



European Bank  
for Reconstruction and Development

## Charakterystyka Projektu

Nazwa projektu:	<b>Rozbudowa Terminala Kontenerowego DCT Gdańsk</b>
Kraj:	Polska
Numer Projektu:	45805
Sektor:	Transportowy
Publiczny/ Prywatny:	Sektor Prywatny
Data Posiedzenia Rady Dyrektorów:	Zostanie ogłoszona w terminie późniejszym
Status:	Zatwierdzony podczas Structure Review
Data publikacji PSD:	8 lipca 2014
Data aktualizacji PSD:	
Opis i cele projektu	<p>Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju rozważa przyznanie kredytu spółce DCT Gdańsk S.A. (nazywanej dalej DCT) w celu sfinansowania budowy drugiego terminala kontenerowego DCT2 (zwanego dalej Projektem) w sąsiedztwie istniejącego terminala (DCT1) będącego największym terminalem kontenerowym Portu Gdańskiego.</p> <p>Projekt przewiduje zwiększenie możliwości operacyjnych spółki z obecnych 1.35 miliona <a href="#">TEU</a> do 2.55 (jednostka będąca ekwiwalentem 20 stóp). Rozpoczęcie budowy planowane jest na drugą połowę 2014 roku a jej ukończenie na rok 2016.</p>
Wpływ na transformację gospodarki:	<p>Wpływ projektu na transformację polskiej gospodarki będzie związany z rozwojem rynku, który nastąpi dzięki zwiększeniu możliwości załadunkowych portu, będącego bramą Europy w transporcie głębinowym z Azji do Polski i innych krajów regionu.</p> <p>Projekt nie tylko zwiększy możliwości przeładunkowe terminala kontenerowego ale będzie również prowadził do zwiększenia konkurencyjności rynku transportu morskiego.</p> <p>Projekt przyczyni się do zniesienia dotychczasowych ograniczeń pojemnościowych Portu Gdańskiego, które miały ujemny wpływ na możliwości jego rozwoju i znaczenia logistycznego dla Krajów bałtyckich, Europy Centralnej i Wschodniej jak również dla wzrostu znaczenia transportu intermodalnego w Polsce.</p> <p>Przeprowadzone analizy kosztów potwierdzają, że DCT będzie w stanie dostarczyć najbardziej konkurencyjną pod względem ekonomicznym obsługę kierunków zarówno wewnątrzlandowych jak i południa i wschodu regionu bałtyckiego, co w połączeniu z obsługą dużych kontenerowców przyczyni się do znacznego ograniczenia konsumpcji energii.</p> <p>Co więcej, przy realizacji projektu zastosowane zostaną najnowocześniejsze technologie oraz praktyki wydajnego zarządzania energią, co odzwierciedla duży nacisk kładziony na wydajność energetyczną projektu.</p>

