

## A. NAUKA TRANSPORTOWA

### A.7 STRATEGICZNE INWESTYCJE TRANSPORTOWE W POLSCE W LATACH 2024-2030

#### A.7.2 NAJWAŻNIEJSZE INWESTYCJE W POLSKICH PORTACH MORSKICH DO 2030 ROKU

dr hab. Michał Pluciński, prof. US  
Katedra Zarządzania Transportem  
Instytut Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego

### Wprowadzenie

W materiale odniosę się do inwestycji infrastrukturalnych w czterech największych portach morskich Polski, mających status portów o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki<sup>1</sup> realizowanych lub planowanych do realizacji w perspektywie do 2030 r. To właśnie przez te porty przechodzi znacząca większość polskiego handlu morskiego i tranzytu. Kluczowym dokumentem, który prezentuje najważniejsze inwestycje infrastrukturalne aktualnie realizowane lub planowane do realizacji w analizowanej perspektywie jest Program rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)<sup>2</sup>. Za główny cel Programu przyjęto *trwale umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, oraz zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju*. Temu celowi głównemu podporządkowano dwa cele szczegółowe, gospodarczy - *dostosowanie oferty usługowej portów morskich do zmieniających się potrzeb rynkowych* oraz pozagospodarczy - *stworzenie bezpiecznego oraz przyjaznego dla środowiska systemu portowego*.

Pomimo, iż minęło już ponad 10 lat od powstania pierwszej wersji Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)<sup>3</sup>, a w obecnym (2024) roku minie 5 lat od przyjęcia go przez Rząd RP, jego cele i priorytety nadal pozostają aktualne. Związane

---

<sup>1</sup> Ustawa o portach i przystaniach morskich z 1998 r. status ten przyznała portom: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście.

<sup>2</sup> Pierwotna wersja dokumentu została opracowana w 2013 r. Końcowa wersja dokumentu została przyjęta uchwałą Rady Ministrów z 17 września 2019 roku.

<sup>3</sup> I. Kotowska, M. Mańkowska, M. Pluciński, Program rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), opracowanie wykonane na zlecenie Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Szczecin, styczeń 2013.

jest to przede wszystkim z presją wynikającą ze zmian zachodzących w strukturze wielkościowej światowej floty handlowej. Zauważalny jest tu trwały trend rosnących parametrów pojemności i nośności statków handlowych. Średni tonaż statków budowanych ponad 20 lat temu i starszych wynosi blisko 6,5 tys. DWT, dla budowanych w ostatnich 4 latach – ponad 39 tys. DWT<sup>4</sup>. Presja ta przekłada się na dostosowanie parametrów infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza do obsługi większych, niż dotychczas obsługiwane, statków. Dla wielu portów morskich, których parametry dostępu od strony morza, a w konsekwencji parametry przy nabrzeżach portowych nie ulegały w okresie ostatnich 20 lat korekcie taka zmiana oznacza utratę części przedpola.

Kolejne kluczowe uwarunkowanie kierunków polityki inwestycyjnej w polskich portach morskich stanowią zmiany w wielkości i strukturze ładunkowej polskiego handlu morskiego i tranzytu przechodzącego przez polskie porty morskie oraz potrzeby rozwoju innych niż transportowa funkcji gospodarczych portów morskich (w tym przemysłowej, dystrybucyjno-logistycznej). Związane są one zarówno ze zmianami o charakterze strukturalnym powiązаныmi z polityką minimalizacji negatywnego oddziaływania działalności człowieka na środowisko naturalne i zmiany klimatu, jak i z wpływem konfliktu zbrojnego w Ukrainie.

Warto również podkreślić wielokrotnie przywoływane w literaturze przedmiotu wyzwanie jakim jest dążenie do portów morskich do pełnienia roli ogniw integrujących transport morski z lądowym, poprzez działania na różnych płaszczyznach, w tym inwestycji w wyposażenie techniczne samych terminali portowych, jak i bezpośredni dostęp drogowy/kolejowy do portów.

### **Inwestycje w infrastrukturę portową w perspektywie do 2030 r.<sup>5</sup>**

Mając na uwadze ww. (i inne) uwarunkowania poniżej przedstawiono najważniejsze inwestycje trwające lub planowane do realizacji w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu do 2030 r.

