GPC, odcinek od km 0,000 do km 1,103; linia o znaczeniu pozostałe, pierwszorzędna, zelektryfikowana, jednotorowa.

Wąskim gardłem dla dostępu kolejowego do Portu Gdynia jest przebieg infrastruktury kolejowej przez trójmiejską aglomerację, wzdłuż której priorytet w ruchu mają pociągi pasażerskie. Zwiększenie przepustowości i dostępu do Portu w Gdyni jest możliwe poprzez modernizację linii kolejowej nr 201 na odcinku Maksymilianowo - Port Gdynia (tzw. „magistrali węglowej”) poprzez dobudowanie drugiego toru oraz elektryfikację. Na dzień sporządzenia Planu, modernizacja linii kolejowej nr 201 jest w przeważającej części na etapie przed ogłoszeniem przetargu na generalne wykonawstwo.

3.5.2. Infrastruktura dostępowa od strony morza

Stan istniejący

Zakres infrastruktury dostępowej do Portu Gdynia wskazano w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. (z późn. zm.) w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Zgodnie z ww. aktem prawnym (§ 2.) w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do Portu Gdynia wchodzi:

- 1) tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami:
 - a) tor podejściowy do wejścia głównego:
 - i) – odcinek od pławy GD do pary pław G1-G2, o długości 3,8 km,

- b) – odcinek od pary pław G1-G2 do linii łączącej główki wejścia głównego, o długości 2,8 km, szerokości w dnie 280,0 m i głębokości technicznej 17 m, podejście do wejścia południowego, o głębokości technicznej 9,1 m;
- 2) falochrony zewnętrzne:
 - a) falochron główny o długości 2018,8 m,
 - b) głowica falochronu północnego wyspowego o długości 18,4 m;
- 3) stałe znaki nawigacyjne:
 - a) stawy nabieżników świetlnych - 2 szt.,
 - b) znaki i światła nawigacyjne - 4 szt.;
- 4) pływające oznakowanie nawigacyjne:
 - a) pławy toru podejściowego do wejścia głównego - 3 szt.,
 - b) pławy podejścia do wejścia południowego - 1 szt.;
- 5) latarnie, o których mowa w § 1 pkt 5 rozporządzenia;
- 6) kotwiczowiska:
 - a) kotwiczowisko nr 1 o powierzchni 5,9 km² i głębokości od 9,0 m do 16,0 m,
 - b) kotwiczowisko nr 2 o powierzchni 3,9 km² i głębokości od 13,0 m do 25,0 m,
 - c) kotwiczowisko nr 3 o powierzchni 3,2 km² i głębokości od 26,0 m do 31,0 m;
- 7) systemy, o których mowa w § 1 pkt 7 rozporządzenia (system radionawigacyjny "Differential Global Positioning System" (DGPS) oraz system referencyjny hydrograficzny RTK GNSS z siecią zdalnego nadzoru i monitorowania);
- 8) infrastruktura, o której mowa w § 1 pkt 8 rozporządzenia (infrastruktura systemu nadzoru i kontroli ruchu statków "VTS Zatoka Gdańska");
- 9) systemy monitorowania znaków nawigacyjnych;
- 10) system zasilania energetycznego światła nawigacyjnych wraz z liniami kablowymi;
- 11) system hydrograficzny, o którym mowa w § 1 pkt 11 rozporządzenia;
- 12) system identyfikacji statków (AIS), o którym mowa w § 1 pkt 12 rozporządzenia.

Stan planowany

Przewiduje się, że w perspektywie objętej planem zostanie zrealizowana następująca infrastruktura dostępowa do Portu Gdynia:

- 1) nowe falochrony osłonowe, stanowiące komponent projektu BPZPG:
 - a) falochron północny (250 m) – osłona basenu zachodniego Portu Zewnętrznego wraz z konstrukcją narzutową,
 - b) falochron północny osłonowy wyspowy (L-lewy, odcinek zachodni, 800 m),
 - c) falochron północny osłonowy wyspowy (P-prawy, odcinek wschodni, 800 m + 56 m),
 - d) falochron północno-wschodni osłonowy wyspowy (500 m).
- 2) rozbudowa istniejącego toru podejściowego do Portu Gdynia w związku z realizacją prac czerpalnych w ramach realizacji BPZPG.

W kolejnych latach przewidziana jest rozbudowa falochronów Portu Zewnętrznego i torów podejściowych do niego w ramach realizacji docelowego zakresu inwestycji.

4. Założenia rozwojowe portu

Zgodnie z Art. 7. 1. ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, podmiot zarządzający portem morskim ma obowiązek prognozowania, programowania i planowania rozwoju portu. Spełniając ustawowy obowiązek, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. realizuje Strategię rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Dokument strategiczny stanowi szczegółową analizę wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowań

funkcjonowania Portu Gdynia, analizę rynkową oraz obsługiwanych grup ładunkowych w Porcie Gdynia. Na podstawie wniosków wynikających z poszczególnych analiz strategicznych opracowano wizję, misję, priorytety w zakresie rozwoju oraz zidentyfikowano i wyodrębniono cele rynkowe dla Portu Gdynia.

