Oświadczenie złożone
przez senatora Kazimierza Kleinę
na 13. posiedzeniu Senatu
w dniu 5 czerwca 2024 r.

Oświadczenie skierowane do prezesa Rady Ministrów Donalda Tuska

Szanowny Panie Premierze!

Według krajowego bilansu nadwyżka eksportowa w tym momencie wynosi ok. 9 milionów t. Jeśli więc pomimo kolejnego rekordowego wzrostu eksportu w 2023 r. nie dojdzie do znaczącego ożywienia w polskich portach, rynek wewnętrzny nie będzie w stanie zagospodarować tak znaczących nadwyżek, co będzie wywierało dodatkową presję na spadki cen, a te przełożą się w następnych latach na niskie zarobki producentów. Obecny stan rzeczy jest efektem 2 składowych, tj. problematycznej logistyki oraz obecności znacznej nadwyżki węgla w składach portowych. W szczególności dotyczy to nadal małej liczby i niskiej jakości połączeń kolejowych dla transportu zbóż – stacje załadunku i rozładunku kolejowego opierają się na zewnętrznych (mało wydajnych) urządzeniach mobilnych. Brakuje też wysoko wydajnych miejsc szybkiego załadunku i rozładunku zbóż, które umożliwiałyby załadunek i rozładunek zestawu kolejowego w czasie krótszym niż 12 godzin. Warunek dotyczący rozładunku musi być spełniony w znacznie większym stopniu niż załadunku, tj. składy kolejowe są ładowane z poszczególnych obiektów śródlądowych i muszą być kierowane do wysoko wydajnych punktów rozładowczych w porcie. Załadunek statku cumującego przy pirsie musi być zrealizowany priorytetowo (maks. 48 godzin), stąd niezbędne są wysoko wydajne urządzenia portowe załadowczo-rozładowcze. Pozostaje jeszcze dobrze znana logistyka ciężarowa, lecz jej moce są już na bardzo niskim poziomie. Wysokie koszty paliw oraz robocizny przy stosunkowo małej wydajności wskazują, że jedynym słusznym kierunkiem jest dalszy rozwój kolei. Drugim ważnym powodem jest fakt, że nadal znaczną część logistyki kolejowej z portów i do portów poświęca się na transport węgla, co jasno wskazuje, że jest konieczność budowy nowych szlaków komunikacyjnych w kierunku polskiego Wybrzeża.

Jedynym obecnie sposobem na rozwiązanie zaistniałego problemu, z którym mierzą się rolnicy, przedsiębiorstwa zajmujące się handlem zbożem oraz w szerokim ujęciu państwo polskie, jest budowa dużego w skali europejskiej, nowoczesnego morskiego portu zbożowego o rocznym wolumenie przeładunkowym na poziomie minimum 6 milionów t, który będzie dostosowany do odbioru rolnych produktów sypkich dostarczanych transportem kolejowym oraz samochodowym w tak dobranych proporcjach, aby dostawy do portu mogły się odbywać w sposób niezakłócony.

