Kolejne „morskie” PPP?

Kategoria: Rozwój i fundusze
Opublikowano: piątek, 26, lipiec 2019 12:31
Bartłomiej Zydel
Odsłony: 847

Resort inwestycji i rozwoju poszukuje wykonawców do świadczenia usług doradztwa prawnego, ekonomiczno-finansowego oraz technicznego na rzecz podmiotu publicznego, w celu doprowadzenia do wyboru partnera prywatnego dla realizacji projektu pn. „Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia. To bardzo wstępny etap prac zmierzających do zawarcia umowy o PPP – stąd też skoncentrujmy się na podstawowych założeniach projektu przygotowanych przez MIiR oraz Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

Opis projektu

Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku wskazała, jako konieczne, działania zmierzające do zwiększenia obszaru w gestii ZMPG S.A. Za główne obszary potencjalnego rozwoju uznano m.in. obszar rozwoju terminali głębokowodnych na zalądowionych akwenach Zatoki Gdańskiej. Strategia wskazała także, w ślad za Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), konieczność dalszego rozwoju infrastruktury portowej w celu umożliwienia obsługi kontenerowych i masowych statków oceanicznych o parametrach Baltmax, wraz z niezbędną powierzchnią składową.

Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 listopada 2015 r. w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni rozszerzono granice Portu Morskiego w Gdyni, między innymi od strony morza i redy, co pozwala na rozwój terminali głębokowodnych poza istniejącym falochronem.

Projekt budowy nowej infrastruktury portowej w Gdyni na zalądowionych obszarach Zatoki Gdańskiej został uwzględniony w Planie zagospodarowania przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030 oraz Planie zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030 z 2016 r.

W 2017 r. plan budowy Portu Zewnętrznego w Gdyni został zaakceptowany przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej i umieszczony w rządowym projekcie Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).

W 2018 r. Budowę Portu Zewnętrznego w Gdyni uwzględniono jako rządowy projekt strategiczny w projekcie Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030).

Niezbędne inwestycje związane z budową infrastruktury Portu Zewnętrznego zostały uwzględnione na liście kluczowych projektów infrastruktury Korytarza TEN-T Bałtyk-Adriatyk w węźle transportowym Gdynia, co umożliwia ich realizację ze wsparciem funduszy UE. Plan Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk wyszczególnia w dokumencie „Projects for the development of the Baltic-Adriatic Corridor” następujące inwestycje związane z budową Portu Zewnętrznego:

- projekt nr 1221 Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia - budowa nowej infrastruktury na rozszerzonych terenach portu – Etap I,
- projekt nr 1223 Przebudowa wejścia do Portu Gdynia (Etap I Portu Zewnętrznego).

Cel realizacji projektu

Celem realizacji inwestycji w Porcie Gdynia jest podniesienie konkurencyjności (zdolności przeładunkowej i pozycji konkurencyjnej) Portu Gdynia na bałtyckich i europejskich rynkach usług portowych oraz poszerzenie obszaru gospodarczego obsługiwanego przez polskie porty. Budowa Portu

Phoca PDF

Zewnętrznego związana jest z koniecznością:

- dywersyfikacji usług w zakresie obsługi ładunków skonteneryzowanych,
- likwidacji kongestii w terminalach kontenerowych,
- obsługi wzrastającego wolumenu ładunków skonteneryzowanych w polskich portach morskich,
- zwiększenia udziału transportu za pomocą transportu kolejowego w obsłudze ładunków skonteneryzowanych,
- zwiększenia bezpieczeństwa, szybkości i jakości obsługi oceanicznych statków kontenerowych.

Krótki opis inwestycji budowy Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia

Koncepcja projektu inwestycji zakłada budowę nowej głębokowodnej (umożliwiającej obsługę największych statków oceanicznych zdolnych do wpłynięcia na Morze Bałtyckie) infrastruktury portowej w Porcie Gdynia. Zaplanowano budowę w II etapach terminala kontenerowego, terminala uniwersalnego, oraz potencjalnie terminali paliwowych. Wyróżnić można dwa obszary inwestycji od strony wodnej:

- północny – składający się z głównego toru podejściowego do portu wewnętrznego oraz akwenów i budowli hydrotechnicznych zaprojektowanych na północ od toru. W obszarze tym zlokalizowano akweny wodne otoczone od północy przyszłym falochronem zewnętrznym. W części pogłębianej, objętej robotami czerpalnymi planuje się maksymalną głębokość docelową 18,5 metra w obszarze po wewnętrznej stronie planowanych nowych falochronów. Największą pod względem powierzchni częścią tego basenu jest obrotnica o średnicy do 1000 metrów;
- południowy – usytuowany na południe od głównego toru podejściowego, stanowiący główny obszar eksploatacyjny przyszłego Portu Zewnętrznego. Głównym elementem tej części jest pirs Portu Zewnętrznego o długości do 3000 metrów. Na pirsie przewidziano lokalizację m.in. terminala kontenerowego. Terminal zostanie wyposażony w maksymalnie 4 stanowiska statkowe.

Poza pirsem Portu Zewnętrznego, przy Nabrzeżu Angielskim oraz Nabrzeżu Śląskim, mogą zostać zlokalizowane nowe stanowiska cumowania statków wycieczkowych.

Planowany okres realizacji to lata 2022-2027.

Źródło: www.zamowienia.miir.gov.pl

Phoca PDF