4.1. Wizja Portu Gdynia

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

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, że ugruntowana, silna marka portu będzie wyróżnikiem przyciągającym użytkowników.

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

4.2. Misja Portu Gdynia

„Konsekwentne działania w celu zapewniania 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. Określa także 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.

4.3. Rozwój Portu Gdynia

Analizy uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych działalności Portu Gdynia oraz monitoring bieżącej sytuacji rynkowej, pozwoliły na zdefiniowanie czterech priorytetów stanowiących o potencjale rozwojowym Portu Gdynia.

Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych

Działania rozwojowe Portu Gdynia zakładają 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 jego 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.

Przewiduje się, iż zaprogramowane kierunki interwencji zawarte w Priorytecie 1 przyniosą efekty rynkowe w postaci:

1. wzrostu obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału rynku polskiego oraz zaplecza tranzytowego,
2. ściślejszego powiązania Portu Gdynia z głównymi ośrodkami gospodarczymi zaplecza krajowego i tranzytowego,
3. lepszego wykorzystania posiadanych zasobów i położenia portu gdyńskiego,
4. wzmocnienia 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.

Przewiduje się, iż zaprogramowane kierunki interwencji zawarte w Priorytecie 2 przyniosą efekty rynkowe w postaci:

1. rozwoju Portu Gdynia jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T,
2. podniesienia pozycji konkurencyjnej Portu Gdynia w zakresie parametrów infrastruktury przeładunkowej i składowej,
3. zwiększenia potencjału terenów przeznaczonych na funkcje portowe,
4. zwiększenia przepustowości operacyjnej terminali przeładunkowych i powstanie nowych terminali przeładunkowych w porcie,
5. dostosowania parametrów infrastruktury portu do prognozowanych wielkości i typów statków oraz umożliwienie obsługi w Porcie Gdynia statków o parametrach Baltmax,
6. zapewnienie konkurencyjnych warunków dla obsługi największych statków pasażerskich,
7. możliwości obsługi ładunków petrochemicznych w relacjach eksport-import,
8. utrzymania zdolności finansowej do realizacji długofalowej polityki rozwojowej.

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

Port Gdynia jest węzłem bazowym sieci TEN-T. 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. 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).

Przewiduje się, iż zaprogramowane kierunki interwencji zawarte w Priorytecie 3 przyniosą efekty w postaci:

1. polepszenia warunków nawigacyjnych i zwiększenie bezpieczeństwa nawigacyjnego oraz zapewnienie możliwości dostępu morskiego dla statków o parametrach Baltmax,
2. zwiększenia udziału transportu kolejowego w obsłudze Portu Gdynia, w tym zwłaszcza przewozów intermodalnych,
3. likwidacji wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu kolejowego, w tym zwiększenie nacisku na oś, pełnej elektryfikacji i umożliwienie obsługi pełnych składów pociągów,
4. zwiększenia przepustowości i nośności układu torowego w granicach Portu Gdynia,
5. realizacji polityki transportowej UE dotyczącej integracji portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych,
6. likwidacji wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności, przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych,
7. usprawnienia obsługi samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia.

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.

Przewiduje się, iż zaprogramowane kierunki interwencji zawarte w Priorytecie 4 przyniosą efekty rynkowe w postaci:

1. 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,
2. udoskonalenie warunków funkcjonowania użytkowników w Porcie Gdynia i uproszczenie obsługi dokumentacji ładunkowej, usprawnienie procedur celnych, fitosanitarnych oraz pozostałych służb granicznych,
3. pozyskanie nowych połączeń żeglugowych i intermodalnych,
4. zwiększenie efektywności funkcjonowania Portu Gdynia poprzez implementację platformy wymiany informacji,
5. rozwój obszaru „Doliny Logistycznej” jako zaplecza logistycznego portu,
6. wprowadzenie nowoczesnego modelu finansowania infrastruktury transportowej, uwzględniającego zaangażowanie użytkowników w ponoszenie kosztów jej utrzymania i rozwoju, w myśl zasady „użytkownik płaci”,
7. zwiększenie zatrudnienia w sektorze portowo-morskim w Gdyni i jej otoczeniu z jednoczesnym podniesieniem efektywności pracy.

5. Zakładane kierunki rozwoju Portu Gdynia

5.1. Bezpieczeństwo infrastruktury portowej

Porty morskie stanowią złożone zespoły infrastruktury, których sprawne funkcjonowanie i bezpieczeństwo przekładają się na bezpieczeństwo państw i regionów w ujęciu gospodarczym, energetycznym i militarnym. W Porcie Gdynia oprócz terminali przeładunkowych (port handlowy) i obsługi żeglugi pasażerskiej, w tym

lokalnej, funkcjonuje także Port Wojenny – baza 3 Flotylli Okrętów. Port Gdynia ponadto stanowi bazę NATO i jest wykorzystywany podczas ćwiczeń Sojuszu prowadzonych na Morzu Bałtyckim. Bezpieczeństwo infrastruktury portowej to kluczowy aspekt zarządzania portami, a celem jego zapewnienia jest ochrona ludzi, obiektów oraz systemów logistycznych przed różnorodnymi zagrożeniami, wynikającymi zarówno z celowej działalności ludzi, jak również zdarzeń losowych (pożary, zagrożenia miejscowe i kłęski żywiołowe). Zapewnienie bezpieczeństwa w portach jest istotne nie tylko ze względu na znaczenie portów jako węzłów transportowych, ale także z powodu ich roli w gospodarce krajowej i międzynarodowej.

