

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 56)
z dnia 5 marca 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 56)

5 marca 2025 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, oraz posła **Krzysztofa Szymańskiego (Konfederacja)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- informację na temat inwestycji w polskich portach morskich (plany inwestycyjne, stan realizacji rozpoczętych inwestycji, terminy realizacji, planowane nakłady inwestycyjne, opłacalność inwestycji) oraz planów i budowy falochronów osłonowych w Porcie Gdynia,
- informację na temat wyników za 2024 r. przeładunków w polskich portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Wojciech Zdanowicz** dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, **Michał Klawinowski** specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Dorota Pyć** prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Gruszecka-Spychała** wiceprezes zarządu do spraw finansów i zarządzania aktywami Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Sadowski** wiceprezes zarządu do spraw infrastruktury Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, **Rafał Czyżyk i Maciej Grabowicz** członkowie zarządu Rady Interestantów Portu Szczecin, **Łukasz Greinke** przewodniczący zarządu Rady Interestantów Portu Gdańsk wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska, Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, proszę już zajmować miejsca. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Droży państwo, porządek znacze. Uwag nie słyszę, w związku z czym zaczniemy od inwestycji w polskich portach morskich. O informację rządu poproszę pana ministra Marchewkę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, z uwagi na to, że jutro mamy posiedzenie poświęcone konkretnym inwestycjom, to dzisiaj bez Drogi Czerwonej i generalnie bez dróg dostępowych do Gdańska i Gdyni.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak, zgadza się, panie przewodniczący, informacje, które przedstawimy, dotyczą inwestycji realizowanych w portach przez zarządy portów i interesariuszy, natomiast na jutrzejszym posiedzeniu zostaną przedstawione informacje dotyczące inwestycji dostępowych od strony ładu, zarówno kolejowych, jak i drogowych. Dzisiaj skupimy się na tych, które dotyczą stricte inwestycji bezpośrednio w portach.

Szanowni państwo, mamy ambitne plany. Rok 2025 będzie dla polskich portów rokiem przełomu, dlatego że w sumie inwestycje w polskich portach kluczowych dla gospodarki morskiej, które są realizowane przez zarządy portów, ale także przez właścicieli terminali, którzy prowadzą swoją działalność na terenie polskich portów, w najbliższych latach wyniosą

blisko 20 mld zł. Znaczy to, że mamy ambitne plany, po to, żeby wzmacniać i rozwijać polskie porty, które jak państwo doskonale wiecie, odgrywają bardzo istotną rolę dla kwestii bezpieczeństwa, już nie tylko bezpieczeństwa gospodarczego, bezpieczeństwa energetycznego, ale także bezpieczeństwa militarnego. Podejmujemy działania, żeby rozwijać wszystkie kluczowe dla gospodarki narodowej porty, pamiętając również o portach, które są mniejszymi portami.

Pozwólcie państwo, że najpierw powiem na poziomie ogólnym o tym, jakie są nasze najistotniejsze działania, które podejmujemy. Potem poproszę przedstawicieli spółek, czyli zarządów morskich portów Gdańsk i Gdynia oraz zarządu portów Szczecin i Świnoujście, żeby na prezentacjach przedstawili państwu parlamentarzystom szczegółowe informacje na temat inwestycji, które są obecnie realizowane. Pozwólcie państwo, że...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, przepraszam, ale nie otrzymaliśmy żadnych prezentacji.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Do sekretariatu Komisji, żeby je wyświetlić? My je mamy. Za chwilę poproszę nasze służby, żeby przekazały paniom, żeby je włączyć.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę technicznie porozumieć się w trakcie.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak. W momencie, kiedy będę przedstawiał swoje stanowisko, bardzo proszę o przekazanie prezentacji do pań z sekretariatu Komisji.

Szanowni państwo, zacznę od portu w Gdańsku. Może zacznę od sytuacji, która dotyczy środków związanych z krajowym planem odbudowy. Jedną z kluczowych inwestycji w porcie w Gdańsku jest budowa terminala serwisowego dla morskich farm wiatrowych. Odblokowane środki z krajowego planu odbudowy i zgoda Komisji Europejskiej na pomoc publiczną sprawiły, że ponad 900 mln zł zostanie przeznaczonych na budowę terminala instalacyjnego w porcie w Gdańsku. W ciągu ostatnich miesięcy została wydana decyzja lokalizacyjna, zostało wydane przez wojewodę pomorskiego również pozwolenie na budowę, rozpoczęły się prace. Jest to jeden z najistotniejszych elementów w porcie zewnętrznym, ponieważ port instalacyjny będzie częścią przylegającą do portu kontenerowego, w którym obecnie operuje spółka Baltic Hub. W październiku spółka Istrana, która jest odpowiedzialna za projekt, podpisała już umowę z generalnym wykonawcą przedsięwzięcia. W listopadzie 2024 r. nastąpiło oficjalne rozpoczęcie robót budowlanych na terminalu T5. Natomiast z końcem stycznia zakończono prace pogłębiarskie pod przyszły terminal oraz rozpoczęto roboty związane z palowaniem, które dotyczą konstrukcji nabrzeża od strony wschodniej. Inwestycja ma zostać zakończona w lipcu 2026 r., dlatego że tego wymagają od nas terminy, jeżeli chodzi o realizację działań związanych z wydatkowaniem środków z Krajowego Planu Odbudowy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, rozmawialiśmy o kwestiach technicznych. Pan minister już skończył?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jeszcze nie, ale chciałem, żebyśmy wyjaśnili wątpliwości, żeby móc kontynuować.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Kłopot jest taki, że z uwagi na to, że państwo nie dostarczyliście wcześniej prezentacji, nasze systemy, na których się nie znam, pracują tak, że jeżeli wcześniej nie jest to jakoś inkorporowane, czy jak to powiedzieć, do systemu, to albo jeżeli puszczamy prezentację i wtedy musimy rozłączyć się z osobami, które są z nami zdalnie na posiedzeniu, albo pozostawiamy osoby, które są połączone zdalnie. Panie ministrze, proszę kontynuować.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dobrze. To już pan przewodniczący rozstrzygnie formę przedstawienia naszych inwestycji.

Drugi z punktu widzenia istotności projekt w porcie w Gdańsku to realizacja portu zbożowego. W ostatnim kwartale 2024 r. przedstawiliśmy koncepcję realizacji inwestycji, która sprawi, że w porcie w Gdańsku powstanie największy w tym porcie terminal zbożowy. Osiąganie zdolności przeładunkowych będzie podzielone na konkretne fazy. Chcemy, żeby na przełomie

roku 2025 i 2026 zdolności przeładunkowe tego terminala sięgnęły 2 mln ton rocznie. Jest to związane z budową niezbędnej do prowadzenia tej działalności suprastruktury, takiej jak silosy i magazyny. Będzie to inwestycja realizowana w 100% przez spółkę należącą do Skarbu Państwa Port Gdański Eksploatacja. Na realizację tych działań, czyli działań inwestycyjnych realizowanych przez spółkę i równocześnie przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, a tutaj mówimy o przebudowie nabrzeży, budowie infrastruktury drogowej oraz kolejowej, w sumie w najbliższych trzech latach przeznaczymy kwotę blisko 500 mln zł. Dzięki temu bezpieczeństwo żywnościowe będzie wzmocnione. Już dzisiaj możliwości zdolności przeładunkowych, jeżeli chodzi o zboże w polskich portach, nie są wykorzystywane w 100%, jednak sytuacje kryzysowe, takie chociażby jak ta, która miała miejsce po ataku Rosji na Ukrainę, gdzie duża ilość ukraińskiego zboża była transportowana przez polskie porty, pokazuje, że musimy wzmocniać nasze zdolności przeładunkowe. Właśnie po to realizujemy tę inwestycję, żeby nasze zdolności będące w 100% w spółce Skarbu Państwa były wzmocnione, gdyby sytuacje, które są sytuacjami kryzysowymi, kiedykolwiek miały się powtórzyć. Miejmy nadzieję, że nigdy to nie nastąpi. Jest to druga istotna inwestycja w porcie w Gdańsku.

Trzecia istotna inwestycja dotyczy budowy w Zatoce Gdańskiej terminala regazyfikacyjnego FSRU. Jesteśmy już po wyłonieniu wykonawcy. Urząd Morski w Gdyni jeszcze w marcu podpisze umowę na realizację falochronu osłonowego dla terminala regazyfikacyjnego, budowę odpowiedniego oznakowania nawigacyjnego, ale też przygotowanie toru wodnego dla realizacji tej inwestycji. Na stałe do terminala będzie przycumowany statek, za pomocą którego gaz będzie transportowany do systemu przesyłowego w polskiej sieci. W marcu planujemy podpisać umowę, której wartość wynosi 800 mln zł. Od strony wody, dzięki inwestycji realizowanej przez urząd morski, będziemy mogli rozpocząć bardzo istotną inwestycję, która zwiększa bezpieczeństwo energetyczne Polski, tym bardziej że została ona uznana za inwestycję kluczową dla poprawy naszej niezależności energetycznej. Jesteśmy na dobrej drodze, żeby jak najszybciej inwestycja rozpoczęła się, wykonawca został wybrany, w połowie marca nastąpi podpisanie kluczowych umów. To tyle odnośnie do Gdańska. Wszystkie szczegóły dotyczące również innych inwestycji zostaną przedstawione w prezentacjach, o ile będzie możliwość, żeby je włączyć.

Jeżeli chodzi o kwestie związane z portem w Gdyni, największą inwestycją, o której mówimy, jest budowa falochronów dla portu zewnętrznego w porcie Gdynia. Inwestycja jest realizowana przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia w porozumieniu z dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni. W październiku ubiegłego roku podpisaliśmy umowę z wykonawcą pierwszej fazy falochronów. Pierwsza faza obejmuje budowę falochronów o długości blisko 2,5 km. Docelowo w sumie po realizacji drugiej fazy falochrony będą miały długość 3,7 km. Będzie to falochron osłonowy dla portu zewnętrznego. Toczy się postępowanie na wybór wykonawcy dla realizacji tego przedsięwzięcia, które zakończy się w czerwcu. Więcej szczegółów w tym zakresie przedstawi pani prezes. Jeżeli chodzi o zakończenie budowy pierwszej fazy, jest to duża inwestycja, która jest skomplikowana od strony również inżynierskiej, ale planujemy jej zakończenie na początku 2028 r. Uzyskanie pozwolenia na budowę oraz rozpoczęcie prac planujemy w pierwszym kwartale 2026 r.

Przechodząc teraz bardziej na zachód, porty Szczecin i Świnoujście są obsługiwane przez jeden zarząd. Nie muszę państwa przekonywać, że najistotniejszym przedsięwzięciem w tym zakresie jest budowa terminala zewnętrznego, terminala kontenerowego w Świnoujściu. W ciągu ostatniego roku przeprowadziliśmy wiele działań, które zbliżają nas do tego, żeby w roku 2029 do Świnoujścia mogły przypływać największe kontenerowce, jakie pływają na świecie. Mogę powiedzieć, że najważniejsze decyzje z ostatniego roku to uzyskanie decyzji lokalizacyjnej, po drugie, uzyskanie kilka tygodni temu ostatecznej decyzji środowiskowej w ramach pierwotnej oceny inwestycyjnej, która została odebrana w 2023 r. Wydanie ostatecznej decyzji środowiskowej miało miejsca 31 stycznia 2025 r. A więc wydarzyło się to w tym roku. W ubiegłym roku podpisaliśmy umowy na realizację wywiadu ferromagnetycznych, czyli sprawdzenie dna morskiego w miejscu realizacji inwestycji. Chodzi tutaj między innymi o miejsce, gdzie powstanie falochron w miejscu basenu portowego, ale również na lądzie tam, gdzie powstanie infrastruktura drogowa oraz kolejowa. Są to inwestycje realizowane przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, ale także przez Urząd Morski w Szczecinie.

Tutaj chcę państwu jeszcze powiedzieć, że 4 lutego upłynął termin składania ofert w postępowaniu na wykonanie programu funkcjonalno-użytkowego dla zadania inwestycyjnego pod nazwą „Budowa dostępu morskiego do głębokowodnego terminala kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”. Obecnie trwa analiza ofert. Jak państwo zapewne wiecie, inwestycja jest podzielona na szereg różnych czynności, które realizuje Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Chodzi tutaj o inwestycje na lądzie i w basenie portowym. Inwestor, który został wybrany do realizacji tego przedsięwzięcia, będzie budował pirs, na którym stanie cała suprastruktura obsługująca kontenery. Natomiast Urząd Morski w Szczecinie realizuje działania związane z przygotowaniem toru podejściowego do portu w Świnoujściu o długości całościowej 70 km na polskich wodach terytorialnych. Kilka miesięcy temu została podpisana umowa na przygotowanie studium wykonalności i raportu oddziaływania na środowisko w tym zakresie. Ten rok był rokiem konstruktywnej pracy na rzecz realizacji tego przedsięwzięcia.

Co więcej, myślę, że o tym powiemy więcej jutro, ale również patrzymy kompleksowo na sprawy związane z infrastrukturą na zapleczu portów. Nie chodzi tylko i wyłącznie o to, żeby zrealizować prace na terminalu i w jego najbliższej okolicy, ale także przygotować niezbędną infrastrukturę do tego, żeby kontenery były odpowiednio wywożone na południe bezpośrednio w stronę południowej Polski czy trafiały do wschodnich Niemiec bądź do Czech, jak też w drugą stronę, dlatego że oddziaływanie terminala będzie miało szeroki zakres, tym bardziej że realizujemy drogę ekspresową S3, która zostanie zakończona jeszcze w drugim kwartale tego roku. Mamy taki plan. Rząd czeski planuje zrealizowanie, już podjął pracę z tym związane, żeby po czeskiej stronie droga S3 została zrealizowana. Oprócz tego będziemy modernizować linię kolejową C59, tak zwaną Nadodrzanekę, linię kolejową Świnoujście – Szczecin – Wrocław. W ciągu najbliższych dwóch lat przeznaczymy na ten cel ponad 500 mln zł po to, żeby pociągi mogły osiągać prędkość do 140 km/h, po to, żebyśmy mogli zlikwidować tak zwane wąskie gardła i poprawić bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych. A więc na rozwój terminala patrzymy kompleksowo.

Oprócz tego w zespole portów Szczecin i Świnoujście na ukończeniu są prace, które dotyczą dostosowania nabrzeży w porcie w Szczecinie do głębokości 12,5 m tak, żeby mogły wpływać większe statki, tak zwane panamaxy. Między innymi pierwsze prace na nabrzeżu zbożowym zostały już zakończone. O szczegółach też powie pan prezes.

I ostatnia istotna z punktu widzenia tego portu inwestycja, to również realizacja terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych. Pod koniec grudnia port zakończył realizację swojej części nabrzeży. Uzyskaliśmy pozwolenie na użytkowanie nabrzeży w Świnoujściu dla portu instalacyjnego. Zostało to zrealizowane w tym zakresie na ponad tydzień przed wyznaczonym terminem. Wszystkie działania, które zostały poprowadzone przez zarząd portu, zostały zrealizowane zgodnie z planem, a może nawet przed czasem.

To tyle tytułem wprowadzenia o najważniejszych projektach. O szczegółach w ramach wizualizacji powiedzą przedstawiciele portów. Chcę zapewnić państwa parlamentarzystów, pana przewodniczącego, że patrzymy na rozwój portów jako na element wzmacniania naszego narodowego bezpieczeństwa. To, co realizują polskie porty, to nie jest dzisiaj już tylko i wyłącznie bezpieczeństwo gospodarcze jako okno na świat, ale również bezpieczeństwo energetyczne i militarne. Stąd nasze inwestycje, które będą wzmacniać bezpieczeństwo. Dziękuję. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to chciałbym, żebyśmy rozpoczęli od prezentacji największego portu, czyli portu w Gdańsku. Szczegóły przedstawi pani prezes Dorota Pyć wraz z zespołem.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Bardzo proszę, pani prezes. Drodzy państwo, dyskusję nad tym punktem zakończymy po wszystkich trzech prezentacjach, o ile każdy z portów ma również prezentację. Bardzo proszę.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Dorota Pyć:

Panie ministrze, szanowny panie przewodniczący, Szanowna Komisjo, jest to dla nas ogromny zaszczyt móc wystąpić dzisiaj z naszą prezentacją na temat inwestycji i wyników na posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, za co bardzo dziękujemy. Port Gdańsk to port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tak jak porty w Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, natomiast jest to port, który również ma strategiczne znaczenie

dla bezpieczeństwa Polski i Europy. Chcielibyśmy przedstawić najważniejsze inwestycje, które pozwalają na to, żeby port Gdańsk rozwijał się. Część z inwestycji są to inwestycje, które są realizowane już od jakiegoś czasu, część są to nowe projekty, które wchodzi w fazę realizacji, jak wspominał pan minister Arkadiusz Marchewka. Teraz pozwolę sobie przekazać głos prezesowi do spraw infrastruktury panu Krzysztofowi Kaczmarekowi, który przekaze państwu najważniejsze informacje na temat wszystkich inwestycji infrastrukturalnych realizowanych w porcie Gdańsk. Dziękuję.

Wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Krzysztof Kaczmarek:

Dziękuję bardzo. Dzień dobry państwu, witam państwa serdecznie. Kaczmarek Krzysztof, zarząd Morskiego Portu Gdańsk.

