Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DGMiZS-7.054.15.2024
Warszawa, 20 lutego 2025

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na oświadczenie BPS/043-24-568/24 złożone przez senatora Jerzego Wcisłę podczas 24. posiedzenia Senatu RP w dniu 5 grudnia 2024 r. dot. przystosowania polskich portów morskich do eksportu polskiego zboża, uprzejmie informuję co następuje.

Gdańsk, Gdynia, Szczecin oraz Świnoujście to porty morskie, które mają kluczowe znaczenie dla polskiej gospodarki narodowej oraz eksportu zboża. Terminale zlokalizowane w wymienionych wyżej portach przeładowują m. in następujące rodzaje zbóż: kukurydza, pszenica, nasiona oleiste, żyto, śruta, słód, rzepak, owies, jęczmień, bobik, śruta sojowa. W sumie zdolności przeładunkowe tych produktów kształtują się na poziomie ponad 15 mln ton rocznie. Mimo iż potencjał ten w ostatnich latach nie był w pełni wykorzystany, na uwadze należy mieć konieczność przygotowania infrastruktury na sytuacje zwiększonego przeładunku produktów agro, tak jak to miało miejsce np. w 2023 r., kiedy zboże ukraińskie w bardzo dużych ilościach było tranzytowane przez polskie porty. Dlatego w wymienionych wyżej portach planowane są dalsze inwestycje mające na celu zabezpieczenie zdolności przeładunkowych produktów agro, co przyczyni się do wzmocnienia bezpieczeństwa żywnościowego kraju z uwzględnieniem interesu polskich rolników. Szacuje się, że zakończenie realizowanych i planowanych inwestycji pozwoli dodatkowo zwiększyć zdolności przeładunkowe w wymienionych portach o ponad 7 mln ton (o ok. 3 mln ton w Porcie Gdańsk, o ok. 3 mln ton w Porcie Gdynia i o ok. 1,5 mln ton w Porcie Świnoujście).

W kontekście źródeł finansowania tych inwestycji, należy podkreślić, że rozwój morskiej infrastruktury transportowej finansowany jest zarówno z środków publicznych, funduszy unijnych, jak i ze środków prywatnych. Na źródła finansowania wpływa wiele czynników, z których kluczowe to rodzaj infrastruktury (infrastruktura dostępowa do portów od strony morza finansowana jest ze środków publicznych) czy przynależność do sieci TEN-T, która determinuje dostępność środków z instrumentów Unii Europejskiej.

W przypadku budowy Terminala Agro w Porcie Gdańsk, inwestycja ta zostanie zrealizowana przez spółkę Port Gdański Eksploatacja z Grupy Kapitałowej Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., która jest jedną z wiodących spółek przeładowujących zboża w Porcie Gdańsk. Zakres inwestycji o wartości ok. 75 mln zł obejmie 9 nowych

magazynów zbożowych (5 na Nabrzeżu Wiślanym oraz 4 na Nabrzeżu Szczecińskim). Ponadto zostanie zmodernizowana infrastruktura drogowa, kolejowa oraz sieci uzbrojenia terenów. Zostaną zakupione nowoczesne żurawie przeładunkowe Liebherr i taśmociągi, które umożliwią sprawniejszą obsługę statków.

Harmonogram prac oraz zakres prac inwestycyjnych przedstawiony przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. prezentuje się następująco:

1. etap I rozbudowy Terminala Agro:
   - 4 magazyny namiotowe na Nabrzeżu Szczecińskim,
   - szacowany koszt etapu I: 20 mln zł (w tym 2 ładowarki i technologia przeładunkowa),
   - zdolności magazynowe: do 70 tys. ton,
   - zdolności przeładunkowe po zakończeniu etapu I: do 1,2 mln ton / rocznie.

2. etap II rozbudowy Terminala Agro:
   - 3 magazyny namiotowe na Nabrzeżu Wiślanym,
   - szacowany koszt etapu II: 15 mln zł,
   - zdolności magazynowe: do 110 tys. ton,
   - zdolności przeładunkowe po zakończeniu etapu II: do 2,0 mln ton / rocznie.