W Porcie Gdynia prowadzone są działania mające na celu minimalizację następujących ryzyk z obszaru bezpieczeństwa:

- zagrożenia fizyczne atakami terrorystycznymi, sabotażem infrastruktury portowej i instalacji, przestępczością zorganizowaną, ochroną nabrzeży stanowiących granicę państwa – w porcie prowadzony jest stały dozór ochrony i monitoring, czego celem jest wyeliminowanie nieuprawnionego dostępu na teren zamknięty zarządzany przez ZMPG w tym do budynków i na teren terminali portowych;
- bezpieczeństwo cyfrowe – ZMPG wdraża regularne szkolenia pracowników, czego celem jest podniesienie świadomości i minimalizacja ryzyka narażenia systemów informatycznych ZMPG na nieuprawniony dostęp; ponadto prowadzony jest bieżący monitoring zabezpieczeń systemów i ich regularne aktualizacje;
- ochrona przeciwpożarowa terenów i obiektów lądowych i na akwenach portowych – ZMPG posiada w swoich strukturach Portową Straż Pożarną realizującą zadania z zakresu ochrony przeciwpożarowej na obszarze ZMPG.

W perspektywie objętej niniejszym Planem przewiduje się adekwatne do potrzeb wdrażanie nowych oraz unowocześnianie istniejących systemów monitoringu i informatycznego w ramach przewidzianego w „Programie rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” priorytetu określanego jako digitalizacja polskich portów morskich. W przypadku systemu Polski Port Community System zastosowanie dedykowanych modułów umożliwi bezpieczną i inteligentną wymianę informacji w zakresie logistyki oraz obsługi statków i towarów. Przewiduje się, iż wprowadzenia takich rozwiązań, zwiększy potencjał przeładunkowy i zoptymalizuje wykorzystanie istniejącej infrastruktury portowej bez dodatkowych nakładów inwestycyjnych w budowie infrastruktury technicznej.

Realizowane w Porcie Gdynia inwestycje związane zwłaszcza z modernizacją infrastruktury portowej oraz dostępowej skutkują poprawą warunków do przeładunków realizowanych na potrzeby Wojska Polskiego oraz sił sojuszniczych.

W perspektywie objętej niniejszym planem przewiduje się również rozbudowę zdolności operacyjnych Portowej Straży Pożarnej, w tym rozbudowę floty.

5.2. Ochrona środowiska, działania związane z transformacją energetyczną i rozwój dostępności paliw alternatywnych

5.2.1. Przepisy prawa regulujące zagadnienia z obszaru ochrony środowiska mające zastosowanie w branży transportu morskiego i portów morskich

Branża transportu morskiego i portów morskich w Unii Europejskiej i Polsce jest regulowana przez liczne przepisy prawne dotyczące ochrony środowiska. Poniżej wymieniono najważniejsze z nich.

Porty morskie są kluczowymi węzłami transportowymi, które odgrywają istotną rolę w łańcuchu dostaw. Tworzenie infrastruktury dla paliw alternatywnych jest szczególnie ważne, aby żegluga, w tym również porty, mogła spełniać coraz bardziej rygorystyczne wymogi związane z ochroną środowiska oraz przyczyniać się

do osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu, który zakłada osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku.

Regulacje międzynarodowe

- Konwencja MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships): kluczowy akt prawny dotyczący zapobiegania zanieczyszczeniom ze statków, obejmujący m.in. zanieczyszczenia olejowe (Załącznik I), ścieki (Załącznik IV), oraz odpady stałe (Załącznik V),
- Konwencja Londyńska 1972 (Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter): dotyczy ograniczenia zanieczyszczenia morza odpadami,
- Konwencja sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego.

Prawo Unii Europejskiej

- Dyrektywa 2005/33/WE w sprawie zawartości siarki w paliwach żeglugowych: wprowadza mechanizmy mające na celu ograniczenie zawartości siarki w paliwach używanych przez statki w celu redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza,
- Rozporządzenie UE nr 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji CO₂ z transportu morskiego (MRV): nakłada obowiązek monitorowania i raportowania emisji dwutlenku węgla dla dużych statków pływających do i z portów UE,
- Dyrektywa 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych: zachęca do rozwoju infrastruktury LNG w portach, co przyczynia się do zmniejszenia emisji z transportu morskiego,
- Dyrektywa 2010/75/UE w sprawie emisji przemysłowych (IED): dotyczy także działalności portowej, obejmując emisje z procesów przemysłowych związanych z portami,
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych – określające działania podejmowane w portach morskich w celu zapewnienia dostępu do paliw alternatywnych dla statków,
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/957 z dnia 19 czerwca 2023 roku w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmieniające dyrektywę 2009/16/WE mające na celu zwiększenie udziału paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w zużyciu energii przez statki operujące na wodach Unii Europejskiej, wspierając redukcję emisji gazów cieplarnianych w transporcie morskim i realizację celów Europejskiego Zielonego Ładu,
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów,
- Dyrektywa 94/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 1994 r. w sprawie opakowań i odpadów opakowaniowych,
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/19/UE z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego (WEEE),
- Dyrektywa 2006/66/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 września 2006 r. w sprawie baterii i akumulatorów oraz zużytych baterii i akumulatorów,
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków,
- Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory,
- Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku,
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 142/2011 z dnia 25 lutego 2011 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1069/2009 określającego przepisy sanitarne dotyczące

produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, nieprzeznaczonych do spożycia przez ludzi, oraz w sprawie wykonania dyrektywy Rady 97/78/WE w odniesieniu do niektórych próbek i przedmiotów zwolnionych z kontroli weterynaryjnych na granicach w myśl tej dyrektywy,

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 roku w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylecia dyrektywy 2014/94/UE,
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 roku w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE.

Prawo polskie

- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska: podstawowy akt prawny regulujący ochronę środowiska w Polsce,
- Ustawa z dnia 18 września 2001 r. o odpowiedzialności za szkody w środowisku: zawiera przepisy dotyczące odpowiedzialności za zanieczyszczenia i szkody wyrządzone środowisku,
- Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej: reguluje zarządzanie polskimi obszarami morskimi, w tym kwestie ochrony środowiska,
- Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki: wdrożenie przepisów konwencji MARPOL do prawa polskiego,
- Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach,
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko,
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. prawo wodne,
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,
- Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich,
- Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich,
- Ustawa z dnia 12 maj 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków,
- Ustawie z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach,
- Ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim,
- Ustawie z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski.

5.2.2. Działania z zakresu ochrony środowiska realizowane i planowane przez ZMPG

Zarząd Spółki ZMPG w dniu 10 czerwca 2022 r. przyjął „Politykę środowiskową ZMPG S.A.”. Dokument ten stanowi element systemu zarządzania środowiskowego, którego celem nadzorowanie oddziaływania organizacji na środowisko. Celem przyjętej polityki środowiskowej jest ustanowienie ram działania Spółki dla poprawy stanu środowiska, ochrony zasobów naturalnych i promowanie zrównoważonego rozwoju, poprzez określenie związanych z tym krótko- i długoterminowych celów.

ZMPG realizuje następujące działania związane z ochroną środowiska naturalnego, a także z minimalizacją negatywnego wpływu działalności portowej na społeczeństwo:

- realizacja wymogów przepisów prawa w ramach przygotowywanych inwestycji w tym: wykonanie raportów środowiskowych i/lub kart informacyjnych przedsięwzięcia, inwentaryzacji przyrodniczych,
- konsultacje społeczne,
- utrzymanie czystości wód portowych,
- szacowanie emisji gazów cieplarnianych z działalności portowej prowadzonej w Porcie Gdynia zgodnie ze stosowanymi metodami,
- monitoring zanieczyszczenia powietrza,

- monitoring hałasu,
- odbiór odpadów ze statków,
- wykonywanie termomodernizacji budynków będących własnością ZMPG,
- budowa instalacji wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych.

ZMPG przewiduje kontynuację działań w wymienionych obszarach. Ponadto w perspektywie objętej Planem wskazuje się następujące działania, które ZMPG będzie podejmować, a które stanowią kontynuację lub rozszerzenie powyższych:

- analiza możliwości tworzenia kolejnych małoskalowych instalacji wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych, jak również odzysku energii, oszczędzania wody, minimalizacji ilości wytwarzanych odpadów,
- prace analityczne i przygotowawcze do dostosowania Portu do bunkrowania większej liczby rodzajów paliw alternatywnych,
- analizy i rozwiązania dotyczące ograniczenia emisji własnych gazów cieplarnianych przez ZMPG,
- wdrożenie systemu zarządzania środowiskiem zgodnego z ISO 14001,
- podnoszenie świadomości wśród pracowników Portu oraz jego interesariuszy, w tym mieszkańców miasta, na temat działalności portu morskiego i jego funkcji jako węzła na styku gospodarki i środowiska naturalnego.

5.2.3. *Rozwój paliw alternatywnych i zasilanie statków z lądu*

AFIR to kluczowy element unijnej polityki dążenia do dekarbonizacji transportu, w tym transportu morskiego. Rozporządzenie to określa wspólne standardy techniczne dla rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach morskich, co ma na celu ujednoczenie zasad i wspieranie interoperacyjności pomiędzy portami w różnych krajach Unii Europejskiej. AFIR zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia, że porty morskie będą wyposażone w infrastrukturę umożliwiającą korzystanie z alternatywnych do tradycyjnych paliw okrętowych źródeł energii pierwotnej, takich jak LNG, wodór czy punkty OPS. Celem jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń generowanych przez statki.

W Porcie Gdynia funkcjonuje obecnie jeden punkt OPS – przy nowym Terminalu Promowym. Przewiduje się instalację kolejnych punktów tego typu w miejscach cumowania statków pasażerskich, kontenerowych oraz ro-ro.

W Porcie Gdynia jest możliwe wykonanie bunkrowania statków paliwem LNG z wykorzystaniem cystern (mobilne punkty bunkrowania).