Klient:	<p>DCT Gdańsk SA jest firmą prywatną, założoną w Polsce.</p> <p>W większości należy ona do Global Infrastructure Fund II, funduszu inwestycyjnego należącego do Macquarie Infrastructure and Real Assets (MIRA), oraz do trzech australijskich funduszy emerytalnych.</p>
Finansowanie EBOR:	<p>Kredyt EBOR nie przekroczy 75 milionów EUR, stanowiących nie więcej niż 25% całkowitych kosztów projektu. Środki zostaną wykorzystane głównie do budowy DCT2 oraz do podniesienia wydajności funkcjonowania całego kompleksu.</p> <p>Oczekuje się, że pozostałe środki zostaną dostarczone przez inne instytucje finansowe a także będą pochodzić z dochodów generowanych przez istniejącą terminal kontenerowy.</p>
Całkowity koszt projektu:	Ok. 0.3 miliarda euro
Klasyfikacja pod względem środowiskowym i społecznym, oddziaływanie i środki łagodzące:	<p><b>Kategoria A.</b> Budowa nowego terminala kontenerowego, zdolnego przyjmować jednostki o wyporności do 1,350 ton wymaga prac związanych z pogłębieniem i osuszeniem terenu. Z tego względu konieczna jest Ocena Oddziaływania na Środowisko oraz na Otoczenie Społeczne (ESIA) oraz formalne uczestnictwo w procesie konsultacji społecznych. Po udostępnieniu dokumentu ESIA i 60-dniowym okresie publicznej oceny, wszelkie podniesione kwestie zostaną podsumowane a odpowiedzi zostaną udzielone przed posiedzeniem Rady Dyrektorów EBOR.</p> <p>Prace związane z projektem będą odbywać się w przemysłowym rejonie Portu Północnego w Gdańsku, od strony morza na terenie objętym programem <a href="#">Natura 2000</a>, w rejonie Zatoki Puckiej SPA, ustanowionej dla ochrony ptactwa na mocy tzw. <a href="#">Dyrektywy Ptasiej</a> UE. Klient dopełni lokalnych procedur związanych z Oceną Oddziaływania na Środowisko oraz Plan Zaangażowania Zainteresowanych Stron w zgodzie z polskim ustawodawstwem, co w pełni realizuje wymagania unijnych dyrektyw EIA, <a href="#">Siedliskowej</a> i <a href="#">Ptasiej</a>.</p> <p>Regionalny Dyrektor Wydziału Ochrony Środowiska w Gdańsku wydał Decyzję Środowiskową w dniu 28 marca 2014 roku. Decyzja ta określa warunki środowiskowe dla realizacji projektu z uwzględnieniem dobra środowiska po obu stronach linii brzegowej.</p> <p>Niezależny konsultant wynajęty przez Klienta zbadał zgodność projektu z wymogami Banku dotyczącymi polityki środowiskowej i społecznej (EBRD Environmental and Social Policy and Performance Requirements), wytycznych: NIB Sustainability Policy, EU Strategic Environmental Assessment, EIA oraz Dyrektywy Ptasiej i Siedliskowej, w tym także EC Guidelines for Appropriate Assessment, aby niezależnie ustalić, czy projekt obejmuje wszelkie możliwe środki zapobiegawcze i łagodzące ewentualne zmiany i wpływ na środowisko, zdrowie i bezpieczeństwo publiczne.</p> <p>W wyniku tych działań sporządzono pakiet ESIA (Ocenę Oddziaływania na Środowisko i Społeczeństwo, Streszczenie nietechniczne, Plan Zaangażowania Zainteresowanych Stron), który w chwili obecnej jest przedłożony Bankowi i Klientowi do podpisania.</p> <p>Odnosne dokumenty znaleźć można pod poniższymi adresami:</p> <p><a href="http://www.ebrd.com/english/pages/project/eia/45805.shtml">http://www.ebrd.com/english/pages/project/eia/45805.shtml</a></p> <p><a href="http://dctgdansk.pl/pl/about-dct/terminal-a-srodowisko/">http://dctgdansk.pl/pl/about-dct/terminal-a-srodowisko/</a></p>
Głównym zagadnieniem ewentualnego wpływu projektu na	

---

środowisko jest kwestia utraty miejsc lęgowych, zlokalizowanych na planowanym terenie budowy, następujących gatunków ptaków: rybitwy białoczelnej, sieweczki obrożnej, nurogęsi i kaczki norowej (ptaki te chronione są na mocy SPA PLB220005 "Zatoka Pucka")

W tej kwestii zastosowano następujące środki zapobiegawcze i łagodzące: utworzenie nowych miejsc lęgowych w zastępczych lokalizacjach, zainstalowanie budek lęgowych, przeprowadzanie prac konstrukcyjnych poza sezonem lęgowym, utrzymywanie odpowiedniej odległości od ptasich kolonii a także nadzór ornitologiczny.

Przeanalizowano także alternatywne możliwości realizacji projektu, jednak przeważał imperatyw interesu publicznego.

Stwierdzono, że obecne funkcjonowanie placówki DCT1 (Terminala 1) umożliwia zrealizowanie projektu oraz, że jest zgodne z wymaganiami operacyjnymi EBOR pod względem środowiskowym i społecznym, co zostanie odzwierciedlone w odpowiedniej dokumentacji.

Przez wzgląd na lokalizację, projekt nie będzie miał istotnego wpływu na lokalną społeczność. Nie przewiduje się zajęcia nowych gruntów. Projekt będzie realizowany wewnątrz istniejącego, przemysłowego terenu Portu i nie spowoduje zachwiania równowagi ekonomicznej lokalnej społeczności.

Z powodu znacznej odległości dzielącej Port od najbliższych siedlisk ludzkich prace związane z budową będą miały na nie znikomy wpływ.

Należy wspomnieć o tym, że rozmiar i przepustowość nowego terminala przyczynia się do wzmożenia ruchu drogowego i kolejowego jednak ekspertyzy wskazują, że lokalna infrastruktura (nowa obwodnica, dodatkowe bocznice kolejowe) jest na to odpowiednio przygotowana albo znajduje się w trakcie przygotowań.

