**MEMORANDUM INFORMACYJNE W POSTĘPOWANIU**

**NA DZIERŻAWĘ TERMINALU KONTENEROWEGO**

**W PORCIE GDYNIA**

****

Spis treści

[I. WSTĘP 2](#_Toc97554794)

[II. INFORMACJE O WYDZIERŻAWIAJĄCYM 3](#_Toc97554795)

[1. Majątek Wydzierżawiającego 3](#_Toc97554796)

[2. Działalność terminali przeładunkowych w granicach administrowanych przez Wydzierżawiającego 3](#_Toc97554797)

[3. Lokalizacja terminali przeładunkowych w Porcie Gdynia 6](#_Toc97554798)

[4. Przeładunki w Porcie Gdynia w latach 2018 - 2020 6](#_Toc97554799)

[III. INFORMACJE O PRZEDMIOCIE DZIERŻAWY 7](#_Toc97554800)

[**1.** **Charakterystyka nieruchomości oraz komunikacja** 7](#_Toc97554801)

[**Położenie nieruchomości** 7](#_Toc97554802)

[**Komunikacja** 7](#_Toc97554803)

[**Zabudowa** 7](#_Toc97554804)

[**Nośność nawierzchni** 8](#_Toc97554805)

[**Inne informacje dotyczące nieruchomości oraz jej wyposażenia** 8](#_Toc97554806)

[2. Media i telekomunikacja 11](#_Toc97554807)

[3. Ochrona środowiska 11](#_Toc97554808)

[IV. EKSPLOATACJA TERMINALU I OKRES DZIERŻAWY 12](#_Toc97554809)

[1. Charakter działalności na przedmiocie dzierżawy 12](#_Toc97554810)

[2. Czas trwania umowy dzierżawy i warunki jej zawarcia 12](#_Toc97554811)

[V. POWIĄZANIE NIERUCHOMOŚCI Z PRZYLEGŁYMI TERENAMI INWESTYCYJNYMI WYDZIERŻAWIAJĄCEGO ORAZ SĄSIADUJĄCYM OBSZAREM DOLINY LOGISTYCZNEJ 12](#_Toc97554812)

[VI. INFORMACJA O PLANOWANEJ PRZEBUDOWIE NABRZEŻA HELSKIEGO ORAZ NABRZEŻA OKSYWSKIEGO 13](#_Toc97554813)

[VII. PLANOWANA BUDOWA PORTU ZEWNĘTRZNEGO 13](#_Toc97554814)

[**1.** **Koncepcja Portu Zewnętrznego** 13](#_Toc97554815)

[2. Wpływ budowy Portu Zewnętrznego na działalność terminalu kontenerowego 14](#_Toc97554816)

[VIII. ZAŁĄCZNIKI 14](#_Toc97554817)

# WSTĘP

Niniejsze Memorandum Informacyjne (dalej także jako „Memorandum”) zostało przygotowane   
w związku z ogłoszeniem przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. (Wydzierżawiającego) przetargu ograniczonego na dzierżawę Terminalu Kontenerowego w Porcie Gdynia.

Memorandum jest dokumentem zawierającym informacje m.in. o Wydzierżawiającym, Przedmiocie Dzierżawy, otoczeniu rynkowym.

|  |  |
| --- | --- |
| WYDZIERŻAWIAJĄCY | ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDYNIA |
| FORMA PRAWNA | SPÓŁKA AKCYJNA |
| KRAJ SIEDZIBY | POLSKA |
| SIEDZIBA | GDYNIA 81-337 |
| ADRES | ROTTERDAMSKA 9 |
| NUMER TELEFONU |  |
| STRONA INTERNETOWA | [www.port.gdynia](http://www.port.gdynia) |
| ADRES POCZTY ELEKTRONICZNEJ | info@port.gdynia.pl |
| NIP | 9581323524 |
| REGON | 191920577 |
| OZNACZENIE SĄDU REJESTROWEGO | GDAŃSK - PÓŁNOC VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY |
| KRS | 0000082699 |

Niniejsze Memorandum stanowi Załącznik nr 4 do *Specyfikacji postępowania na dzierżawę terminalu kontenerowego w Porcie Gdynia*.

# INFORMACJE O WYDZIERŻAWIAJĄCYM

## Majątek Wydzierżawiającego

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. [Wydzierżawiający] jest spółką powstałą 30 listopada 1999 roku na mocy ustawy z dnia 20 grudnia 1996 o portach i przystaniach morskich i jest podmiotem zarządzającym Portem Gdynia. Zadania statutowe Wydzierżawiającego obejmują m.in. zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową. Realizację wspomnianych zadań umożliwia Wydzierżawiającemu majątek w postaci prawa użytkowania wieczystego 2,78 mln m2 gruntów położonych w granicach administracyjnych Portu Gdynia, z których 60 % to tereny przeznaczone pod najem/dzierżawę. Pozostałe tereny stanowią ulice, parkingi oraz inne elementy infrastruktury drogowo-kolejowej.

Infrastruktura portowa obejmuje m.in: akweny portowe, nabrzeża, pirsy, infrastrukturę drogową i kolejową, infrastrukturę elektroenergetyczną, ciepłowniczą, wodociągową, kanalizacyjną, telekomunikacyjną i informatyczną oraz przeciwpożarową.