5.3. Rozwój przestrzenny Portu Gdynia

Z uwagi na położenie Portu Gdynia, przewiduje się, że do roku 2030, na terenach niezabudowanych a przylegających do granic administracyjnych portu (głównie od strony południowej) powstanie zabudowa mieszkaniowa wraz z zabudową biurową i usługową. W ostatnich 10 latach w bezpośrednim sąsiedztwie Portu powstało ok. 1 750 mieszkań a szacuje się, że do roku 2030 może powstać kolejne 4 000 mieszkań.

Otoczenie Portu Gdynia przez miasto oraz inne obiekty (Port Wojenny Gdynia i tereny stoczniowe) determinuje możliwe kierunki ekspansji terytorialnej działalności portowej w Porcie Gdynia – w kierunku Zatoki Gdańskiej (Port Zewnętrzny) oraz w kierunku zachodnim na terenie Gminy Kosakowo (Dolina Logistyczna).

5.3.1. *Port Zewnętrzny*

BPZPG obejmuje budowę nowego pirsu portowego, stanowiącego przedłużenie Molo Węglowego Portu, wraz z nowym połączeniem kolejowym oraz drogowym. Na pirsie zostanie zlokalizowany uniwersalny

głębokowodny terminal – którego główną funkcjonalnością będzie obsługa drobnicy skonteneryzowanej, o zdolności przeładunkowej 2,5 mln TEU rocznie, co stanowi równowartość około 25 mln ton ładunku. Planowany Port Zewnętrzny zlokalizowany będzie na wodach Zatoki Gdańskiej oraz w rejonie Głównego Toru Podejściowego.

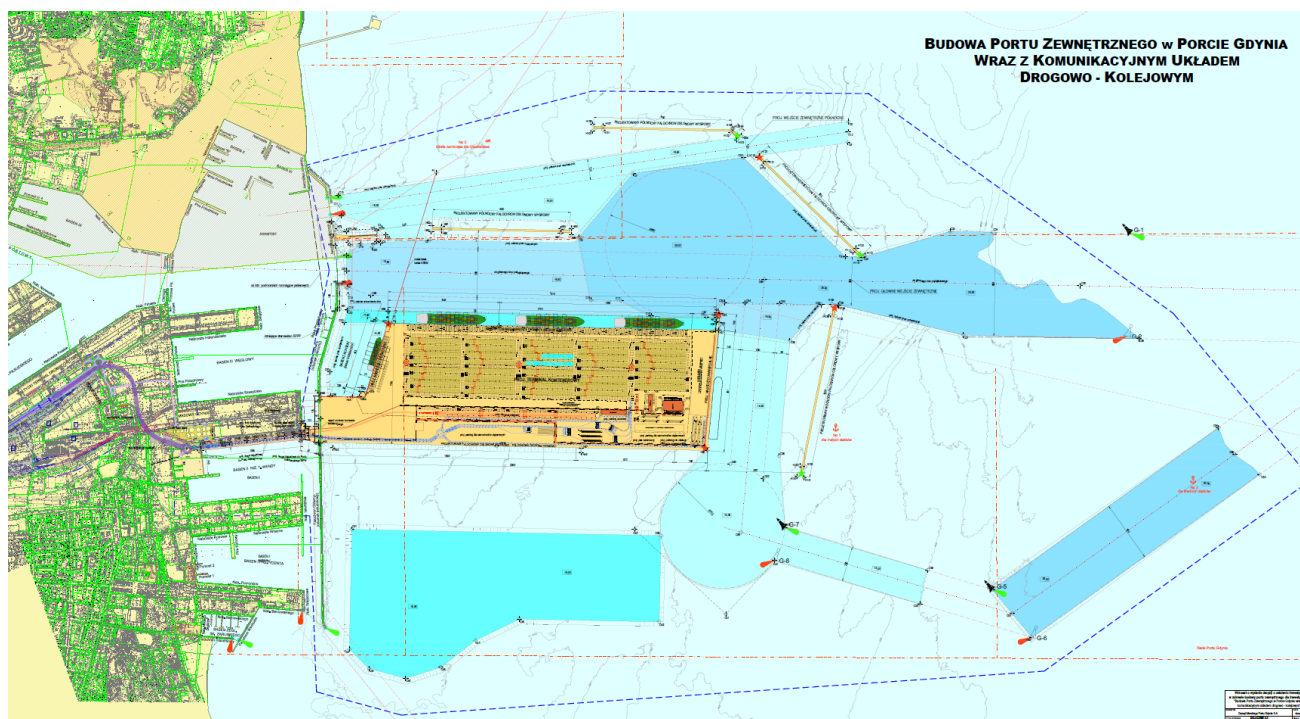
Głównymi komponentami inwestycji są:

- pirs o docelowej powierzchni 150 ha wyposażony w infrastrukturę drogową, kolejową, sieciową, place składowe, sprzęt przeładunkowy i inne niezbędne obiekty i urządzenia,
- falochrony osłonowe,
- infrastruktura dostępu kolejowego i drogowego.

