

Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.

OFERTA INWESTYCYJNA

dotycząca możliwości inwestycyjnych na obszarze rozwojowym Portu w Policach.



Powierzchnia: 28 ha

Jest takie miejsce...

Police październik 2009 rok.

(niniejsza informacja ofertowa nie stanowi oferty w rozumieniu przepisów kodeksu cywilnego)

Spis treści

1.	Przedmiot oferty _____	3
2.	Oferent _____	3
2.1.	Dane teleadresowe _____	3
3.	Podstawowe dane o oferowanej nieruchomości _____	4
3.1.	Wprowadzenie _____	4
3.2.	Marka „Green Bay” _____	4
4.	Opis przedmiotu oferty _____	6
4.1.	Położenie _____	6
4.2.	Istniejąca infrastruktura _____	8
4.3.	Koncepcja rozbudowy układu nabrzeży _____	8
4.3.1.	Koncepcja budowy układu uniwersalnego _____	9
4.3.2.	Koncepcja budowy układu dalbowego w II etapie realizacji inwestycji _____	11
4.4.	Dostęp drogami wodnymi _____	12
4.5.	Dostęp drogami kołowymi _____	12
4.6.	Dostęp drogami kolejowymi _____	12
4.7.	Dostępność mediów _____	13
4.8.	Uwarunkowania rynkowe _____	13
5.	Warunki współpracy. _____	14
5.1.	Rodzaj i zakres pomocy, na jaką może liczyć inwestor: _____	14
5.2.	Szczegółowe warunki współpracy _____	14
5.2.1.	Obszar I - Oferta ogólna _____	14
5.2.2.	Obszar I - Branża kolejowa _____	15
5.2.3.	Obszar I - Branża stevedorska - partner strategiczny _____	15
6.	Podsumowanie _____	16
7.	Ankieta _____	17

1. Przedmiot oferty

Zamiarem właściciela - **Zarządu Morskiego Portu Police Sp. z o.o.** jest udostępnienie inwestorowi: developerowi, operatorowi logistycznemu lub innemu podmiotowi gospodarczemu terenu inwestycyjnego pod budowę: nabrzeży, obiektów magazynowych i placów składowych przeznaczonych do prowadzenia działalności produkcyjno-usługowo-logistycznej z uwzględnieniem jego specyficznej lokalizacji na terenach portu morskiego, który może potencjalnie generować duże strumienie ładunków. Ich odbiorcami mogą stać się przedsiębiorstwa funkcjonujące w ramach rozległych (ponadregionalnych, międzynarodowych, globalnych) łańcuchów dostaw, a więc nie tylko prowadzące działalność w Polsce, ale także w innych państwach europejskich, położonych w orientacji południkowej od punktu węzłowego jakim jest Port w Policach. Projekt Zarządu Morskiego Portu Police zakłada realizację budowy kompleksu portowego o nazwie **Green Bay - Sea Business Port**.

Przedmiotem oferty jest wieloletnia dzierżawa gruntów na terenie kompleksu portowego Zarządu Morskiego Portu Police Sp. z o.o. o nazwie **Green Bay - Sea Business Port**

Strategiczne przedsięwzięcia, stanowiące przedmiot oferty inwestycyjnej, wyznaczające główne kierunki rozwoju przestrzennego realizowane będą przez prowadzenie następujących inwestycji:

- budowa terminalu kontenerowego lub masowego wraz z budową uniwersalnego nabrzeża przeładunkowego o długości 230,0 m dla statków drobnicowych lub kontenerowych o zanurzeniu do 12,5 m. Zaplecze dla nabrzeża uniwersalnego to maksymalnie 23 ha gruntu.
- budowa nabrzeża dalbowego o długości 200,0 m do przeładunku surowców i produktów płynnych, w tym niebezpiecznych. Zaplecze nabrzeża dalbowego to 5 ha gruntu z przeznaczeniem do składowania i przeładunku towarów płynnych.
- budowa torów dojazdowych wraz z bocznicami.

Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. informuje także Inwestorów o możliwości korzystania z istniejącej infrastruktury portowej w ramach realizowanych przedsięwzięć.

Istnieje możliwość dzierżawy każdego z obszarów funkcjonalnych odrębnie lub łącznie. Ponadto nie wyklucza się, że inwestorzy zainteresowani działalnością na mniejszym terenie będą mieli możliwość dzierżawy wyodrębnionych terenów z dostępem do nabrzeży, poprzez podzielenie terenu inwestycyjnego w dogodny dla inwestora sposób.

Szczegółowe warunki współpracy opisane są w pkt. 5 oferty.

2. Oferent

2.1. Dane teleadresowe

Firma

Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.
ul Kuźnicka1 72-010 Police

Kontakt

Tomasz Melan - Prezes Zarządu
tel. (0-91) 317 31 01, 317 40 51
fax (0-91) 317 20 50

www.portpolice.pl
www.greenbay.pl
e-mail: kontakt@greenbay.pl

3. Podstawowe dane o oferowanej nieruchomości

3.1. Wprowadzenie

Obszar inwestycyjny o powierzchni około 28 ha, będący przedmiotem oferty znajduje się w woj. Zachodniopomorskim w granicach portu Polickiego, który jest morskim portem położonym na lewym brzegu Odry, między 45 a 50 km toru wodnego Szczecin – Świnoujście obsługującym obecnie ok. 2,5 mln t ładunków rocznie. Jest to czwarty co do wielkości port w Polsce.



