Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DGMiZS-7.054.11.2024
Warszawa, 12 września 2024

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu RP

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na oświadczenie nr 249 złożone przez senatora Kazimierza Kleinę podczas 13. posiedzenia Senatu RP, niniejszym uprzejmie przekazuję poniższe informacje.

Polskie porty morskie są bardzo dobrze przygotowane do obsługi przeładunkowej zboża. W skali jednego miesiąca porty Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście są w stanie obsłużyć ponad 1 mln ton tego typu cargo. Maksymalne zdolności przeładunkowe w tym zakresie szacowane są na ok. 15 mln ton w skali roku.

Dla porównania, w roku 2023 w portach Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście przeładowano ok. 9,351 mln ton zboża - czyli znacznie mniej, niż pozwalają na to maksymalne zdolności przeładunkowe. Dostępne statystyki za rok bieżący również wskazują, że faktycznie realizowane przeładunki są poniżej maksymalnych zdolności przeładunkowych portów w tym segmencie cargo. Dzieje się tak nawet pomimo tego, że w I poł. br. przeładunki w polskich portach morskich (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście) w grupie „zboże" były o blisko 150 tys. ton większe, niż w analogicznym okresie ub. roku.

Znamienne jest również to, że same organizacje branżowe (rolnicze) potwierdzają, że polskie porty morskie mają wolne zdolności przeładunkowe do obsługi zboża. Mowa o piśmie Izby Zbożowo-Paszowej z dnia 11 marca 2024 r., w którym ww. organizacja wskazuje, że *„(…) moce przeładunkowe w polskich portach nie są obecnie w pełni wykorzystane"*.

W tym miejscu trzeba wyraźnie podkreślić, że niepełne wykorzystanie polskich portów morskich nie wynika z tego, że są one nieodpowiednio przygotowane (co jest oczywiście nieprawdą) - tylko, że na skutek działań rolników, którzy nie decydują się na sprzedaż zboża nie trafia ono w tak dużych ilościach do polskich portów, które *de facto* czekają na jego eksport.

Niezależnie od powyższego, realizowane są przez zarządy portów oraz przez działających w portach operatorów przeładunkowych kolejne działania, w tym te o charakterze *stricte* inwestycyjnym, które mają na celu dodatkowe wzmocnienie potencjału polskich struktur portowych.

Wiele inwestycji zostało zrealizowanych, podlega realizacji oraz zostanie zrealizowanych w przyszłości.

Infolinia: +48 22 630 10 00
kancelaria@mi.gov.pl
www.gov.pl/web/infrastruktura

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Przykładowo, w Porcie Gdynia realizowany jest projekt dotyczący przebudowy Nabrzeża Indyjskiego, obejmujący m.in. poszerzenie nabrzeża o 6 m, wykonanie układu drogowo-kolejowego oraz samochodowo-kolejowego kosza przyjęciowego. Przy nabrzeżu tym zlokalizowany jest terminal zbożowy Mondry. Planowany termin zakończenia realizacji to I kw. 2025 r. Wartość wykonywanych prac to ok. 135 mln PLN.

HES Gdynia Bulk Terminal Sp. o.o. realizuje projekt budowy powierzchni składowej zboża o pojemności ok. 65 000 ton, obejmujący także utworzenie dodatkowych 2 stanowisk do rozładunku/załadunku samochodów ciężarowych oraz budowę zsypni kolejowej przy Nabrzeżu Śląskim. Planowany termin realizacji to IV kw. 2024 r.

W przypadku Portu Gdańsk warto odnotować m.in. realizowany projekt dotyczący przebudowy Nabrzeża Szczecińskiego, które wykorzystywane jest do przeładunków zboża. Celem inwestycji jest umożliwienie cumowania przy nabrzeżu większych statków oraz ujednolicenie linii odbojowej w stosunku do sąsiedniego odcinka nabrzeża, co zwiększy możliwości operacyjne wzdłuż nabrzeża. Ponadto, realizowany ma być także projekt dotyczący pogłębienia Nabrzeża Zakrętu Pięciu Gwizdków. Pogłębienie ma na celu zwiększenie zanurzenia statków, co spowoduje możliwość załadunku większej ilości zboża przez spółkę Magrol.