Budowa Portu Zewnętrznego ma na celu zapewnienie perspektywy wieloletniego rozwoju Portu Gdynia. Pozytywne skutki realizacji inwestycji będą odczuwalne w gospodarce Gdyni, Województwa Pomorskiego oraz Polski poprzez wzrost wskaźników makroekonomicznych oraz wpływów budżetowych. Korzyściami z inwestycji będzie rozwój sieci transportowej, zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu towarowego na środowisko, rozwój rynku pracy. W Porcie Zewnętrznym będzie możliwa efektywna obsługa kontenerowych statków oceanicznych o parametrach Baltmax, to znaczy o długości do 430 metrów (w dalszej perspektywie 490 metrów), szerokość do 60 metrów (w dalszej perspektywie do około 70 metrów) oraz zanurzeniu do ok. 15 metrów. Terminal będzie docelowo wyposażony w łącznie ok. 3 km nabrzeży eksploatacyjnych, place składowe o odpowiedniej nośności oraz rampę ro-ro. Rysunek 2 przedstawia docelowy zakres Portu Zewnętrznego wraz z koncepcją zagospodarowania terenu pirsu.

Przewiduje się realizację Portu Zewnętrznego w fazach.

W perspektywie objętej niniejszym Planem zakłada się realizację prac projektowych i budowlanych pierwszej fazy falochronów Portu Zewnętrznego, realizację prac projektowych i budowlanych połączenia drogowego i kolejowego do pirsu oraz realizację prac projektowych i budowlanych pierwszej fazy pirsu PZ.



Rysunek 2 Docelowy zakres realizacji Portu Zewnętrznego wraz z koncepcją zagospodarowania terenu pirsu

5.3.2. Dolina Logistyczna

Dolina Logistyczna jest programem inwestycyjnym związanym z zagospodarowaniem terenów znajdujących się w granicach administracyjnych Portu Gdynia w Gminie Kosakowo. Pierwszym etapem, który ZMPG planuje realizować będzie budowa parkingu zlokalizowanego poblizu węzła Drogi Czerwonej. Ten oraz pozostałe komponenty Doliny Logistycznej są planowane do realizacji po okresie objętym niniejszym Planem.

6. Główne przedsięwzięcia inwestycyjne wraz ze źródłami finansowania

Poniższa Tabela 3 Planowane inwestycje oraz źródła ich finansowania

zawiera zestawienie najważniejszych inwestycji, które ZMPG będzie realizował w horyzoncie czasowym objętym niniejszym Planem.

Tabela 3 Planowane inwestycje oraz źródła ich finansowania

Lp.	Nazwa inwestycji/ przedsięwzięcia	Ogólny opis	Źródła finansowania inwestycji
1.	Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia	Budowa nowego pirsu Portu Gdynia wraz z infrastrukturą komplementarną. W Porcie Zewnętrznym zostanie zlokalizowany uniwersalny głębokowodny terminal przeładunkowy przeznaczony do obsługi kontenerów oraz innych ładunków w tym przede wszystkim: sztuk ciężkich i ponadgabarytowych, pojazdów, sprzętu wojskowego, komponentów morskich farm wiatrowych i in. Docelowa zdolność przeładunkowa to 2,5 mln TEU (ok. 25 mln ton) rocznie. Projekt obejmuje załadowanie docelowo ok. 150 ha. Długość nabrzeży przeładunkowych wyniesie docelowo ok. 3000 m. Przewidziano realizację placów składowych, bocznic kolejowej, terminalu samochodowego oraz właściwych obiektów kubaturowych. Projekt będzie realizowany w fazach.	<ul style="list-style-type: none"> – środki własne ZMPG, – finansowanie dłużne, – środki publiczne (krajowe i unijne), – partnerstwo publiczno-privatne.
2.	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury dostępowej od strony lądu	Prace koncepcyjne, projektowe i budowlane związane z rozbudową i modernizacją infrastruktury dostępowej drogowej i kolejowej do Portu Gdynia w granicach gestii ZMPG, w tym w następujących obszarach: <ul style="list-style-type: none"> – obsługa komunikacyjna zewnętrznych pirsów Portu Gdynia, – terminal intermodalny wraz z dostępem kolejowym do Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia, – rozbudowa infrastruktury dostępu do Basenu IV i Basenu V Portu, – inteligentnego systemu zarządzania ruchem samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia, – integracja portu z zapleczem, – zwiększenia przepustowości układów torowych w granicach administracyjnych Portu Gdynia zgodnie z wymogami Sieci TEN-T 	<ul style="list-style-type: none"> – środki własne ZMPG, – finansowanie dłużne, – środki publiczne (krajowe i unijne).