Podmiot zarządzający portem - Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o., jest obecnie własnością Zakładów Chemicznych "Police" (90%) oraz Gminy Police (10%).

3.2. Marka „Green Bay”

Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. chcąc wzbogacić ofertę inwestycyjną stworzył nową markę - GREEN BAY (Sea Business Port). Projekt przewiduje zagospodarowanie terenów i infrastruktury portowej, znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej infrastruktury portowej, o powierzchni około 28 ha. Przedmiotowe tereny przeznaczone są dla rozwoju funkcji portowych i logistycznych, co pozwala na kreatywne podejście do ich zagospodarowania.



Główne kierunki rozwoju przestrzennego w ramach Green Bay realizowane będą przez prowadzenie strategicznych przedsięwzięć inwestycyjnych w postaci budowy:

- nowego nabrzeża uniwersalnego o długości 230 m,
- nabrzeża dalbowego o długości 200 m,
- 2,2 km drogi dojazdowej,
- torów kolejowych, o długości 5725 m, wraz z bocznicami,
- niezbędnego zaplecza socjalnego, sieci elektroenergetycznej, kanalizacji sanitarnej i sieci wodociągowej, teleinformatycznej, monitoringu.

Teren inwestycyjny Green Bay ma umożliwić inwestorom prowadzenie działalności w zakresie towarowego portu pełnomorskiego branż chemicznych i logistycznych. Bezpośrednie zaplecze projektowanego nabrzeża uniwersalnego to 23 ha gruntu. Z przewidywanym nabrzeżem dalbowym funkcjonalnie powiązane jest 5 ha gruntów.

Na zapleczu nabrzeża uniwersalnego możliwe jest założenie terminalu kontenerowego lub masowego. Nabrzeże dalbowe przeznaczone jest pod przeładunek towarów płynnych, w tym niebezpiecznych.

Zalety GREEN BAY:

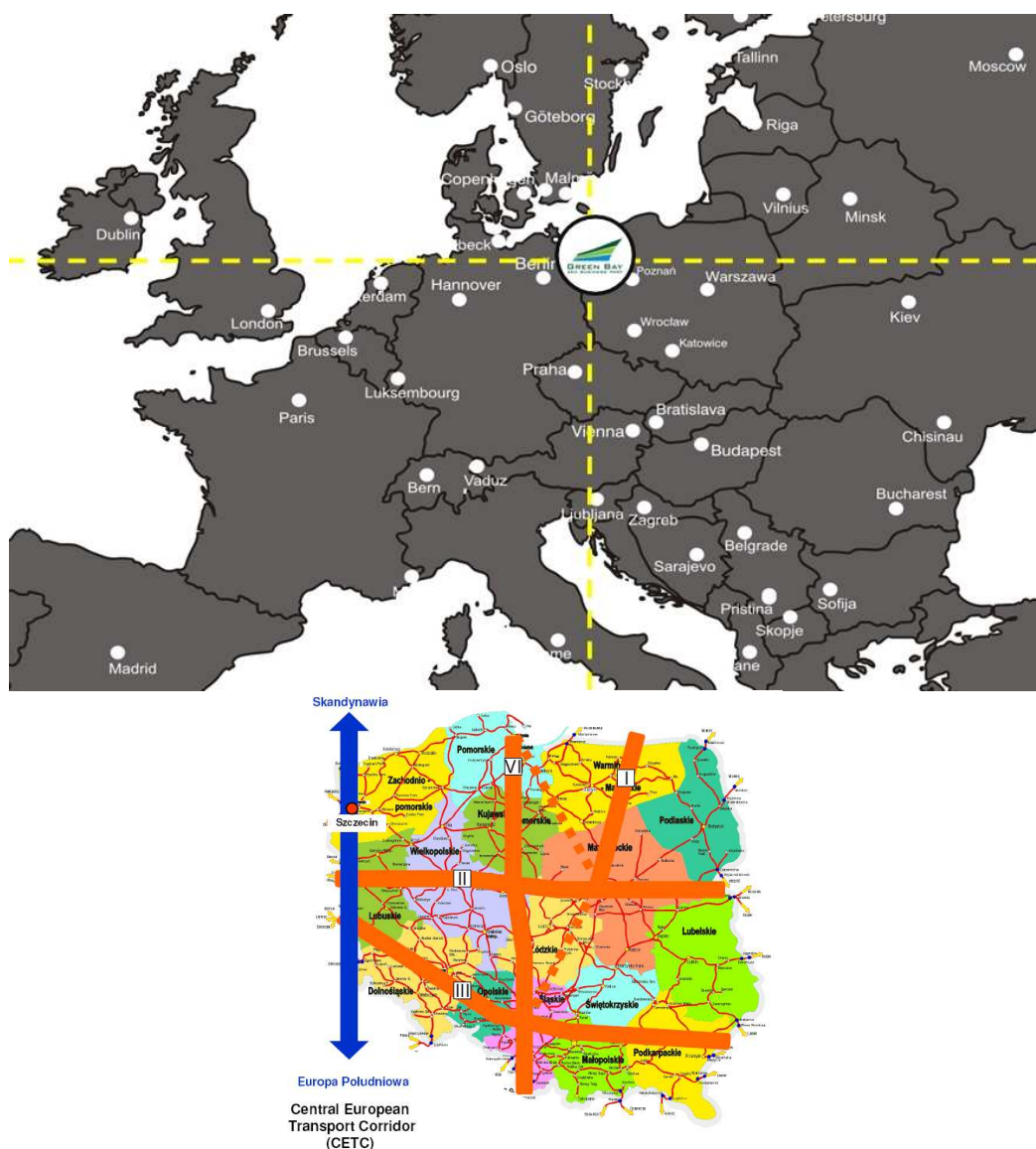
- bliskość szlaków komunikacyjnych towarowych i pasażerskich wszelkiego typu - (drogowych - krajowych i międzynarodowych, wodnych, kolejowych i lotniczych) co daje ułatwiony dostęp do potoków ładunkowych i stymulująco wpływa na portową działalność przeładunkową,
- planowana zachodnia obwodnica Szczecina nie tylko aktywizuje tereny inwestycyjne w tym rejonie, ale również skracałaby drogę na lotnisko w Goleniowie i tworzyłaby stałą przeprawę przez Odrę w rejonie Polic,
- bliskość miast: Szczecin (20 km), Świnoujście (100 km), Goleniów (60 km), Berlin (140 km). Daje to łatwy dostęp potoków ładunku oraz kadry pracowniczej,
- dostęp do zaplecza naukowego i wyspecjalizowanych absolwentów Uniwersytetu Szczecińskiego, Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego i Akademii Morskiej,
- bliskość przejść i przepraw granicznych (Niemcy, kraje skandynawskie), co ułatwia towarową wymianę międzynarodową,
- udział gminy Police w zarządzaniu firmą ułatwiający likwidowanie barier formalnych, prawnych i środowiskowych.
- możliwość nawiązania stałej współpracy z wyspecjalizowanymi podmiotami, wchodzącymi w skład Grupy Kapitałowej Police (branże: remontowo-serwisowe, elektroinstalacyjne, transportowe, projektowo-konstrukcyjne i automatyki przemysłowej), co daje inwestorowi komfort rozwiązania wszelkich problemów jakie może napotkać podczas działalności,
- bezpośrednia bliskość Polickiego Parku Przemysłowego Infrapark Police stymulująco wpływająca na działalność gospodarczą w regionie i może mieć wpływ na dynamikę przewozów.