Droży państwo, prezentację dotyczącą naszych inwestycji pozwoliłem sobie podzielić na trzy części. Pierwsza część to inwestycje rozpoczęte lub też takie, które rozpoczną się w 2025 r. Łączna suma tych inwestycji to około 282 mln zł. To rzeczywiście kwota, która jest zabudżetowana na ten rok w naszych finansach. Druga część to inwestycje ZMPG w perspektywie do 2030 r. Capex tych inwestycji to około 2,6 mld zł. Jeszcze raz napomknę, że w perspektywie do 2030 r. jest to ogromna kwota. Trzecia część prezentacji to inwestycje naszych kontrahentów i operatorów portowych. Tutaj również w perspektywie do roku 2030 wyliczyliśmy łączną wartość inwestycji, szacujemy, że będzie to kolejnych około 7 mld zł.

Poprawa infrastruktury portu Gdańsk wraz z analizą wdrożenia systemu niskoemisyjnego OPS dla zrównoważonego rozwoju sieci TEN-T. Zakres inwestycji obejmuje nabrzeża o łącznej długości około 1,9 km. Mówimy tutaj o Nabrzeżach Rudowym, Bytomskim, Wiślanym oraz Węglowym. Wartość inwestycji w nabrzeża wynosi około 550 mln zł. Prace tutaj będziemy realizować do końca roku 2027.

Po kolei, pierwsze nabrzeże, Nabrzeże Rudowe, część trzecia, długość techniczna, jaką osiągniemy po wykonaniu inwestycji, to około 232,5 m, głębokość techniczna przy nabrzeżu to 11,2 m. Wspólnym celem dla wszystkich inwestycji w rozbudowę nabrzeża, przebudowę nabrzeża jest budowa uniwersalnego nabrzeża, zwiększenie jego parametrów oraz wyrównania linii cumowniczej, w tym przypadku ze stanowiskami 1 i 2 Nabrzeża Rudowego, oraz dostosowanie nabrzeży do prowadzenia przeładunków urządzeniami samojezdnymi typu LHM i Mantsinen, co przełoży się oczywiście na zwiększenie możliwości przeładunkowych w porcie wewnętrznym. Wartość tej inwestycji to niecałe 76 mln zł netto. W tej chwili jesteśmy w trakcie realizacji. Zaawansowanie jest na poziomie około 38%. Planowane zakończenie to marzec przyszłego roku, aczkolwiek mamy nadzieję, że jeszcze w tym roku uda nam się zakończyć tę inwestycję.

Kolejnym nabrzeżem jest Nabrzeże Bytomskie. Nabrzeże to również jest w trakcie modernizacji. Długość techniczna to 204 m, głębokość 10,2 m. Wartość zadania to około 43 mln zł. Zaawansowanie na chwilę obecną to 55%. Tutaj analogicznie zakończenie planujemy w lutym 2026 r., ale harmonogram prac pozwala nam liczyć na to, że w tym roku również uda nam się zakończyć tę inwestycję.

Na kolejnym slajdzie widzimy przebudowę infrastruktury portowej w rejonie Nabrzeża Wiślanego w porcie gdańskim. Jest to największa inwestycja, jeżeli mówimy o nabrzeżach. Jej wartość opiewa na około 365 mln zł. Tutaj zamierzamy osiągnąć głębokość techniczną 12 m, długość przebudowanych nabrzeży to 920 m. W tle oczywiście planujemy również rozbudowę i modernizację infrastruktury kolejowej na długości około 3,5 km. W chwili obecnej wciąż trwa postępowanie przetargowe na wybór wykonawcy robót. Mamy nadzieję, że jest to ostatnia faza. W tym tygodniu odbyła się rozprawa sądowa. Bodajże w ciągu dwóch tygodni oczekujemy na wyrok sądu. Liczymy na to, że w połowie tego roku uda nam się wyłonić wykonawcę i rozpocząć prace.

Rozbudowa Nabrzeża Węglowego, etap pierwszy. Jest to nabrzeże o długości około 540 m. Jeżeli chodzi o docelowe parametry, planujemy osiągnąć głębokość techniczną 11,2 m. Mamy zamiar wybudować uniwersalne nabrzeże, zwiększyć jego parametry, jak i dostosować nabrzeże do prowadzenia przeładunków urządzeniami typu LHM i Mantsinen oraz doposażyć nabrzeże w system kanalizacji deszczowej i sieci elektroenergetycznej. Wartość tego

zadania to 165 mln zł. Podpisanie umowy w ramach tej inwestycji odbędzie się w przyszłym tygodniu.

Przechodzimy do następnego slajdu. Tak, słuszna sugestia. Wszystkie cztery zadania, o których tutaj wspomnieliśmy, odbywają się przy współudziale finansowania unijnego CEF.

Tutaj mamy przebudowę umocnienia dna przy Nabrzeżu Przemysłowym. Tym razem jest to remont, jak też wymiana linii odbojowej Nabrzeża Przemysłowego na odcinkach 3.1 i 3.2. Przedmiotem tej inwestycji jest budowa umocnienia na odcinku łącznie około 800 m. Umocnienie dna zostanie wybudowane po przeprowadzeniu robót pogłębiarskich. Wartość inwestycji to 23,5 mln zł. Realizacja rozpoczęła się ponad rok temu. Zakończenie planujemy na początku roku 2026. Zaawansowanie na chwilę obecną wynosi około 50%.

Przebudowa Nabrzeża Szczecińskiego przeładunkowego. Przedmiotem inwestycji jest wymiana istniejących urządzeń odbojowych, budowa nowych urządzeń cumowniczych, roboty czerpalne oraz budowa umocnienia dna. Długość odcinka to 367 m, głębokość, jaką zamierzamy osiągnąć, to 11,2 m. Wartość wynosi 8,8 mln zł. Ważna informacja, że celem inwestycji jest umożliwienie cumowania jednostek większych niż dotychczas, a mianowicie statków o nośności do 100 tys. DWT. Jeżeli chodzi o zaawansowanie prac, w chwili obecnej jest to 11%.

Na kolejnym slajdzie widzimy naszą kolejną inwestycję, która dotyczy zaprojektowania, zakupu i montażu nowego obiektu biurowo-socjalnego, czyli dyspozytorni portu naftowego, tak zwanego DPN. Celem inwestycji jest wyposażenie spółki Naftoport w nowoczesny obiekt stanowiący zaplecze biurowo-socjalne oraz techniczne, w którym zlokalizowane będą liczne systemy zarządzania, sterowania, bezpieczeństwa, ochrony i monitoringu. Wartość inwestycji po naszej stronie to 40 mln zł. Prace planujemy rozpocząć również w najbliższym czasie. Mają one trwać do około połowy roku 2027. 17 lutego wybraliśmy wykonawcę. Myślę, że prace rozpoczną się lada moment.

Przechodzimy do drugiej części inwestycji. Są to inwestycje planowane na przestrzeni lat 2026-2030. Pierwszą inwestycją, o której chcielibyśmy państwu wspomnieć, jest rozbudowa Nabrzeża Węglowego, tym razem etap drugi, i przylegającego Nabrzeża Administracyjnego. Jeżeli chodzi o długości nabrzeży, w przypadku Nabrzeża Węglowego jest to 333 m, a w przypadku Nabrzeża Administracyjnego 106 m. W obu przypadkach chcemy dostosować głębokość do przeciwnieległego Nabrzeża Rudowego, czyli do głębokości 11,2 m. Wartość inwestycji na tym etapie to 230 mln zł. Rozpoczęcie realizacji planujemy na kwiecień 2027 r., zakończenie na marzec 2029 r. Tutaj krótka informacja, że 16 stycznia tego roku ogłoszone zostało postępowanie przetargowe na wybór wykonawcy robót.

Budowa parkingu dla samochodów ciężarowych i osobowych wraz ze skomunikowaniem terenu oznaczonego jako 26 i terenu przeznaczonego pod budowę stacji benzynowej, którą planuje wybudować Orlen. Odbywa się to na nieruchomości o wielkości około 7,7 hektara. Planujemy przygotować tam parking dla ponad 150, bodajże dla 167 samochodów ciężarowych. Szacowana wartość inwestycji to 95 mln zł. Rozpoczęcie planujemy w marcu 2026 r. Prace potrwać ponad trzy lata. Jeżeli chodzi o stan zaawansowania, w końcu zeszłego roku nastąpił odbiór koncepcji oraz programu funkcjonalno-użytkowego, tak zwanego PFU. W chwili obecnej trwa przygotowanie postępowania przetargowego na wybór wykonawcy robót. Został również złożony wniosek o dofinansowanie z CEF.

Bardzo ważna inwestycja, przede wszystkim dlatego że jest to budowa stanowiska W. Celem inwestycji w porcie zewnętrznym jest budowa nowego stanowiska paliwowego. Zapewni ono bezpieczeństwo energetyczne zarówno kraju, jak też całej Unii Europejskiej poprzez utrzymanie stałej możliwości obsługi największych zbiornikowców oceanicznych. Jest to inwestycja wspólna Zarządu Morskiego Portu Gdańsk wraz ze spółką Naftoport. Łączna wartość inwestycji przekracza 500 mln zł. Po stronie samego ZMPG jest to 200 mln zł. Jeżeli chodzi o stan zaawansowania, na chwilę obecną został złożony wniosek w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim. Uzyskaliśmy również decyzję środowiskową oraz pozwolenie wodnoprawne. Jesteśmy również po pierwszym etapie wyboru wykonawcy.

Kolejna ważna inwestycja dla naszego portu to wdrożenie systemu zasilania statków z lądu OPS, czyli Onshore Power Supply. Szacowana wartość inwestycji wynosi 295 mln zł. Planowany termin wykonania inwestycji to koniec 2029 r. W ramach zakresu inwestycji przede wszystkim planujemy wybudowanie drugiego dodatkowego GPZ, czyli głównego punktu zasilania, jak też wykonanie instalacji zasilania elektrycznego statków z lądu o mocy

całkowitej 35 megawoltoamperów dla średniej liczby 613 kontenerów oraz instalacji zasilania elektrycznego statków z lądu o mocy 3,5 megawoltoamperów dla średniej liczby blisko 300 promów oraz instalacji o mocy 12,5 megawoltoamperów dla średniej liczby 34 wycieczkowców.

Rozbudowa Nabrzeża Obrońców Westerplatte wraz z instalacją systemu Onshore Power Supply. Długość nabrzeża to 1441 m. Planujemy uzyskać głębokość techniczną 12 m. Ważną informacją jest to, że dopuszczalne obciążenie robocze płyty nabrzeża będzie wynosiło 50 kilonewtonów na metr kwadratowy. Wartość inwestycji to 100 mln zł. Realizację planujemy również do roku 2029.

Następna kwestia. Planujemy pilotażową inwestycję w technologii BIM. Planujemy przeprowadzić ją w ramach przebudowy Nabrzeża Przemysłowego na odcinku konstrukcyjnym 35-36. Wartość inwestycji to 50 mln zł. Termin realizacji to również rok 2029. W tej chwili trwają prace projektowe.

Rozbudowa Nabrzeża WOC, Wolnego Obszaru Celnego wraz z nabrzeżem połączeniowym. Najważniejsze informacje techniczne to 574 m długości nabrzeża, jeżeli chodzi o WOC I, 81 m nabrzeża połączeniowego, głębokość techniczna w tym miejscu to 12 m, wartość inwestycji 150 mln zł. Mamy zamiar poprawić stan techniczny konstrukcji nabrzeża, poprawić parametry techniczno-eksploatacyjne wraz z optymalizacją linii cumowniczej nabrzeża.

Kolejna inwestycja jest bardzo ważna ze względu na funkcjonowanie naszego portu. Mam tu na myśli zintegrowany punkt kontroli granicznej na terenie morskiego portu w Gdańsku. Z kolei wartość tej inwestycji to 163 mln zł. Chcemy zbudować zintegrowany punkt kontroli granicznej na terenie naszego portu przy ul. Kontenerowej. Docelowymi użytkownikami obiektu będą takie organy kontroli jak: Krajowa Administracja Skarbowa Graniczna Inspekcja Weterynaryjna, Państwowa Graniczna Inspekcja Sanitarna, wojewódzki Inspektorat Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych oraz wojewódzki Inspektorat Ochrony Roślin i Nasiennictwa. Na chwilę obecną opracowano koncepcję prac z programem funkcjonalno-użytkowym.

Ostatnia, trzecia część, to kluczowe inwestycje naszych kontrahentów i operatorów oczywiście zlokalizowane na terenie naszego portu. Pierwszą inwestycją jest znajdująca się już w końcowej fazie rozbudowa terminala Baltic Hub. Mówimy tutaj o T3. Długość nabrzeża to 717 m, powierzchnia całkowita placu to 36 hektarów, wartość około 2 mld zł. Jeżeli chodzi o stan zaawansowania prac, w niedawnym czasie (24-26 lutego) odbyła się pierwsza testowa obsługa statku przy terminalu T3. Zawitał do nas kontenerowiec CMA CGM Tivoli. W najbliższych dniach, nawet dzisiaj, będzie odbywał się już drugi próbny rozładunek na terenie tego terminala.

Przechodzimy do morskiej energetyki wiatrowej. Oczywiście w pierwszej kolejności jest terminal T5. Jest to nowy terminal na terenie Baltic Hubu. Tutaj łącznie planujemy 21 hektarów nowej powierzchni. Podstawowe parametry terminala to nabrzeże główne o długości 457 m, nabrzeże przeładunkowe o długości 349 m oraz wybudowanie rampy ro-ro o długości 105 m i szerokości do 30 m obsługi dostaw komponentów, natomiast głębokość to 17,5 m. Wartość inwestycji to 1,2 mld zł. W końcu zeszłego 2024 r. ogłoszono wykonawcę robót. Jest to spółka NDI z naszego trójmiejskiego rynku. Natomiast w listopadzie nastąpiło już przekazanie placu budowy do wykonawcy. W chwili obecnej trwa realizacja robót na akwenu.

Tutaj inwestycja, o której wspomniał pan minister. Jest to bardzo kluczowa inwestycja na terenie administracyjnym portu gdańskiego. Jest to projekt budowy terminala FRSU w porcie. W dużym skrócie, gdyż pan minister dużo powiedział w tym temacie. Umieszczenie oczywiście w rejonie Zatoki Gdańskiej. Celem inwestycji jest stworzenie infrastruktury, która umożliwi odbiór dostarczonego drogą morską skroplonego gazu ziemnego, jego regazyfikację oraz wprowadzenie do krajowego systemu przesyłowego. Wydajność terminala po pierwszym etapie budowy będzie sięgała 6,1 mld m³ paliwa gazowego rocznie. Termin realizacji to 2028 r. W tej chwili trwają prace nad wyborem wykonawcy.

Droży państwo, na sam koniec podsumowanie. Na mapce widzimy rozmieszczenia inwestycji, które przed chwilą państwu przedstawiłem. Jak wspomniałem na samym początku prezentacji, łączna wartość inwestycji, które przeprowadzi sam ZMPG do 2030 r., opiewa na 2,6 mld zł. Jest to bardzo duża kwota. Bardzo dziękuję państwu za uwagę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję państwu. Kto teraz? Gdynia. Bardzo proszę.

Wiceprezes do spraw finansów i zarządzania aktywami Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Katarzyna Gruszecka-Spychała:

Panie ministrze, panie przewodniczący, dzień dobry. Katarzyna Gruszecka-Spychała, wiceprezeska portu w Gdyni.

Podobnie jak pani prezes Dorota Pyć, uważam za duży zaszczyt możliwość przedstawienia tego, jak inwestujemy, ponieważ są to imponujące plany. Są one imponujące, ale są one również całkowicie odpowiedzialne. Możemy planować tak śmiało i do przodu, dlatego że mamy bardzo dobre wyniki zarówno przeładunkowe, jak i te, które dotyczą wyniku czysto finansowego. Wspomnę, że są one znaczące wyższe zarówno w ujęciu rok do roku za rok 2024, jak również ponad 10% przekraczające plan.

Czy mogłabym poprosić o pilota do prezentacji? Szanowni państwo, oczywiście pierwszą i najważniejszą inwestycją, o której już był uprzejmy wspomnieć pan minister, jest kwestia budowy portu zewnętrznego. Jest to inwestycja, którą śmiało można nazwać wręcz ogromną zarówno co do powierzchni, jak i co do rozmachu. Krótko mówiąc, kiedy powstanie port zewnętrzny, pojawi się pewna nowa część Rzeczypospolitej, która dzisiaj nie istnieje, dlatego że dzisiaj mamy tam akwen. Po zakończeniu budowy będziemy mieli nowy kawałek lądu o powierzchni około 150 hektarów i zdolności przeładunkowej sięgającej 25 mln ton. Aktualnie jesteśmy w fazie wyboru partnera prywatnego, bowiem inwestycja ta zaplanowana jest w formule PPP, czyli partnerstwa publiczno-prywatnego. Termin składania ofert przypada 30 czerwca. Jest to specyficzne postępowanie, niecałkowicie otwarte, wieloetapowe, bardzo sformalizowane. Obecnie są cztery podmioty, z których każdy jest podmiotem typu konsorcjalnego, które są uprawnione do złożenia oferty w tymże postępowaniu. Jeżeli chodzi o realizację, przewidujemy, że pierwsza część realizacji zakończy się do roku 2030, natomiast zakres docelowy w zależności od okoliczności, które będą również podlegały drobnym modyfikacjom uwzględniającym potrzeby rynku, zostanie zakończony do roku 2045. Planujemy, że de facto nawet szybciej, do roku 2040. Oczywiście etapowanie w wypadku inwestycji o tak ogromnym obszarze wydaje się absolutną koniecznością.