Lp.	Nazwa inwestycji/ przedsięwzięcia	Ogólny opis	Źródła finansowania inwestycji
3.	Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia Etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia Etapy II i III	Pogłębienie kanałów i basenów Portu Gdynia oraz przebudowa nabrzeży w celu umożliwienia obsługi kontenerowców o maksymalnej długości 400 m, szerokości 58 m i zanurzeniu 14,7 m. Inwestycja obejmuje następujące akweny Portu Gdynia: Basen III, Basen IV, kanał główny, Basen VIII, Basen IX (obrotnica nr 2), Basen Kontenerowy. Inwestycja obejmuje następujące nabrzeża Portu Gdynia: Szwedzkie, Indyjskie, Słowackie, Norweskie, Włoskie, Helskie II.	– środki własne ZMPG, – finansowanie dłużne, – środki publiczne (krajowe i unijne).
4.	Załadowanie obszarów portowych	Powiększenie powierzchni lądowej Portu Gdynia z jednoczesnym dostosowaniem parametrów nabrzeży do przewidzianych operacji. Przewiduje się wykonanie załadowania części Basenu II i części Basenu V Portu Gdynia.	– środki własne ZMPG, – finansowanie dłużne, – środki publiczne (krajowe i unijne).
5.	Budowa i rozbudowa nawierzchni magazynowo-składowych	Budowa nowych nawierzchni magazynowo-składowych o parametrach i powierzchni zależnych od przewidzianego zastosowania.	– środki własne ZMPG, – finansowanie dłużne, – środki publiczne (krajowe i unijne).
6.	Modernizacja i rozbudowa infrastruktury przeładunku paliw w Porcie Gdynia	Rozbudowa Stanowiska Przeładunku Paliw Płynnych zlokalizowanego przy Falochronie Głównym Wschodnim Portu Gdynia do parametrów umożliwiających obsługę tankowców o pojemności do 170 000 DWT.	– środki własne ZMPG, – finansowanie dłużne, – środki publiczne (krajowe i unijne).
7.	Rozwój platformy multimodalnej "Dolina Logistyczna"	Budowa wielofunkcyjnego zaplecza logistycznego Portu Gdynia na jego bezpośrednim przedpolu w Gminie Kosakowo. Zakłada się realizację tego programu inwestycyjnego etapowo, przy czym pierwszym komponentem będzie parking o pojemności co najmniej 1 000 ciężarówek.	– środki własne ZMPG, – finansowanie dłużne, – środki publiczne (krajowe i unijne), – partnerstwo publiczno-prywatne.
8.	Port Community System	Rozwijanie funkcjonalne systemu Polski Port Community System, umożliwiającego inteligentną wymianę informacji, optymalizację i automatyzację procesów transportowych poprzez gromadzenie i integrację danych o zachodzących procesach w łańcuchach logistycznych. Dalsze rozwijanie systemu umożliwi zmniejszenie kosztów i skrócenie czasu obsługi ładunków w porcie oraz usprawni koordynację odpraw celnych.	– środki własne ZMPG, – środki własne pozostałych akcjonariuszy PPCS, – środki publiczne (krajowe)

7. Planowane do osiągnięcia parametry obsługiwanych w Porcie Gdynia statków oraz planowany potencjał przeładunkowy

Poniższa Tabela 4 zawiera zakładane maksymalne parametry statków (z podziałem wg ich rodzaju/obsługiwanej grupy ładunkowej), których obsługa w Porcie Gdynia będzie możliwa w 2030 r. (czyli po okresie objętym obowiązującą Strategią Rozwoju Portu Gdynia) – uwzględniając parametry infrastruktury portowej i dostępowej.

Tabela 4 Zakładane maksymalne parametry statków obsługiwanych w Porcie Gdynia w poszczególnych segmentach rynku usług żeglugowych w 2030 r.

Parametr	Kontenerowce	Masowce	Tankowce	Statki ro-ro i promy	statki wycieczkowe
Długość Szerokość	L=430 m B=61,5 m	L=362 m B=50 m	L=300 m B=52,5 m	L=250 m B=34 m	L=360 m B=54 m
Zanurzenie	14,5 m	14,7 m	14,3 m	11 m	10,7 m
Pojemność	TEU>24 000	DWT=120 000	DWT=170 000	Linia ładunkowa = 5 100 m Liczba pasażerów = 1 100	liczba pasażerów = 6 000

7.1. Planowany potencjał przeładunkowy

Poniżej wskazano teoretyczny potencjał przeładunkowy. Realnie (praktycznie) osiągalne przeładunki stanowią ok. 75%-80% podanych wartości.

Wartość faktyczna wg szacunków na 31.12.2023 r.: ok. 42 mln ton rocznie.

Wartość szacowana po zakończeniu trwających inwestycji (przede wszystkim modernizacja nabrzeży Helskiego I, Indyjskiego i rozbudowa obrotnicy nr 2): ok. 47 mln ton rocznie.

Wartość szacowana przy założeniu zakończenia budowy I fazy Portu Zewnętrznego: ok. 65 mln ton rocznie.

7.2. Planowany potencjał w zakresie obsługi pasażerów

Obsługa pasażerów w Porcie Gdynia odbywa się głównie w zakresie międzynarodowych przewozów promowych. Usługi związane z obsługą ruchu pasażerskiego są wykonywane w głównej mierze przez przewoźników promowych świadczących usługi we własnym zakresie operacyjnym i kosztowym przy użyciu ogólnodostępnej infrastruktury Publicznego Terminalu Promowego znajdującego się przy Nabrzeżu Polskim w Porcie Gdynia.

Obecnie na terminalu operuje jeden przewoźnik promowy korzystający z jednego stanowiska o teoretycznej przepustowości: ponad 3 100 000 pasażerów rocznie (rozpoczynających lub kończących podróże w porcie).