Godnym podkreślenia jest fakt, że obecnie trwają prace projektowe dotyczące rozbudowy istniejącego portu. Niezbędne, wymagane prawem pozwolenia, łącznie z pozwoleniem na budowę zostaną wydane do czerwca 2010 roku. Jest to niewątpliwie zaletą przedstawianej oferty.

4. Opis przedmiotu oferty

4.1. Położenie

Obszar inwestycyjny Green Bay położony jest na koordynatach: 53°33' N; 14°35' E czyli na przecięciu strategicznych, międzynarodowych szlaków transportowych w relacjach północ-południe i wschód-zachód. Takie umiejscowienie sprawia, że jest to jedno z najbliższych połączeń morskich i śródlądowych dla aglomeracji berlińskiej i wschodnich landów Niemiec.



Działalność logistyczna Portu w Policach wpisuje się w projekt ustanowienia środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (Central European Transport Corridor), którego przebiegiem i włączeniem go do sieci TEN-T oprócz Polski i jej południowych sąsiadów są zainteresowane kraje skandynawskie.



Lokalizacja Portu w Policach posiada szereg unikalnych zalet:

- obszar ten stanowi naturalne zaplecze logistyczne dla obszaru zachodniej i południowej Polski, Republiki Czeskiej i Słowacji oraz wschodniej części Niemiec, dodatkowo posiada wyjątkowo dogodny dostęp do liczącego 5 mln mieszkańców olbrzymiego i chłonnego rynku konsumpcyjnego aglomeracji berlińskiej i landu Brandenburgii,
- port w Policach może obsługiwać rosnący strumień ładunków skonteneryzowanych pochodzących od nadawców z całego świata w tym np. z Dalekiego Wschodu, a także z basenu Morza Bałtyckiego - do odbiorców w Polsce, wschodnich landach Niemiec, Czechach, Słowacji, Austrii i innych państwach Europy Środkowej i Południowej,
- po wybudowaniu projektowanej infrastruktury Port może stanowić intermodalny punkt węzłowy kojarzący morskie i lądowe strumienie ładunków skonteneryzowanych.
- bliskość rozwijającego się Szczecina generuje rosnące zapotrzebowanie na usługi Portu, np fabryka opon Bridgestone w Stargardzie Szczecińskim czy producenci lokujący się w Goleniowskim Parku Przemysłowy.

4.2. Istniejąca infrastruktura

Port Police składa się z 3 funkcjonalnych elementów: Terminalu Morskiego, Terminalu „Mijanka” oraz Terminalu Barkowego.