Działania inwestycje podejmowane są także w zespole portowym Szczecin-Świnoujście. Dla przykładu, Terminal SBT w połowie 2025 r., dzięki budowie dodatkowych silosów zbożowych zwiększy swoje roczne zdolności przeładunkowe z obecnego 1 mln do 1,5 mln ton, a składowe z 50 tys. do 75 tys. ton. Terminal OT Port Świnoujście również jest w trakcie realizacji inwestycji - polegającej na połączeniu technologicznym istniejących magazynów płaskiego składowania z głębokowodnym Nabrzeżem Chemików w porcie wewnętrznym w Świnoujściu, mogącym obsługiwać jednostki masowe, wspomniane w oświadczeniu Pana Senatora statki typu *panamax* oraz typu *post-panamax*. Wykonanie zaplanowanych działań pozwoli na zwiększenie potencjału terminala, jeżeli chodzi o przeładunki zbóż, do 2 mln ton rocznie. Planowane zakończenie inwestycji to także połowa roku 2025.

Również działania Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. dotyczące rozbudowy infrastruktury portowej mają na celu poprawę logistyki związanej z przeładunkami produktów typu „agro". Spółka ZMPSiŚ prowadzi obecnie prace mające na celu pogłębienie basenów portowych. Jednak - co najważniejsze z punktu widzenia przeładunków „agro" - to pogłębienie basenu przy Nabrzeżu Zbożowym do głębokości 12,5 m. Nabrzeże to obsługuje największy elewator zbożowy Szczecin Bulk Terminal. Przewidywane zakończenie inwestycji wraz z odbiorami to koniec pierwszego kwartału 2025 r.

Na dalsze wzmocnienie „zbożowego" potencjału portów korzystnie wpłyną także inwestycje przewidziane w przyszłości.

W związku z unieważnieniem poprzedniego postępowania na dzierżawę terminala zbożowego[1] w Porcie Gdynia - Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. w dniu 23 maja 2024 r. ogłosił nowe postępowanie. W ramach pierwszego etapu - zakończonego w dniu 3 lipca 2024 r. - pięć podmiotów złożyło wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu oraz

[1] obecnie w tymczasowej dzierżawie Terminal Mondry

oferty wstępne, w tym Krajowa Grupa Spożywcza (KGS). W ramach kolejnych etapów przewidziana została prezentacja i omówienie ofert wstępnych oraz złożenie przez dopuszczone podmioty ofert ostatecznych, jak również wybór najkorzystniejszej oferty. W wyniku prowadzonego postępowania ZMP Gdynia S.A. spodziewa się kilkukrotnego wzrostu obecnych zdolności przeładunkowych terminala zbożowego, które obecnie wynoszą 1 mln ton.

Odnośnie portu gdańskiego należy wskazać, że Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. prowadzi działania na rzecz ponownego uruchomienia przetargu na dzierżawę terenu, na którym będzie mógł powstać terminal produktów rolno-spożywczych.

W dniu 15 maja 2024 r. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., zgodnie z § 2.1.18 Dokumentacji odwołał Przetarg nr 1/SRH/2024 na oddanie w najem zabudowanej nieruchomości gruntowej o powierzchni 239.502,00 m^2 zlokalizowanej w Gdańsku. Postępowanie było przedmiotem zainteresowania kilku podmiotów, które skierowały do ZMP Gdańsk S.A. prawie 300 pytań w zakresie procesu. Zarząd portu udzielił na nie odpowiedzi, które dostępne są na stronie internetowej ZMP Gdańsk S.A. W ich ramach podmioty zgłaszały postulaty wskazujące na istotną potrzebę zmiany warunków przetargu.