Powyżej wskazany teoretyczny potencjał obsługi pasażerów, jest uwarunkowany liczbą zawinięć i rejsów w przewidywalnym okresie, ładowności i potencjału obsługi pasażerskiej promów oraz liczby stanowisk do obsługi jednostek pływających.

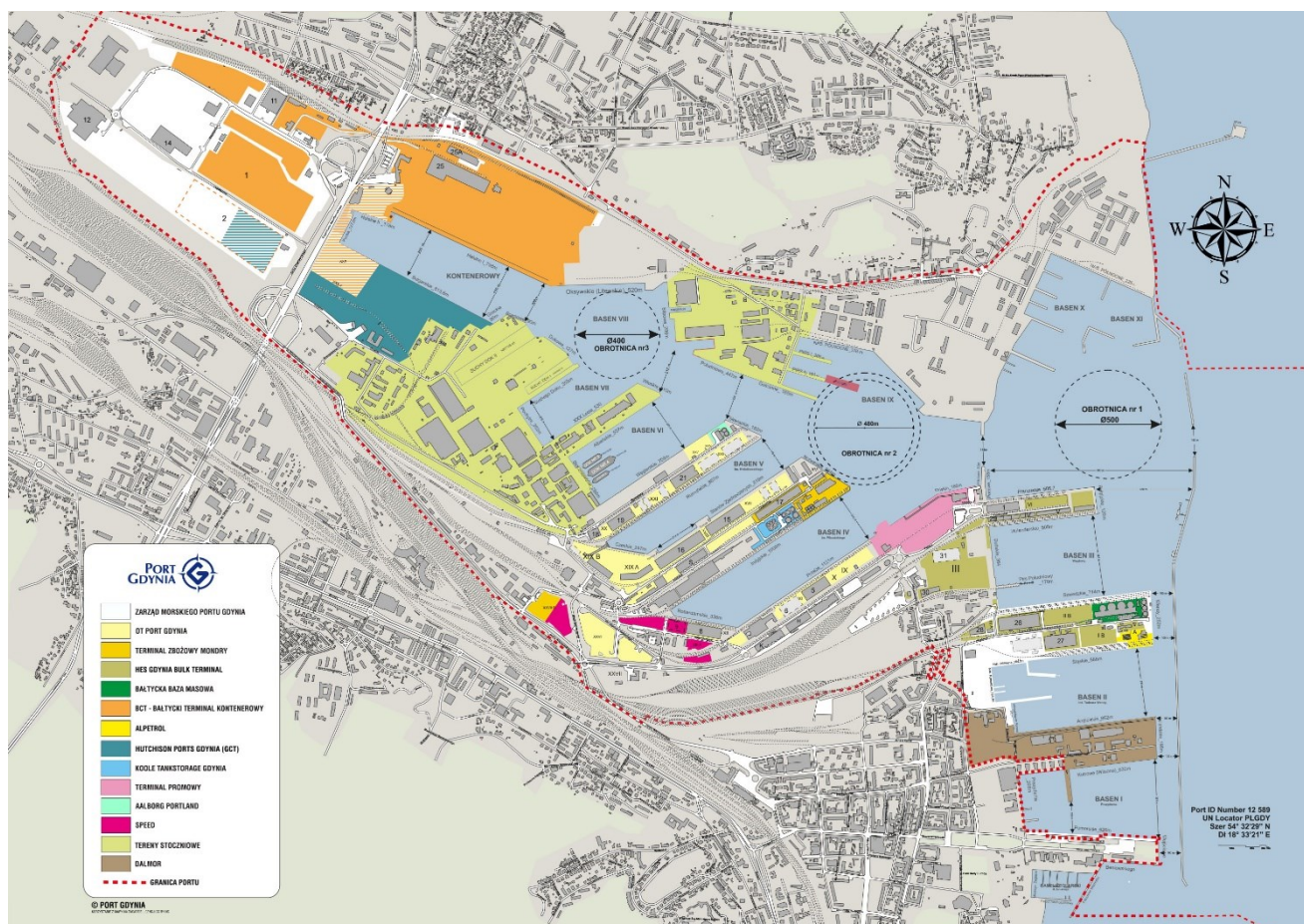
Znaczącą liczbę przewozów pasażerskich odnotowuje się również z segmentu statków wycieczkowych. Port Gdynia nie dysponuje dedykowanym i wyspecjalizowanym nabrzeżem lub terminalem do tego celu, jednakże z obsługą na poziomie ok. 100 tys. pasażerów w 2024 roku, jest największym polskim portem obsługującym ten segment rynku. Stanowiło to ok. 14% całkowitego ruchu pasażerskiego w Porcie Gdynia. Przedstawiona skala stanowi argument za kontynuacją świadczenia tych usług co najmniej w perspektywie obowiązywania Planu Rozwoju Portu Gdynia do 2030 roku.

Opracowanie: Biuro Strategii i Analiz Rynkowych, ZMPG

Załączniki:

1. Plan Portu Gdynia – stan obecny,
2. Plan Portu Gdynia – w tym główne obszary rozwojowe.

E. Załącznik nr 1



F. Załącznik nr 2