1. Terminal Morski składa się z dwustanowiskowego nabrzeża o długości 415 m i głębokości technicznej 12,5 m. Projektowa głębokość eksploatacyjna nabrzeża wynosi 10,5 m. Nabrzeże podzielone jest funkcjonalnie na: stanowisko do wyładunku surowców fosforowych (w relacji statek - taśmociąg - magazyn) oraz stanowisko załadunku nawozów.



2. Terminal Mijanka z nabrzeżem dalbowym o długości 200 m i głębokości eksploatacyjnej 8,40 m, przeznaczony jest do przeładunku produktów płynnych takich jak m.in. amoniak i kwas siarkowy.



3. Terminal Barkowy

Terminal posiada dwa główne nabrzeża o łącznej długości 789 m i głębokości eksploatacyjnej 3,8 m, w tym:

- nabrzeże Północne (tzw. nabrzeże Surowca) wyposażone w dwa nowe żurawie chwytakowe, wzdłuż którego przebiega taśmociąg rozładunkowy,
- nabrzeże Południowe (tzw. nabrzeże Produktu) ze stanowiskiem do załadunku nawozów oraz taśmociągami dosyłowymi.

Aktualnie teren pod budowę nabrzeża uniwersalnego zlokalizowany jest w sąsiedztwie istniejącego nabrzeża Terminalu Morskiego, stanowi jego przedłużenie w stronę północną. W miejscu budowy projektowanego nabrzeża, na zachodnim brzegu Kanału Polickiego jest obecnie niezagospodarowany brzeg.

4.3. Koncepcja rozbudowy układu nabrzeży

Projekt intensywnej rozbudowy terenów infrastruktury portowej zapewnia możliwość prowadzenia działalności inwestycyjnej w zakresie towarowego portu pełnomorskiego branż chemicznych i logistycznych. W projektowanym kompleksie portowym o nazwie **Green Bay - Sea Business Port** (obszar 28 ha) istnieje możliwość budowy terminali do :

- przeładunku kontenerów,
- przeładunku towarów masowych,
- przeładunku gazu płynnego LPG,
- przeładunku paliw,
- przeładunku płynnych chemikaliów, w tym niebezpiecznych

4.3.1. Koncepcja budowy układu uniwersalnego

Zgodnie z założeniami Urzędu Morskiego, tor Szczecin Świnoujście będzie pogłębiony do 12,5m. Aktualna głębokość przy nabrzeżu wynosi 10,5 m.

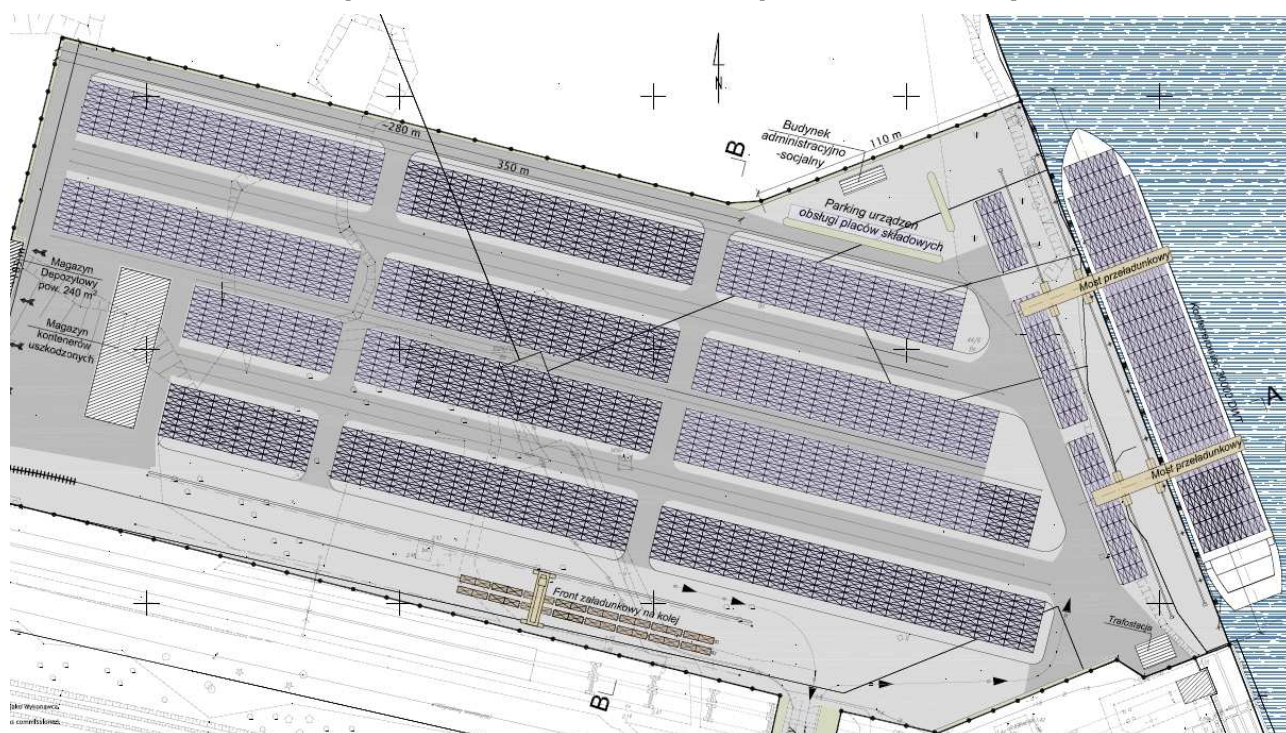
Podstawowe parametry projektowanego nabrzeża uniwersalnego w kontekście przewidywanych pogłębień powinny być następujące:

- głębokość techniczna – 12,50 m
- głębokość projektowana – 12,85 m
- maksymalne zanurzenie statku – 10,50 m
- długość nabrzeża – 230 m
- rzędna naziomu nabrzeża - +2,50
- obciążenie naziomu / nabrzeża $Q= 40\text{kN/m}^2$
- konstrukcja nabrzeża dostosowana do posadowienia na niej ciężkich urządzeń przeładunkowych

Poniżej przedstawiono charakterystykę obsługiwanych statków dla nabrzeża aktualnego i głębokości toru wodnego 10,5 m oraz projektowanego dla toru wodnego Świnoujście – Szczecin o głębokości 12,5 m.

Rodzaj statku	Parametr	Aktualnie	Projektowane
Gazowiec do przewozu LPG	nośność statku	10 000 DWT	20 000 DWT
	pojemność załadunku	10 000 m ³	20 000 m ³
	wyporność	15 000 t	27 000 t
	długość	130,0 m	170,0 m
	szerokość	21,0 m	25,0 m
	zanurzenie	9,0 m	10,5 m
Zbiornikowiec	nośność statku	20 000 DWT	30 000 DWT
	wyporność	25 000 t	37 300 t
	długość	151,0 m	171,0 m
	szerokość	24,6 m	27,9 m
	zanurzenie	9,1 m	10,3 m
Kontenerowiec	nośność statku	20 000 DWT	30 000 DWT
	wyporność	27 500 t	40 700 t
	długość	177,0 m	206,0 m
	szerokość	25,4 m	30,2 m
	zanurzenie	9,5 m	10,8 m
Masowce do mat. sypkich	nośność statku	20 000 DWT	30 000 DWT
	wyporność	25 000 t	36 700 t
	długość	157,0 m	176,0 m
	szerokość	23,0 m	26,1 m
	zanurzenie	9,2 m	10,3 m

Pod przeładunki kontenerowe - plac kontenerowy



- Powierzchnia zabudowy – 92 460 m²
- statek maksymalny (kontenerowy) - nośność 30,0 tys. DWT dla głębokości toru 12,5 m
 - wyporność 40 700 ton
 - długość ~ 206,0 m
 - szerokość ~ 30,2 m
 - zanurzenie 10,8 m
 - ilość kontenerów 2100 kontenerów 20'
- Place składowe kontenerów:
 - powierzchnia netto 32 000 m²
 - powierzchnia brutto 41 000 m²
 - ilość składowanych kontenerów przy 100% zapełnieniu 9000 szt. (20')
- Możliwości przeładunkowe:
 - Ilość kontenerów 20' – 200 000 szt./rok

4.3.2. Koncepcja budowy układu dalbowego w II etapie realizacji inwestycji



Projekt na obecnym etapie nie obejmuje budowy nabrzeża dalbowego jednak tworzona pozostała infrastruktura będzie dostosowana do zrealizowania takiego rozwiązania.

Budowa nabrzeża dalbowego umożliwi w przyszłości wybudowanie stanowiska do przeładunku surowców i produktów płynnych, w tym niebezpiecznych. W przypadku zainteresowania tą koncepcją szczegółowe informacje zostaną przekazane Inwestorowi w trybie indywidualnych spotkań z Zarządem Morskiego Portu Police Sp. z o.o.

4.4. Dostęp drogami wodnymi

Obszar inwestycyjny połączony jest z otwartym akwenem morskim - torem wodnym o głębokości 10,5 m, pozwalającym na ruch statków o długości 160 m i zanurzeniu 9,15 m lub o długości 206 m i zanurzeniu 8,15 m. Odra, jako droga wodna, łączy porty ujścia Odry z aglomeracją wrocławską i górnośląską, a poprzez kanały Odra-Szprewa i Odra-Havela z aglomeracją berlińską oraz zachodnią częścią kontynentu, zaś poprzez Wartę i Noteć z wielkopolskim obszarem gospodarczym. Dolna Odra od Kanału Odra-Havela do ujścia posiada V klasę o średniej głębokości 2,5 m, co pozwala na formowanie zestawów pchanych o ładowności do 3.000 ton i długości do 110 m. Szczegółowa analiza wykazała fakt, że Port Morski w Policach cechuje się praktycznie całoroczną dostępnością od strony wody dla jednostek o maksymalnym dopuszczalnym zanurzeniu. Nie występują tutaj ograniczenia związane ze stanami wód, pływami czy też warunkami lodowymi.

4.5. Dostęp drogami kołowymi

Dostępność transportowa portu w Policach dla środków transportu samochodowego zapewniona jest poprzez drogi wojewódzkie nr 114 i 115, które prowadzą w rejon portu od strony Szczecina oraz drogę 114 od strony Nowego Warpna.