Port Gdynia charakteryzuje się korzystnymi warunkami nawigacyjnymi, jest portem niezamarzającym, w którym nie występują pływy. Pilotaż w Porcie Gdynia jest obowiązkowy dla statków przekraczających 60 m długości; z usług holowania obowiązkowo muszą skorzystać jednostki przekraczające 90 m długości oraz statki z ładunkami niebezpiecznymi o długości powyżej 70 m.

Port Gdynia jest portem uniwersalnym, specjalizującym się 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, regularne linie żeglugowe bliskiego zasięgu oraz połączenia promowe. Gdyński port jest ważnym ogniwem Korytarza Bałtyk-Adriatyk Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T.

Szacowana zdolność przeładunkowa ogółem Portu Gdynia wynosi 35.000.000 ton, w tym:

1. ładunki masowe suche i półmasowe 10,8 mln ton,
2. ładunki masowe ciekłe 2,7 mln ton,
3. ładunki toczne 6,5 mln ton,
4. kontenery 15,0 mln ton.

## Działalność terminali przeładunkowych w granicach administrowanych przez Wydzierżawiającego

**Bałtycki Terminal Kontenerowy sp. z o.o. (BCT)** - jeden z największych terminali kontenerowych zarówno w Polsce, jak i w rejonie Morza Bałtyckiego. Jako wyodrębniona spółka terminal rozpoczął działalności w roku 1994; od 2003 roku spółka jest własnością międzynarodowego operatora terminali kontenerowych ICTSI specjalizującego się w zakupie, rozwoju, zarządzaniu i obsłudze terminali kontenerowych na całym świecie. BCT jest specjalistycznym terminalem dedykowanym do obsługi ładunków skonteneryzowanych   
w różnych relacjach transportowych, oferującym takie usługi jak: załadunek, wyładunek, przeładunek, formowanie i rozformowanie oraz składowanie kontenerów. Kolejowy terminal intermodalny zlokalizowany na BCT pozwala na obsługę regularnych pociągów kontenerowych łączących Port Gdynia z zapleczem. BCT zajmuje się dodatkowo obsługą (w tym w ramach składów celnych) drobnicy nieskonteneryzowanej (również typu project cargo) i samochodów.

Terminal działa na terenie dzierżawionym od Wydzierżawiającego, a okres dzierżawy kończy się w maju 2023 roku.

**Gdynia Container Terminal S.A. (GCT)** należy do HPH Group, CK Hutchison Holdings. Jest terminalem dedykowanym do obsługi kontenerów, jednakże zakres jego usług jest szerszy   
i obejmuje m.in. przeładunki kontenerów i ładunków drobnicowych we wszystkich relacjach (transport morski, drogowy i kolejowy), magazynowanie, składowanie, formowanie   
i rozformowanie kontenerów, przeładunki sztuk ciężkich do 100 t własnym sprzętem. Terminal posiada również własne bocznice kolejowe, na których obsługiwane są między innymi intermodalne pociągi kontenerowe.

GCT jest użytkownikiem wieczystym terenu, na którym spółka prowadzi działalność eksploatacyjną.

**OT Port Gdynia sp. z o.o.**, spółka z Grupy Kapitałowej OT Logistics S.A.; jako samodzielny terminal przeładunkowo - składowy funkcjonuje w Porcie Gdynia od sierpnia 1995 roku natomiast jako spółka Grupy OT Logistics S.A. od czerwca 2014 roku. Spółka obsługuje różnorodne ładunki drobnicowe w technologii ro-ro, lo-lo i sto-ro, w tym: papier, celulozę, ładunki w big-bag’ach, wyroby stalowe, sztuki ciężkie i ponadgabarytowe, naczepy, samochody oraz inne pojazdy i maszyny, płyty drewnopochodne, kontenery w systemie ro-ro i lo-lo, ładunki masowe suche, w tym: koks, zboża i pasze, biomasę. Terminal wykonuje również szereg usług pomocniczych, takich jak: formowanie i rozformowanie kontenerów i palet, a także sortowanie, segregacja i mocowanie ładunków. Terminal obsługuje zarówno statki czarterowe, jak i żeglugi liniowej do portów Finlandii, Europy Zachodniej, Afryki Zachodniej, Stanów Zjednoczonych Ameryki, Ameryki Południowej oraz Karaibów.

OT Port Gdynia sp. z o.o. łączy z ZMPG S.A. umowa dzierżawy nieruchomości do czerwca 2044 roku.

**HES Gdynia Bulk Terminal sp. z o.o.** jest uniwersalnym terminalem masowym działającym jako samodzielny podmiot od maja 1995 roku. Udziały w spółce Wydzierżawiający zbył prywatnemu inwestorowi ATIC Services Spółka Akcyjna w roku 2011. Główne kategorie świadczonych usług to przeładunek i składowanie suchych ładunków masowych, takich jak: węgiel, koks, ruda, zboża oraz pasze (w tym głównie śruta sojowa), biomasa, minerały, kruszywa, nawozy, przeładunek płynnych ładunków masowych (w tym chemikaliów klas 3, 6, 8 i 9 wg kodu IMDG) i przetworów naftowych. HES wykonuje również usługi dodatkowe, takie jak: ważenie, tarowanie samochodów i wagonów. Terminal zlokalizowany jest w sąsiedztwie głównego wejścia do Portu Gdynia, co wpływa na jego dobrą dostępność przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa. Terminal posiada certyfikaty jakości i bezpieczeństwa: ISO 9001, ISO 22000, OHSAS 18001 oraz ISO 45001 AEO Certificate.