Opisanej inwestycji towarzyszą inwestycje komplementarne. Może pozwolę sobie państwu pokazać to w nieco innej kolejności. Jedną z nich, o której również już wspominał pan minister, jest budowa falochronów osłonowych w porcie Gdynia. Przypomnę, że jest to inwestycja realizowana ze środków Skarbu Państwa. Tutaj właściwym inwestorem jest urząd morski, natomiast my występujemy w roli realizatora tej inwestycji finansującego ją, jak wspomniałam, również ze środków Skarbu Państwa pochodzących z wykupu obligacji. Jesienią ubiegłego roku została zawarta umowa z konsorcjum, w którym partnerem wiodącym jest firma Budimex. Odebraliśmy od Budimexu projekt koncepcyjny. Jesteśmy na dobrej drodze do rozpoczęcia pierwszych prac typowo realizacyjnych. Nie notujemy tutaj jakichkolwiek opóźnień. Pierwszą fazę chcemy zakończyć w roku 2028. Jak państwo mogą przeczytać, pierwsza faza to około 2,4 km łącznej długości. Oczywiście niezależnie od samej inwestycji typowo budowlanej realizowanej przez podmiot wybrany w przetargu, port prowadzi tutaj dodatkowe prace, takie jak chociażby konieczne badania. Mówię to już w ramach ciekawostek, że jednym z badań, którym zajmowaliśmy się ostatnio, było badanie ssaków. Rzecz jasna, pomimo obowiązujących i wydanych decyzji jesteśmy zobowiązani do monitorowania środowiska.

Drugą inwestycją komplementarną do tego jest kwestia załadownienia basenu drugiego przy Nabrzeżu Remontowym. Jesteśmy w fazie prac projektowych. Prace wykonawcze zamierzamy rozpocząć również w tym roku. Tutaj fragment załadownienia jest znacząco mniejszy, natomiast naszym celem jest przede wszystkim umożliwienie budowy infrastruktury dostępnej do portu zewnętrznego, który pokazałam państwu przed chwilą.

Kolejna istotna inwestycja i to taka, która jest inwestycją trwającą, to duże zadanie pogłębiania toru podejściowego i akwenów wewnętrznych w naszym porcie. Zostało ono podzielone na dwie główne części. Pierwszą realizował Urząd Morski w Gdyni. Jest to etap zakończony. Natomiast kolejne etapy również rozbiliśmy na zadania. Zadanie pierwsze to rozbudowa obrotnicy wraz z przebudową Nabrzeża Gościnnego. Tutaj notujemy około 90% wykonania.

Nie przewidujemy jakichkolwiek okoliczności, które mogłyby nam uniemożliwić planowe zakończenie zadania w roku 2025. Tutaj istotną kwestią jest przeniesienie doku pływającego. Jest to rzecz realizowana w porozumieniu ze stoczną wojenną, z którą graniczymy przez wodę i blisko współpracujemy. Przypuszczamy, że wydarzy się to już w połowie marca. Jedyne, co mogłoby nam pokrzyżować plany, to ewentualnie bardzo zła pogoda. Tutaj zresztą byliśmy zobowiązani poczekać aż stocznia wojenna ukończy remont jednostki, którą się zajmowała, żeby móc przystąpić do prac. Jeżeli chodzi o samo pogłębianie akwenów wewnętrznych, tutaj również planujemy zakończenie w tym roku. Jest ono całkowicie niezagrożone, dlatego że już dzisiaj notujemy 99% wykonania zadania.

Etapy drugi trzeci i zadania, o którym opowiadam, to przebudowa Nabrzeża Indyjskiego i przebudowa Nabrzeża Helskiego. Jeżeli chodzi o Nabrzeże Indyjskie, jesteśmy niemalże na ukończeniu robót. Planujemy, że przed końcem marca będziemy w stanie całkowicie je sfinalizować. Są to roboty, proszę państwa, o ogromnym zakresie i bardzo przekrojowe. Montowaliśmy zaawansowane instalacje. W ostatnich dniach na przykład wyremontowaliśmy stalowe konstrukcje pod specjalną estakadę, jak też wymienialiśmy nawierzchnię, wymienialiśmy sieci. Zakres prac był niezwykle szeroki i przekrojowy. To wszystko miało na celu umożliwienie obsługi jednostek o zanurzeniu do 14,5 m.

Na nieco mniej zaawansowanym etapie, aczkolwiek to również jest sytuacja planowa, a zatem mówiąc o mniej zaawansowanym, nie mam na myśli, że występują jakiekolwiek opóźnienia, tylko że wszystko toczy się zgodnie z harmonogramem, jest kwestia przebudowy Nabrzeża Helskiego. Chcemy tam uzyskać zanurzenie do 16 m, z wyjątkiem odcinka o długości 240 m, gdzie zanurzenie będzie wynosiło do 12,5 m. W tej chwili trwają odbiory odcinka pierwszego, w zasadzie można powiedzieć, że już je zakończyliśmy. Wydajemy plac budowy na realizację odcinka drugiego dedykowanego przede wszystkim drobnicy. Stopień zaawansowania inwestycji szacujemy na około 60%.

Ostatnia część tego skomplikowanego i rozbudowanego zadania to kwestia związana ze skróceniem ostrogi pilotowej, które było nam niezbędne ze względów nautycznych. W zamian zostaliśmy zobligowani do przebudowy nabrzeża pomocniczego. Przypuszczamy, że finalnie realizacja ta uda się na przełomie nadchodzących lat.

Kolejna duża grupa projektów inwestycyjnych jest zaprezentowana na slajdzie, który właśnie państwu pokazuję. Kolorami czerwonymi oznaczałam tutaj trzy fazy. O każdej z nich chciałabym wspomnieć kilka słów. Jednym z zadań zaznaczonych, jak państwo widzieli przed chwilą, najszerszym czerwonym prostokątem, jest rozbudowa infrastruktury do obsługi statków typu ro-pax. Biorąc pod uwagę punkty węzłowe sieci TEN-T, biorąc pod uwagę aktualnie notowane wyniki zarówno frachtu, jak i w przewozie osobowym, chcemy zwiększać możliwości ruchu promowego ze Skandynawią. Projekty te będziemy realizować w miarę potrzeb rynkowych. Szacujemy, że datą graniczną zakończenia tychże inwestycji powinien być rok 2028.

Myśląc natomiast o ro-rowcach, po omówionych już ro-paxach, planujemy również załadowanie w basenie piątym. Załadowanie wyniesie około 17 tys. m². Planujemy również umożliwienie większego zanurzenia i generalną modernizację Nabrzeży Czeskiego i Rumuńskiego. Podobnie jak w Gdańsku, chcemy tutaj również zainstalować OPS, czyli możliwość zasilania energią elektryczną z nabrzeża. Dodam, że jesteśmy już dumni i jedynymi jak na razie posiadaczami OPS, z którego możemy zasilac statki ro-pax na nabrzeżu, o którym mówiłam przed chwilą.

Kolejna część tego zadania to kwestia dostępu drogowo-kolejowego. Jesteśmy na ukończeniu prac koncepcyjnych dotyczących ul. Przelotowej, która znacząco poprawi możliwości transportowe wewnątrz portu i spowoduje również możliwość ucieczki od kongestii, z którą mamy do czynienia w mieście, a która na pewno jeszcze przez jakiś czas, dopóki nie powstanie Droga Czerwona, będzie się utrzymywać. A zatem budowa ul. Przelotowej wydaje się bardzo istotna. Jak powiedziałam, jeżeli chodzi o koncepcję, jesteśmy na ukończeniu. Poszukujemy źródeł finansowania, współdziałamy tutaj również z licznymi interesariuszami. Jeżeli, albo może powinnam powiedzieć, kiedy dojdzie do tej budowy, pozwoli ona na zupełnie niezależny dojazd transportu drogowego do Estakady Kwiatkowskiego, a kiedy Estakada Kwiatkowskiego przestanie być jedyną naszą opcją, to również do Drogi Czerwonej.

Komplementarnym do rozbudowy terminalu promowego projektem jest rozbudowa Nabrzeża Węgierskiego. Tutaj zależy nam na zwiększeniu możliwości przeładunków drobnicowych. Wyniki ubiegłego roku, jak również wieloletnie trendy wskazują, że ma to poważne uzasadnienie ekonomiczne. Tutaj ciągle notujemy wzrosty, a zatem zakładamy, że poprawa infrastruktury pozwoli notować jeszcze większe wzrosty. Pozyskaliśmy zamienne pozwolenie na budowę, natomiast realizację planujemy po 2028 r.

Niezmierzalnie istotnym dla nas zadaniem jest przebudowa stanowiska przeładunków paliw płynnych. Pozwolę sobie nie odczytywać parametrów, postaram się być zwięzła, państwo po prostu widzą to na slajdzie. Wkrótce przystąpimy do rozpoczęcia postępowania, natomiast chcemy je ukończyć w roku 2028. Zakończyliśmy w tej chwili badania ferromagnetyczne, które były niezbędne do tego, żeby uruchomić tę inwestycję. Dodam, że ma ona również obejmować przebudowę rurociągów, które prowadzą z tego stanowiska do zbiorników firmy PERN.

Kolejna inwestycja to budowa terminalu modalnego. Niedawno rozstrzygnęliśmy postępowanie w tej sprawie. Jeden z wykonawców odwołał się do KIO, co spowodowało niewielkie, dwutygodniowe opóźnienie, ale szczęśliwie Krajowa Izba Odwoławcza w całości podzieliła nasze stanowisko, całkowicie odrzucając zarzuty jednego z wykonawców. A zatem rzeczywiście możemy już przystępować do realizacji przedsięwzięcia. Zakładamy, że ukończymy je w roku kolejnym.

Oczywiście nie zapominamy o poprawie dostępu drogowego i kolejowego. Jest oczywistością, że musimy o niego dbać, żeby to, co budujemy wewnątrz portu, miało w ogóle sens. Tutaj pamiętamy zarówno o dostępie kolejowym, jak i o dostępie drogowym. Proszę państwa, rozpoczęłam swoją prezentację od określenia, że planujemy z dużą śmiałością. Jeżeli chodzi o zabudżetowane na ten rok środki na inwestycje, to wynoszą około 0,5 mld zł, całkowicie nie uwzględniając falochronów, które powtórzę, są finansowane ze środków Skarbu Państwa. Jest to dodatkowe ponad 0,5 mld zł. A zatem łącznie przebijamy już okrągłą kwotę. Natomiast jeżeli policzymy to wszystko w ujęciu do roku 2027 r., to nakłady, które zaplanowaliśmy, sięgają 3 mld zł. A więc jesteśmy w mniej więcej podobnych wartościach jak port, który miał przyjemność prezentować się przed nami. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję pani prezes. Pozostaje nam Szczecin i Świnoujście. Bardzo proszę.

Wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Krzysztof Sadowski:

Szanowny panie ministrze, szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, nazywam się Krzysztof Sadowski. Jako wiceprezes zarządu spółki odpowiedzialny za infrastrukturę będę miał przyjemność przedstawienia państwu sytuacji inwestycyjno-rozwojowej w portach Szczecina i Świnoujścia.

Nie bez kozery mogę powiedzieć, że dla naszej spółki ten rok będzie rokiem bardzo przełomowym. Z jednej strony będziemy kończyli strategiczne zadania inwestycyjne, które rozpoczęli nasi poprzednicy, a są to zadania związane z tak zwanym hasłem 12,5 m dla Szczecina. Jak państwo doskonale wiecie, tor wodny Szczecin – Świnoujście został pogłębiony do głębokości 12,5 m połowie 2022 r. W połowie tego roku zakończymy wszystkie niezbędne inwestycje, żeby do portu w Szczecinie mogły wpływać statki typu panamax. Powiększymy obecne zanurzenie z 9,15 m do 11 m, co w praktyce przełoży się na podwojenie masy przeładunkowej, którą będzie można przywozić do portu. Przed pogłębieniem nabrzeży portowych jednorazowo statek zawijający do portu mógł przywieźć 20 tys. ton ładunku. Po dokonaniu prac modernizacyjnych będzie to dwa razy więcej, czyli 40 tys. ton.

Inwestycje, jakie zostały zaplanowane na rok 2025, to wydatki na poziomie ponad 240 mln zł, a w perspektywie lat 2025-2029 jest to olbrzymia kwota blisko 1,5 mld zł. Chciałbym tutaj omówić sześć strategicznych inwestycji związanych z portem w Szczecinie i siedem inwestycji w porcie w Świnoujściu. Tak jak powiedziałem na wstępie, w połowie tego roku będziemy kończyli inwestycje związane z dostępem do portu i zapewnieniem głębokości 12,5 m. Inwestycje w tym zakresie realizujemy w dwóch rejonach, w tym w rejonie Kanału Dębickiego. Jest to rejon przeładunków drobnicowych. W ramach tej inwestycji przede wszystkim dokonaliśmy poszerzenia basenu portowego do 200 m. Po zachodniej stronie kompletnie przebudowaliśmy dwa nabrzeża, Nabrzeża Czeskie i Słowackie, jak również

po stronie wschodniej wybudowaliśmy kompletnie nowe Nabrzeże Norweskie, na zapleczu którego pozyskaliśmy już nowego inwestora, który do roku 2028 otworzy działalność. Dokonaliśmy także umocnienia dna w postaci wbicia ścianki szczelnej o długości 700 m. Tak jak powiedziałem, projekt zakończy się w połowie roku 2025. Nakłady inwestycyjne przeznaczone na tę inwestycję to 445 mln zł. Zaawansowanie rzeczowe jest powyżej 90%.

Kolejna inwestycja związana z poprawą dostępu do portu w Szczecinie w zakresie głębokości 12,5 m jest w rejonie Basenu Kaszubskiego. Jest to rejon portu masowego. Tutaj analogicznie, tak jak w przypadku poprzednich inwestycji, dokonaliśmy przebudowy nabrzeży celem uzyskania nowej głębokości i możliwości cumowania statków typu panamax o szerokości 32 m i długości 240 m. Przebudowaliśmy Nabrzeże Chorzowskie i Nabrzeże Katowickie o łącznej długości ponad 600 m. Wybudowaliśmy kompletnie nowe Nabrzeże Dąbrowieckie, nabrzeże dalbowe, przy którym cumowane są jednostki z kwasem siarkowym. Dokonaliśmy również załadownia Basenu Noteckiego. Przedłużyliśmy linię Nabrzeży Górnośląskiego i Dolnośląskiego. Pozyskaliśmy w ten sposób dodatkowe 2 hektary terenu, które będą przeznaczone na dodatkowe place składowe. Inwestycja o nakładach 382 mln zł również jest zaawansowana w 90%. W połowie roku zostanie zakończona. W ubiegłym roku udało nam się oddać pierwszy etap inwestycji, Nabrzeże Chorzowskie, wobec czego już dzisiaj w porcie w Szczecinie widzimy pierwsze statki typu panamax. W ostatnim czasie mieliśmy statek, który był ładowany koksem i zabierał ze sobą ponad 30 tys. ton. Jest to już wymierny efekt przebudowy.

Kolejna inwestycja, również związana z głębokością 12,5 m, to inwestycja związana z dostosowaniem Nabrzeża Zbożowego do tej głębokości. Jest to nabrzeże, przy którym stoi słynny Elewator Ewa. Zadanie to rozpoczęliśmy w ubiegłym roku. Dzisiaj odbywają się ostatnie prace odbiorowe. Prace polegały na umocnieniu dna tak, żeby można było przyjąć statki o zanurzeniu do 11 m. Nasi partnerzy ze spółki przeładunkowej w odpowiedzi na wykonaną przez nas pracę również zwiększają potencjał przeładunkowy. Na zapleczu Elewatora Ewa w tej chwili powstają dodatkowe silosy, w związku z czym potencjał przeładunkowy przy elewatorze będzie wynosił ponad 1 mln ton rocznie.

Ostatnie z zadań realizowanych w Szczecinie to również zadanie kontynuowane. Jest to zadanie związane z rozbudową i modernizacją szeroko pojętej infrastruktury technicznej. Zadanie to było prowadzone równolegle w Szczecinie i w Świnoujściu. Modernizacja dotyczyła poprawy i budowy nowej infrastruktury elektroenergetycznej, sieci wodociągowych, kanalizacji sanitarnych, kanalizacji wód opadowych. Inwestycja również jest na ukończeniu. Planujemy, że zostanie sfinalizowana do połowy roku i zamknie się nakładami w wysokości 167 mln zł.

Przejdę teraz do nowych inwestycji, które praktycznie w tej chwili się rozpoczynają. Pierwszą z inwestycji jest budowa multimodalnego kolejowego węzła przeładunkowego na Ostrowie Grabowskim, a więc w rejonie, w którym dokonaliśmy przebudowy nabrzeży do głębokości 12,5 m. Konkretnie jest to inwestycja na zapleczu terminala kontenerowego. Powstanie plac o powierzchni powyżej 1 hektara, który umożliwi nam rozwój przeładunków intermodalnych. Jest to plac o zwiększonej nośności 10 ton na metr kwadratowy. Inwestycja dostała dofinansowanie z funduszy CEF. Będzie to inwestycja podwójnego wykorzystania zarówno na cele gospodarcze, przeładunkowe, jak również na cele militarne. Planujemy zakończyć ją w roku 2026. Nakłady związane z tą inwestycją to 30 mln zł.

Kolejna inwestycja również w rejonie Ostrowa Grabowskiego, to inwestycja, której okres realizacji jest rozłożony na lata 2025-2030. W oparciu o zakończoną inwestycję związaną z przebudową Basenu Dębickiego będziemy budowali nowe Nabrzeże Duńskie o długości ponad 800 m, będziemy uzbrajali teren w niezbędne sieci, jak również stwarzali warunki do obsługi ładunków drobnicowych. Powstaną nowe drogi i układ torowy. Inwestycja o wartości ponad 260 mln zł zaplanowana jest z dofinansowaniem środków unijnych.