W takiej sytuacji, nowy zarząd spółki ZMP Gdańsk S.A. stanął na stanowisku, że odwołanie przetargu jest optymalnym rozwiązaniem i powinno odbyć się przed terminem składania ofert. Podjęta przez ZMP Gdańsk S.A. decyzja o odwołaniu przetargu daje możliwość ogłoszenia i przeprowadzenia przetargu w oparciu o nowe warunki. Zarząd portu planuje ogłoszenie nowego przetargu jeszcze w tym roku, dlatego już od dnia 15 maja 2024 r. ZMP Gdańsk S.A. intensywnie pracuje nad określeniem nowych warunków kolejnego przetargu na najem ww. nieruchomości.

ZMP Gdańsk S.A., podobnie jak pozostałe zarządy portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, otwarty jest na nowych inwestorów - w tym również tych planujących przeładunki „agro" na dużą skalę. Prowadzone były i nadal są rozmowy handlowe z podmiotami, które są zainteresowane inwestycją w terminal zbożowy w gdańskim porcie. Jednak należy wyraźnie zaznaczyć, że to „biznes" musi zdecydować czy jest to odpowiedni moment i dać impuls do powstania takiej inwestycji na danym terenie.

Należy wyjaśnić, że Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. posiada czynne pozwolenie na budowę pn.: „Budowa Terminalu Przeładunkowo-Składowego w Porcie Północnym w Gdańsku wraz z infrastrukturą techniczną i rozbiórką obiektów budowlanych i infrastruktury technicznej, na działkach nr 63, 67, 69, 70 - obręb 0086 i nr 39, 42, 43, 45 - obręb 0144, jednostka ewidencyjna 226101 1 Gdańsk, w Porcie Morskim w Gdańsku". Projekt budowlany został udostępniony, w wersji elektronicznej, zainteresowanym podmiotom. Przewiduje się m.in. remont magazynu płaskiego składowania o powierzchni użytkowej 8.748 m^2 i kubaturze 185.460 m^3, mogącego pomieścić ok. 70 tys. ton śruty oraz dokończenie budowy baterii 18 silosów żelbetowych o powierzchni użytkowej 1.602 m^2 i kubaturze 66.487 m^3 z komorą przeładunkową przy silosach o powierzchni użytkowej 1.609 m^2 i kubaturze 9.781 m^3. Wobec powyższego, łączna pojemność silosów oraz magazynu płaskiego wynosić może - jak podaje ZMP Gdańsk S.A. - docelowo ok. 120 tys. ton.

Realizacja inwestycji według założeń ww. dokumentacji projektowej może spowodować uzyskanie następującej wydajności w zakresie rocznych przeładunków: dla importu 1 mln ton / rok, dla eksportu wydajność określona została na poziomie 3 mln ton/rok.

Zgodnie z założeniami projektu budowlanego przyjęto program przeładunkowy śruty w imporcie w wielkości 1 mln ton/rok, ziarna w eksporcie - 3 mln ton/rok. Wymagane raty przeładunkowe wynosiłyby wtedy odpowiednio: dobowa rata przeładunkowa dla ziarna w eksporcie - 30 tys. ton/dobę, zaś dobowa rata przeładunkowa dla śruty w imporcie - 18 tys. ton/dobę. Jak podaje ZMP Gdańsk S.A., przy uwzględnieniu dobowych rat przeładunkowych na poziomie 30 tys. ton/dobę, istnieją techniczne przesłanki pozwalające stwierdzić możliwość załadunku statków typu *panamax*[2] w czasie 48 godzin.