Terminal operuje na terenach dzierżawionych od Wydzierżawiającego, a okres dzierżawy trwa do końca sierpnia 2041 roku.

**Bałtycki Terminal Zbożowy sp. z o.o.** to najstarszy samodzielny terminal eksploatacyjny   
w Porcie Gdynia działający od lipca 1994 roku. W 2005 roku udziały zostały nabyte przez konsorcjum inwestorów: ADM Szamotuły sp. z o.o. i Cefetra BV. Terminal specjalizuje się   
w przeładunkach oraz czasowym składowaniu zbóż, nasion oleistych oraz surowców paszowych. Wyposażenie terminalu gwarantuje klientom sprawną obsługę przeładunkową z zachowaniem standardów HACCP oraz GMP+B3. Na terenie terminalu znajdują się magazyny płaskie, silosy   
i elewator o łącznej pojemności umożliwiającej składowanie do 72 tys. ton ładunków. Istotnym atutem Spółki jest magazyn celny dla obsługi ładunków tranzytowych.

Bałtycki Terminal Zbożowy sp. z o.o. jest związany z Wydzierżawiającym umową dzierżawy nieruchomości do września 2025 roku.

**Bałtycka Baza Masowa** sp. z o.o. jest spółką założoną w roku 1996 przez Wydzierżawiającego  
i Grupę Azoty Zakłady Azotowe Puławy S.A. Terminal świadczy usługi przeładunku, spedycji, składowania i konfekcjonowania towarów masowych – głównie nawozów mineralnych – w tym obsługi morskich i lądowych środków transportu we wszystkich relacjach. Spektrum przeładunków obejmuje zarówno towary masowe płynne, jak i masowe sypkie luzem oraz   
w opakowaniach zjednostkowanych typu big-bag. Dogodna lokalizacja w pobliżu wejścia głównego do Portu Gdynia i parametry eksploatacyjne nabrzeży, a także pojemne zaplecze składowe i wysokie raty przeładunkowe stanowią o atrakcyjności terminalu. Terminal posiada certyfikat zarządzania jakością ISO 9001:2008.

Spółka wybudowała terminal na nieruchomościach gruntowych dzierżawionych od Wydzierżawiającego. Obecna umowa najmu wiąże Wydzierżawiającego i BBM do końca sierpnia 2041 roku.

**Koole Tankstorage Gdynia sp. z o.o.** będący własnością holenderskiej firmy Koole Terminals, przeznaczony jest do przeładunku i składowania ładunków płynnych – przede wszystkim melasy cukrowej oraz ładunków o najwyższych wymogach jakościowych, w tym szczególnie produktów spożywczych. Terminal posiada możliwość jednoczesnej obsługi dwóch statków o ładowności rzędu 5 000 DWT. Potencjał składowy terminalu obejmuje 10 zbiorników (w zakresie 1 200 m3 – 5 500 m3), o łącznej pojemności 31 000 m3.

W roku 2020 Wydzierżawiający podpisał z terminalem 10 letnią umowę dzierżawy nieruchomości obowiązuje do marca 2030r.

**Aalborg Portland Polska Sp. z o.o.** – specjalistyczny terminal przeładunku cementu działający w porcie Gdynia od 1996 roku (poprzednim dzierżawcą była spółka Scancem sp. z o.o.).

Spółka prowadzi działalności na nieruchomości dzierżawionej od Wydzierżawiającego.

Okres dzierżawy upływa w z końcem roku 2023.

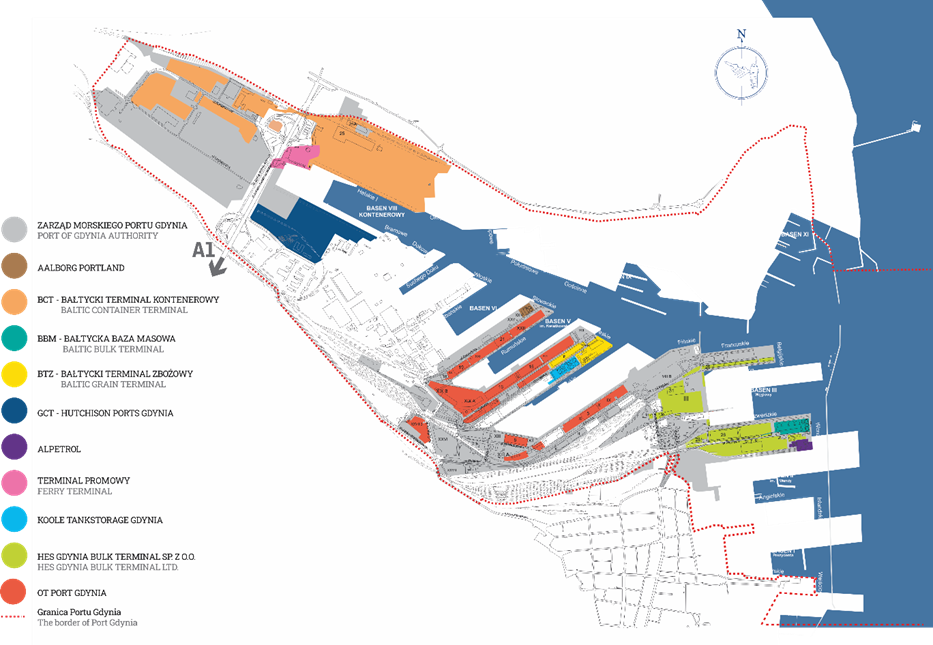
**Alpetrol Sp. z o.o.** – terminal dokonujący przeładunków skroplonych gazów węglowodorowych w relacji importowo-eksportowej, na potrzeby własne oraz usługowo dla innych zleceniodawców; magazynowanie gazu na potrzeby własne.