Bezpośredni dostęp kołowy do obszaru zapewniają drogi wewnętrzne o szerokości 5 m.

Obszar połączony jest z zapleczem następującymi głównymi drogami:

- drogą międzynarodową nr 6: Szczecin – Koszalin – Gdańsk – Ostróda – Olsztyn – Bartoszyce – Królewiec (Rosja) – Ryga (Łotwa) – Kowno (Litwa),
- drogą krajową nr 10: Szczecin – Piła – Bydgoszcz i dalej do Mińska (Białoruś) lub przez Warszawę do Moskwy (Rosja),
- drogą międzynarodową nr 3: Świnoujście - Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra i dalej Legnica – Jakuszyce – Praga (Czechy) – Wiedeń (Austria) lub Wrocław – Opole – Katowice,
- autostradą A6 Szczecin – Kołbaskowo- Berlin (Niemcy),
- drogą szybkiego ruchu S-3 Świnoujście – Goleniów – Szczecin, łączącą się z drogą krajową nr 108 Golczewo – Nowogard – Stargard Szczeciński (połączenie z drogą nr 10).

Komunikację w rejonie Polic i północnych dzielnic Szczecina w istotny sposób usprawni budowa zachodniej obwodnicy miasta Szczecin oraz utworzenie przeprawy Police - Święta. Obie te inwestycje przyczynią się do poprawy atrakcyjności portu w Policach.

4.6. Dostęp drogami kolejowymi

Obszar inwestycyjny nie jest obecnie skomunikowany z pobliskim układem torowym. Dla uzyskania połączenia konieczne jest ułożenie nowych torów.

Najbliższe linie kolejowe zapewniające dostęp do obszaru to:

- E-59: Szczecin - Stargard Szczeciński- Krzyż - Poznań i dalej na południe lub wschód, jest to linia dwutorowa o zdolności przepustowej 120 par pociągów na dobę i dopuszczalnym obciążeniu 2,4 tys. ton, ważnym węzłem transportowym jest Poznań, gdzie skupia się 9 szlaków kolejowych m.in. w kierunku Warszawy, Kunowic, Wrocławia,

Inowrocławia, Gdyni, Zebrzydowic, Cieszyna i Chałupek,

- CE-59: Szczecin - Kostrzyn - Zielona Góra - Wrocław i dalej na południe lub wschód o zdolności przepustowej 100 par pociągów na dobę, dopuszczalnym obciążeniu 2,4 tys. ton, jest to tzw. szlak nadodrzański zwany również granicznym, najważniejszym węzłem kolejowym na trasie jest Wrocław, z którego rozchodzą się linie w kierunku Opola, Międzyzlesia, Świdnicy, Wałbrzycha, Poznania i Kluczborka, Szczecin – zachodnia granica państwa i dalej w kierunku Berlina lub Pasewalku, tzw. linia zachodnia, punktem granicznym jest stacja Szczecin Gumieńce, skupiająca przewozy tranzytowe z Niemiec, linia dwutorowa o zdolności przepustowej około 60 par pociągów na dobę i dopuszczalnym obciążeniu 2,4 tys. ton.

Wg informacji PKP linia kolejowa E-59 przewidziana jest do modernizacji w latach 2007-2013, a CE-59 po roku 2014, co jeszcze bardziej poprawi dostęp do infrastruktury dla inwestorów i operatorów.

Według opracowanego studium wykonalności i przygotowywanego projektu budowlanego ogólna długość projektowanych torów wynosi 5.725 m. Przewiduje się nawierzchnię kolejową z szyn typu S49 na podkładach betonowych (strunobetonowych) typu PS83 z zamocowaniem sprężystym i na podsypce tłuczniowej o grubości warstwy tłucznia pod podkładem 21 cm.

4.7. Dostępność mediów

W ramach inwestycji przewiduje się budowę sieci elektroenergetycznej średniego napięcia 6 kV, włączonej do systemu energetycznego ZCh "Police" S.A. Na terenie inwestycyjnym wybudowane zostaną stacje transformatorowe stosownie do potrzeb inwestycji.

Zakłada się budowę sieci kanalizacji sanitarnej, zrealizowanej w technologii kanalizacji tłocznej, zlokalizowanej w liniach rozgraniczających projektowanej drogi dojazdowej do portu morskiego. Sieć ta będzie odbierać głównie ścieki bytowe związane z funkcjonowaniem zapleczy socjalno - technicznych zlokalizowanych w inwestycjach produkcyjno - usługowych.

Zaprojektowano ponadto sieć wodociągową, przyłączoną do istniejącego wodociągu w ul. Jasienickiej w Policach. Charakterystyka projektowanej sieci wodociągowej zapewni niezakłócone dostawy wody w ilościach dostosowanych do potrzeb inwestycji.

Wszystkie projektowane media stanowiące uzbrojenie techniczne terenów rozwojowych zapewnią inwestorom realizację swoich zamierzeń inwestycyjnych. Ponadto istnieje możliwość swobodnego dostosowania infrastruktury wodno – kanalizacyjnej, elektroenergetycznej i teletechnicznej do najbardziej nietypowych potrzeb inwestorów, zapewniając tym samym możliwość prowadzenia wszelkiego typu działalności.