Przechodząc do inwestycji w porcie Świnoujście, chciałbym państwu przedstawić siedem najważniejszych, najbardziej strategicznych projektów, które obecnie zostały zakończone, które są realizowane i które będziemy wdrażali. Pierwszą z kluczowych inwestycji, której realizację zakończyliśmy w Świnoujściu, jest przystosowanie infrastruktury terminala promowego do obsługi transportu intermodalnego. Zadanie to w tej chwili znajduje się w fazie rozliczeniowej. Nakłady inwestycyjne, które ponieśliśmy na to zadanie, to 302 mln zł.

Dokonaliśmy kompletnej przebudowy dwóch nabrzeży, przebudowaliśmy nabrzeża nr 5 i 6 w jednej linii. Tak więc powstało najdłuższe nabrzeże na terminalu promowym w Świnoujściu o długości ponad 290 m i dopuszczalnej głębokości 13 m. Pozwoli to operować w Świnoujściu największymi promami, jakie mogą wejść na Bałtyk o długości 270 m. Zbudowaliśmy nowe miejsca postojowe na 200 naczep, 15 tys. m powierzchni parkingowej, jak również kompletnie nowy układ torowy, za pomocą którego będziemy realizowali funkcje intermodalne. W ostatnim czasie głośno było o porcie w Świnoujściu w związku z dostawą na terminal naczep na promy. W tej chwili projekt jest w na tyle zaawansowanej fazie, że podpisujemy umowę z operatorem kolejowym. Docelowo chcemy, kolokwialnie mówiąc, znieść TIR-y z dróg i za pomocą transportu intermodalnego bezpośrednio na bazę promową w Świnoujściu dostarczać naczepy, które za pomocą ciągników portowych z kolei będą ładowane na statki typu ro-pax. Inwestycja ta zakończyła się nakładami powyżej 300 mln zł. Była dofinansowana z funduszy CEF. W tej chwili trwają ostatnie prace związane z zakończeniem rozliczania finansowego.

Kolejna inwestycja również w tym obszarze portu, w południowej części portu Świnoujście, na terminalu promowym, to przebudowa stanowiska promowego nr 4. Na czym polega ta przebudowa? Będziemy kompletnie wyburzali starą rampę załadunkową i odpowiadając na wymogi rynku, będziemy budowali nową poszerzoną rampę o szerokości 25 m i nośności 1600 kilonewtonów. Inwestycja jest zaplanowana na dwa lata 2025-2026. Przewidujemy tu nakłady w wysokości 40 mln zł.

Kolejna inwestycja, która jest w końcowej fazie rozliczania, a już została przekazana do eksploatacji, to zadanie związane z budową drugiego stanowiska startowego do eksportu LNG. Zadanie to zostało zakończone. W grudniu ubiegłego roku odbyły się pierwsze testy, które wypadły pomyślnie. Można powiedzieć, że jest to drugie nabrzeże w porcie zewnętrznym. Oprócz konwencjonalnych dużych jednostek będziemy mogli na tym nabrzeżu obsługiwać jednostki do 160 m, a także z wykorzystaniem infrastruktury przesyłowej spółki Gaz-System będzie możliwa operacja retankowania, czyli będzie można tankować statki i z tego stanowiska robić eksport, jak również przy tym stanowisku będzie mogła dla operować bunkierka. Zadanie to zamknęło się kwotą 123 mln zł. Pozyskaliśmy również prawie 6 mln euro dofinansowania z funduszy unijnych. Jak bardzo potrzebne jest to nabrzeże, świadczą chociażby liczby. Import gazu LNG do Polski, do Świnoujścia gwałtownie rośnie, a na przestrzeni kolejnych dziesięciu dni, pomiędzy 6 a 16 marca do portu w Świnoujściu zawiną kolejno trzy jednostki z gazem LNG.

Kolejna inwestycja realizowana w Świnoujściu. Pierwszy etap, tak jak powiedział tutaj dzisiaj pan minister, związany z budową portu instalacyjnego w Świnoujściu został zakończony w grudniu ubiegłego roku, dokładnie 24 grudnia uzyskaliśmy pozwolenie na użytkowanie trzech nabrzeży o długości 700 m. Projekt został skomercjalizowany, wydzierżawiony Orlen Neptun II. W połowie roku będą odbywały się na nim pierwsze przeładunki. Tak wygląda gotowa infrastruktura. Zarząd portu był odpowiedzialny za budowę infrastruktury hydrotechnicznej, łącznie z pracami pogłębiarskimi, natomiast nasi partnerzy ze spółki Orlen Neptun wykonali sieci, place składowe, jak również pomieszczenia, budynki socjalne.

Nie zasypiamy gruszek w popiele, przystępujemy do drugiego etapu portu instalacyjnego. W styczniu tego roku złożyliśmy kolejny wniosek do CEF o dofinansowanie drugiego etapu tej inwestycji. Spodziewamy się, że w czerwcu nastąpi rozstrzygnięcie, w oparciu o które będziemy mogli przystąpić do prac projektowych i w efekcie do wyboru wykonawcy. Zadanie to planujemy na lata 2025-2028. Przewidywane nakłady to ponad 225 mln zł. W ramach drugiego etapu planujemy skomercjalizować kolejne 26 hektarów. Powstaną dwa kompletne nabrzeża o długości ponad 500 m, głębokości 12,5 m i nośności niespotykanej w portach. Jeżeli chodzi o nabrzeże instalacyjne nr 3, to będziemy mieli możliwe obciążenia aż 50 ton na metr kwadratowy. Dodatkowo w ramach drugiego etapu zostanie wybudowana rampa ro-ro o szerokości 35 m. Kompletna infrastruktura da nam w drugim etapie nową zdolność przeładunkową do przeładunku 80 turbin na rok.

Kolejne zadanie, które również rozpoczynamy w tym roku, to zadanie, które będzie dofinansowane z funduszy CEF. Jest to zadanie związane z ochroną środowiska. Ma na celu zapewnienie odbioru odpadów ze statków w porcie w Świnoujściu. Mamy tutaj dwie lokalizacje, inwestycje przy ul. Fińskiej i inwestycje przy ul. Nowoaltyreryjskiej. Będziemy budowali

obiekty odbiorczo-magazynowe związane ze zbiornikami magazynowo-technologicznymi na odbiór wód z ładowni z popłuczyn, jak również wód balastowych. Zadanie to jest przewidziane na lata 2025-2027. Szacunkowa wartość inwestycji wynosi 54 mln zł.

I wreszcie nasza sztandarowa inwestycja związana z budową dostępu morskiego i lądowego do głębokowodnego terminala kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Jak państwo wiecie, w projekt zaangażowane są trzy podmioty. Urząd Morski w Szczecinie jest odpowiedzialny za budowę toru i falochronu, zarząd morskiego portu jest odpowiedzialny za budowę basenu portowego, jak również infrastrukturę dostępową lądową. Jest również prywatny inwestor, który został wybrany w publicznym postępowaniu przetargowym. W ubiegłym roku uzyskaliśmy decyzję lokalizacyjną dla zakresu realizacji inwestycji Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Pracowaliśmy bardzo mocno nad decyzją środowiskową, do której po pierwszej instancji zostało złożone odwołanie. Tak jak tu dzisiaj powiedział pan minister, w dniu 31 stycznia Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wydał ostateczną decyzję środowiskową, która z kolei otwiera nam możliwość frontu inwestycyjnego. W ubiegłym roku wykonaliśmy również skan ferromagnetyczny i rozpoczęliśmy niezbędne postępowania przetargowe na przygotowanie dokumentacji. Na dzisiaj jesteśmy w przeddzień ogłoszenia zwycięzcy na projektowanie drogi technicznej. Uruchomione jest bardzo duże postępowanie przetargowe na przygotowanie programu funkcjonalno-użytkowego dla całej infrastruktury dostępowej, a więc układu kolejowego, układu drogowego, wszystkich mediów. Spodziewamy się na przestrzeni najbliższych dni ogłosić rozstrzygnięcie postępowania również w zakresie dokumentacji projektowej na zaprojektowanie basenu portowego. Planowane nakłady inwestycyjne na projekt w części dotyczącej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście do ponad 700 mln zł. W tym roku planujemy wydanie 19 mln zł. Zakończenie inwestycji planujemy w roku 2029.

Parę słów na temat zakresu rzeczowego związanego z dostępem. Na tym slajdzie widzicie państwo oznaczone kolorem niebieskim i czerwonym kolejno przebieg połączenia kolejowego i drogowego z drogi krajowej S3. Musimy doprowadzić układ komunikacyjny, dwa tory kolejowe dostępowe, dziesięć torów na tak zwanej bocznicy kolejowej, każdy o długości ponad 800 m, duży parking dla samochodów ciężarowych, budynek dla administracji państwowej i pozostałe media.

Oprócz inwestycji w porcie realizujemy trudniejsze tematy. Projekty, które prowadzimy w Szczecinie. W związku z tym, że zwiększamy potencjał przeładunkowy portu od strony wody, również konsekwentnie musimy zwiększyć potencjał składowy w porcie. A więc budujemy kompletnie nowe place składowe w rejonie przeładunków masowych, w rejonie Nabrzeży Katowickiego i Dąbrowickiego. Planujemy rozpocząć kompletną przebudowę Nabrzeża Huk, które znajduje się w północnej części portu. Jest to stara infrastruktura, prawie stuletnia, która wymaga kompletnej przebudowy. Jest to nabrzeże leżące praktycznie przy samym torze wodnym, a więc bardzo atrakcyjny teren. W związku z tym, że zwiększamy potencjał przeładunkowy dla zbóż przy Nabrzeżu Zbożowym, również będziemy modernizowali place składowe i drogi dojazdowe do Nabrzeża Niemieckiego, które jest w bliskim sąsiedztwie Nabrzeża Zbożowego tak, żeby jeszcze bardziej powiększyć możliwości przeładunku zboża.

W Świnoujściu spodziewamy się, że w najbliższym czasie na linii promowej Świnoujście – Ystad, Świnoujście – Trelleborg będą wchodziły promy o zwiększonej linii załadunkowej. Tendencja jest taka, żeby z linii załadunkowych małych promów wchodzić na promy o linii załadunkowej 4-5 km. W związku z tym spodziewamy się, że będzie bardzo duża koncentracja naczep i samochodów ciężarowych. Odpowiadamy na to zapotrzebowanie budową nowych miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych i osobowych, jak również będziemy prowadzili szerokie prace związane z modernizacją sieci wodno-kanalizacyjnej, w tym stacji uzdatniania wody dla ludzi na morzu.

Tak wygląda w telegraficznym skrócie informacja dotycząca inwestycji w portach Szczecin i Świnoujście. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Na początku, zanim zapomnę, chyba w Gdańsku wszystkie dane były podane, w Szczecinie, Świnoujściu i Gdyni chyba też w niektórych przypadkach. Bardzo proszę o przesłanie prezentacji z uzupełnieniem odnośnie do terminów realizacji i kosztów

szacunkowych albo już określonych inwestycji wraz ze wskazaniem, czy jest jakiś udział środków niepochodzących z budżetu państwa polskiego.

Otwieram dyskusję. Bardzo proszę. Kto chciałby zabrać głos? Bardzo proszę.

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, mam kilka pytań związanych z inwestycjami, ale przede wszystkim gratuluję owych inwestycji, dlatego że rzeczywiście czas nagli. Inwestycje te są celowe, są oczekiwane, żeby technologicznie można było dostosować nasze porty do portów, jakie są na świecie. Myślę, że konkurencja między portami nie spowoduje kanibalizmu. Myślę, że każdy z portów będzie miał swoją pracę.

Mam pytania dotyczące Gdańska, przede wszystkim FRSU. Mam pytanie w związku z ciepłem odpadowym. Jest duża skala ciepła odpadowego. Chodzi o skalę strat energii chłodu, jeżeli ktoś widział, jak wygląda rozprężanie. Chciałem państwu powiedzieć, że w Świnoujściu strat ciepła rocznie jest na około 10 mld zł, można to przeliczyć na środki w złotych. W Gdańsku będzie tego jeszcze więcej, dlatego że będą w większej ilości. Dlatego inwestycje są celowe. Miałem okazję zobaczyć w Japonii, jak odbywa się odzyskanie ciepła. Inwestycję tę też trzeba w jakiś sposób zaplanować, ponieważ ciepło będzie potrzebne do innych inwestycji. Jak wiemy, są tam inwestycje pomocnicze, biura i tym podobne, a straty są duże zarówno w Świnoujściu, jak również w przypadku elementów projektowanych Gdańsku. Jest to jedno pytanie.

Drugie pytanie mam do Gdyni odnośnie do powierzchni 150 hektarów. Z czego ona wynika? Pani prezes mówiła o czterech inwestorach. Czy prawdą jest, że największą obawę stanowi inwestor chiński, który ma najwięcej pytań, najwięcej uwag. Czy jest to właściwa droga, żeby inwestor chiński wszedł u nas na Bałtyk? Odnośnie do Drogi Czerwonej chciałbym powiedzieć, że inwestycja...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, Droga Czerwona będzie jutro.

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Proszę?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jutro mamy specjalne posiedzenie poświęcone między innymi Drodze Czerwonej.

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Dobrze. Jeżeli jutro, to wtedy zadam pytania. Mam bardzo istotne pytanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, przepraszam, czy mogę tylko podpytać o ciepło odpadowe. Skąd się ono bierze? Może pan poseł powiedzieć o tym w dwóch słowach, gdyż nie do końca zrozumiałem?

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Można powiedzieć, że bierze się z przejścia gazu ze stanu ciekłego. Następuje spalanie gazu. Są bardzo duże ilości ciepła. Eksperci policzyli, że w Świnoujściu rocznie jest to za około 10 mld zł. Są takie dane. W innych portach to też funkcjonuje, jak mówię, przede wszystkim w portach w Azji, w Japonii jest tak, że bardzo dużo ucieka. W Gdańsku będzie tego jeszcze więcej.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę. Zaczniemy może od Szczecina i Świnoujścia.

Wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Krzysztof Sadowski:

Panie przewodniczący, myślę, że to generalnie nie jest pytanie do zarządu portów, ponieważ zarządy portów są odpowiedzialne za infrastrukturę portową. Może odpowiem za siebie. W przypadku Świnoujścia operatorem terminala jest spółka Gaz-System. Gaz-System jest odpowiedzialny za część lądową, za eksploatację zbiorników, za przesył. Myślę, że jest to właściwy adresat tego pytania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, niech pan się zastanowi, jak dokładnie sformułować to pytanie. Poprosimy Ministerstwo Aktywów Państwowych, żeby przesała do spółek bądź ministra przemysłu. Poczekaemy na odpowiedź. W takim razie bardzo proszę państwa o odpowiedź na pozostałe pytania.

Wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Krzysztof Kaczmarek:

Powiem, że w przypadku portu gdańskiego analogicznie odsyłamy do spółki Gaz-System. Jest to spółka odpowiedzialna za inwestycje FSRU. W przypadku tak szczegółowych pytań zachęcamy, panie pośle, do kontaktu ze spółką Gaz-System. Dziękuję.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Dorota Pyć:

Jeżeli mogę coś dodać, bardzo chciałabym podziękować panu posłowi Stanisławowi Lamczykowi za to pytanie, dlatego że wykazuje ono troskę o to, żeby nie było strat na łańcuchach dostaw. Natomiast w przypadku FSRU zastosowana zostanie zupełnie inna technologia. Na to także chcielibyśmy zwrócić uwagę. Dziękuję bardzo.

Wiceprezes do spraw finansów i zarządzania aktywami Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Katarzyna Gruszecka-Spychała:

Chciałabym podkreślić, że powierzchnia jest niejako wypadkową zdolności przeładunkowej, jaką chcemy osiągnąć. Ogłoszenie postępowania poprzedzały drobiazgowe analizy. Nie były one realizowane wyłącznie własnymi siłami Zarządu Morskiego Portu w Gdyni, bowiem jest to projekt PPP, który korzysta z doradztwa współfinansowanego przez Ministerstwo Funduszy i Rozwoju w trybie przewidzianym dla takich projektów. Doradcami było konsorcjum złożone z partnerów wiodących, nie wymienię wszystkich, ale wiodącymi firmami były Ernst & Young i DZP. Taka powierzchnia, tak jak powiedziałam, jest wypadkową zdolności przeładunkowej, którą chcemy osiągnąć, również mając na uwadze obsługę statków, które dzisiaj nawet jeszcze nie są w eksploatacji, ale przewidujemy, że wkrótce będą. Chcemy być na to przygotowani.

Jeżeli zaś chodzi o podmioty, które biorą udział w postępowaniu, jest ich cztery. Użyję tutaj nazw skrótowych, ale są to konsorcja, które określamy jako Meridiam, Hutchison, Mota i ICTSI. A zatem myślę, że obawy o to, że tylko jeden z nich mógłby być tutaj rozgrywającym, są nieco przedwczesne, tym bardziej, że słyszymy z rynku, że odbywają się różne transakcje, mam tutaj na myśli nie tylko te, o których wczoraj donosiły gazety, które miałyby umożliwić transakcje tak, żeby partnerzy, którzy do tej pory nie ujawniali się w stawce, uzyskali możliwość dostępu do postępowania. Oczywiście na koniec mamy procedury, które sprawdzają i pozwalają podejmować decyzje nieruchomościowe zarówno na poziomie korporacyjnym, jak i na poziomie ministra, dopiero wtedy, kiedy mamy przekonanie, że jest to bezpieczne dla państwa polskiego.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Szanowni państwo, jeszcze podsumowując pytania, które zadał pan poseł Lamczyk, realizacja działań związanych z infrastrukturą towarzyszącą FSRU jest po stronie urzędu morskiego. Urząd morski, będący naszą jednostką, jest odpowiedzialny za realizację infrastruktury dostępowej, w tym między innymi toru podejściowego, oznakowania nawigacyjnego, ale także całego falochronu osłonowego dla terminala. Jesteśmy odpowiedzialni za część morską. Jest to kwota blisko 800 mln zł. Natomiast drugą część realizuje bezpośrednio spółka Gaz-System, z którą bezpośrednio współpracujemy. Za sprawy związane już z wyborem konkretnej technologii przeładunkowej odpowiada bezpośrednio Gaz-System, więc ja również poproszę, żeby przygotowano informacje, o które pan prosił.