Spółkę wiąże z ZMPG S.A. umowa dzierżawy obowiązująca do października 2025r.

**Terminal promowy** – obsługiwany przez przewoźnika promowego Stena Line świadczącego regularne połączenia promowe na trasie z portu w Gdyni do portu Karlskrona w Szwecji. Przewoźnik realizuje ok. 1000 rejsów w skali roku, co przekłada się na obsługę ok. 750 tys. pasażerów, ok. 180 tys. jednostek frachtowych oraz ok. 120 tys. samochodów osobowych.

Terminal zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie terminalu kontenerowego BCT przy nab. Helskie II. Wydzierżawiający zamierza przenieść terminal promowy do innej lokalizacji -   
w roku 2021 oddany zostanie do użytkowania nowo wybudowany terminal promowy przy nabrzeżu Polskim w Porcie Gdynia, który pozwoli na obsługę promów o długości do 240 metrów.

## Lokalizacja terminali przeładunkowych w Porcie Gdynia

~~~~

## Przeładunki w Porcie Gdynia w latach 2018 - 2020

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **[tys. ton]** | | | |
| **GRUPY ŁADUNKOWE** | **2018** | **2019** | **2020** |
| **Węgiel i koks** | 2 629,3 | 2 877,0 | **1 684,9** |
| **Rudy** | 0,0 | 0,0 | **0,0** |
| **Inne masowe** | 1 311,3 | 1 492,1 | **1 564,3** |
| **Zboże** | 2 994,8 | 3 220,6 | **5 430,6** |
| **Drewno** | 979,2 | 365,0 | **101,9** |
| **Drobnica** | 13 817,9 | 14 149,6 | **14 108,1** |
| **Ropa i prz. naftowe** | 1 759,6 | 1 852,6 | **1 772,3** |
| **Ogółem** | 23 492,1 | 23 956,9 | **24 662,0** |
| Kontenery TEU | 803 871 | 896 968 | 905 121 |

# INFORMACJE O PRZEDMIOCIE DZIERŻAWY

1. **Charakterystyka nieruchomości oraz komunikacja**

**Położenie nieruchomości**

Nieruchomość przeznaczona do dzierżawy o łącznej pow. 597 990 m2 położona jest na terenie portu zachodniego w Gdyni przy nabrzeżach Helskim I, Helskim II, Oksywskim, Bułgarskim, ulicach Kwiatkowskiego, Logistycznej i Kontenerowej.

Powyższa nieruchomość objęta jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego rejonu Portu Zachodniego w Gdyni, przyjętym Uchwałą nr IV/46/07 Rady Miasta Gdyni z dnia 24 stycznia 2007 roku.

Plan zabudowanej nieruchomości gruntowej przeznaczonej do dzierżawy stanowi Załącznik nr 1 do Umowy Dzierżawy.

**Komunikacja**

Nieruchomość przeznaczona do dzierżawy położona jest bezpośrednio przy ulicach Kwiatkowskiego, Logistycznej i Kontenerowej w Gdyni; poprzez ul. J. Wiśniewskiego i Estakadę Kwiatkowskiego skomunikowana jest z Obwodnicą Trójmiejską i siecią dróg krajowych, m.in. A1, S6, S7.

Nieruchomość ma bezpośredni dostęp do nabrzeży: Helskiego I, Helskiego II, Oksywskiego, Puckiego i Bułgarskiego, ogólnodostępnej bocznicy kolejowej, stanowiących elementy infrastruktury Wydzierżawiającego.

**Zabudowa**

Nieruchomość przeznaczoną do dzierżawy stanowią place składowe i manewrowe o nawierzchni betonowej, grunty nieutwardzone oraz budynki, w tym: budynki biurowe, biurowo – socjalne, magazynowe oraz o funkcjach pomocniczych: pawilony kontenerowe, budynek warsztatowy, garażowy, lokomotywownia, kiosk bramy wjazdowej, zespół bramowo - kontrolny, stacja paliw, sterówka pomostu Ro-Ro, wiata.

W wyżej wskazanych budynkach powierzchnia przeznaczona do dzierżawy wynosi 31.533,57 m2, w tym:

* powierzchnia biurowa 2.039,59 m2;
* powierzchnia magazynowa i warsztatowa 24.241,31 m², w tym magazyn nr 25 o pow. 21.403,10 m²;
* powierzchnia pomocnicza 4.342,42 m²;
* powierzchnia magazynowa bez numeru inwentarzowego 910,25 m2.

Powierzchnia placów składowych, placu manewrowego parkingu pojazdów trasowych i placu zaplecza przy budynkach o funkcji pomocniczej i warsztatowej wynosi 571 476 m2, w tym:

* plac składowy przy nabrzeżu Helskim I 279 104 m2, w tym plac lo-lo– pow. 220 132 m2;
* pozostała zabudowana nieruchomość gruntowa przy nabrzeżu Helskim I – pow. 7 287 m²;
* zabudowana nieruchomość gruntowa przy nabrzeżu Helskim II – pow. 19 360 m²;
* zabudowana nieruchomość gruntowa przy nabrzeżu Bułgarskim – pow. 28 846 m²;
* zabudowana nieruchomość gruntowa przy ul. Logistycznej – pow. 99 953 m², w tym powierzchnia placu – 90 455 m2;
* zabudowana nieruchomość gruntowa (1) przy ul. Kontenerowej – pow. 62 031 m²;