3. etap III rozbudowy Terminala Agro:
   - 2 magazyny namiotowe na Nabrzeżu Wiślanym,
   - szacowany koszt etapu III: 40 mln zł (w tym 4 dźwigi przeładunkowe),
   - zdolności magazynowe: do 152 tys. ton,
   - zdolności przeładunkowe po zakończeniu etapu III: do 2,9 mln ton / rocznie.

Po zakończeniu prac inwestycyjnych na przełomie 2028/2029 r. w całym Porcie Gdańsk zdolności przeładunkowe dla zbóż wzrosną o prawie 3 mln ton tj. do około 6 – 7 mln ton/rok, natomiast zdolności magazynowe do około 330 – 350 tys. ton.

W ramach inwestycji Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. na Nabrzeżu Wiślanym pn.: „Poprawa infrastruktury Portu Gdańsk wraz z analizą wdrożenia systemu niskoemisyjnego OPS dla zrównoważonego rozwoju sieci TEN-T” planowana jest również przebudowa odcinka Nabrzeża Wiślanego o długości ok. 920 m. Przebudowane nabrzeże pozwoli na obsługę statków o zanurzeniu 10,6 m. Wartość nakładów to 220 mln zł netto, dofinansowanie z funduszy CEF2 - 85%. Zakładany termin realizacji to grudzień 2027 roku. Dodatkowo, ze środków własnych Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. będzie realizować przebudowę układu drogowo-kolejowego na zapleczu Nabrzeża Wiślanego wraz z budową placu manewrowo - postojowego o wartości ok. 143 mln zł netto (w tym rozbudowa i modernizacja infrastruktury kolejowej o długości ok. 6 km). Na Nabrzeżu Szczecińskim trwają aktualnie roboty budowalne związane z wymianą istniejących urządzeń odbojowych, budową nowych urządzeń cumowniczych oraz budową umocnienia dna na odcinku nabrzeża o długości ok. 367 m. Zanurzenie statku (po

przebudowie nabrzeża) to 10,6 m. Wartość nakładów 8,6 mln zł netto. Termin realizacji to kwiecień 2026 roku.

Realizacja planowanych inwestycji infrastrukturalnych, o których wspomniano powyżej nie będzie miała bezpośredniego wpływu na rozwój transportu śródlądowego, zwiększy natomiast zdolności przeładunkowe Portu. Obecnie parametry kanału portowego spełniają wymagania V klasy żeglowności. Infrastruktura hydrotechniczna Portu Gdańsk już teraz stwarza możliwości obsługi każdego rodzaju jednostek transportu śródlądowego - nabrzeża portowe mogą obsłużyć każdy rodzaj barek rzecznych.

Istotnym w kontekście przeładunku zbóż jest zakończenie postępowania na dzierżawę terminalu zbożowego w Porcie Gdynia przez Zarząd Portu Morskiego Gdynia S.A., gdyż nowy dzierżawca będzie zobowiązany m.in. do zwiększenia powierzchni składowej terminalu i zagwarantowania określonej wielkości rocznych przeładunków oraz raty przeładunkowej. W dniu 25 listopada 2024 r. Zarząd Portu opublikował na stronie internetowej informację o podjęciu decyzji o wyborze najkorzystniejszej oferty złożonej przez konsorcjum:

1. Szczecin Bulk Terminal Sp. z o.o. ul. S. Hryniewieckiego nr 26, 70-606 Szczecin
2. Tapini Sp. z o.o., Al. Ujazdowskie 41, 00-540 Warszawa
3. Ribera Sp. zo.o. Al. Ujazdowskie 41, 00-540 Warszawa.