Od wielu miesięcy otwarcie wspiera ten pogląd również cała branża rolno-spożywcza, w tym Izba Zbożowo-Paszowa i podmioty w niej zrzeszone, które rekomendują rozwiązania związane z rozbudową infrastruktury i zwiększeniem polskich możliwości eksportowych. W odniesieniu do takiej inwestycji prezes Izby Zbożowo-Paszowej Monika Piątkowska wypowiedziała podczas 63. edycji European Commodities Exchange następujące słowa: „Szeroko dyskutowana jest też kwestia inwestycji w terminal głębokowodny, umożliwiający obsługę panamaxów, czyli statków, które są w stanie wytransferować duże objętości zboża, tak żeby ekonomicznie było to uzasadnione. Potencjał, jeśli chodzi o firmy, o relacje i przede wszystkim o produkt, mamy olbrzymi – wystarczy dać mu szansę na rozwój". Warto zwrócić uwagę na to, że inicjatywa, o jakiej mowa, łączy się również w sposób naturalny z wnioskami kontrolerów Najwyższej Izby Kontroli, którzy w swoim ostatnim raporcie zalecają podjęcie starań w celu znalezienia takich rozwiązań, które pozwolą „uniknąć kolejnych zakłóceń spowodowanych importem towarów rolno-spożywczych z Ukrainy". Jeśli weźmie się pod uwagę to, że odległość ze Lwowa do portu w Odessie (który obecnie nie ma i, jak wszystko wskazuje na to, nie będzie miał możliwości działania) jest dokładnie taka sama jak ze Lwowa do portu w Gdańsku, to jasne się staje, że terminal zbożowy ulokowany w Gdańsku stałby się naturalną alternatywą dla tego w Odessie. Zaznaczyć trzeba również, że koszty transportu ukraińskiego zboża z Gdańska do krajów Afryki Północnej nie są znacząco wyższe od kosztów transportu z portu w Odessie; różnice są praktycznie niezauważalne.

Bezsprzecznie można uznać, że budowa terminala zbożowego w Gdańsku jest nie tylko alternatywą dającą szansę na generowanie przychodu z eksportu polskiego zboża, lecz wręcz koniecznością, jeżeli chcemy zachować bezpieczeństwo w związku z przejęciem większości ukraińskich mocy eksportowych. Port w Gdańsku, a dokładnie nabrzeże przy Pirsie Rudowym jest również de facto jedynym miejscem w Polsce, które umożliwia realizację takiej inicjatywy. Jedynie w tej lokalizacji można w odpowiedni dla funkcji celu

sposób połączyć port z linią kolejową oraz w bezproblemowy sposób obsługiwać wspomniane przez prezes Izby Zbożowo-Paszowej statki typu panamax. Istniejąca już infrastruktura (wykonany częściowo magazyn komorowy żelbetowy wraz z zespołem kesonów) oraz magazyn płaskiego składowania (z przeznaczeniem na magazynowanie śrut) stanowią wartość dodaną dla planowanej inwestycji. Należy również wspomnieć, iż sąsiadujący terminal kontenerowy zapewnił już konieczność pogłębienia basenu portowego. Obecna głębokość basenu wynosi ok. 17 m. Umożliwia ona wpłynięcie statków typu panamax, które są podstawowym środkiem transportu zbóż w logistyce morskiej w skali międzykontynentalnej. Takiej możliwości nie posiada obecnie żadna inna nieruchomość nabrzeżna na terenie Polski, którą można by przeznaczyć na inwestycje związane z przeładunkiem zbóż.

Szanowny Panie Premierze! W związku z tym, co przedstawiłem, zwracam się z zapytaniem o przebieg procesów inwestycyjnych związanych z morskim, kolejowym terminalem agro na bazie Pirsu Rudowego w porcie głębokowodnym w Gdańsku. Jak powszechnie wiadomo, w ostatnich tygodniach odwołano kilka procedur mających na celu osiągniecie wystarczalności logistycznej. W tym samym czasie Rumunia rozbudowuje dynamicznie swoje moce przeładunkowe, a Niemcy w odległości 130 km od Polski rozpoczęli budowę nowego portu agro. Nasi producenci rolni zostają bez możliwości wpływania na politykę rolną i są zdani na bezwzględną konkurencję na rynkach zewnętrznych. Jako że miałem okazję zapoznać się z koncepcją budowy terminala zbożowego w Gdańsku, wiem, że zdolności magazynowe tego terminala mogłyby być na poziomie 300 tysięcy t. Oznacza to, iż tylko ten obiekt będzie miał zdolności magazynowe podobne do tych, które na potrzeby rezerwy państwowej posiada Elewarr, krajowy potentat tej branży. Możliwości przeładunkowe to 2 tysiące t na godzinę, co pozwala na załadunek panamaxa w 48 godzin.

Z całą pewnością jest to ważna inwestycja zarówno dla kraju, jak i regionu.

Kazimierz Kleina