Niemniej, jednocześnie podkreślić należy, że dowolne przedsięwzięcie inwestycyjne przygotowane jest według koncepcji przyszłego najemcy na jego koszt i ryzyko w celu uzyskania parametrów operacyjnych określonych przez niego. Skorzystanie z istniejącego pozwolenia na budowę jest jedną z możliwości, która w założeniu ma na celu ułatwić potencjalnym najemcom zaplanowanie, a następnie prowadzenie procesu inwestycyjnego. To bowiem od ich woli zależy, czy chcą skorzystać z istniejącego pozwolenia na budowę - a jeśli tak, to w jakim zakresie. To najemca podejmuje decyzję i ryzyko realizacji inwestycji, wie jakiego rodzaju inwestycję chce zrealizować i jakie działania powinien podjąć, aby ją zrealizować zgodnie z prawem. ZMP Gdańsk S.A. oddaje w najem przedmiot najmu, zgodnie z zasadami wynikającymi z ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796).

ZMP Gdańsk S.A. - podobnie, jak pozostałe zarządy portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, podejmuje w zakresie właściwości możliwe do zastosowania działania mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa Państwa, w tym także w zakresie przeładunku zboża.

Odnosząc się do poruszonej w wystąpieniu Pana Senatora kwestii węgla i jego wpływu na przeładunki zboża - uprzejmie wyjaśniam, że polskie porty morskie mają rezerwy wolnych zdolności przeładunkowych zboża, które mogą zostać wykorzystane również do obsługi potoków ukraińskich ładunków - jednak należy brać pod uwagę to, że zauważalne jest zjawisko naturalnego ciążenia ww. towarów do znajdujących się bliżej portów Morza Czarnego.

W kwestii związanej z małą liczbą i niską jakością połączeń kolejowych dla transportu zbóż, na co zwraca Pan uwagę w swoim oświadczeniu - informuję, że od 2020 r. obserwuje się wzrost przewozów w grupie towarowej produktów rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa, w tym zboża. W 2020 r. przewieziono 733,86 tys. ton zbóż, natomiast w 2023 r. wynik ten o rząd wielkości wyższy wyniósł już 5 564,76 tys. ton. Również w tym samym okresie nastąpił znaczący wzrost pracy przewozowej - z 311 839 tys. na 2 253 330 tys. tonokilometrów.

Należy także wskazać, że w pierwszym kwartale 2024 r. odnotowano 1 219,55 tys. ton przewiezionych zbóż, co w porównaniu do pierwszego kwartału 2020 r. stanowi wartość

[2] do transportu zboża drogą morską wykorzystuje się również jednostki pływające innego typu (nie tylko *panamax*); jeśli chodzi o tzw. *panamax'y* - to należy zwrócić uwagę, że na potrzeby transportowania zboża mogą być one obsługiwane nie tylko w określonej w złożonym oświadczeniu lokalizacji, lecz np. również przy Nabrzeżu Rumuńskim oraz Holenderskim w Porcie Gdynia

zwiększoną o 1 025,55 tys. ton. Na podstawie zebranych danych można stwierdzić, że przewóz zbóż od 2020 r. uzyskuje z roku na rok lepsze wyniki w grupach towarowych przewożonych przy użyciu transportu kolejowego.

W 2023 r. pociągi towarowe przewiozły ogólnie 231,7 mln ton ładunków. Wykonana praca przewozowa wyniosła 61,6 mld tonokilometrów, a eksploatacyjna 84,4 mln pociągokilometrów. Za ostatnie trzy lata, w porównaniu do 2020 r., nastąpił wzrost wolumenu przewiezionych towarów o 8,5 mln ton ładunków, gdzie wykonana praca przewozowa w 2020 r. wyniosła 52,2 mld tonokilometrów, a eksploatacyjna 77,5 mln pociągokilometrów. Ubiegły rok nie osiągnął jednak lepszych wyników wobec roku 2022, na co wpłynęły m.in. trwające działania wojenne na Ukrainie i ograniczenia w transporcie towarów w/z kierunku wschodniej Europy i Azji. Wojna przełożyła się również na wzrost kosztów działalności i cen energii, co dodatkowo uderzyło w przedsiębiorstwa kolejowe.

Z wyrazami szacunku,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Arkadiusz Marchewka
Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.

Do wiadomości:

- Departament Spraw Parlamentarnych w KPRM
- MRiRW