* zabudowana nieruchomość gruntowa (2) przy ul. Kontenerowej – pow. 44 999 m²;pozostałe nieruchomości gruntowe zabudowane i niezbudowane – 29 896 m2.

Pozostała powierzchnia, tj. 26.514 m2 stanowi powierzchnię pod budynkami.

Nieruchomość jest w całości ogrodzona.

**Nośność nawierzchni**

* plac lo-lo - 10 kN/m², ścieżki pomiędzy polami składowymi kontenerów - 15 kN/m²;
* plac pomiędzy szynami podsuwnicowymi przy nabrzeżu Helskim I - obecnie 15 kN/m²;   
  40 kN/m² - po przebudowie nabrzeża Helskiego I;
* plac przy nabrzeżu Helskim II – 10 kN/m²;
* plac przy nabrzeżu Oksywskim – teren nieutwardzony - brak danych o nośności;
* plac manewrowy parkingu pojazdów trasowych przy ul. Kontenerowej – nie określa się nośności parkingów dla samochodów ciężarowych, a jedynie nacisk na oś i wynosi on 115/kN/oś;
* plac zaplecza - 20 kN/m²;
* plac samochodowy, ul. Kontenerowa -10 kN/m2 (chwilowe 8t/oś);
* place składowe przy bazie sprzętu zmechanizowanego – 50kN/m2;
* plac przy nabrzeżu Bułgarskim – 150kN/m2;
* parking samochodów trasowych przy bazie kontenerowej;
* planowana nośność placu przy Logistycznej (w budowie) 20kN/m2.

**Inne informacje dotyczące nieruchomości oraz jej wyposażenia**

| **WYSZCZEGÓLNIENIE** | **PRZED PRZEBUDOWĄ** | **PO**  **PRZEBUDOWIE** |
| --- | --- | --- |
| **PARAMETRY NABRZEŻA HELSKIEGO I:** | |  |
| długość całkowita [m] | 798,10 | 799,15 |
| głębokość techniczna [m]: |  |  |
| * na odcinku między polerami 1-16 | 13,20 |  |
| * między polerami 17-32B * na odcinku 719 m (od narożnika z Nab. Oksywskim) * na pozostałym odcinku w kierunku nabrzeża Helskiego II | 12,50 | 15,50  12,50 |
| **WYPOSAŻENIE NABRZEŻA HELSKIEGO I** | |  |
| polery | ZL 90 | podwójne pachoły o nośności 900 kN |
| urządzenia odbojowe | punktowe gumowe urządzenia odbojowe typu MV ze stalową tarcza odbojową | odbojnice systemowe wyboczeniowe o parametrach:   * energia pochłaniania: 424 [kNm]; * reakcja przekazywana na nabrzeże: 1676 [kN], * powierzchnia tarczy: >=8,03m2 * szerokość systemu odbojowego (wysięg na wodę): 0,75m |
| **PARAMETRY RAMPY UCHYLNEJ STEROWANEJ HYDRAULICZNIE DO OBSŁUGI STATKÓW Z WYKŁADANYMI POMOSTAMI RUFOWYMI RO-RO PRZY NABRZEŻU HELSKIM I [nośność 30 kN/m2]** | | |
| długość [m] | 20,6 | 20,6 |
| szerokość [m] | 19,2 | 19,2 |
| szerokość jezdni [m] | 18.0 | 18,0 |
| głębokość techniczna [m] | 12,5 | 12,5 |
| **WYPOSAŻENIE RAMPY PRZY NABRZEŻU HELSKIM I:** | |  |
| polery | ZL 90 | ZL 90 |
| urządzenia odbojowe | wałki gumowe typu Wolbrom | wałki gumowe typu Wolbrom |
| **PARAMETRY NABRZEŻA HELSKIEGO II:** | |  |
| długość całkowita [m] | 178,4 | *Nie podlega przebudowie* |
| głębokość techniczna [m] | 10,0 | *Nie podlega przebudowie* |
| głębokość dopuszczalna [na odcinku 178 m] | 9,6 |  |
| **PARAMETRY SZYN PODSUWNICOWYCH NABRZEŻA HELSKIEGO I** | |  |
| długość [m] | 795,34 | 795,34 |
| rozstaw [m]  na dł. 795,34  oraz  na dł. 754,30 | 20,0 | 20,00  oraz  30,48 |
| **PARAMETRY NABRZEŻA BUŁGARSKIEGO** | | |
| długość całkowita [m] | 192,3 |  |
| głębokość od polera 40 do 48 [m] | 13,50 |  |
| głębokość techniczna z umocnieniem dna [m] (po pogłębieniu) | 15,50 |  |
| **WYPOSAŻENIE NABRZEŻA BUŁGARSKIEGO** | | |
| Polery [szt.] | 10 |  |
| * Nr 39 i 48 żeliwne pachoły cumownicze - nośność [t] | 50 |  |
| * Nr 40 – 47 żeliwne pachoły cumownicze – nośność [t] | 150 |  |
| Urządzenia odbojowe - punktowe urządzenia odbojowe z tarczą z panelu stalowego z okładziną typu UHMW-PE [szt.] | 15 |  |
| **PARAMETRY SZYN PODSUWNICOWYCH TERMINALU KOLEJOWEGO** | |  |
| długość [m] | 688,0 | *Nie podlega przebudowie* |
| rozstaw [m] | 20,0 |  |
| **KOLEJOWY UKŁAD TOROWY** |  |  |
| układ wewnętrzny | * terminal kolejowy:   trzy tory ładunkowe na płycie żelbetowej z zabudową nawierzchnią drogową dla przejazdu pojazdów drogowych oraz sprzętu przeładunkowego – długość użyteczna 3 x 681m;   * magazyn nr 25:   dwa tory ładunkowe na płycie żelbetowej z zabudową nawierzchnią drogową dla przejazdu pojazdów drogowych oraz sprzętu przeładunkowego – długość użyteczna 2 x 300m | *Nie podlega przebudowie* |