Na terenie Portu Gdynia aktualnie realizowane są projekty, których zakończenie przyczyni się do zwiększenia zdolności przeładunkowych w najbliższych latach. Trwa przebudowa Nabrzeża Indyjskiego obejmująca m.in. poszerzenie nabrzeża o 6 m, wykonanie układu drogowo kolejowego oraz samochodowo-kolejowego kosza przyjęciowego. Przy nabrzeżu tym zlokalizowany jest terminal zbożowy Mondry. Realizowany jest także Etap II przebudowy Nabrzeża Holenderskiego, który obejmuje m.in. modernizację nawierzchni drogowo-kolejowej, budowę instalacji podziemnych, budowę przejazdu pomiędzy zasobniami. Inwestycja umożliwi pracę żurawi przejezdnych zasilanych energią elektryczną z lądu. Przy nabrzeżu usytuowany jest HES Gdynia Bulk Terminal, który dokonuje w tym miejscu m.in. przeładunków zbóż. Planowany termin realizacji to II kwartał 2026 r. Trwa procedura uzyskiwania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie po zrealizowaniu prac umocnienia dna przy Nabrzeżu Szwedzkim co pozwoli na obsługę m.in. statków masowych z ładunkami agro o większym zanurzeniu tj. max 14,5 m. HES Gdynia Bulk Terminal Sp. z o.o. realizuje projekt budowy powierzchni składowej zbóż o pojemności około 86 000 t obejmujący także utworzenie dodatkowych 2 stanowisk do rozładunku/załadunku samochodów ciężarowych oraz budowę zsypni kolejowej przy Nabrzeżu Śląskim. Ponadto planowana jest inwestycja budowy zsypni kolejowej oraz nowej powierzchni magazynowej realizowanej przez operatora terminala OT Port Gdynia Sp. z o.o. Zdolności przeładunkowe dla zbóż Portu Gdynia po zakończeniu realizowanych i planowanych inwestycji szacowane są na 10,2 mln t.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. prowadzi szereg inwestycji poprawiających dostęp do portów zarówno od strony lądu – kolejowej i drogowej – jak i od strony wody (podejście do nabrzeża). Inwestycje wpływające na poprawę dostępu od strony wody obejmują pogłębienie toru podejściowego, basenów portowych oraz budowę nowych nabrzeży głębokowodnych i poprawę parametrów nabrzeży już istniejących. Obecna głębokość toru wodnego to 12,5 m co pozwala na obsługę statków o zanurzeniu do 11 m. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. prowadzi obecnie prace mające na celu pogłębienie basenów portowych i dostosowanie ich do tej głębokości. Przewidywane zakończenie prac to druga połowa 2025 roku. Jednak co najważniejsze z punktu widzenia przeładunków agro to pogłębienie basenu przy Nabrzeżu Zbożowym w porcie w Szczecinie 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 roku.
W przypadku terminala zbożowego OT w Świnoujściu realizowana jest obecnie inwestycja polegająca na skomunikowaniu nabrzeża z magazynem. OT Port Świnoujście S.A. realizuje umowę na rozbudowę terminala agro o linię technologiczną wraz z dostawą urządzenia załadowczego na statki. Po przebudowie roczne zdolności przeładunkowe dla zbóż w tym terminalu mają przekroczyć 2 mln ton (obecne zdolności przeładunkowe 0,5 mln ton).

Nawiązując do kwestii modernizacji i rozbudowie infrastruktury drogowej i kolejowej, należy pamiętać że po polskiej sieci drogowej oraz kolejowej realizowane są przewozy towarowe wszystkich dopuszczonych do obrotu towarów, dlatego nie można wydzielić dróg czy linii kolejowych dedykowanych wyłącznie do przewozu jednego rodzaju towarów np. zboża.

W obszarze infrastruktury drogowej, aktualnie trwa budowa odcinka drogi ekspresowej S3 Troszyn – Świnoujście. Zakończenie budowy przewiduje się w kwietniu 2025 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podejmuje działania mające na celu mobilizację wykonawców robót, aby prace budowlane przebiegały sprawnie i zakończyły się jak najszybciej. Po oddaniu do eksploatacji odcinka Troszyn – Świnoujście cały ciąg drogi ekspresowej S3 na terenie kraju będzie ukończony.
W rejonie portu w Szczecinie planowana jest budowa odcinka drogi ekspresowej S6 – Zachodniej Obwodnicy Szczecina (ZOS). W dniu 17 grudnia 2024 r. ogłoszone zostało postępowanie przetargowe na wybór wykonawców ZOS. Inwestycja polega na budowie dwujezdniowej drogi ekspresowej S6 o długości 48,9 km wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Zadanie podzielono na trzy odcinki realizacyjne:

- odc. 1 Kołbaskowo – Dołuje (dł. 13,6 km); w ramach odcinka powstanie również obwodnica Mierzyna w ciągu drogi krajowej nr 10 (dł. 4,9 km);
- odc. 2 Dołuje – Police (dł. 11,9 km);
- odc. 3 Police – Goleniów (dł. 23,4 km) z tunelem pod Odrą o dł. 5,034 km.

Planuje się, że odc. 1 i 2 będzie realizowany w latach 2026-2028, a odc. 3 w latach 2026-

2032. Koszt inwestycji szacuje się obecnie na ok. 7,5 mld zł.
Ponadto w ramach drugiego odc. obwodnicy Przecława i Warzymic w ciągu drogi krajowej nr 13 powstanie docelowy element ZOS od węzła Siadło Górne do węzła Szczecin Zachód o długości 2,9 km. Przewidywany okres realizacji to lata 2025-2028. Szacowany koszt budowy tego odcinka to ok. 350 mln zł.
Bezpośrednie połączenie Portu Morskiego w Gdyni z drogą ekspresową S7 zapewni planowana Droga Czerwona. Prace przygotowawcze dla budowy Drogi Czerwonej w Gdyni dotyczą docelowej drogi krajowej klasy GP (głównej ruchu przyspieszonego) w podziale na trzy odcinki:

- odcinek 1. Gdynia Chylonia – Trasa Kwiatkowskiego o długości ok. 5,5 km;
- odcinek 2. Trasa Kwiatkowskiego – węzeł Ofiar Grudnia 70 o długości ok. 2,4 km;
- odcinek 3. Węzeł Ofiar Grudnia 70 – Terminal Promowy o długości ok. 1,1 km.

Dla pierwszego odcinka wykonawca aktualnie opracowuje koncepcję programową wraz z dokumentacją umożliwiającą złożenie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU).
Natomiast dla odcinka drugiego i trzeciego finalizowane jest opracowanie studium komunikacyjnego, które ma na celu ustalenie zakresu rzeczowego i finansowego inwestycji. Zakończenie prac nad koncepcją programową dla pierwszego odcinka pozwoli na kompleksowe podejście do całości przedsięwzięcia, z uwzględnieniem aspektów newralgicznych w zakresie technicznym, społecznym czy ekonomicznym.
Szczególne rozwiązania projektowe uwzględniające występujące w stanie istniejącym trudne uwarunkowania w istotny sposób wpływają na koszty tej inwestycji, dla której środki finansowe przewidziano w określonej wysokości.
Jednocześnie, w rejonie Trójmiasta realizowana jest droga ekspresowa S7 – Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej (OMT). Zakończenie prac dla Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej planowane jest w 2025 r. Budowa OMT przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego, poprawy komfortu jazdy, jakości obsługi ruchu w rejonie Trójmiasta oraz zmniejszenia uciążliwości ruchu drogowego dla otoczenia.

Obecnie realizowane są inwestycje kolejowe o łącznej wartości 7,06 mld zł, które zakończone mają zostać w 2025 roku. Są to m.in. prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo oraz prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie. Realizowane są również inwestycje kolejowe o łącznej wartości 18,57 mld zł, których zakończenie planowane jest w latach 2026 – 2031. Są to m.in. prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk – Faza II; prace na odcinku Kościerzyna – Gdynia oraz prace na obszarze Śląska mające poprawić przepustowość korytarzy transportowych od polsko-czeskiej granicy w kierunku polskich portów morskich. Ponadto obecnie planowane są dalsze inwestycje z terminem realizacji po 2027 roku. Wartość planowanych inwestycji uwzględnionych na liście podstawowej Krajowego Planu Kolejowego wynosi 12,63 mld zł. Planowane są m.in. prace na linii kolejowej nr 408