W przypadku pierwszego z przywołanych wcześniej uwarunkowań (wzrost parametrów floty handlowej) działania inwestycyjne **w Gdańsku** zaplanowano dwutorowo. Parametry kanałów portowych oraz stanowisk przy nabrzeżach portu wewnętrznego w Gdańsku są poprawiane tak aby nawet przy bardziej odległych od wejścia do portu nabrzeży możliwa była obsługa w pełni załadowanych statków 40 tys. DWT. Dodatkowo przy przebudowie nabrzeży analizowane są możliwości zainstalowania OPS (zasilania energii z lądu). Zakończenie tych działań nastąpi

---

<sup>4</sup> Na podstawie Review of maritime transport 2023. UNCTAD, Nowy Jork 2023, s. 31.

<sup>5</sup> Ta część materiału została oparta przede wszystkim na informacjach uzyskanych z podmiotów zarządzających porami morskimi w Gdańsku, Gdyni i w zespole portowym Szczecin-Świnoujście.

do 2027 r. Drugi kierunek działań inwestycyjnych to dalszy rozwój Baltic Hub Terminal – pierwszego w Polsce głębokowodnego terminalu kontenerowego. Po powstaniu pierwszych dwóch etapów tej inwestycji o łącznej zdolności przepustowej 3 mln TEU/rok zaplanowano realizację kolejnego etapu (T3). Rozbudowa Baltic Hub (koszt 2 mld PLN) pozwoli na zwiększenie jego rocznej zdolności przepustowej do 4,5 mln TEU/rok. W ramach rozbudowy powstanie nabrzeże głębokowodne o długości 717 m, głębokości 18 m oraz plac o powierzchni 36 ha. Zakończenie tego etapu rozbudowy planowane jest na 2025 r.



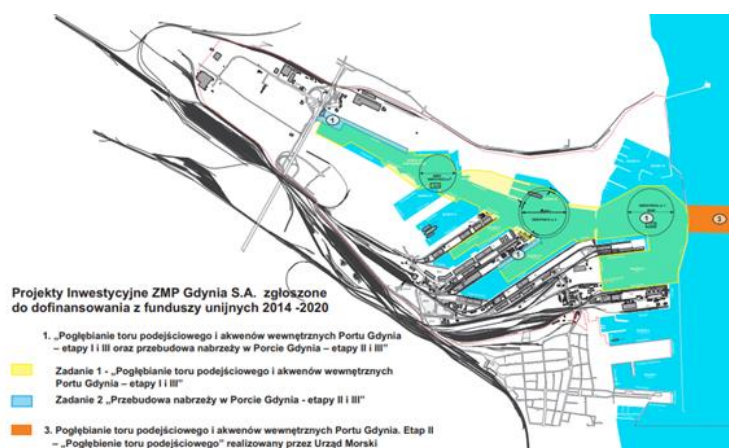
Rysunek 1 Baltic Hub po rozbudowie o terminal T3  
Źródło: <https://baltichub.com/inwestycje/projekt-t3>

W odniesieniu do drugiego z przywołanych na początku tego materiału uwarunkowań w porcie Gdańsk w planowana jest lokalizacja drugiego po świnoujskim terminalu instalacyjnego farm wiatrowych. Terminal, który ma powstać na załadowanym terenie morza (T5), na przedłużeniu pierwszego etapu głębokowodnego terminalu kontenerowego Baltic Hub, planowo powinien rozpocząć swoje funkcjonowanie na przełomie 2026/2027 r. W Gdańsku zostanie również zrealizowana inwestycja drugiego na polskim wybrzeżu terminalu LNG - wyspowego terminalu gazowego FSRU o rocznej zdolności - 6,1 mld m<sup>3</sup> (docelowo 12 mld m<sup>3</sup>). Inwestycja zostanie zakończona na przełomie 2027/2028 r. Komplementarną do niej inwestycją będzie realizowana w okresie 2023-2027 inwestycja falochronu osłonowego dla terminalu gazowego. Przesłanie importu ropy naftowej do Polski z transportu rurociągowego na morski skutkuje wysokimi rocznymi przeładunkami tego ładunku w porcie gdańskim (w 2023 r. – 37 mln ton). Wymusiło również na PERN inwestycję w postaci nowego pirsu Naftoportu (stanowisko W) o możliwościach przyjmowania statków długości 330 m, szerokości 65 m, zanurzenie 15 m. Zakończenie tej inwestycji zaplanowano na grudzień 2028. W rozpatrywanej w tym materiale perspektywie finansowej zaplanowano również w Gdańsku inwestycję na Deepwater – ostatnim wolnym terenie w głębokowodnej części tego portu w od wschodu sąsiadującym z Baltic Hub a od zachodu z bezpośrednio z pirsami Rudowym. 27 ha terenu z przeznaczeniem