| układ zewnętrzny tory zdawczo – odbiorcze [m długość użyteczna] | tor nr 32 – 753,0  tor nr 33 – 717,0  tor nr 34 – 854,0  tor nr 35 – 799,0  tor nr 36 – 712,0  tor nr 37 – 797,0  tor nr 38 -1.048,0  *[dojazd do torów w/w]* | tor nr 31 – 662,0  tor nr 32 – 662,0  tor nr 33 – 751,0  tor nr 34 – 779,0  tor nr 35 – 609,0  tor nr 36 – 609,0  tor nr 37 – 640,0  tor nr 38 – 990,0  *[dojazd do torów w/w]* |

W ramach modernizacji tory nr 31, 32, 33, 34, 35, 36, 38 wraz z łącznikiem kolejowym, aż do torów ładunkowych na terminalu kolejowym, zostaną zelektryfikowane.

Na nieruchomości terminalu kontenerowego funkcjonują:

* własna stacja paliw;
* garaże sprzętu zmechanizowanego;
* budynek lokomotywowni (obecnie zaplecze warsztatowo–magazynowe);
* zespół bramowo-kontrolny, wjazdowo-wyjazdowy.

W obrębie nieruchomości mają swoje placówki:

* Izba Administracji Skarbowej;
* Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny;
* Pomorski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Roślin i Nasiennictwa;
* Wojewódzki Inspektorat Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych w Gdańsku;
* Graniczny Punkt Kontroli Weterynaryjnej;
* Morski Oddział Straży Granicznej;
* Graniczna Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna.

Izba Administracji Skarbowej posiada skanery (stały i ruchomy) dla pojazdów i kontenerów oraz system radiometryczny.

## Media i telekomunikacja

Nieruchomość jest uzbrojona w będące własnością Wydzierżawiającego:

* sieć i przyłącza kanalizacyjne odbierające wody opadowe z ulic i placów oraz ścieki sanitarne z obiektów kubaturowych;
* sieć i przyłącza wodociągowe i sieci p-poż;
* sieci elektroenergetyczne średniego i niskiego napięcia, w tym stacje transformatorowe;
* słupy i maszty oświetleniowe;
* sieć telekomunikacyjną z kablami miedzianymi i światłowodowymi (dostęp do sieci Internet);
* wielootworową kanalizację telekomunikacyjną.

Mapka uzbrojenia nieruchomości stanowi Załącznik nr 3 do Umowy Dzierżawy.

## Ochrona środowiska

Stan czystości gruntu dla nieruchomości określa Załącznik nr 18 do Umowy Dzierżawy (zlecony do realizacji).

Terminal kontenerowy w Porcie Gdynia od północy otoczony jest terenami chronionymi akustycznie o charakterze zabudowy jednorodzinnej i mieszkaniowo - usługowej, dla których zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku są ustalone wartości graniczne poziomu hałasu w porze dziennej i nocnej. Zgodnie z pięcioletnimi badaniami hałasu generowanego pracą portu morskiego, wykonywanymi na zlecenie Wydzierżawiającego w oparciu o rozporządzenie Ministra Środowiska z 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem, w ww. rejonie występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu o ok. 5 dB (ostatnie badanie - 2020 r.).

Dodatkowo, na terenach przeznaczonych pod dzierżawę, zlokalizowanych po północnej stronie ul. Kontenerowej, umieszczono dwa mierniki hałasu, które dokonują ciągłego pomiaru immisji hałasu.

Na terenie Portu Gdynia, w tym na terenie przeznaczonym pod dzierżawę, obowiązuje „Portowy plan gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków” określający zasady postępowania z odpadami ze statków cumujących w porcie oraz „Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych dla Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.”, który obejmuje siły i środki oraz sposób postępowania w razie wystąpienia rozlewu substancji ropopochodnych na wodach akwenu portowego.

Dodatkowo, wymogi w zakresie ochrony środowiska i utrzymania czystości na nabrzeżach regulują przepisy portowe Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

# EKSPLOATACJA TERMINALU I OKRES DZIERŻAWY

## Charakter działalności na przedmiocie dzierżawy

Nieruchomość przeznaczona jest na działalność eksploatacyjną, przeładunkowo - składową   
w obrocie portowo – morskim z wyłączeniem przeładunku i składowania: ładunków masowych luzem, złomu i innych rodzajów odpadów oraz prowadzenia działalności stoczniowej (budowa, przebudowa, remonty, likwidacja statków i innych obiektów pływających lub ich segmentów/ części.

Podstawowe funkcje usługowe związane z obrotem portowo morskim:

* obsługa transportu morskiego (statki kontenerowe, drobnicowe, ro-ro, samochodowe);
* obsługa transportu lądowego (wagony, samochody);
* przeładunek różnych typów kontenerów i drobnicy w relacjach lądowych i burtowych;
* formowanie i rozformowanie kontenerów;
* składowanie ładunków (kontenerów, drobnicy, pojazdów);
* przeładunek ładunków ponadgabarytowych,
* prowadzenie składów celnych;
* drobne naprawy kontenerów;
* przewozy kontenerów i drobnicy.

Od dzierżawcy oczekuje się dokonywania rocznych przeładunków kontenerów w relacjach burtowych na poziomie nie niższym niż 300.000 TEU.

## Czas trwania umowy dzierżawy i warunki jej zawarcia

Wydzierżawiający zakłada wydzierżawienie nieruchomości na czas oznaczony 30 lat.

1. Z uwagi na czas trwania umowy (30 lat) wymagana będzie, zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (dalej „u.p.p.m.”), zgoda ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.
2. Z uwagi na konieczność uzyskania zgody, o której mowa w pkt 1) powyżej, zgodnie z art. 3 ust. 4 u.p.p.m. konieczne będzie uzyskanie opinii podmiotu zarządzającego portem, opinii właściwego dyrektora urzędu morskiego oraz opinii Ministra Obrony Narodowej.
3. Z uwagi na wartość rynkową przedmiotu czynności prawnej (umowa dzierżawy) wymagane będą: (i) zgodnie z § 36 ust. 2 pkt 1 Statutu Spółki Wydzierżawiającego z dnia 13 lipca 2020 r. - zgoda Walnego Zgromadzenia; (ii) zgodnie z § 28 pkt 5 Statutu - opinia Rady Nadzorczej Wydzierżawiającego.

# POWIĄZANIE NIERUCHOMOŚCI Z PRZYLEGŁYMI TERENAMI INWESTYCYJNYMI WYDZIERŻAWIAJĄCEGO ORAZ SĄSIADUJĄCYM OBSZAREM DOLINY LOGISTYCZNEJ

Do obszaru przedmiotowej nieruchomości przylegają tereny o powierzchni 155.000 m² stanowiące bezpośredni obszar rozwojowy Portu Gdynia. Aktualnie w ramach zadania inwestycyjnego "Budowa infrastruktury intermodalnej na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia" na powierzchni 90.000 m² trwa budowa placów manewrowo-składowych.

W bezpośrednim sąsiedztwie nieruchomości funkcjonują magazyny wysokiego składowania   
o powierzchniach: 17.712 m², 8.699,12 m2 i 11.286 m².

Dodatkowo w ramach terenów przylegających do nieruchomości zlokalizowane są tereny   
o powierzchni ca. 30.000 m² z przeznaczeniem pod budowę kolejnych magazynów.

Poza powyżej wskazanymi terenami inwestycyjnymi prowadzone są szeroko zakrojone działania Wydzierżawiającego z miastami: Gdynia, Rumia, Reda, Wejherowo oraz gminami Kosakowo   
i Wejherowo dotyczące obszaru funkcjonowania „Doliny Logistycznej”. Obszar „Doliny Logistycznej” wskazano na planach stanowiących Załączniki nr 1 do Memorandum.

W obszarze „Doliny Logistycznej” przewiduje się funkcjonowanie parkingu centralnego dla Portu Gdynia, sektora usług logistycznych, transportowych oraz produkcji przemysłowej.

Parking centralny (etapowo dla 1000 pojazdów ciężarowych) ma być zlokalizowany przy skrzyżowaniu Drogi Czerwonej i OPAT, dla zapewnienia sprawnej organizacji ruchu ładunków do terminali portowych. Parking ma uzupełniać zaplecze usługowo ‐ socjalne dla kierowców obejmujące miejsca noclegowe i rekreacyjne, punkty gastronomiczne oraz zaplecze serwisowe dla pojazdów i stacje paliw. Parking będzie elementem systemu przewidzianego w projekcie Studium wykonalności wraz z dokumentacją techniczną inteligentnego systemu zarządzania ruchem samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia, który prowadzony jest, ze wsparciem instrumentu „Łącząc Europę” CEF Transport 2018.

# INFORMACJA O PLANOWANEJ PRZEBUDOWIE NABRZEŻA HELSKIEGO ORAZ NABRZEŻA OKSYWSKIEGO

W ramach projektu „Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – etap II i III” Wydzierżawiający zamierza dokonać przebudowy nabrzeża Helskiego I oraz Nabrzeża Oksywskiego. Planowane w ramach inwestycji roboty budowlane wymagają okresowego wyłączenia części Nabrzeża Helskiego I oraz Nabrzeża Oksywskiego. Obecny plan realizacji inwestycji zakłada jej przeprowadzenie w dwóch etapach:

* etap I - od 1 czerwca 2023 roku do 31 lipca 2024 roku;
* etap II - od 1 sierpnia 2024 roku do 30 listopada 2025 roku.