4.8. Uwarunkowania rynkowe

Województwo zachodniopomorskie zajmuje obszar 22 896 km², zamieszkuje je prawie 1,7 mln osób, co stanowi 4,4 % ludności Polski. Ludność miejska stanowi około 69,3 % mieszkańców. Stolicą regionu jest Szczecin liczący 414,0 tys. mieszkańców. W województwie prowadzi działalność ok. 210.8 tys firm.

W ocenie Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową Województwo Zachodniopomorskie zajmuje 8 pozycję w rankingu województw dotyczącym ich atrakcyjności inwestycyjnej. Spośród czynników decydujących o pozycji w rankingu na szczególne podkreślenie zasługuje druga po województwie wielkopolskim najlepsza w kraju dostępność transportowa, a także wysoki poziom infrastruktury społecznej oraz rozwoju gospodarki. Ten sam instytut oceniając atrakcyjność inwestycyjną województw na podstawie siedmiu sektorów w klasyfikacji od A do E zaliczył Województwo Zachodniopomorskie pod względem aktywności województw wobec inwestorów do klasy B, a pod względem wysokiego poziomu rozwoju infrastruktury społecznej - również do klasy B.

Według aktualnych danych GUS (stan na 30 czerwca 2007 roku) w województwie wytwarzane jest 4,5% polskiego PKB. Przemysł województwa skupia 3,4% krajowego zatrudnienia i dostarczył 23,23 mld PLN produkcji sprzedanej przemysłu, co stanowi 3,1 %

ogólnej wartości dla kraju. Produkcja sprzedana przemysłu zwiększyła się w stosunku do poprzedniego roku o 12%, a dynamika tego wzrostu była wyższa o 2,3% od przeciętnej w kraju. Według aktualnych danych GUS wielkość nakładów inwestycyjnych w województwie wyniosła 6.941 mln PLN (3,6% ogółu nakładów inwestycyjnych w Polsce).

5. Warunki współpracy.

5.1. Rodzaj i zakres pomocy, na jaką może liczyć inwestor:

Ze strony oferenta

Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. deklaruje ścisłą współpracę z inwestorem na wszystkich etapach przygotowania inwestycji, oferuje odpłatne zastępstwo inwestycyjne, a także możliwość korzystania z istniejącej infrastruktury portowej w ramach realizowanych przedsięwzięć.

Ze strony administracji lokalnej

Przyszłą inwestycję w pełni popiera Gmina Police i ze strony tej instytucji można oczekiwać zaangażowania w pomoc przysłemu Inwestorowi.

5.2. Szczegółowe warunki współpracy

Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. poszukuje kooperantów w proponowanych poniżej trzech obszarach współpracy:

5.2.1. Obszar I – Oferta ogólna

(branże: produkcyjna, składowania i konfekcjonowania towarów, stevedorska).

Inwestycja w całości realizowana i finansowana przez ZMPP Sp. z o.o. w zakresie budowy:

- nabrzeża uniwersalnego o długości 230 m, w II etapie nabrzeża dalbowego o długości 200 m,
- drogi dojazdowej,
- torów kolejowych wraz z bocznicami,
- niezbędnego zaplecza socjalnego, sieci elektroenergetycznej, kanalizacji sanitarnej i sieci wodociągowej, teleinformatycznej, monitoringu.

W przypadku zrealizowania całości inwestycji samodzielnie przez Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. zainteresowani inwestorzy będą mieli możliwość wydzierżawienia dowolnej części 23 ha zaplecza nabrzeża uniwersalnego, a w przyszłości także 5 ha nabrzeża dalbowego. Tereny będą w pełni przystosowane do prowadzenia:

- przyportowej działalności produkcyjnej,
- składowania i konfekcjonowania towarów,
- przeładunków towarów transportowanych drogą morską, kolejową i drogową w relacji import/eksport,
- innych działalności wymagających spedycji towarów drogą morską.

Zaplecze nabrzeży będzie utwardzone i w pełni uzbrojone w niezbędną infrastrukturę techniczną (sieci elektroenergetyczne, wodno – kanalizacyjne i teletechniczne) oraz wyposażone w dogodną sieć dojazdowych dróg kołowych i kolejowych. Dzierżawcy będą mieli zapewniony dostęp do nabrzeży.

Tereny będą udostępnione do dzierżawy na zasadach wolnorynkowych w drodze otwartego przetargu publicznego, na podstawie wieloletnich umów dzierżawy.

5.2.2. Obszar II – Branża kolejowa.

Inwestycja częściowo realizowana przez ZMPP Sp. z o.o., a w zakresie budowy:

- nabrzeża uniwersalnego o długości 230 m, w II etapie nabrzeża dalbowego o długości 200 m,
- drogi dojazdowej,
- niezbędnego zaplecza socjalnego, sieci elektroenergetycznej, kanalizacji sanitarnej i sieci wodociągowej, teleinformatycznej, monitoringu.