na obsługę ładunków suchych masowych, w tym zboża planowo ostatecznie zagospodarowane przez wyłonionego inwestora do przełomu 2025/2026 r.

W odniesieniu do ostatniego z zasygnalizowanych na początku tego materiału uwarunkowań warto podkreślić, iż w porcie gdańskim większość inwestycji związanych z poprawą bezpośredniego dostępu kolejowego i drogowego poszczególnych rejonów i nabrzeży portowych została zrealizowana w latach wcześniejszych. Np. w roku 2023 ukończono niezwykle istotne z perspektywy tego portu przedsięwzięcie inwestycyjne rozbudowy i modernizacji węzłów sieci bazowej w zakresie infrastruktury drogowo-kolejowej rejonu Nabrzeża Przemysłowego. Chodzi o projekt komplementarny do inwestycji PKP PLK w dostępową infrastrukturę kolejową do gdańskiego portu oraz przedsięwzięcie GDDKiA w zakresie rozwoju dostępowej infrastruktury drogowej. Powstanie nowego stanowiska w głębokowodnym terminalu kontenerowym Baltic Hub (tzw. T3) będzie wymagała od ZMP Gdańsk budowy do 2030 r. 7 nowych bocznic kolejowych.

W przypadku portu w **Gdyni** w 2025 r. zostaną ukończone ostatnie zadania związane z osiągnięciem w tym porcie warunków pozwalających na obsługę statków typu baltimax. Dotychczas zrealizowano m.in.: przebudowę obrotnicy nr 2 do 480 m wraz z rozbiórką nabrzeża Gościnnego, pogłębienie akwenów portowych do 16,0 m, pogłębienie toru podejściowego do 17,5 m i jego poszerzenie – do 280 m w dnie, przebudowę falochronu głównego, a także poszerzenie wejścia do portu. Do nowych głębokości dostosowywane były/są parametry najważniejszych nabrzeży portu wewnętrznego w Gdyni.



Rysunek 2 Pogłębienie akwenów i stanowisk nabrzeżowych w porcie wewnętrznym w Gdyni

Źródło: <https://www.port.gdynia.pl/poglebianie/rozpoczyna-sie-kluczowa-dla-dalszego-rozwoju-portu-inwestycja/> (pobranie 7.04.2024)

Drugi kierunek działań w porcie Gdynia nawiązujący do presji związanej ze zmianami w strukturze wielkościowej floty handlowej to budowa portu zewnętrznego na przedłużeniu Mola

Węglowego<sup>6</sup>. Ten kierunek działań inwestycyjnych jest dodatkowo uwarunkowany brakiem wolnych terenów w granicach portu i brakiem rezerw terenowych dla rozwoju funkcji transportowej na terenach sąsiadujących z portem. Trudno jest precyzyjnie określić termin ukończenia tej inwestycji (potencjalni oferenci swoje warunki przedstawiają do lipca 2024 r.). Po wyłonieniu przez ZMP Gdynia najlepszej oferty czas realizacji inwestycji przez inwestora prywatnego (inwestycja będzie realizowana w ramach formuły partnerstwa publiczno-prywatnego) będzie najprawdopodobniej zsynchronizowany z terminem ukończenia inwestycji tzw. Drogi Czerwonej. Zakłada się, że docelowo na 151 ha nowego (wydartego morzu) terenu portowego powstaną głębokowodne nabrzeża dla największych jednostek wpływających na Bałtyk o łącznej długości 2,5 km. Docelowa zdolność przeładunkowa wyniesie – 2,5 mln TEU. Inwestycją komplementarną (i warunkującą) realizację portu zewnętrznego w Gdyni jest budowa falochronów osłonowych. Okres realizacji tej inwestycji to 2024-2027. Bezpośrednie skomunikowanie nowego rejonu portowego z ogólnodostępną infrastrukturą transportową należeć będzie do ZMP Gdynia. Wzdłuż nabrzeża Śląskiego wyprowadzany będzie z Portu Zewnętrznego ruch kontenerów na zaplecze gospodarcze (dwa tory kolejowe, infrastruktura drogowa). Na funkcje komplementarne z główną działalnością Portu Zewnętrznego zagospodarowane zostaną tereny przejęte przez ZMP Gdynia od stoczni Nauta oraz powstałe z częściowego załadownia Basenu II.