na odcinku Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce i linii kolejowej 409 na odcinku Szczecin Gumieńce - granica państwa; prace na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna; przebudowa wiaduktu kolejowego WK-05 na stacji Gdynia Port; prace na wybranych odcinkach ciągu linii kolejowej C-E 59 - linia kolejowa nr 401 odc. Szczecin Dąbie – Lubiewo; utworzenie kolejowego dostępu do portu morskiego w Policach.
Ww. realizowane i planowane inwestycje uwzględnione są Krajowym Programie Kolejowym, a przewidziane finansowanie przewiduje udział środków krajowych, środków z Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko (FEnIKS), unijnego mechanizmu „Łącząc Europę" (Connecting Europe Facility) oraz środków z Krajowego Planu Odbudowy.
Na rezerwowej liście Krajowego Programu Kolejowego znajdują się projekty możliwe do zrealizowania po 2027 roku, w tym m.in.: prace na ciągu transportowym Trójmiasto – Szczecin; zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia; prace na linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew – Czersk; prace w ciągu C–E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew; zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia - Nasielsk (Kątne/Świercze); poprawa przepustowości na odcinku Grodzisk Maz. – Skierniewice; prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Rzepin – Szczecin Podjuchy i inne.

Prócz wymienionych powyżej inwestycji poprawiających dostęp kolejowy do polskich portów bałtyckich, PKP PLK nadal prowadzi działania inwestycyjne poprawiające przepustowość polsko-ukraińskich przejść kolejowych oraz linii kolejowych do nich prowadzących. W latach 2020-2024 na ten cel zarządca polskich linii kolejowych wydał 305 mln zł. Przeprowadzono m.in. remonty i modernizację linii kolejowych w przejściach granicznych Medyka – Mościska; Dorohusk – Jagodzin, Werchrata – Rawa Ruska i Krościenko – Starzawa; naprawę główną linii kolejowych nr 91 Kraków Główny – Medyka i nr 92 Przemyśl Główny – Medyka; modernizację linii kolejowej nr 102 Przemyśl Główny – Malhowice; nr 108 Stróże – Krościenko; nr 69 Rejowiec – Hrebenne; remonty na stacjach: Medyka, Żurawica, Hurko, Chełm. Planowane są prace na liniach kolejowych 69 3 i 72 na odcinku Rejowiec – Zawada – Zamość Szopinek. W ramach środków z mechanizmu „Łącząc Europę" planowane są prace projektowe dot. ciągu E 30 – linie kolejowe nr 91 i 92 na odcinku Rzeszów – Medyka (granica państwa) oraz opracowanie studium wykonalności linii kolejowej Lublin – Chełm – Dorohusk (granica państwa) – Jagodzin – Kowel (wspólny projekt polsko-ukraiński). Zrealizowane i planowane działania inwestycyjne zwiększają przepustowość linii kolejowych i sprzyjają zwiększaniu kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych pomiędzy Polską i Ukrainą. Tym samym zwiększają się również możliwości przewozu zboża. Należy jednak pamiętać o trwających ograniczeniach importu ukraińskiego zboża do Polski – obecnie możliwy jest przewóz ukraińskiego zboża tranzytem przez Polskę.

Pozostając przy temacie transportu ukraińskiego zboża należy mieć na względzie, że choć Polska obecnie nie posiada efektywnego połączenia śródlądową drogą wodną z Ukrainą jednak żegluga śródlądowa może być wykorzystywana podczas realizacji usług transportowych w transporcie kombinowanym uwzględniającym drogi wodne, kolej, drogi i porty morskie, jako miejsce ostatecznego przeznaczenia na terytorium kraju. Eksport produktów ukraińskich przez polskie porty morskie, z wykorzystaniem dróg wodnych, możliwy jest w przypadku dostarczenia transportem kolejowym lub drogowym ładunków do portów śródlądowych położonych na ich zapleczu. Dla Odrzańskiej Drogi Wodnej, łączącej porty morskie Szczecin i Świnoujście z zapleczem lądowym, ładunki mogłyby być transportowane z wykorzystanie największego portu śródlądowego w Polsce – portu w Gliwicach. W przypadku Drogi Wodnej Dolnej Wisły istnieje możliwość wykorzystania historycznie użytkowanych nabrzeży na terenach województw pomorskiego i kujawsko-pomorskiego oraz pomorskiego. Według analiz województwa kujawsko-pomorskiego strategicznym węzłem logistycznym dla rozwoju zaplecza lądowego portu w Gdańsku może być węzeł zlokalizowany w Bydgoszczy. Obecnie może on wykorzystywać kolej, transport samochodowy i szlaki wodne do obsługi ładunków w relacji pomiędzy portami morskimi w Gdańsku i Gdyni a Warszawą, Łodzią i Poznaniem.