Jeżeli chodzi o sprawy związane z Gdynią i terminalem kontenerowym, to uzupełniając odpowiedź pani prezes Spychały, myślę, że warte zaznaczenia jest to, że przed wyrażeniem zgody na realizację jakiegokolwiek umowy, a ma to ewidentnie charakter infrastruktury o bardzo istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa państwa, występujemy do wszystkich służb, które są odpowiedzialne za bezpieczeństwo. Po zebraniu wszystkich opinii, chociażby od Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Ministerstwa Obrony

Narodowej, Ministerstwa Aktywów Państwowych, wielu podmiotów, które są odpowiedzialne za funkcjonowanie spółek czy tego, co się dzieje w porcie, dopiero na tym etapie podejmujemy decyzje, kiedy mamy pewność, że inwestycje są bezpieczne, powiem inaczej, sprzyjają naszemu polskiemu bezpieczeństwu. Jest to kluczowe. Natomiast według informacji, które pojawiają się obecnie, firma Hutchinson, będąca obecnym właścicielem terminala w Gdyni, została kupiona przez Fundusz BlackRock. Wygląda na to, że będą tam zmiany w nadzorze właścicielskim podmiotów. Natomiast my jako ministerstwo oczywiście na bieżąco analizujemy to, co dzieje się w tej sprawie, mamy na bieżąco informacje. Decyzje podejmujemy dopiero wtedy, kiedy jest decyzja niezbędna do podjęcia w tej sprawie. Myślę, że w najbliższych miesiącach w związku ze zmianami właścicielskim w tym zakresie będziemy podejmować też konkretne decyzje.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Pan poseł Głowski.

Poseł Piotr Głowski (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, ponieważ są to wieloletnie inwestycje i w codziennym zabieganiu nie ma czasu, żeby cieszyć się pojedynczymi efektami, to bardzo dobrze, że takie posiedzenie Komisji jak dzisiaj, ma miejsce. Po pierwsze, mamy zebraną wiedzę na temat tego, co się dzieje i co się udało zrealizować. Rok temu byliśmy u państwa w Trójmieście, czyli w Gdyni i Gdańsku, z panami posłami Wałęsą i Siemaszko. Wtedy część z tych informacji była na etapie planów, a dzisiaj jest w realizacji. A więc widać, jak poważnie i intensywnie państwo pracujecie. Wykorzystując tę okazję, chciałem naprawdę państwu pogratulować, ponieważ bardzo dużo udało się już zrealizować, plany są doskonałe. Jestem przekonany, że przez wsparcie pana ministra zrealizujecie je. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Pan przewodniczący Greinke.

Przewodniczący zarządu Rady Interestantów Portu Gdańsk Łukasz Greinke:

Łukasz Greinke. Przewodniczący Rady Interestantów Portu Gdańsk.

Z uwagi na to, że pan minister mówił właśnie o terminalu zbożowym, natomiast w materiałach jakie otrzymaliśmy z Komisji i w prezentacji nie było zawartej informacji na ten temat, chcieliśmy zapytać przedstawicieli operatorów, w którym konkretnie miejscu ma zostać zlokalizowany ten terminal, jakie elementy infrastruktury zostaną wybudowane ze środków zarządu portu. Chcielibyśmy poznać procent zaangażowania w infrastrukturę twardą, nabrzeża, tory, drogi versus suprastruktura służąca stricte przeładunkom.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani prezes.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Dorota Pyć:

Chciałabym odnieść się do tego w bardzo prosty sposób. Dostyc dużo informacji na ten temat jest już upublicznionych. Gros z tych informacji oczywiście są to informacje jak najbardziej polegające na prawdzie. Przede wszystkim terminal czy port zbożowy, gdyż tak też jest nazywany, zostanie wybudowany na terenie działalności naszej spółki zależnej Port Gdański Eksploatacja. Zostaną wybudowane magazyny. Cały proces wzmocnienia polskiego potencjału w zakresie przeładunków, w szczególności zdolności przeładunkowych jest opracowany i podzielony na etapy. Zarówno magazyny, jak i być może silosy, ponieważ w tej chwili trwa jeszcze dodatkowa analiza, które powstaną, będą wybudowane na Nabrzeżu Wiślanym i na Nabrzeżu Szczecińskim. Jeżeli chodzi o jakieś dodatkowe szczegółowe informacje, możemy państwu przekazać je pisemnie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan przewodniczący pytał jeszcze o wkład Zarządu Morskiego Portu Gdańsk.

Wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Krzysztof Kaczmarek:

Szanowny panie przewodniczący, jeżeli chodzi o wkład zarządu morskiego portu w ramach tej inwestycji, są to nabrzeża, o których wspomniała pani prezes, a które przedstawialiśmy

w trakcie dzisiejszej prezentacji. Są to Nabrzeże Wiślane i Nabrzeże Szczecińskie. Jeżeli chodzi o Nabrzeże Wiślane, mówimy tutaj o przebudowie nabrzeża wraz z zapleczem drogowo-kolejowym. Natomiast w przypadku Nabrzeża Szczecińskiego mówimy o remoncie nabrzeża. W ramach obu nabrzeży spółka zależna PGE planuje rozwój inwestycji własnej. Mogę dodać tylko tyle, że jeżeli mnie pamięć nie myli, tak jak przedstawialiśmy w prezentacji, wartość obu remontów i przebudowy nabrzeża opiewa na kwotę blisko 400 mln zł. Jest to wkład ZMPG w ramach tej inwestycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący zarządu Rady Interestantów Portu Gdańsk Łukasz Greinke:

Rozumiem, że terminal będzie kosztował 100 mln zł, ponieważ reszta to jest twarda infrastruktura. To dosyć niska kwota jak na budowę terminala.

Wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Krzysztof Kaczmarek:

Myślę, że będzie większa. Tak jak pani prezes wspomniała, już w tej chwili na tym etapie część magazynów, które planowaliśmy pierwotnie, zamieniamy na silosy. Mówiąc zamieniamy, mamy na myśli naszą spółkę PGE. Obstawiam, że wartość tej inwestycji jeszcze wzrośnie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam pytanie w związku z nocną informacją, jeżeli chodzi o zakup udziałów przez Amerykanów. Czy w związku z tym, drodzy państwo, prawdą jest, gdyż można się domyślać, jakie będą tego konsekwencje, że nowy podmiot nie może już przystąpić do przetargu samodzielnie, tylko musi wejść w jakimś konsorcjum? Panie ministrze, czy dalej może to być na przykład Hutchinson i jeszcze ktoś, czy tutaj jest jakaś zmiana kart i jakaś inna możliwość wejścia, jeżeli chodzi o właściciela i przeprowadzenie tej inwestycji?

Drugie pytanie mam do pani prezes z Gdyni. Również czy prawdą jest, że inwestycja... Zanotowałam sobie tutaj, ponieważ dzisiaj nie mówimy o drogach dojazdowych, ale pewne inwestycje determinują również budowę falochronów, portu zewnętrznego etc. W związku z pani wypowiedzią, zapisałam sobie pewne pytania, które są związane z dzisiejszym posiedzeniem. Chciałam zapytać, czy prawdą jest, że inwestycja w Nabrzeże Helskie na terminalu jest opóźniona o rok. Jakie będzie to miało konsekwencje z punktu widzenia dofinansowania tego projektu z funduszy Unii Europejskiej? Czy nie ma zagrożenia utraty dotacji, dlatego że o nich też rozmawialiśmy wcześniej? Zadanie to już wcześniej było opóźnione. Miało się zakończyć, o ile pamiętam, w październiku 2025 r. łącznie z rozliczeniem projektu i wszelkimi odbiorami. A więc chciałam zadać to pytanie w kontekście funduszy europejskich.

Wspominała pani o inwestycji w basen piąty, że jest połączona z budową drogi przelotowej i że powinno to być realizowane niezwłocznie. Zgadza się, bowiem przy załadunku i zwiększeniu przeładunków naczep i ruchu ro-ro nie będzie jak z tej części portu wyprowadzić ładunków.

Po trzecie, rurociągi, o których pani mówiła, doprowadzające ładunek do bazy PERN w Dębogórzcu, nie będą modernizowane w ramach inwestycji modernizacji SPPP. Wspomniała pani, że będziecie budować nowe rurociągi do PERN-u, o ile dobrze zrozumiałam. Nie będzie to ta inwestycja, o której... Być może coś zostało tutaj pomyłone, ponieważ modernizacja w Dębogórzcu nie należy po prostu do zarządu portu, w związku z czym inwestycja ta nie może być przez państwa przeprowadzona, jeżeli dobrze pamiętam. Proszę o skorygowanie, czy tak jest w rzeczywistości. Do państwa należy jedynie krótki odcinek idący pod dnem – już nieraz tę kwestię omawialiśmy – i wychodzący na terenie portu Marynarki Wojennej. Pozostała część, jak mieliśmy w poprzednich materiałach, nie jest objęta projektem, więc nie można mówić o modernizacji całego rurociągu, a w zasadzie dwóch, ponieważ są tam rurociągi biegnące równolegle. Modernizacja SPPP była przewidywana do roku 2027, o ile dobrze pamiętam. Proszę mnie skorygować, jeżeli pamięć mnie myli.

Mam również do pani prezes pytanie, co z projektem rozbudowy terminala pasażerskiego. Była przygotowywana taka koncepcja. Czy coś z tym tematem państwo... Czy jest jakoś kontynuowany bądź podjęty? Wiem, że tym tematem byli zainteresowani inni armatorzy

poza Stena Line. Niestety, była też mowa o tym, że jedna rampa to za mało, żeby obsługiwać wielu operatorów.

Mam również pytanie, które tu sobie szybko zanotowałam. Pani wybacz. Mówiła pani o terminalu intermodalnym w zachodniej części portu Gdynia. Na kiedy planowany jest przetarg na operatora? Czy były też inne propozycje, jeżeli chodzi o zagospodarowanie placów składowych?

Zanotowałam sobie jeszcze jedno, ale na razie poproszę o odpowiedź na te pytania. Za chwilę wrócę do moich notatek.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan minister.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Może ja zacznę, odpowiadając tylko pani poseł na pytanie o to, co się wydarzy w Gdyni, jeżeli chodzi o budowę portu zewnętrznego. Informacje, które wszyscy dostajemy, na razie są informacjami, które nie zawierają żadnych szczegółów. Według tego, co możemy przeczytać w prasie, 80% udziałów firmy Hutchison w części, która jest związana z zarządzaniem terminalami, została zakupiona przez fundusz BlackRock we współpracy z jednym z największych światowych armatorów. Szczegółowe informacje są według tego, co się pojawia w przestrzeni publicznej. Natomiast z punktu widzenia prowadzonego postępowania, jeżeli zmieni się struktura udziałowa, to znaczy, że właścicielem gdańskiego terminala... Terminal będzie miał nowych udziałowców. A więc jeżeli chodzi o dalsze działania związane z postępowaniem, będą ono dalej prowadzone przez ten podmiot, tylko ten podmiot będzie miał po prostu innych właścicieli, jeżeli oczywiście do tego dojdzie, ale żadne informacje w tej sprawie do nas, do ministerstwa jeszcze nie spłynęły. Jak państwo wiecie, wszystkie działania związane chociażby z działaniami sprzedażowymi gruntów, a w tym wypadku właścicielem gruntu jest gdyński terminal, a nie port, są realizowane również z konieczną zgodą ministra odpowiedzialnego za gospodarkę morską. Analizujemy tę sprawę, przyglądamy się temu zagadnieniu. Kiedy będziemy mieli jakiekolwiek informacje w tej sprawie, to na pewno państwa niezwłocznie poinformujemy, ale tutaj będzie na pewno ciągłość postępowania, jeżeli chodzi o to, co ma się zakończyć w czerwcu. Jedyne, co się zmieni, to potencjalnie może się zmienić udziałowiec jednego z podmiotów, który bierze udział w postępowaniu. Na resztę pytań odpowie pani prezes.

Wiceprezes do spraw finansów i zarządzania aktywami Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Katarzyna Gruszecka-Spychała:

Dokładnie i jasno wyjaśnił to pan minister. Dodam, że dzisiaj bardzo trudno przewidzieć, jeżeli w ogóle do tej transakcji finalnie dojdzie, jakie decyzje będzie podejmował właściciel. Równie dobrze może na przykład postanowić, że zamyka spółkę, która została dopuszczona do udziału. Natomiast odpowiadając czysto na temat stanu prawnego, a nie faktycznego, jeżeli spółka zmieni właściciela czy zmieni się część konsorcjan, nie powoduje to, że utraci prawo do udziału w postępowaniu. Przewidywanie, do czego tutaj dojdzie, jest bardzo trudne. Jak powiedziałam, wczorajsze newsy nie były jedynymi. Rynek donosi również, że w zakresie pozostałych partnerów dopuszczonych do udziału w postępowaniu toczą się jakieś rozmowy. Zakładamy, że nie jest naszą rolą prowadzenie pełnego wywiadu gospodarczego. Czekamy na fakty i dokumenty.

Jeżeli chodzi o na Nabrzeże Helskie, to uzgodnionym terminem wykonania z niezagrażoną dotacją jest połowa roku 2026. Tutaj nie przewiduję jakichkolwiek kłopotów. Przesunięcia dotyczyły konkretnych etapów, natomiast tak jak mówię, jesteśmy po uzgodnieniach, a zatem czujemy się tutaj całkowicie bezpiecznie.

Jeżeli chodzi o terminal pasażerski, to wspominałam, że prace dotyczące rozbudowy tej części obsługi będą podejmowane zgodnie z wymogami rynku. W tej chwili naszym największym problemem jest to, że przy istniejącej wielkości terminala mamy za małe place, na których możemy odstawić to, co jest przewożone promami. Na tym się w tej chwili skupiamy. Absolutnie nie wykluczamy, że w przyszłości koncepcyjnie jakoś już tam zaawansowany projekt zostanie wdrożony, ale na dzisiaj uważamy, że nie ma priorytetu i powinien poczekać.

Jeżeli chodzi o terminal intermodalny, to jak wspominałam, to postępowanie już się zakończyło. W postępowaniu uczestnik, którego oferta nie została wybrana, odwołał się do Krajowej

Izby Odwoławczej, ale jego odwołanie zostało odrzucone, a zatem możemy przystępować do zawarcia umowy z wykonawcą, który uzyskał najlepszy wynik.

Jeżeli chodzi o rurociagi, to oczywiście nie przebudowujemy nie swojej infrastruktury. Byłoby to sprzeczne z ustawą portową. Natomiast mamy porozumienie z PERN-em. Prace są ze sobą koordynowane, co wydaje się oczywistą koniecznością. Dysponujemy również koncepcją przebudowy sporządzoną przez PERN. Dlatego wymieniałam nazwę tej spółki, żeby jasno wskazać, że jest to ta część infrastruktury, która nie należy do nas, natomiast inwestycje te są ewidentnie funkcjonalnie połączone.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, pani prezes. Drodzy państwo, czy któraś z tych inwestycji jest zagrożona opóźnieniami skutkującymi uratą finansowania ze strony Unii Europejskiej? Drugie pytanie, czy któreś z tych inwestycji są zainicjowane od czasu, kiedy widzieliśmy się ostatni raz. Być może państwo nie wiecie, ale co roku realizujemy posiedzenie poświęcone portom o strategicznym znaczeniu dla Rzeczypospolitej, a więc jesteśmy mniej więcej tak naprawdę na bieżąco z tym, co się dzieje. Troszeczkę, proszę się nie obrazić, bardziej państwa pilnujemy, czy wykonujecie to terminowo czy też dzieje się coś niedobrego w tym kontekście. A więc czy są jakieś nowe inwestycje od lipca zeszłego roku, kiedy zobaczyliśmy się ostatni raz? I czy jest jakieś zagrożenie, że coś się wykołei? Nie ma. Dobrze, rozumiem. Bardzo proszę. Proszę się przedstawić.

Członek Rady Interessantów Portu Gdańsk Paweł Zastawny:

Paweł Zastawny. Rada Interessantów Portu w Gdańsku. W Gdyni zresztą też.

Mam pytanie, a właściwie prośbę do Ministerstwa Infrastruktury, czy tych inwestycji nie można by było przyspieszyć. Już tłumaczę, o co mi chodzi. Procesy od rozpoczęcia projektowania do uzyskania pozwolenia na budowę trwają około trzech lat, z czego jedną trzecią, jedną drugą czasu zajmuje uzyskanie zgód Wód Polskich, a jest to instytucja, która podlega pod państwa.

Druga rzecz to procedury zamówień publicznych. Mówię to na przykładzie Nabrzeża Wiślanego. Od pozwolenia na budowę, które jak mam tutaj zanotowane, zostało wydane 3 września 2021 r., do momentu rozpisania przetargu trwało to ponad półtora roku. Czas wyboru oferenta trwa już właściwie od 19 czerwca 2023 r. Tutaj oczywiście jesteśmy w kontakcie z zarządem portu, wiemy dlaczego. Oferent, konsorcjum firmy tureckiej odwołuje się, po prostu blokuje inwestycję. My mówimy o strategiczności portów, o tym, że mają kluczowe znaczenie dla gospodarki, a po prostu czekamy na nabrzeże. Dodam tylko, że w momencie przystępowania do przetargu w 2015 r. obiecano nam, że nabrzeże będzie gotowe w roku 2019. Mamy rok 2025 i cały czas... Padła tutaj jasna deklaracja, że są dwa tygodnie na podpisanie umowy. Bardzo się z tego cieszę, ale my po prostu nie mamy gdzie przeładowywać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Na chwilę zastąpię przewodniczącego. Czy kieruje pan to pytanie do pana ministra czy była to uwaga natury ogólnej?