Rysunek 3 Jedną z koncepcji realizacji portu zewnętrznego w Gdyni

---

<sup>6</sup> Zgodnie z art. 2 Ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych (Dz. U. 2019 poz. 1924) właściwy podmiot zarządzający portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, o którym mowa w art. 2 pkt 3 ustawy o portach (w tym przypadku ZMP Gdynia), koordynuje przebieg realizacji inwestycji w zakresie budowy portu zewnętrznego, w szczególności: *opracowuje harmonogram przygotowania i realizacji inwestycji, monitoruje wykonywanie zadań zgodnie z harmonogramem, monitoruje realizację inwestycji w zakresie budowy portu zewnętrznego, rekomenduje działania usprawniające proces realizacji inwestycji oraz sporządza kwartalne raporty i przekazuje je do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.*

Źródło: <https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/44428-za-kilka-lat-port-gdynia-bedzie-obslugiwac-najwieksze-statki-plywajace-po-baltyku> (pobranie 7.04.2024)

Na aktualnych terenach portu Gdynia kontynuowane będą dotychczasowe działania ZMP Gdynia związane z dostosowaniem oferty portowej do zmian w handlu morskim, wyzwaniem dotyczącymi zmian klimatycznych czy trwającą wojną w Ukrainie. Naprzeciw tym wyzwaniom wychodzi inwestycja wsparta ze środków CEF, która ma m.in. usprawnić dostawy sprzętu wojskowego dla polskich sił zbrojnych i ich transport w głąb kraju. Powstanie na terenie centrum logistycznego. W ramach inwestycji przewidziano m.in. miejsce załadunkowe bezpośrednio ze stałej, najazdowej rampy. Do rampy prowadzi będą dwa tory załadunkowe o długości 750 metrów każdy. Powstanie również plac manewrowo - dostawczy, drogi wewnętrzne oraz nowy system sterowania ruchem kolejowym. Ukończeni inwestycji przewidziano na sierpień 2026 r.

Kluczową inwestycją dla dalszego rozwoju portu Gdynia w tym portu zewnętrznego stanowi tzw. Droga Czerwona. Wyczerpująca się przepustowość oraz zły stan techniczny Trasy Kwiatkowskiego powodują, że kluczową rolę w zakresie wyprowadzania i wprowadzania ruchu drogowego do portu ma przejąć wspomniana Droga Czerwona, która połączy port z drogą ekspresową S6. Nowa trasa będzie złożona z trzech odcinków o łącznej długości 9 km:

- węzeł Morska (Gdynia-Chylonia) - węzeł Kwiatkowskiego II,
- węzeł Kwiatkowskiego II - węzeł Ofiar Grudnia '70,
- węzeł Ofiar Grudnia '70 - węzeł Terminal Promowy.

Za realizację odcinka pomiędzy Portem Zewnętrznym a rondem Karlskrona będzie odpowiadać ZMP Gdynia, a za pozostałe odcinki GDDKiA. Szacowany czas realizacji inwestycji - I kwartał 2029 - I kwartał 2032 r.

W 2019 r. Zarząd Morskiego Portu Gdynia otrzymał pozytywną opinię Rady Gminy Kosakowo w sprawie rozszerzenia swoich granic o tereny zlokalizowane w granicach administracyjnych tej gminy. Nowe tereny, o powierzchni ponad 250 ha, mają posłużyć w celu stworzenia tzw. Doliny Logistycznej. W pierwszej kolejności na tych terenach powstanie centralny portowy parking samochodowy na ok. 1200 samochodów ciężarowych.