Plany Ministerstwa Infrastruktury w obszarze transportu wodnego śródlądowego mają na celu przede wszystkim zapewnienie efektywnego funkcjonowania śródlądowych dróg wodnych poprzez działania utrzymaniowo-rewitalizacyjne realizowane na już istniejącej infrastrukturze. Ramy w tym zakresie określone są w przyjętym w październiku 2023 r. *Krajowym Programie Żeglugowym do roku 2030* (dalej: KPŻ2030). Program określa zadania mające na celu rozwój żeglugi śródlądowej i połączenie jej z intermodalną siecią transportową w Polsce.

Jak podkreślono wyżej, działania inwestycyjne będą realizowane na istniejących budowlach hydrotechnicznych wymagających pilnej rewitalizacji zlokalizowanych na użytkowanych transportowo odcinkach Odry i Wisły. W KPŻ2030 wyszczególniono 6 inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Przy czym w opinii MI kluczowe dla prowadzenia bezpiecznej żeglugi oraz konieczności zachowania obiektów w dobrym stanie są następujące przedsięwzięcia:

- Kompleksowe wdrożenie RIS Odrzańskiej Drogi Wodnej (zadanie polega na wdrożeniu systemu teleinformatycznego umożliwiającego prowadzenie bezpiecznej i ekonomicznie opłacanej żeglugi),
- Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą (budowla jest obiektem z XIX w.),
- Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Opole wraz z przebudową awanportów (obiekt w bardzo złym stanie technicznym),
- Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Ujście Nysy wraz z przebudową awanportów oraz obiektów towarzyszących (budowla istotna dla utrzymania dobrych warunków nawigacyjnych).

Ponadto w ramach KPŻ2030 zaplanowano zadanie pn. *Kompleksowe wdrożenie RIS Odrzańskiej Drogi Wodnej*, którego realizacja pozwoli na rozszerzenie działania systemu RIS na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Obecnie system RIS funkcjonuje na śródlądowych drogach wodnych w całej Unii Europejskiej, a na Odrze wdrożony jest na ok. 240 km odcinku rzeki.

W KPŻ2030 wskazano również inwestycje na użytkowanym transportowo odcinku Wisły od Torunia do Portu Morskiego w Gdańsku. Działania mają polegać głównie na eliminacji miejsc limitujących żeglugę, to jest odtworzeniu lub rewitalizacji budowli regulacyjnych (tzw. ostróg). Na liście projektów uzupełniających znalazł się również projekt mający na celu poprawę bezpieczeństwa żeglugi na Dolnej Wiśle tj. *Pilotażowe wdrożenie RIS Dolnej Wisły* oraz, dzięki inicjatywie samorządowej, uwzględniony został projekt budowy nabrzeża przeładunkowego w Solcu Kujawskim.

Realizacja wspomnianych wyżej inwestycji wzmocni integrację portów morskich położonych u ujścia Odry i Wisły z zapleczem lądowym. Pozwoli również na odciążenie istniejącej sieci logistycznej na ich zapleczu oraz zintegruje żeglugę śródlądową z multimodalnym systemem transportowym. Możliwość transportu ładunków na zapleczu portów morskich przyczynia się do utrzymania konkurencyjności i dalszego ich rozwoju.