W okresie planowanej realizacji etapu I wyłączona będzie część Nabrzeża Helskiego I na odcinku o długości 405,90 m.

W okresie planowanej realizacji etapu II wyłączony będzie część Nabrzeża Helskiego I na odcinku o długości 395,25 m oraz Nabrzeża Oksywskiego na odcinku o długości 68,10 m.

# PLANOWANA BUDOWA PORTU ZEWNĘTRZNEGO

1. **Koncepcja Portu Zewnętrznego**

Realizując zadania wynikające ze Strategii Rozwoju Portu Gdynia Wydzierżawiający prowadzi prace nad projektem „Port Zewnętrzny w Porcie Gdynia”.

Plan rozbudowy portu poza dotychczasowy Falochron Główny został zaakceptowany przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w roku 2017 i znajduje się   
w Programie Rozwoju Polskich Portów Morskich do roku 2030.

Koncepcja przewiduje usytuowanie Portu Zewnętrznego na wodach Zatoki Gdańskiej,   
w rejonie głównego toru podejściowego prowadzącego do Portu Gdynia –   
a w części lądowej - w oparciu o nabrzeże Śląskie i Falochron Główny.

Zakres rzeczowy projektu obejmuje wybudowanie Portu Zewnętrznego z wodną i lądową infrastrukturą dostępową. Główną składową Portu Zewnętrznego ma być terminal kontenerowy o przewidywanej rocznej zdolności przeładunkowej na poziomie 2,5 mln TEU   
i zakładanych parametrach:

* łączna powierzchnia użytkowa około 105 ha przeznaczona do obsługi zjednostkowanych produktów drobnicowych, produktów ponadgabarytowych oraz innych,
* trzy stanowiska dla kontenerowców oceanicznych,
* łączna długość linii cumowniczej z głębokością techniczną 17,0 metra około 1,9 km (nabrzeże kontenerowe),
* łączna długość linii cumowniczej z głębokością techniczną 14,0 metra około 0,45 km (nabrzeże kontenerowe – po zachodniej stronie pirsu),
* łączna długość linii cumowniczej z głębokością techniczną 14,0 metra około 0,7 km (po wschodniej stronie pirsu),
* jedna północna obrotnica o średnicach 0,86 km z głębokością 20,0 m.

Przyjęto, że terminal może być wybudowany w trzech fazach. Planowane rozpoczęcie budowy – I faza   
w 2026 roku i zakończenie I fazy w 2028/2029.. Dalsza rozbudowa terminalu powiązana będzie   
z osiągnięciem przeładunków w ramach danej fazy operacyjnej.

Przewiduje się, że projekt realizowany będzie w formule partnerstwa publiczno-prywatnego,   
w którym partner prywatny:

* zaprojektuje i wybuduje infrastrukturę wchodzącą w zakres projektu PPP,
* sfinansuje koszty projektowania, postępowań administracyjnych i budowy,
* będzie utrzymywał i eksploatował wytworzoną infrastrukturę.

## Wpływ budowy Portu Zewnętrznego na działalność terminalu kontenerowego

Poprzedzający pandemię COVID - 19 trend wzrostowy ogólnoświatowej wymiany stymulował rozwój międzynarodowego transportu morskiego. Region Morza Bałtyckiego, w którym zlokalizowany jest Port Gdynia, należy do obszarów o najbardziej intensywnym tempie rozwoju transportu morskiego.

Transport kontenerowy w regionie Morza Bałtyckiego opiera się na ruchu feederowym z portów Morza Północnego, żegludze wewnątrzbałtyckiej oraz na bezpośrednich relacjach transportowych z Chin. Takie relacje mogą być obsługiwane obecnie jedynie przez głębokowodny terminal w Gdańsku (DCT). Wybudowanie Portu Zewnętrznego umożliwi obsługę takich jednostek również w Porcie Gdynia.

Prognozowany w analizach Drewery Shipping globalny wzrost przeładunków kontenerów w portach morskich w okresie najbliższych pięciu lat wynosi 3% – 3,2% rocznie, przy czym wzrost w obszarze Morza Bałtyckiego ma przewyższać średni wzrost.

W oparciu o optymistyczne prognozy obrotów ładunkowych, wynikające z dynamiki działalności gospodarczej, można założyć, że ruch kontenerowy w Porcie Gdynia będzie obsługiwany   
i w Porcie Zewnętrznym i w obecnie funkcjonującym terminalu.

Potencjalne zmaterializowanie się scenariusza polegającego na przejęciu części / całości obsługi ruchu kontenerowego przez operatora Portu Zewnętrznego wymaga wcześniejszego zaplanowania działań zapewniających efektywne wykorzystanie przedmiotu dzierżawy. Dlatego też na etapie postępowania dzierżawca zobowiązany będzie do przedstawienia planu działalności na wypadek ziszczenia się okoliczności, o których mowa w zdaniu poprzednim.

# ZAŁĄCZNIKI

1. Obszar „Doliny Logistycznej”.