W przypadku portu **Szczecin** zrealizowane w 2022 r. pogłębienie toru wodnego do 12,5 m pozwoli przyjmować statki o zanurzeniu do ok. 11,0 m ale tylko pod warunkiem dostosowania do tych parametrów stanowisk przy najważniejszych nabrzeżach rejonu masowego i drobnicowego tego portu. Chodzi o główne nabrzeża zlokalizowane w Kanale Dębickim (rejon drobnicowo-masowy) i Basenie Kaszubskim (rejon masowo-drobnicowy). Inwestycje te

realizowane ze środków UE przyznanych w perspektywie finansowej 2014-2020 są kończone już w okresie obecnie trwającej perspektywy finansowej. Aktualne (04.2024) zaawansowanie realizacji tych inwestycji wynosi 80-90%. W połowie 2025 roku inwestycje powinny zostać ukończone. Szczecin po tych zmianach nadal będzie miał najgorsze parametry ze wszystkich portów o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki narodowej. Jednak zmiana max Szczecin z 20-25 tys. DWT na ok. 45-50 tys. DWT to w kontekście wspomnianych wcześniej zmian w strukturze wielkościowej światowej floty handlowej stanowi istotny progres.

W perspektywie najbliższych lat powinni zostać wyłonieni inwestorzy, którzy rozpoczną działalność w sąsiedztwie nowych nabrzeży zlokalizowanych na Ostrowie Grabowskim portu szczecińskiego (Norweskiego i Duńskiego). Po realizacji w poprzedniej perspektywie finansowej UE inwestycji pozwalających na wprowadzanie na teren Ostrowa Grabowskiego portu Szczecin składów trakcyjnych, w okresie do 2027 r. w tym rejonie portowym zostanie zakończona wsparta ze środków CEF inwestycja multimodalnego kolejowego węzła transportowego. Po realizacji inwestycji będzie możliwa obsługa ładunków zarówno dla sektora cywilnego, jak i wojskowego. Efektem pierwszego zadania będzie stworzenie możliwości równoległej obsługi dwóch pociągów blokowych o długości 750 m każdy. Zbudowane zostaną również ciężkie place składowe dla drobnicy. W ramach drugiego etapu inwestycji zaplanowano rozbudowę rampy ro-ro przy nabrzeżu Spółdzielców (stworzenie możliwości obsługi największych statków ro-ro jakie mogą zawinąć do Szczecina). Kolejne inwestycje nabrzeżowe w tej jeszcze częściowo niezagospodarowanej części portu szczecińskiego będą już miały miejsce po 2030 r.

W przypadku portu **Świnoujście** do 2028 r. zaplanowano powstanie głębokowodnego terminalu kontenerowy zlokalizowanego na wschód od terminalu LNG. Terminal o docelowej zdolności 2 mln TEU będzie posiadał zdolność jednoczesnej obsługi dwóch kontenerowców o długość 400 m i jednego o długości 200 m. Z tym projektem wiążą się inwestycje trzech podmiotów, tj. inwestora zewnętrznego (konsorcjum firm: DEME Concessions N.V. z siedzibą w Belgii i QTerminals W.L.L. z siedzibą w Katarze), odpowiadającego za budowę terminalu kontenerowego jego infra i suprastrukturę, Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, odpowiadającego za skomunikowanie drogowo - kolejowe inwestycji z ogólnodostępną infrastrukturą transportową i zaplecze parkingowe oraz Urząd Morski w Szczecinie, który przygotuje nowy tor wodny do Świnoujścia przebiegający w całości przez polskie wody terytorialne a także wybuduje falochron osłonowy.