Dla inwestorów z branży towarowych przewozów kolejowych przedmiotem oferty jest w szczególności dzierżawa gruntów przeznaczonych pod wybudowanie układu torowego o ogólnej długości wszystkich torów 5.725 m, z nawierzchnią kolejową z szyn typu S49 na podkładach typu PS83. Inwestor w zamian za wykonanie opisanego szczegółowo w poprzednich częściach oferty układu torowego będzie miał możliwość uzyskania na okres 30 lat istotnych preferencji w warunkach dzierżawy.

Dodatkowo istotne jest, że inwestor w takim przypadku będzie operatorem kolejowym obsługującym ruch towarowy do i z portu (także do istniejącego terminala morskiego), w którego wyłącznej dyspozycji będzie torowy układ dojazdowy do portu wraz z gruntem zajęтым przez ten układ.

5.2.3. Obszar III – Branża stevedorska – operator strategiczny.

Inwestycja częściowo realizowana przez ZMPP Sp. z o.o. w zakresie budowy:

- drogi dojazdowej,
- torów kolejowych wraz z bocznkami,
- niezbędnego zaplecza socjalnego, sieci elektroenergetycznej, kanalizacji sanitarnej i sieci wodociągowej, teleinformatycznej, monitoringu.

Dla inwestorów strategicznych działających w branży przeładunków portowych oraz inwestorów, których działalność wymaga spedycji towarów drogą morską przedmiotem oferty jest dzierżawa gruntów przeznaczonych pod budowę nabrzeży:

Uniwersalnego nabrzeża przeładunkowego o długości 230 m dla statków drobnicowych lub kontenerowych o zanurzeniu do 12,5 m

Dalbowego nabrzeża o długości 200 m do przeładunku surowców i produktów płynnych, w tym niebezpiecznych.

Zaplecze nabrzeża uniwersalnego to 23 ha gruntu, na którym możliwe jest założenie terminalu kontenerowego lub masowego.

Zaplecze nabrzeża dalbowego to 5 ha gruntu z przeznaczeniem na przeładunek towarów płynnych.

Inwestor w zamian za wykonanie opisanego/opisanych szczegółowo w poprzednich częściach oferty nabrzeża/nabrzeży będzie miał możliwość uzyskania na okres 30 lat istotnych preferencji w warunkach dzierżawy. W takim przypadku dodatkowo istnieje możliwość cesji na inwestora opłaty przystaniowej.

Ponadto istnieje możliwość dzierżawy każdego z obszarów funkcjonalnych odrębnie lub obu łącznie. Warto dodać, że inwestor może dowolnie dostosować obszar inwestycyjny do wymogów prowadzonej przez niego działalności.

6. Podsumowanie.

Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. zaprasza wszystkich zainteresowanych do współpracy.

Ze względu na planowane rozpoczęcie budowy w II półroczu 2010 na obecnym etapie realizacji inwestycji istnieje możliwość swobodnego i elastycznego dostosowania projektów do indywidualnych potrzeb inwestorów. Dlatego też w przypadku zainteresowania ofertą zwracamy się z prośbą o odpowiedź zwrotną do końca bieżącego roku.

Prosimy o rozważenie oferty i informację zwrotną o możliwości kooperacji na obecnym i przyszłym etapie realizacji inwestycji. W załączeniu znajdują Państwo ankietę. W przypadku zainteresowania ofertą, Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. zwraca się z prośbą o jej wypełnienie i odesłanie na adres Spółki.

Więcej informacji znajdziecie Państwo na stronach: www.portpolice.pl, www.greenbay.pl.

W razie jakichkolwiek wątpliwości lub pytań zapraszamy do kontaktu:

- **tel. (+48 91) 3173101 lub 3174051,**
- **fax. (+48 91) 3172050,**
- **e-mail: kontakt@greenbay.pl, lub**
- **osobiście: ul. Kuźnicka1, 72-010 Police.**

Z wyrazami szacunku.

**Robert Zdobylak
Członek Zarządu**

**Tomasz Melan
Prezes Zarządu**

Ankieta

1. Który z obszarów współpracy przedstawionych w ofercie jest zgodny z Państwa przedmiotem działalności?:

- Obszar 1
- Obszar 2
- Obszar 3

2. Proszę o zadeklarowanie wielkości przeładunków przy nawiązaniu ewentualnej współpracy:

- Do 100.000 ton
- 100.000 ton - 500.000 ton
- Powyżej 500.000 ton

3. Proszę o wskazanie grupy ładunków, które chcieliby Państwo ewentualnie przeładowywać w porcie Police:

- Masowe
- Kontenery
- Płynne

4. Proszę o wskazanie powierzchni terenu do składowania w/w ładunków, które zamierzaliby Państwo ewentualnie przeładowywać w porcie Police:

- Do 1 ha
- 1-5 ha
- Powyżej 5 ha

5. Proszę o wskazanie okresu dzierżawy w/w terenu niezbędnego do prowadzenia Państwa działalności:

- Do 5 lat
- 5-10 lat
- Powyżej 10 lat

Nazwa firmy:

Adres:

Telefon/fax:

Email:

Imię i nazwisko osoby do kontaktu:

Dziękujemy za wypełnienie ankiety. Prosimy o odesłanie na adres:

Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.
ul Kuźnicka1 72-010 Police
Polska
Tel. (+48-91) 317 31 01, 317 40 51
Fax (+48-91) 317 20 50
e-mail: kontakt@greenbay.pl