



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DGMiZS-7.054.8.2024

Warszawa, 04 lipca 2024

Pan

**Szymon Hołownia**

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 2856 Posłanki na Sejm RP Pani Pauliny Matysiak, w sprawie unieważnienia przetargów na budowę terminali zbożowych, przy piśmie z dnia 10 czerwca br., niniejszym przedstawiam następujące informacje.

## **1. Co jest przyczyną unieważnienia przetargów na budowę terminali zbożowych w Gdyni i Gdańsku?**

Oba przetargi były unieważnione decyzjami zarządów tych portów. Minister Infrastruktury, działający w imieniu Skarbu Państwa jako akcjonariusza ZMP, nie posiada kompetencji do podejmowania decyzji bądź ingerowania w prowadzone przez Spółki postępowania przetargowe. Procedura przetargowa wszczęta przez poprzedni Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. we wrześniu 2022 roku była realizowana do 25.04.2024 r., kiedy to decyzją nowego Zarządu Spółki została zakończona unieważnieniem na podstawie specyfikacji postępowania.

Odnosnie do portu gdańskiego należy wskazać, że zgodnie z komunikatem dotyczącym odwołania Przetargu nr 1/SRH/2 opublikowanym przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. w dn. 20 maja 2024 r. na stronie internetowej zarządu, przetarg był przedmiotem zainteresowania kilku podmiotów, które skierowały do spółki szereg pytań i wątpliwości dotyczących jego warunków. W wyniku tego, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. podjął decyzję o odwołaniu przetargu, celem opracowania nowych warunków na podstawie zgłoszonych uwag, z intencją przeprowadzenia nowego postępowania przetargowego.

## **2. Czy jest szansa na szybkie rozpoczęcie tych inwestycji, aby usprawnić eksport polskiego zboża?**

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. w dniu 23.05.2024 r. ogłosił nowe postępowanie przetargowe. Termin składania ofert upływa 03.07.2024 r. o godz. 10.00, a rozstrzygnięcie przetargu spodziewane jest do końca roku. Do tego czasu tymczasowym operatorem pozostanie dotychczasowy, tymczasowy dzierżawca.

Szczegółowe informacje na temat prowadzonego przez ZMP Gdynia S.A. postępowania przetargowego dostępne są pod adresem: <https://www.port.gdynia.pl/przetarg/23-05-2024-r-postepowanie-na-dzierzawe-terminalu-zbozowego/>.

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. jest w trakcie opracowywania warunków nowego przetargu na podstawie otrzymanych wcześniej uwag i zapytań. Zarząd spółki planuje ogłoszenie postępowania przetargowego obejmującego teren, na którym będzie mógł być zlokalizowany terminal rolno-spożywczy, jeszcze w tym roku.

### **3. Czy planowane są inne rozwiązania, które pozwolą na sprawny przeładunek tych towarów?**

Należy podkreślić, że polskie porty morskie są przygotowane do obsługi zboża. W skali jednego miesiąca porty Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście są w stanie przeładować ponad 1 mln ton tego towaru. Maksymalne zdolności przeładunkowe w tym zakresie szacowane są na ok. 15 mln ton w skali roku. W roku 2023 w portach Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście przeładowano w sumie ok. 9,351 mln ton zboża, z kolei przez pierwsze 5 miesięcy 2024 roku w polskich portach przeładowanych zostało ok. 4,2 mln ton. W przypadku zespołu portowego Szczecin-Świnoujście zdolności przeładunkowe zboża wynoszą 4,06 mln ton/rok, z czego wolne zdolności przeładunkowe do końca br. zarząd portów szacuje na ponad 800 tys. ton.

Ponadto, zarządy portów oraz działający w portach operatorzy przeładunkowi realizują działania, w tym te o charakterze *stricte* inwestycyjnym, które mają na celu dodatkowe wzmocnienie potencjału polskich struktur portowych.

W Porcie Gdynia realizowane są następujące inwestycje w zakresie obsługi produktów typu „agro”:

- i. Budowa nowego magazynu do składowania zboża na terminalu HES (inwestycja w trakcie realizacji),
- ii. Modernizacja nabrzeża Indyjskiego przy terminalu Mondry w ramach pogłębienia portu, co umożliwi przyjmowanie statków klasy Baltimax,
- iii. Rozbudowa terminala intermodalnego w zachodniej części portu,
- iv. Budowa zsydni kolejowych i magazynów (silosów) na terminalu OT Port Gdynia, które umożliwią rozładunek wagonów kolejowych na nabrzeżach, na których operuje terminal OTPG.

Dodatkowo, jako inwestycje zakończone w porcie Gdynia należy wskazać:

- i. Modernizację nabrzeża Norweskiego, które aktualnie w 100% służy przeładunkom płodów rolnych,
- ii. Pogłębienie portu przy nabrzeżu Rumuńskim, przy którym aktualnie obsługiwane są w całości statki ze zbożem klasy Baltimax,
- iii. Pogłębienie i modernizację nabrzeży Szwedzkiego i Holenderskiego przy terminalu HES.

Planowana jest także budowa zsydni kolejowych i magazynów (silosów) na terminalu OT Port Gdynia, które umożliwią rozładunek wagonów kolejowych na nabrzeżach, na których operuje terminal OTPG.

Do najważniejszych zaplanowanych inwestycji związanych z obsługą produktów „agro” w Porcie Gdańsk należą:

- i. Przygotowanie infrastruktury portowej gwarantującej odpowiedni poziom organizacji operacji logistycznych związanych z dowozem, badaniami oraz załadunkiem zboża na statki – planowane jest wykonanie utwardzenia terenu dla miejsc odstawczych aut ciężarowych przy ul. Śnieżnej i Handlowej,
- ii. Pogłębienie nabrzeża Zakrętu Pięciu Gwizdków – pogłębienie ma na celu zwiększenie zanurzenia statków, co spowoduje możliwość załadunku większej ilości zboża przez spółkę Magrol,
- iii. Przebudowa nabrzeża Szczecińskiego – celem inwestycji jest umożliwienie cumowania przy nabrzeżu większych statków oraz ujednoczenie linii odbojowej w stosunku do sąsiedniego odcinka nabrzeża, co zwiększy możliwości operacyjne wzdłuż nabrzeża.

Inwestycje już zrealizowane w Porcie Gdańsk obejmują:

- i. Przygotowanie infrastruktury gwarantującej odpowiedni poziom organizacji operacji logistycznych związanych z dowozem, badaniami oraz załadunkiem zboża na statki oraz zwiększenie o ok. 600 miejsc odstawczych dla aut ciężarowych, co przyczyni się do wyeliminowania ryzyka potencjalnych zatorów na drogach dojazdowych do i w samym porcie. Maksymalna liczba samochodów ciężarowych na parkingach odstawczych ZMP Gdańsk S.A. wynosi 850 pojazdów. W okresie od stycznia do czerwca 2024 r. wykorzystanie parkingów wyniosło od 234 do 601 ciężarówek (tj. od 27% do 70%). Największe natężenie ruchu parkingowego miało miejsce w maju br., natomiast najmniejsze w lutym br.,
- ii. Zwiększenie liczby punktów badań próbek zbóż na terenie Portu Gdańsk. Obecnie jest ich 4 szt. w różnych lokalizacjach. Nieprzerwane funkcjonowanie punktów badań próbek stało się możliwe po zamontowaniu przez ZMP Gdańsk S.A. zadaszeń w postaci lekkich hal namiotowych. Zadaszenia stanowią zabezpieczenie przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, które wykluczają możliwość przeprowadzania badań,
- iii. Rozbudowanie infrastruktury sieciowej w związku z realizacją nowych inwestycji w technologii utwardzeń terenu (związane z dodatkowymi miejscami odstawczymi dla aut ciężarowych),
- iv. Magazyn o zdolności składowania 23 000 ton, dedykowany pod produkty zbożowe, zrealizowany przez operatora Speed na Nabrzeżu Wiślanym. Oddany do użytku w listopadzie 2023 r.

Istotnymi są także inwestycje w obszarze przeładunków „agro”, dokonane przez operatorów w gdańskim porcie, tj. zakup taśmociągu mobilnego do załadunku na burtę statku, zakup specjalistycznych urządzeń umożliwiających przyjęcie oraz rozładunek kontenerów z produktami zbożowymi, budowa hal namiotowych do składowania zbóż i innych produktów rolnych.

Do najważniejszych inwestycji w Portach Szczecin i Świnoujście należą m.in.:

- i. Poprawa dostępu od strony wody dzięki inwestycji polegającej na pogłębieniu i poszerzeniu toru dostępowego do portu w Szczecinie.

Obecna głębokość toru to 12,5 m, co pozwala na obsługę statków o zanurzeniu do 11 m (wcześniej było to 9,15 m). Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. prowadzi obecnie prace mające na celu pogłębienie basenów portowych i dostosowanie ich do głębokości toru wodnego. Prowadzone są prace w rejonie przeładunków masowych („Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego”) i drobnicowych („Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego”). Przewidywane zakończenie prac to druga połowa 2025 r. Jedno z nabrzeży w rejonie przeładunków masowych – nb. Chorzowskie będzie mogło przyjmować statki o zanurzeniu do 11 m już pod koniec 2024 roku. Jednak co najważniejsze z punktu widzenia przeładunków „agro”, to pogłębienie basenu przy nabrzeżu Zbożowym do głębokości 12,5 m („Dostosowanie nabrzeża Zbożowego w porcie w Szczecinie do głębokości 12,5 m”). Nabrzeże to obsługuje największy elewator zbożowy Szczecin Bulk Terminal. Przewidywane zakończenie inwestycji wraz z odbiorami – koniec I kw. 2025 r.

- ii. Działania podjęte przez operatorów portowych w celu zwiększenia zdolności przeładunkowej zbóż i towarów „agro” masowych.  
Spółka OT Port Świnoujście prowadzi zaawansowane prace, które polegają na połączeniu technologicznym istniejących magazynów płaskiego składowania z głębokowodnym nabrzeżem Chemików w porcie wewnętrznym w Świnoujściu, mogącym obsługiwać jednostki masowe i typu post-panamax o nośności DWT 80-100 tys. ton. Zakłada się instalacje urządzeń załadunkowych, tzw. „shiploaderów”, oraz montaż niezbędnych urządzeń transportowych, tj. np. wag dozujących, wież przesypowych itp. Wykonanie zaplanowanych działań pozwoli na zwiększenie zdolności przeładunkowej z 300 ton do 1200 ton na godzinę, czyli do 20 000 ton na dobę – co pozwoli na zwiększenie potencjału terminala (jeżeli chodzi o przeładunki zbóż – do 2 mln ton rocznie). Spodziewane zakończenie projektu - lipiec 2025 r.

Z wyrazami szacunku  
Dokument podpisany elektronicznie przez:  
z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Arkadiusz Marchewka  
Sekretarz Stanu