Należy podkreślić, że w KPŻ2030 przewiduje się również określenie struktury portów śródlądowych i nabrzeży przeładunkowych z uwzględnieniem kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. Rozwój portów i nabrzeży jest niezwykle istotny dla transportu śródlądowymi drogami wodnymi, w tym m.in. dla transportu zbóż. Zakłada się, że duża gęstość portów śródlądowych, nabrzeży przeładunkowych oraz miejsc postojowych wpłynie na elastyczność operacji przewozowych i przyczyni się do większego wykorzystania transportu wodnego śródlądowego do przewozu ładunków. Zgodnie z raportem Głównego Urzędu Statystycznego *Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2022-2023* „zboża" stanowią drugą największą podgrupę ładunków w przewozach żeglugą śródlądową, odpowiednio 12,2% w 2022 roku i 13,6% w 2023 roku.

Polska flota i armatorzy są w stanie obsłużyć potoki ładunków z grupy produktów rolnictwa. Niemniej popyt na transport jest z kolei uzależniony od parametrów eksploatacyjnych warunkujących dostępność dróg wodnych. Zapewnienie i utrzymanie parametrów nawigacyjnych – przede wszystkim głębokości tranzytowej na poziomie 1,8 m – umożliwi transport produktów, w tym zbóż, na każdym odcinku śródlądowych dróg wodnych wykorzystywanych obecnie do regularnego transportu.

Wartość działań zaplanowanych w KPŻ2030 to 2 mld zł. Przy czym cztery inwestycje priorytetowe wskazane do realizacji na Odrze mają być współfinansowane ze środków UE, w ramach programu *Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021-2027*. W ramach tego programu dla projektów na Odrze zapewniona została alokacja na poziomie 200 mln EUR. Współfinansowanie ze środków UE przewidziane jest również dla

zadania dotyczącego rozwoju RIS na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Pozostałe działania inwestycyjne zaplanowane nie posiadają określonego źródła finansowania.

Natomiast oprócz inwestycji kluczową rolę odgrywają działania utrzymaniowego prowadzone przez administrację drogi wodnej. W 2025 r. zaplanowano na ten cel kwotę 41 mln zł. Środki te zostaną wykorzystane na utrzymanie należytego stanu technicznego budowli i urządzeń hydrotechnicznych służących żegludze oraz ich właściwą obsługę, systematyczną poprawę warunków eksploatacyjnych odpowiednich do klas drogi wodnej oraz oznakowanie nawigacyjne szlaku żeglownego, budowli i urządzeń hydrotechnicznych, przeszkód nawigacyjnych czy budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną.

Strategia Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w zakresie dostępu do Portów Szczecin i Świnoujście od strony śródlądowych dróg wodnych przewiduje znaczący wzrost ilości obsługiwanych barek zarówno w porcie w Szczecinie jaki w Świnoujściu. Celem Zarządu portów jest przerzucenie znacznych ilości ładunków z samochodów ciężarowych na barki szczególnie na trasie Bałtyk-Szczecin-Berlin i potem dalej na zachód, a po zakładanej odbudowie zabudowy regulacyjnej na Odrze Granicznej i osiągnięciu w trwały sposób III klasy żeglowności również na kierunku Bałtyk-Szczecin-południe Polski. Obecnie kończone są prace przebudowy zasadniczej części portu w Szczecinie ze standardu zanurzenia technicznego z 10,5 m do 12,5m. Po pełnej standaryzacji portu do zanurzenia technicznego wzrośnie znacząco wielkość obsługiwanych partii z 20-25 tys. ton do 40-45 tys. ton i umożliwi to obsługę statków typu Panamax.

Aktualny potencjał przeładunkowy w polskich portach Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście zabezpiecza obsługę zapotrzebowania na przeładunek zboża, a realizowane i planowane inwestycje z zakresu modernizacji infrastruktury w portach oraz infrastruktury drogowej, kolejowej i śródlądowej w nadchodzących latach zapewnią jeszcze większe zdolności przeładunkowe na potrzeby rynku polskiego, jak i dla obsługi tranzytu zboża ukraińskiego.

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Arkadiusz Marchewka
Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.