Kwestie zdrowia i bezpieczeństwa będą regulowane przez odpowiednie procedury (H&S) oraz będą poddawane regularnym audytom i nadzorowi pracowników DCT i H&S, oraz odpowiednich służb.

Plan zobowiązań zainteresowanych stron został stworzony, aby zarządzać wszystkimi fazami projektu podczas jego implementacji.

Plan Środowiskowy i Społeczny (ESAP) opracowano specjalnie dla projektu. Odnosi się on do wszystkich faz budowy, jej zakończenia oraz użytkowania. Określa on m.in. formalną zgodność środowiskową i społeczną projektu z normami ISO 14001 i OHAS 18000, które spółka DCT stosuje w DCT1 i DCT2 podczas jego budowy, nadzór ornitologiczny, archeologiczny i geologiczny na miejscu budowy, analizuje i określa wpływ prac związanych z osuszaniem i pogłębianiem regulując miejsce złożenia wydobytych osadów, określa środki kompensujące wobec ptaków i nietoperzy zgodnie z wytycznymi odpowiednich ustaw, przewiduje procedury do stosowania w razie natknięcia się na niewybuchy, uwzględnia procedury reagowania [w sytuacjach kryzysowych zgodnie z procedurami Portu Północnego, ustanawia monitoring ekologiczny podczas i po zakończeniu budowy, uwzględnia wszystkie niezbędne pozwolenia.

---

Współpraca techniczna:

Przeprowadzony Audyt Energetyczny dokonał analizy energetycznej wydajności operacyjnej Projektu w celu identyfikacji odpowiednich środków i nakładów energooszczędnych.

Audyt Energetyczny został sfinansowany z bankowego funduszu Bank's Shareholder Special Fund, w ramach programu Sustainable Transport Technical Assistance.

---

Kontakt ze spółką:

W sprawach związanych z projektem oraz kwestiach

---

	<p>finansowych należy kontaktować się z:  Adam Zolnowski, DCT , tel. +48 58 737 77 37,  adam.zolnowski@dctgdansk.com</p>
Możliwości współpracy:	<p>W sprawie możliwości biznesowych albo zamówień, należy kontaktować się z firmą klienta.</p>
Zapytania ogólne:	<p>Pytania do EBOR w kwestiach dotyczących Projektu, niezwiązanych z przetargami należy kierować pod:  Tel: +44 20 7338 7168; Fax: +44 20 7338 7380  Email: <a href="mailto:projectenquiries@ebrd.com">projectenquiries@ebrd.com</a></p>
Polityka Informacji Publicznej (PIP):	<p>PIP wskazuje, w jaki sposób, EBOR ujawnia informacje oraz jak przeprowadza konsultacje z zainteresowanymi stronami, aby promować szerszą świadomość i zrozumienie jego strategii, polityki oraz działalności.</p> <p>Tekst PIP znajduje się na stronie:</p> <p><a href="http://www.ebrd.com/about/policies/pip/index.htm">http://www.ebrd.com/about/policies/pip/index.htm</a></p>
Niezależny mechanizm Składania Skarg:	<p>EBOR opracował Niezależny Mechanizm Składania Skarg, (Independent Recourse Mechanism - IRM), aby umożliwić grupom, które mogą zostać bezpośrednio i niekorzystnie dotknięte Projektem realizowanym przez Bank składanie skarg i zażaleń do Banku niezależnie od działalności bankowej.</p> <p>Wytyczne odnośnie składania skargi oraz reguły postępowania znajdują się na stronie i są dostępne <b>w języku angielskim</b>:</p> <p><a href="http://www.ebrd.com/about/integrity/irm/about/pcm.pdf">http://www.ebrd.com/about/integrity/irm/about/pcm.pdf</a> ,</p> <p><b>Lub w języku rosyjskim:</b>  <a href="http://www.ebrd.com/about/integrity/irm/about/PCMRulesRussian.pdf">http://www.ebrd.com/about/integrity/irm/about/PCMRulesRussian.pdf</a></p> <p>Wszelkie skargi muszą zostać złożone nie później niż 12 miesięcy od ostatniej wypłaty środków przez EBOR. W celu potwierdzenia ostatecznego terminu składania skargi można skontaktować się z pracownikiem PCM (pod adresem: <a href="mailto:pcm@ebrd.com">pcm@ebrd.com</a>) lub z odpowiednim Biurem Rezydenckim.</p>