Członek Rady Interessantów Portu Gdańsk Paweł Zastawny:

Była to uwaga z sugestią, że można by było coś zmienić w jednym i drugim prawie, to znaczy, dotyczącym Wód Polskich i dotyczącym zamówień publicznych.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dobrze, dziękuję. Czy pan minister pragnie jakoś ustosunkować się do tego?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Chciałbym powiedzieć, że również dostrzegamy problem, jeżeli chodzi o realizację działań związanych z postępowaniami administracyjnymi, które zabierają często dużo więcej czasu niż pierwotnie zakładamy. Natomiast chciałbym powiedzieć, że jestem gotowy na to, żebyśmy wspólnie z przedstawicielami portu czy rady interessantów portu odczytali też państwa rekomendacje. Rozumiem, że jest to część działań, które są wypracowane przez lata przez ludzi i podmioty, które tworzą gospodarkę morską. Jeżeli są takie działania, które my w ramach chociażby realizacji nadzoru nad Wodami Polskimi, które bezpośrednio nie podlegają pode mnie, ale pod pana ministra Koperskiego... oczywiście jesteśmy od tego, żeby przyspieszać

te procesy. A więc tutaj mogę zadeklarować pełną współpracę. Jeżeli jest taka potrzeba, to możemy nawet zorganizować spotkanie robocze, które wskaże, w których obszarach naporczyk państwo na bariery, które powinny zostać szybciej usunięte. Deklaruję tutaj pełną współpracę.

Wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Krzysztof Kaczmarek:

Pozwolę sobie tylko jeszcze zabrać głos, szanowni państwo, na sekundkę w kwestii sprostowania. Panie Pawle, jeżeli chodzi o temat Nabrzeża Wiślanego, wcześniej wspominałem o dwóch tygodniach, ale nie o podpisaniu umowy w ciągu dwóch tygodni, a o uzyskaniu z sądu informacji na temat postępowania, które się zakończyło, ponieważ postępowanie sądowe zakończyło się w zeszłym tygodniu. W ciągu dwóch tygodni powinniśmy otrzymać uzasadnienie wyroku. Jeżeli będzie pozytywne, dopiero wówczas będziemy w stanie podjąć dalsze kroki, czynności.

Członek Rady Interesantów Portu Gdańsk Paweł Zastawny:

Przepraszam, to jeszcze się wtrączę. No właśnie chodzi o to, żeby może wprowadzić takie zmiany w prawie, żeby państwo nie musieli czekać na uzyskanie wyroku, dlatego że jest to prosta decyzja. Jeżeli popatrzymy na odszkodowanie, które zarząd portu musiałby ewentualnie zapłacić Turkom za to, że zostali niesłusznie, nawet zdaniem sądu, potraktowani, wydaje mi się, że straty gospodarcze wynikające z tego, że my nie możemy przeładowywać są dużo, dużo większe. Mówimy znowu o strategicznym znaczeniu portów, a czekamy na wyrok sądu. Dopiero potem będziemy podejmować dalsze działania. Wolno.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękujemy. Ponowię pytanie, czy ostatnia część to było pytanie do kogoś. Dobrze, rozumiem. Z racji tego, że zgłaszałem się do głosu, natomiast teraz wyszło tak, że prowadzę, to skorzystam z tej okazji i zabiorę głos ze swoimi pytaniami. Chciałbym natomiast przypomnieć, że jeżeli ktoś chciałby się jeszcze wypowiedzieć, to proszę o zgłaszanie się, ponieważ ja nie prowadziłem listy i nie widziałem, czy ktoś z państwa się zgłasza. Jeżeli ktoś pragnie zabrać głos, to proszę się zgłosić, a w międzyczasie zadam swoje pytania.

Przyznam szczerze, że po zapoznaniu się, po wysłuchaniu państwa prezentacji, mam bardzo niejasny obraz sytuacji z tego względu, że usłyszeliśmy co nieco na temat zakresu inwestycji, mocno naciągając, ale powiedzmy, że na potrzeby tego spotkania jest to wystarczające, usłyszeliśmy informacje na temat zaplanowanego budżetu, w niektórych przypadkach został wskazany także procentowy stan zaawansowania prac. Natomiast zatrudnianie państwo u siebie naprawdę bardzo wykwalifikowanych kierowników projektów, dyrektorów projektów. Obserwuję wielu z nich w mediach społecznościowych, obserwuję, co piszą. Są bardzo kompetentni. Uważam, że można byłoby zaproponować nam, Komisji narzędzie, które pozwoliłoby wyeliminować obawę, którą zaprezentował przed przede mną pan przewodniczący, poseł Płażyński, gdzie nie musielibyśmy zadawać pytań odnośnie do tego, czy są jakieś zagrożenia i jak idzie realizacja projektów. Ludzkość już rozwiązała te problemy, dobre praktyki zarządzania projektami według różnych metodologii dają różne narzędzia do raportowania zaawansowania prac, stanu realizacji zarówno przedmiotowego, jak i budżetowego, w relacji jednego do drugiego. Uważam, że odniesienie inwestycji, które państwo realizujecie, z wykorzystaniem dobrej praktyki zarządczej i wykorzystaniem pracowników, których państwo posiadacie w swoich zasobach, byłoby tutaj wskazane. Jako kiedyś zawodowy kierownik projektu wychodzę z tego posiedzenia Komisji nie wiedząc tak naprawdę, na jakim etapie realizacji są poszczególne zadania.

Ponieważ poseł Płażyński, pan przewodniczący poprosił o uzupełnienie prezentacji, to ja również poproszę o uzupełnienie prezentacji co najmniej o główny harmonogram realizacji. Mam tutaj na myśli naprawdę bardzo podstawowe rozbieżności na etapy, jakieś kamienie milowe, które są w danym projekcie. Wystarczy kilka sztuk z podaniem jakiegoś terminu spodziewanej realizacji, co pozwoli nam na to, żeby faktycznie monitorować postęp prac za pół roku czy za rok. Kiedy spotkamy się na kolejnym posiedzeniu, będziemy mogli się do czegoś odnieść. Dzisiaj obejrzałem po prostu te same obrazki co w zeszłym roku. Fajnie, że się rozbudowujemy, fajnie, że infrastruktura portowa powstaje, natomiast ja nie wiem, czy powstaje

w sposób niezakłócony. No i wyszło z tego nie pytanie, a w zasadzie stwierdzenie. Dziękuję za wysłuchanie. Czy ktoś z państwa pragnie zabrać głos, ponieważ nikt się nie zgłosił?

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tak.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Pani poseł Arciszewska.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ja związku z tym, co powiedzieli pan przewodniczący i wiceprzewodniczący. Mamy taką zasadę, że prosimy o harmonogram. W związku z tym, że państwo mówicie o 60% realizacji inwestycji, a my wiemy, że niektóre inwestycje determinują możliwości wywożenia, wwożenia ładunków, jakość pracy, jeżeli chodzi o nasze pytania, prosimy o przedstawienie harmonogramu, żebyśmy wiedzieli, na czym stoimy. Dochodzą do nas również informacje, że opóźnienia w inwestycjach w porcie Gdynia co najmniej o rok powodują, że armatorzy zmieniają linie żeglugowe. Może dojść do pożegnania portu Gdynia przez następnych armatorów, a tego byśmy nie chcieli. W związku z tym, żeby rozwiać wątpliwości, bardzo byśmy prosili o harmonogram i uzupełnienie, jak też o ustosunkowanie się do tych nieścisłości, które były w czasie państwa prezentacji. Dziękuję.

Wiceprezes do spraw finansów i zarządzania aktywami Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Katarzyna Gruszecka-Spychała:

Oczywiście przygotujemy taki harmonogram.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Ponieważ nie widzę żadnych zgłoszeń, pozwolę sobie jeszcze zweryfikować, czy wypełniliśmy porządek dzienny. Punkt pierwszy porządku dziennego został z całą pewnością zrealizowany. Natomiast punkt drugi dotyczy informacji na temat planów i budowy falochronów osłonowych w porcie Gdynia. Zostało to już poruszone. Czy temat ten został wyczerpany?

Wiceprezes do spraw finansów i zarządzania aktywami Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Katarzyna Gruszecka-Spychała:

Jest to trochę pytanie do państwa, czy macie państwo jeszcze pytania. My zaprezentowaliśmy najistotniejsze informacje.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Pytam, czy pani przedstawiła wszystkie informacje. Dobrze. Punkt trzeci porządku dziennego to informacja na temat wyników za 2024 r. przeładunków w polskich portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Mam wrażenie, że tego jeszcze nie omówiliśmy. Dobrze. Wobec tego co do punktów pierwszego i drugiego, zamykam dyskusję w tym punkcie.

Przechodzimy zatem do punktu trzeciego. Jest to informacja na temat wyników za 2024 r. przeładunków w polskich portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. O przedstawienie informacji poproszę pana ministra Arkadiusza Marchewkę, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, tutaj również będziemy posługiwać się szczegółowymi informacjami od przedstawicieli zarządów portów, które zostały przygotowane na prezentacji. Tytułem wprowadzenia chcę powiedzieć, że przeładunki w portach o kluczowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w 2024 r. były na stabilnym poziomie. Zgodnie z informacją, którą państwu przesłaliśmy, w czterech największych polskich portach przeładowano blisko 137 mln ton towarów. Jeżeli popatrzymy, jak kształtują się poszczególne grupy ładunkowe, są one na stabilnym poziomie. Chciałbym zwrócić uwagę na to, że w roku 2024 w polskich portach przeładowano blisko 10 mln ton węgla mniej niż stało się to w 2023 r. Uważam więc, że uczciwie jest pokazanie przeładunków wyłączając węgiel, dlatego że węgiel był w sposób szczególny, można nawet powiedzieć, że nadmiarowy sprowadzany do Polski. Jak państwo pewnie widzicie, w różnych miejscach do dzisiaj zalega na hałdach, które zostały

usypane jeszcze kilka lat temu. A więc jeżeli popatrzymy na przeładunki, które są związane z poszczególnymi grupami ładunkowymi, to rok 2024 był praktycznie na tym samym poziomie co rok 2023, oczywiście wyłączając węgiel. Mówię o wyniku w tonach.

Myślę, że warto zwrócić uwagę jeszcze na dwie kwestie, w tym przeładunki kontenerów. W 2024 r. odnotowaliśmy absolutny rekord w przeładunkach kontenerów w polskich portach o kluczowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Chcę państwu powiedzieć, że po dwóch latach spadku, ponieważ lata 2022 i 2023 to były lata, które świeciły się na czerwono, dlatego że odnotowywano spadek akurat w tej grupie ładunkowej, rok 2024 był rekordowy. W sumie przeładowano w polskich portach 3 299 300 TEU. Jest to wynik, który jest jeszcze lepszy od wyniku, który podawałem około miesiąc temu, dlatego że wskazywaliśmy, że wynik po zebraniu wstępnych danych wynosi 3 270 000 TEU, natomiast po podsumowaniu danych widzimy, że wynik jest jeszcze lepszy o blisko 30 000 TEU w górę. A więc można powiedzieć, że wzrost w zakresie przeładowanych kontenerów rok do roku wyniósł 10,3%. Jest to wynik najlepszy w historii polskich portów, którym, myślę, że wszyscy powinniśmy się tutaj wspólnie się chwalić, dlatego że to znaczy, że polskie porty w tym zakresie są w dobrej kondycji.

Chciałbym jeszcze dodać, że bardzo istotnym wynikiem jest funkcjonowanie portów biorąc pod uwagę wynik finansowy naszych spółek. W tym wypadku rok do roku wynik finansowy wzrósł o 26%, osiągnęliśmy zysk netto na poziomie ponad 550 mln zł. To też jest rekord. Przygotowujemy ostateczne sprawozdania finansowe. Według wstępnych informacji już wiemy, że wyniki będą jeszcze lepsze niż pierwotnie zakładaliśmy. Ponad 0,5 mld zł zysku netto są to imponujące wartości, które pozwoliły na poprawienie wyników w każdym z portów. W Gdańsku jest to 24% w górę rok do roku i zysk netto wyższy o 51 mln zł. W porcie Gdynia zysk jest wyższy o 32% i 34 mln zł w górę. W portach Szczecin i Świnoujście wzrost jest o 23% i 23 mln zł w górę. Wyniki te będą jeszcze aktualizowane do wyższych wartości. A więc z tego punktu widzenia, jeżeli chodzi o przeładunki, to przeładunki są na bardzo stabilnym poziomie z tendencją wzrostową. Widzimy to chociażby już po pierwszych danych, które do nas spływają, ale za wcześniej, żeby je jeszcze podsumowywać. Myślę, że wyniki finansowe też pokazują, że porty są w bardzo dobrej kondycji. Inwestycje, o których, panie przewodniczący, rozmawialiśmy wcześniej, zdecydowanie wpłyną na wzrost przeładunków, a wzrost przeładunków w naszych portach to wyższe pieniądze, które będą wpływać do naszych spółek, co będzie oczywiście sprawiał, że cała gospodarka w tym zakresie będzie się rozwijać.

To tyle tytułem wprowadzenia. O szczegółach w podziale na grupy ładunkowe powiedzą przedstawiciele portów. Oddaję im głos. Jeżeli pan przewodniczący nie będzie miał nic przeciwko temu, to proponuję taką samą kolejność.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Oczywiście proszę.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Dorota Pyć:

Panie ministrze, panie przewodniczący, Szanowna Komisjo, szanowni państwo, jeżeli chodzi o przeładunki w porcie Gdańsk, sytuacja jest, tak jak pan minister zauważył, stabilna i zrównoważona. Jest to o tyle istotne, że zważywszy na fakt turbulencji, w których w tej chwili znajdujemy się ze względu chociażby na trwającą już czwarty rok wojnę w Ukrainie, wysiłek, który jest wykonywany w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, w tym również w porcie Gdańsk, jest skierowany na to, żeby utrzymać na jak najwyższym poziomie przeładunki w możliwych grupach ładunkowych. W porównaniu z rokiem 2023 w porcie Gdańsk wzrosły wolumeny takich grup ładunkowych, jak paliwa płynne prawie o 5%, jak rudy o ponad 10%, jak drobnicy o ponad 2%, jak ro-ro o ponad 3,5%. Oczywiście wolumen, jeżeli chodzi o drobnicę skonteneryzowaną, w kontenerach, w tonach wyniósł plus 1%, natomiast w TEU prawie 10%. Jesteśmy bardzo, bardzo dumni z tego, że udało nam się osiągnąć taki wynik.

Natomiast przeładunki innych towarów masowych ukształtowały się na podobnym poziomie jak w roku 2023. Wyraźne spadki odnotowaliśmy w zasadzie jedynie w zakresie przeładunków węgla o prawie 42% w dół, drewna o prawie 54% w dół, oraz niewielki spadek w obrocie zboża o niewiele ponad 6%. Natomiast największy udział w przeładunkach ponad 50%, 51% miały paliwa płynne, a nie jak to miało miejsce w latach poprzednich, drobnica. To też jest dosyć istotne. Paliwa płynne to taka grupa ładunkowa, która w 2024 r. odnotowała

rekordowe wolumeny. Wolumen ten wyniósł dokładnie 39 488 525 ton. Jest to głównie zasługą historycznych wolumenów ropy, które obsługano w 2024 r. Jest to bardzo silny wzrost. Zważywszy chociażby na to, że do wielu państw członkowskich Unii Europejskiej importuje się ropę jeszcze wciąż z kierunku wschodniego, oczywiście musimy tutaj jasno podkreślić, że Polska od lat dysponuje infrastrukturą przeładunkową dla paliw płynnych. Jest to infrastruktura Naftoportu, który jest zlokalizowany w porcie zewnętrznym w Gdańsku. Infrastruktura ta umożliwia pokrycie w całości zapotrzebowania na surowiec oczywiście rafinerii krajowych, ale nie tylko.

To, jeżeli chodzi o główne, najważniejsze kwestie. Poproszę teraz o dokładne pokazanie wzrostów na diagramach, wykresach. Przygotowaliśmy prezentację w taki sposób, żeby można było zobaczyć skalę czasu. Akurat pierwszy slajd obejmuje ostatnią dekadę, natomiast następne slajdy obejmują kilka lat tak, żeby można było dokonać porównania wartości, wolumenów ze szczególnym zwróceniem uwagi na to, co się zadziało w tak zwanych pikach węglowych i paliwowych w roku 2022 i 2023 i porównawczo odnieść do takich lat jak rok 2019 czy nawet rok 2020, pomimo pandemii, chociaż tutaj już obraz jest już nieco zniekształcony, i porównać to z sytuacją, którą mamy dzisiaj chociażby przy przeładunkach węgla, gdzie możemy powiedzieć o pewnej normalizacji. Proszę o przedstawienie prezentacji.