Rysunek 4 Wizualizacja głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu

Źródło: <https://intermodalnews.pl/2021/07/09/glebokowodny-terminal-kontenerowy-w-swinoujściu-nowa-odslona-konkursu/> (pobranie 7.04.2024)

W porcie świnoujskim realizowana jest również inwestycja pierwszego na polskim wybrzeżu terminalu instalacyjnego elementów morskich farm wiatrowych. W pierwszym etapie na 20 ha po byłej stoczni ZMPSiŚ zaplanował budowę dwóch nabrzeży. Każde z nabrzeży pozwoli na wstępny montaż wież turbin wiatrowych o wysokości ponad 120 metrów i masie około 2 tys. ton każda. Długość nabrzeży, wynosząca w obu przypadkach 250 metrów, umożliwi operowanie największym dostępnym obecnie specjalistycznym statkom typu jack-up, przeznaczonym do instalacji najnowocześniejszych turbin o mocy jednostkowej 15MW i większych. W części lądowej inwestycji, za którą odpowiada ORLEN Neptun, powstaną m.in. nowe powierzchnie składowe dla elementów morskich turbin wiatrowych. Faza I inwestycji ma zostać zakończona do stycznia połowy 2025 r. Etap II związany z zagospodarowaniem kolejnych 26 ha zostanie zrealizowany do końca 2027.

W porcie Świnoujście w 2023 r. ukończono inwestycje reeksportowego terminalu LNG oraz terminalu intermodalnego zlokalizowanego w sąsiedztwie połączonych dawnych stanowisk 5 i 6 na Terminalu Promowego Świnoujście. W ramach tej ostatniej inwestycji m.in. przebudowano istniejące oraz zbudowano nowe tory kolejowe i place manewrowo-postojowe, wybudowano estakadę, która stanowi osobny wyjazd z terminalu oraz zainstalowano nową, mierzącą 35 metrów szerokości i mającą 180 ton nośności rampę przeładunkową. Aktualnie trwa dialog z potencjalnymi przewoźnikami. Trwają również działania nakierowane na pozyskanie terenów sąsiadujących ze stanowiskiem 1 na TPŚ (tzw. stanowisko 0) z przeznaczeniem na budowę nowego nabrzeża promowego (inwestycja zostanie zrealizowana po 2030 r.).



## **Konkluzje**

Na podstawie przedstawionych inwestycji w infrastrukturę portową realizowanych lub planowanych do realizacji w portach Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście, w perspektywie do 2030 r., można sformułować następujące wnioski:

1. Zakończone zostaną działania związane z poprawą parametrów kanałów i stanowisk przy nabrzeżach portów wewnętrznych (Gdynia, Gdańsk, Szczecin), co pozwoli na przyjmowanie statków o większych parametrach niż dotychczas.
2. Istotnie zostanie rozbudowany potencjał zewnętrznych terminali kontenerowych (T3 w Gdańsku, nowe terminale w Gdyni i Świnoujściu), co spowoduje wzrost zdolności przepustowej w terminalach zewnętrznych z 3 do 9 mln TEU/rok.
3. Rozbudowany zostanie portowy potencjał związany z przeniesieniem dostaw surowców strategicznych na drogę morską (rozbudowa Naftoportu, nowy terminal LNG w Gdańsku).
4. Powstanie potencjał portowy do obsługi rozwijającej się morskiej energetyki wiatrowej (dwa etapy budowy terminalu instalacyjnego w Świnoujściu, terminal instalacyjny w Gdańsku oraz nie omawiane w tym materiale terminale serwisowe zlokalizowane w mniejszych polskich portach morskich).
5. Rozwinięty zostanie potencjał do sprawnej obsługi morsko-kolejowej ładunków drobnicowych, w tym sprzętu wojskowego (Gdynia, Szczecin).

Dalsze (po 20230 r.) kierunki działań inwestycyjnych w największych polskich portach morskich, oprócz zasygnalizowanych w tym materiale, powinny również uwzględniać stworzenia warunków dla obsługi ładunków transportowanych w ramach gospodarki obiegu zamkniętego (circular economy). Presja na poziomie UE związana z dalszym wykorzystaniem produktów ubocznych, produktów zużytych, czy odpadów będzie wzrastała. W większości przypadków będzie się to wiązało z fizycznym transportem do nowych miejsc wykorzystania, co w przypadku istnienia naturalnej bariery morskiej wymusza przygotowanie oferty ze strony portów morskich. Ładunki te można postrzegać jako alternatywę dla zmniejszających się w przyszłości przeładunków takich ładunków jak węgiel kamienny, czy ruda żelaza.