**Kierownik Działu Inwestycji Kontrahentów Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA
Włodzimierz Jaworski:**

Szanowny panie ministrze, szanowny panie przewodniczący, szanowne panie, szanowni panowie, przeładunki portu Gdańsk ogółem osiągnęły poziom ponad 77 mln ton, co pozwoliło na zachowanie przez port w Gdańsku drugiego miejsca w rankingu portów bałtyckich, pozostanie największym portem Unii Europejskiej na Bałtyku, pozostanie największym polskim portem, pozostanie największym portem kontenerowym na Bałtyku. Jest to wynik jedynie o nieco ponad 4% niższy niż ten, jaki uzyskaliśmy w ubiegłym roku, kiedy osiągnęliśmy, przekroczyliśmy poziom 80 mln ton. Tak jak pani prezes powiedziała wcześniej, główną przyczyną zmniejszenia jest zmniejszenie udziału przeładunków węgla w ogólnej masie obsługiwanej przez operatorów portowych. O strukturze przeładunków pani prezes też już wspominała, ja mogę tylko jeszcze uzupełnić, że przeładunek drewna, który mocno zmalał, tak czy inaczej w strukturze obrotów portu gdańskiego nigdy nie miał tak dużego znaczenia, żeby decydował o wynikach portu. Jesteśmy portem uniwersalnym, który ciągle może przeładowywać drewno, ma ku temu potencjał, operatorzy także są zainteresowani tym przeładunkami, ale to dopiero wymiana handlowa powoduje, że towar pojawia się u nas bądź nie.

Uzupełniając informacje pani prezes na temat przeładunku paliw, można dodać, że był to rekordowy rok, jeżeli chodzi o wolumen obsługony paliw płynnych, przede wszystkim ropy naftowej, dlatego że z 39 mln ton ponad 36 mln ton to była ropa naftowa. Aż prosi się tutaj o dodatkowy komentarz, że inwestycja o której mówił pan wiceprezes Krzysztof Kaczmarek, związana z budową stanowiska W jest także konsekwencją między innymi tak wysokich przeładunków paliw w kontekście zapewnienia bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa energetycznego państwa, po prostu naszego bezpieczeństwa, zapewnienia dostaw paliw. Kolejne stanowisko stworzy też możliwości utrzymania, modernizacji i remontów tych stanowisk, które pracują już od wielu lat, pracują w tej chwili na bardzo wysokich obrotach. Musimy mieć pewien potencjał dla dokonywania bieżących napraw, bieżących przeglądów i modernizacji.

Kolejna grupa ładunkowa to przeładunki drobnicy. I pan minister, i pani prezes już wspominali, że największy udział w przeładunkach drobnicy mają kontenery. W ogólnej masie 23,3 mln ton przeładunków drobnicy udział kontenerów wynosi niemal 21 mln ton. Jest to 2,25 mln TEU. Będzie jeszcze osobny slajd, który przybliży wielkość. Przeładunki drobnicy dla portu gdańskiego to ciągle jedna z podstawowych grup towarowych, która jest obsługiwana w porcie, która świadczy o jego potencjale, możliwościach, wykorzystaniu możliwości przez operatorów.

Kolejny slajd pokazuje chyba we właściwy sposób proporcje w przeładunkach węgla. W poprzednich, w minionych dwóch latach, to znaczy dokładnie w roku 2022 i roku 2023, przeładunki węgla były nadzwyczajnie wysokie i rekordowe, były rekordowe nie tylko w Gdańsku, ale także w innych portach. W tej chwili osiągają one znów poziom, który uważamy za w miarę optymalny. Pewne ruchy w tym zakresie zawsze będą następowały,

myślę, że wszyscy będziemy je obserwowali, ale taki poziom przeładunków jest uważany przez nas za w miarę optymalny. Jest to poziom, który generuje nasze otoczenie rynkowe. Chodzi też o zapotrzebowanie właśnie na te usługi.

Przeładunki innych ładunków masowych kształtowały się w ubiegłym roku na mniej więcej stabilnym poziomie. Różnica wynosi tylko niecałe 2%. Osiągnęły poziom 3,5 mln ton. Jest to także grupa ładunkowa, która w porcie gdańskim jest przeładowywana w dosyć stabilnej wielkości. Wśród tych ładunków są przede wszystkim kruszywa, surowce mineralne, między innymi skały. Są to ładunki, które ciągle są obsługiwane. Rozmowy z klientami mówią o tym, że nadal będą.

Przeładunki zboża, o czym też wcześniej wspominała pani prezes, kształtowały się na poziomie niecałych 3 mln ton. Jest to nieco ponad 6% mniej niż w roku ubiegłym. Na wolumen obsługiwanych zbóż w porcie gdańskim, ale myślę, że nie tylko w porcie gdańskim, także w Szczecinie i w Gdyni, duży wpływ ma poziom produkcji, poziom cen na rynku krajowym, a w ostatnich dwóch latach dosyć zauważalny wpływ miał także tranzyt zboża ukraińskiego. I w ubiegłym roku, i dwa lata temu w Gdańsku tranzyt był obsługiwany na poziomie nieco ponad 500 tys. ton.

Przeładunki rudy w porcie Gdańsk kształtowały się na poziomie niecałych 300 tys. ton. Były nieco wyższe niż w roku 2023. Tak jak już wcześniej wspominałem, grupa ładunkowa rudy nie jest ładunkiem, który decyduje w bardzo wielkim stopniu o wynikach przeładunkowych portu, ale potencjał ciągle jest zachowywany przez naszych operatorów. Corocznie taki ładunek pojawia się w porcie gdańskim.

O przeładunkach drewna już wspominałam, że są stosunkowo niewielkie i spadły.

Zaraz przełączę. Tutaj mamy slajd dotyczący przeładunku kontenerów, który pokazuje ilość przeładowanych kontenerów w milionach TEU. Jest to 2,25 mln. Jest to wzrost o niemal 10% w stosunku do roku ubiegłego. Patrząc na dane z ostatnich sześciu lat, widzimy, że jest to poziom mniej więcej ustabilizowany, ale i my, i nasi operatorzy, a przede wszystkim terminal Baltic Hub w związku z inwestycjami, które są wprowadzone, z inwestycją budowy terminalu T3, która w tym roku będzie ukończona, spodziewamy się dalszego wzrostu.

Ostatni slajd dotyczy przeładunków, a konkretnie nie tyle przeładunków, co liczby obsługiwanych pasażerów. W porcie gdańskim obsłużyliśmy 166 tys. pasażerów, 166 tys. osób przewinęło się przez nasze nabrzeża, przede wszystkim przez terminal promowy. Z tej liczby blisko 140 tys. osób to pasażerowie linii promowej, pozostali to pasażerowie statków wycieczkowych, które także zawijają do Gdańska.

Jeszcze ostatnie dwa slajdy, które w najkrótszej formie przedstawiają pewne wyniki finansowe, o czym też wspominał pan minister. Przychody z umów, które wiążą zarząd portu ze wszystkimi kontrahentami, z umów dzierżawy, z umów najmu, z umów operatorskich, a także przychody z tytułu opłat statkowych, jakie są pobierane, wniosły niemal 555 mln zł. Są najwyższe w historii portu. Zysk netto, o którym wspominali i pan minister, i pan prezes, osiągnął niemal 270 mln zł. Proszę nie przywiązywać zupełnie wagi do miejsc po przecinku czy może do ostatniego miejsca, gdyż trwa jeszcze pozyskiwanie danych do sprawozdania finansowego. Są one weryfikowane. Oczywiście wielkość ta może w bardzo niewielkim zakresie ulec zmianie. Może będzie to 270 mln zł, a może 268 mln zł. To wszystko weryfikują nasi biegli. Bardzo dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Kto z państwa? Bardzo proszę. Chciałbym prosić o bardzo treściwe przedstawienie, dlatego że mamy już mało czasu.

Wiceprezes do spraw finansów i zarządzania aktywami Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Katarzyna Gruszecka-Spychała:

Oczywiście. W związku z tym proponuję, że przekażemy państwu prezentację, a my przedstawimy maksymalnie zwięźle precyzyjne dane finansowe. Proszę państwa, nie dysponujemy jeszcze oczywiście ostatecznym bilansem, sprawozdaniem finansowym, które podlegają w tej chwili badaniu, natomiast możemy już powiedzieć, że nasz wynik za rok ubiegły zamknął się kwotą 138,58 mln zł w porównaniu do 106,02 mln zł w roku 2023, co oznacza różnicę w ujęciu rok do roku o ponad 32,5 mln zł, natomiast procentową o ponad 30%. Jeżeli odniesiemy to natomiast do planu na rok ubiegły – przed chwilą porównywałam wynik do wyniku, teraz

porównuję wykonanie do planu – to plan wynosił 126 mln zł. A zatem przekroczyliśmy go o ponad 12,5 mln zł, czyli około 10%. Zasadniczo wynikowi finansowemu w największym stopniu – staram się skrócić i nie wnikać w szczegóły – przysłużyły się bardzo dobre wyniki na pozostałej działalności operacyjnej, jak również wyjątkowo dobre na działalności finansowej, ale także znaczące ograniczenie kosztów. Są to tendencje, które zamierzamy utrzymywać w roku bieżącym. W naszym porcie plan nie został jeszcze formalnie zaakceptowany, natomiast działając na jego założeniach z roku ubiegłego, zamierzamy kontynuować tendencje. Jeżeli chodzi o przeładunki, to poproszę, żeby przedstawiła je pani Ewelina Ziajka, analityczka z naszego portu.

Starszy specjalista do spraw kluczowych klientów w Biurze Strategii i Analiz Rynkowych Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Ewelina Ziajka:

Szanowni państwo, bardzo dziękuję za możliwość zabrania głosu. Chciałabym tylko w żołnierskich słowach, bardzo krótko powiedzieć, ponieważ czas nagli, na temat wielkości naszych przeładunków. Jeżeli chodzi o wolumen uzyskany w 2024 r., było to 26,9 mln ton. Proszę pamiętać, że sytuacja, która była w ubiegłych latach, była sytuacją anormalną. To, co działo się w portach, nie tylko w Polsce, ale na Bałtyku, to było pokłosie wielu destrukcji, wielu zawirowań geopolitycznych. Wcześniej mieliśmy do czynienia z pandemią covid-19, były wzmożone przeładunki węgla w związku z inwazją Federacji Rosyjskiej na Ukrainę. Było to też odwzorowane oczywiście w wynikach przeładunkowych, w szczególności w 2023 r., który był niewątpliwie bardzo wysoką bazą. Podobnie było w kwestii oczywiście ukraińskiego zboża, które także przechodziło przez polskie porty, w tym również przez port Gdynia.

Jeżeli chodzi o sam 2024 r., został on zamknięty z wynikiem 26,9 mln ton. Biorąc pod uwagę wszystkie analizowane grupy ładunkowe, był to spadek o 8,5%. W przełożeniu na wartości liczbowe było to 2,5 mln ton. Co do samej kwestii anormalnych wyników, jeżeli chodzi o przeładunki węgla, po wyłączeniu węgla ze struktury ładunkowej, po porównaniu danych rok do roku z wyłączeniem przeładunków węgla, jest to spadek o 3,1%, co przekłada się na niecały 1 mln ton. Zmiany można było zauważyć, szczególnie jeżeli chodzi o strukturę przeładunków, o strukturę ładunkową. To co mogliśmy zaobserwować w ubiegłym roku, to wzrost znaczenia, wzrost wielkości przeładunków, jeżeli chodzi o przeładunki drobnicy. Przeładunki drobnicy sprawiły, że w strukturze ładunkowej udział zwiększył się z 51% w 2023 r. do niemal 60% w 2024 r. Jest to dosyć duży wzrost generowany głównie wzrostem w samym segmencie kontenerowym, czyli w przeładunkach w naszych dwóch terminalach kontenerowych BCT oraz GCT, a także przez część przeładunków kontenerowych również obsługiwanych przez OT Port Gdynia. Wpłynęło na to również otwarcie nowych linii, szczególnie jeżeli chodzi o otwarcie nowej linii armatora Ellerman, który obecnie kursuje do Tilbury i Teesport. Istotną kwestią jest również otwarcie nowego połączenia ro-ro. Połączenie to jest połączeniem typowo ładunkowym z portu Gdynia do portu Södertälje, także obsługiwany przez OT Port Gdynia. Jest tutaj nie tylko sam wzrost, jeżeli chodzi o wolumen kontenerów, ale także wzrost w znaczeniu stricte ro-ro, jeżeli chodzi o jednostki toczne. Jeżeli chodzi o przełożenie tego na TUE, ponieważ miarą, która rzeczywiście pozwoli nam ocenić przeładunki kontenerowe inaczej niż tonażowo, dlatego że terminale kontenerowe pracują w nieco innych realiach i w nieco innej nomenklaturze, jest to wzrost o 11,2% rok do roku.

Co do pozostałych grup ładunkowych, które będziemy analizować, to zboże stanowi 21% naszej struktury ładunkowej. W 2024 r. odpowiadało to za 5,6 mln ton. Tutaj mamy do czynienia ze spadkiem, ale jest on oczywiście związany z wysoką bazą, która występowała w 2023 r. Pomimo spadku warto zaznaczyć, że port Gdynia jest hubem zbożowym na Morzu Bałtyckim. Drugim portem w kolejności jest port Kłajpeda ze stratą około 1,5 mln ton w stosunku do portu Gdynia.

I ropa naftowa, to znaczy, nie ropa naftowa, ale dokładnie przetwory ropopochodne, gdyż to jest przeładowywane w porcie Gdynia, choć cała grupa ładunkowa najczęściej jest określona w ten sposób, niemniej doprecyzuję, że chodzi tutaj o przetwory ropopochodne. Stanowią one 11% naszej struktury ładunkowej z wynikiem około 3 mln ton uzyskanym w 2024 r.

Jest duży spadek, jeżeli chodzi o przeładunki węgla, tak jak tłumaczyłam już wcześniej, związany z sytuacją geopolityczną. Spadek przeładunków jest nie tyle spadkiem,

co normalizacją w stosunku do tego, co miało miejsce przed pandemią. Mamy tutaj powrót do wielkości, unormalizowaniem wielkości z pominięciem wysokiej bazy w 2023 r.

I inne ładunki masowe, które stanowią 4% struktury ładunkowej, to niecały 1 mln ton.

Tak prezentują się wyniki przeładunkowe portu Gdynia. Dokładniejsze, bardziej szczegółowe informacje prześlemy państwu w prezentacji. Nie będziemy już wchodzić głębiej w szczegóły z uwagi na ograniczenia czasowe. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Krzysztof Sadowski:

Dziękuję bardzo. W telegraficznym skrócie prześlę informacje statystyczne. Jeżeli chodzi o rok 2024, to w kompleksie portów Szczecin i Świnoujście przeładowano łącznie 32,4 mln ton. Nie będę się powtarzał, ale jest to analogiczna sytuacja jak w porcie w Gdańsku i w porcie w Gdyni. Wyniki są niższe w naszym przypadku o 8,4% w stosunku do roku poprzedniego. Za spadek odpowiada głównie przeładunek węgla, rudy i innych przeładunków masowych, który nastąpił w roku 2024. Jeżeli odjęlibyśmy ponadnormatywne przyrosty, które były na przestrzeni roku 2022-2023 w tych grupach przeładunkowych, to należy powiedzieć, że przeładunki w porcie w Szczecinie są na poziomie stabilnym. Drobnica jest na poziomie stabilnym. Jeżeli chodzi o kontenery, oczywiście nie aspirujemy do pierwszej ligi. Na razie będziemy budowali nasz terminal, niemniej terminal w Szczecinie odnotował prawie trzy-nastoprocentowy wzrost przeładunków rok do roku. Bardzo dobrze widać to na kolejnym slajdzie. Jak państwo zobaczycie, granatowym kolorem przedstawione są przeładunki w roku 2024, a niebieskim w roku 2023. Można powiedzieć, że generalnie za spadek w naszych portach odpowiada pierwszy kwartał. Jest to wysoka baza roku 2023, kiedy biliśmy rekordy, jeżeli chodzi o przeładunki właśnie towarów masowych, a w szczególności węgla. Dzisiaj sytuacja jest taka, że część węgla nawet z tego okresu zalega w porcie na placach.

Pod koniec roku informowaliśmy również, że został przełamany trend spadkowy, jeżeli chodzi o przeładunki w portach. Informacja ta potwierdza się, bowiem pierwsze dwa miesiące nowego roku pokazują, że jesteśmy na poziomie przeładunków o 11% większym niż w roku 2024. Prym tutaj wiedzie właśnie drobnica. Nastąpiła bardzo duża dynamika chociażby paliw, a przede wszystkim LNG. To jest to, co dzisiaj mówiłem. Oddaliśmy drugie nabrzeże. Praktycznie co miesiąc jest dwa razy więcej statków.

Jeżeli spojrzymy na kolejny slajd i strukturę obrotów w portach Szczecin i Świnoujście za 12 miesięcy 2024 r., to zobaczymy tendencję bardzo dla nas korzystną. Mianowicie chodzi o to, żeby porty były portami uniwersalnymi. Jak spojrzymy na wykres u góry, to wyraźnie widać, że już w tej chwili drobnica, w tym drobnica promowa, a można powiedzieć, że są to przeładunki, które przeładowcom dają największe profity, w portach są już na poziomie 49%. Można powiedzieć zatem, że jesteśmy już portem uniwersalnym. Drugą grupę bardzo rozwojową stanowią paliwa, a w szczególności LNG, które liczymy, że będzie odnotowało bardzo dużą dynamikę. Spodziewamy się, że w tym roku do portu zewnętrznego w Świnoujściu zawinie ponad 90 gazowców. W ubiegłym roku było to 60 gazowców. W roku 2012, w którym miałem przyjemność pracować nad biznesplanem dla pierwszego nabrzeża LNG, zakładaliśmy, że do Świnoujścia będzie wpływało od 18 do 22 gazowców. A więc tu najlepiej widać, jak inwestycja w infrastrukturę, jak zwiększanie możliwości powoduje, że obroty masowo wzrastają. Tak to wygląda, jeżeli chodzi o porty Szczecin i Świnoujście.

Jeżeli chodzi o wyniki finansowe, to dzisiaj też była o nich mowa. Wyniki, które prezentował pan minister, to 147 mln zł i dwudziestotrzyprocentowy wzrost rok do roku. Będą one o wiele większe, ale myślę, że tym pochwalimy się po zakończeniu badania przez biegłego audytora. To tyle w telegraficznym skrócie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Muszę powiedzieć, że rzeczywiście słowo „stabilny” to dobre określenie tego, jaka jest sytuacja w portach, jeżeli chodzi o przeładunki, tylko że ja słowem „stabilny” nie jestem usatysfakcjonowany, nie wiem, jak pozostali państwo. Jednak do tej pory wzrost przeładunków był zauważalny w zasadzie rok do roku. Rozumiem argument, kiedy państwo mówicie o tym, że były przeładowywane nadmiarowe ilości węgla, ale jak

odejmiemy 11 mln ton węgla, których w 2024 r. zostało mniej przeładowanych w trzech portach, i spojrzymy na obniżenie całości przeładunków, to wychodzi mniej więcej na zero albo 2 mln ton więcej w skali wszystkich trzech portów, czyli jest to jakieś 1,5% w skali wszystkich na plusie. Tak naprawdę chyba w całości generuje to port w Gdańsku. Dalej jest to bardzo małe pocieszenie.

Mam nadzieję na to, co pan prezes powiedział na końcu, że ten rok będzie rokiem powrotu na ścieżkę dynamicznego wzrostu, że tendencja będzie dobra. Nikt z nas nie chce stagnacji. Już trochę przyzwyczailiśmy się do tego, że bijemy kolejne rekordy, zresztą po prostu tego państwu życzę. Na pewno w przyszłym roku wiosną też będziemy o tym rozmawiać. Mam nadzieję, że wtedy wyniki będą takie, że wszyscy nie tylko będziemy cieszyć się, że jest stabilna sytuacja, ale będziemy po prostu bardzo zadowoleni z wyników. Rozumiem, że pan minister chwali się tym, że porty wypracowały większe zyski. To dobrze, że wypracowały większe zyski, ale drodzy państwo, wszyscy wiemy, że tak naprawdę państwo, Rzeczpospolita pieniądze ma z podatków, a nie z działalności stricte związanej z dzierżawami. To wszystko jest ważne dla rozwoju portów, przedsiębiorczości, ma wiele bardzo ważnych aspektów, ale najwięcej pieniędzy trafia do budżetu państwa z działalności portowej, z tego, ile towaru po prostu przeładuje się przez port. A więc tutaj zakładam, że też jest stagnacja, nie ma tutaj wzrostów, chyba że są jakieś obniżki albo pan minister jakoś pozytywnie nas zaskoczy, ale zakładam że jest bardzo podobnie. Zresztą poprosimy o informację Ministerstwa Finansów w tym zakresie, żeby też móc porównać, jak w skali Polski wyglądają dochody z podatków w budżecie państwa, dlatego że tak naprawdę to jest kluczowe dla rozwoju, to przede wszystkim ma przynosić działalność portowa w Polsce.

Panie ministrze, zauważyłem drobną rozbieżność. Oczywiście w skali jest mała, ale kiedy mówimy o tak niewielkich wzrostach, to bądźmy już bardzo dokładni. Portale branżowe, ale też jak widzę, portal rządowy Trade.gov.pl, nie wiem, kto jest właścicielem tego portalu, ale domena wskazuje, że państwo polskie, i inne portale podają, że porty obsłużyły 135 mln ton ładunku. W państwa informacji jest napisane, że 136,7 mln ton. Czy nastąpiła tutaj jakaś korekta? Z czego wynika ta zmiana?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, dane, które my przedstawiamy, są danymi zebranymi bezpośrednio z portów. Są to dane, które są najbardziej rzetelnie przygotowane. Proszę o uznanie naszych danych jako tych, które są danymi oficjalnymi. Dlaczego na portalu Trade.gov.pl wskazano takie dane, nie wiem. My nie prowadzimy tego portalu. Może po prostu była to kwestia zaokrąglenia do wartości środkowej, czyli pięciu. Nie mam innego pomysłu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Inne portale też podawały tę kwotę. Czy ktoś z państwa? Pani poseł Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mam pytanie do pana ministra. Panie ministrze, był przetarg na dzierżawcę terminala zbożowego w Gdyni. Nie chciał pan podpisać umowy. Nastąpił drugi przetarg. Wygrała ta sama osoba. Chciałam pana zapytać, co w związku z tym. Czy jest podpisana umowa i czy w związku z tym są jakieś inwestycje, przedsięwzięcia związane z tym, żeby terminal zbożowy w Gdyni ruszył. Mówi pan o narodowym terminalu w Gdańsku, a w Gdyni, zdaje się, są potrzebne inwestycje, żeby również w Gdyni można było podwyższyć przeładunki. Za naszych czasów była pandemia i wojna. Baza nikomu nie przeszkadzała. Rozumiem, że w porcie wyrównuje się, zabiegając o różnego rodzaju ładunki, więc przeładunki nie powinny spadać. Natomiast do pana ministra mam pytanie dotyczące dzierżawcy na terminalu zbożowym w Gdyni.

I jeszcze jedno pytanie, które tu sobie zapisałam, à propos portu Gdynia, à propos harmonogramu, który państwo nam przedstawicie, jeżeli chodzi o realizację zadań. Chciałam zapytać jeszcze panią prezes, jak wygląda status przetargu na port zewnętrzny w Gdyni. Czy i kiedy w związku z aktualną wiedzą na temat kosztów budowy terminala w Gdańsku, dokonano rewizji kosztów budowy terminala w Gdyni i w Świnoujściu? W związku z tym mam też pytanie do Świnoujścia. Pierwotne szacunki mówiły o koszcie budowy portu zewnętrznego w Gdyni opiewającym na 5 mld zł, natomiast wiemy, że mniejszy terminal w Gdańsku, jeżeli chodzi o terminal T3, to koszt 2-2,5 mld zł. A więc pytanie, czy Gdynia robiła szacunki, czy będzie się to wiązało z większym wydatkiem. Jeżeli można, chciałabym, żeby Świnoujście

ewentualnie również zawarło taką informację, jeżeli państwo nie chcecie teraz odpowiadać bądź jeżeli nie macie takich informacji. Proszę, żeby było to zawarte również w odpowiedzi na nasze pytania, z którymi zwróciliśmy się do państwa.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę, państwo prezesi. Pan minister.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Zacznę, ponieważ pierwsze pytanie pani poseł skierowała do mnie, jeżeli chodzi o sprawę związaną z terminalem w Gdyni. Może zacznę od tego. Pani poseł użyła stwierdzenia, co zrobić, żeby terminal ruszył. Chcę państwa zapewnić, że terminal zbożowy w Gdyni cały czas funkcjonuje, realizuje działania związane z przeładunkami, działa.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Podpisano umowę?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Ale terminal działał od lat. Po prostu tutaj chodziło o to, że w związku z tym, że skończyła się...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Zapytałam o nowego dzierżawcę, ponieważ pan unieważnił pierwszy przetarg, nie chciał pan podpisać umowy. Przy drugim przetargu wygrała ta sama firma. A więc zapytałam, czy teraz podpisze pan umowę. Czy w związku z tym zostaną tam zainwestowane pieniądze, będzie współpraca i terminal będzie się rozwijał?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pani poseł, ja doskonale zrozumiałem to pytanie. Rozpocząłem od tego, że terminal cały czas funkcjonuje i przeładowuje. Tak jak państwo widzieliście, port w Gdyni w 2024 r. w sumie przeładował blisko 5,5 mln ton zboża. Terminal zbożowy, o którym mówimy, również realizował przeładunki, które są w tym zawarte. W związku z tym, że skończył się czas dzierżawy terminala, w 2023 r. zakończyła się procedura wyłonienia nowego operatora przez port. Dokumenty zostały przesłane do nas do ministerstwa. Po szerokich konsultacjach, które były realizowane z podmiotami między innymi odpowiedzialnymi za szeroko rozumiane bezpieczeństwo, nie wyraziliśmy zgody na podpisanie umowy. Ze względu na charakter informacji nie są one publiczne. Zostało ogłoszone kolejne postępowanie. To nie jest wprost przetarg w myśl ustawy o zamówieniach publicznych, ale coś na zasadzie bardziej konkursu, kto stworzy ofertę, która będzie miała według różnych kryteriów konkretne dane. Według informacji, które przedstawił port, na etapie portowym zakończyło się postępowanie, które jest obecnie analizowane, o czym zapewne powie pani prezes. Umowa nie została podpisana, dokumenty nie zostały do nas, do ministerstwa przysłane. Czekamy na zakończenie całej procedury z tym związanej. Natomiast chcę zapewnić, że terminal, o który konkurują podmioty międzynarodowe, cały czas funkcjonuje i realizuje działania związane z przeładunkami.

Jeszcze tylko uzupełniając, chcę państwu powiedzieć, że dzisiaj mamy zdolności przeładunkowe w największych polskich portach, jeżeli chodzi o zboże, na poziomie 15 mln ton. Na tyle szacujemy je we wszystkich terminalach, które mamy w portach Gdańsk, Gdynia, Świnoujście i Szczecin. W 2024 r. przeładowano ponad 10,5 mln ton towarów, co znaczy, że zdolności przeładunkowe pozwalają nam jeszcze zwiększyć realizację działań. Dodając do tego kolejne inwestycje, jak port zbożowy w Gdańsku, jeszcze zwiększymy te zdolności po to, żeby przygotować się na sytuacje, które potencjalnie mogłyby wymagać nagłego wzrostu zdolności przeładunkowych, po to, żebyśmy byli gotowi na realizacji tych działań. Ze strony byłego prezesa portu padło pytanie, że to mało, jeżeli chodzi o te kwestie. Nie zgadzę się z tym, dlatego że tu nie chodzi o to, żeby wydawać pieniądze, żeby stawiać Mercedesa klasy S, tylko o to, żeby zwiększać zdolności przeładunkowe. Jeżeli Port Gdański Eksploatacja w ubiegłym roku przeładował 700 tys. ton, jeżeli dobrze kojarzę, w sektorze zboża, a my w pierwszym etapie zwiększamy te zdolności do 2 mln ton, to biorąc pod uwagę to, co mamy dzisiaj i o ile jeszcze zwiększymy, uznajemy, że jest to propozycja racjonalna, oparta na uzasadnionym wydatkowaniu pieniędzy spółek państwowych, która pozwoli jeszcze zwiększyć potencjał. Oczywiście dotyczy to realizacji działań, które są tylko i wyłącznie w naszych podmiotach należących do Skarbu Państwa, ale w innych miejscach. Chociażby w porcie w Świnoujściu

również są realizowane inwestycje operatorów, które zwiększają potencjał przeładunkowy w portach zbożowych. To tylko tyle odpowiadając na pytanie pani poseł.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję bardzo.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie ministrze, tylko że ja pytałam w kontekście inwestycji. Jeżeli jest to dalej zawieszone, chociaż oczywiście możemy rozmawiać, ile planujecie zwiększyć przeładunków, ale mnie chodzi o inwestycje. W tej chwili nikt tam nie inwestuje, a wiemy, że ten terminal potrzebuje doinwestowania, inwestycji. A więc pytanie właśnie w tym kontekście, jakie są tam planowane albo przeprowadzane w tej chwili inwestycje i przez kogo?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jasne. Odpowiadając na pytanie pani poseł, dwa nabrzeża, Nabrzeże Indyjskie i Nabrzeże Norweskie, jeżeli dobrze pamiętam...

Wiceprezes do spraw finansów i zarządzania aktywami Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Katarzyna Gruszecka-Spychała:

Kluczowe jest tutaj Nabrzeże Indyjskie, o którym mówiłam. Właśnie tam znajduje się ten terminal.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Nabrzeże Indyjskie praktycznie jest już na ukończeniu. Natomiast podmiot, który zaproponuje zarządowi portu najlepszą ofertę, czyli płacenie miesięcznego czynszu...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Kiedy rozpatrzenie konkursu, panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

...będzie również zobowiązany do tego, żeby realizować inwestycje według swoich planów biznesowych. Poproszę panią prezes.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani prezes, proszę bardzo szybko.

Wiceprezes do spraw finansów i zarządzania aktywami Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Katarzyna Gruszecka-Spychała:

Nie jesteśmy w stanie odpowiedzialnie podać daty. Gdybym dzisiaj podała jakąkolwiek datę dzienną, to bym kłamała.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale w tym roku?

Wiceprezes do spraw finansów i zarządzania aktywami Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Katarzyna Gruszecka-Spychała:

Przypuszczam, że tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jakie będą inwestycje i na jaką kwotę, których będzie potrzebował ten terminal?

Wiceprezes do spraw finansów i zarządzania aktywami Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Katarzyna Gruszecka-Spychała:

Ja to wszystko dzisiaj pokazywałam, dokładnie opowiadałam o Nabrzeżu Indyjskim.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mówię o terminalu zbożowym.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. To w takim poprosimy na piśmie.

**Wiceprezes do spraw finansów i zarządzania aktywami Zarządu Morskiego Portu Gdynia
SA Katarzyna Gruszecka-Spychała:**

Dobrze, odpowiemy precyzyjnie na te pytania.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Lamczyk jeszcze chciał zabrać głos. Panie pośle, jakbym mógł prosić szybko?

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dobrze, szybko. Pan przewodniczący dziwił się stagnacji. Ja powiem, że zaniedbano kilka spraw przez okres dziesięciu lat. Tak można powiedzieć. Mianowicie wąskim gardłem jest transport kolejowy, intermodalny. U nas mogą jeździć krótkie pociągi, długie się nie mieszczą. Poza tym czas przewozu na przykład do Austrii jest jeszcze raz taki długi. Jeden kontener z Hamburga kosztuje około 900 euro, a u nas kosztuje około 1,5 tys. I to jest właśnie ta różnica. Poza tym porty, które są na południu Europy, które starają się obsługiwać Węgry bądź Czechy, słoweński Koper, włoski Triest czy chorwacka Rijeka, też przechwytyują chociażby samą obsługę. To też trzeba wziąć pod uwagę. Również trzeba wziąć pod uwagę, że polska flota jest w opłakanym stanie. Kiedyś Polskie Linie Oceaniczne miały 97 nowoczesnych jednostek do przewozów drobnicy, a dzisiaj mają dwie jednostki. Koleżanka Dorota może powiedzieć, ponieważ była prezesem. Poza tym Polska Żegluga Morska dysponowała 56 statkami. Za 2023 r. miała prawie 1 mld zł straty. To są takie rzeczy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę już przestać pastwić się nad rządem SLD, panie pośle.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

To wszystko.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Chciałam zapytać, panie przewodniczący...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie, już nie daję głosu.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

...czy na pytanie odnośnie do zwiększonych kosztów realizacji portu zewnętrznego odpowiecie państwo w tym dokumencie?

**Wiceprezes do spraw finansów i zarządzania aktywami Zarządu Morskiego Portu Gdynia
SA Katarzyna Gruszecka-Spychała:**

Odpowiemy szczegółowo pisemnie.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dobrze.

**Wiceprezes do spraw finansów i zarządzania aktywami Zarządu Morskiego Portu Gdynia
SA Katarzyna Gruszecka-Spychała:**

Jednym zdaniem odpowiadam, że konsultacje trwały latem, były to szczegółowe konsultacje z dopuszczonymi partnerami. Chciałabym jeszcze raz podkreślić, że port nie będzie ponosił tego kosztu. Jest to PPP.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani prezes, moja krajanka jeszcze zgłaszała się wcześniej.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Dorota Pyć:

Tak, panie przewodniczący. Zgłaszałam się, ponieważ chciałam powiedzieć, że mam dosyć duże doświadczenie, jeżeli chodzi o gospodarkę morską i porty morskie. Dzisiaj padło stwierdzenie o stagnacji, nawiązał do niego przed chwilą pan poseł Lamczyk. Absolutnie nie obserwujemy żadnej stagnacji. Jeżeli chodzi o porty polskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, rozwijają się one bardzo dobrze. W tej chwili sytuacja jest o tyle skomplikowana, że dotknęła nas wojna w Ukrainie. Proszę sobie wyobrazić, że Baltic Hub w ubiegłym roku nie mógł wykonać tego, co by wykonał, gdyby nie było wojny, dlatego że nie obsługuje transshipmentów do Rosji, a pomimo tego uzyskał prawie dziesięcioprocentowy wzrost wolumenu

przeładowanych kontenerów. Złożyły się na to oczywiście inwestycje i wiele różnych bardzo ważnych decyzji, które były podejmowane przez ostatnich co najmniej kilkanaście lat. A więc porty rozwijają się. I mamy nadzieję, że dalej będą się rozwijały, dlatego że mają bardzo duże szanse, właśnie te, które stwarzają nabrzeża, nowa infrastruktura. Jest to szalenie ważne. Myślę, że wszyscy z państwa w tej Komisji dokładnie to rozumieją, znają.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Rozumiemy, pani prezes.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani prezes, już kończąc prosiłem państwa o wykaz transportów ropy i węgla. Nie dostałem węgla. A więc proszę o uzupełnienie. Miał przyjść węgiel i ropa, a przyszła tylko ropa.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Dorota Pyć:

Dobrze, skorygujemy to. Może było to niezauważone gdzieś w drugim pliku. Sprawdzimy to.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Może jeden plik nie został załączony.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Dorota Pyć:

Sprawdzimy to. W razie czego mam pełen plik przy sobie, mogę przekazać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Mailowo.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Dorota Pyć:

Prześlemy mailowo. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo państwu dziękuję za spotkanie. Zamykam posiedzenie Komisji.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję.