



Gdańsk, dnia 03.11.2021 r.

Pani
Gabriela Morawska-Stanecka
Wicemarszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej
Kancelaria Senatu
ul. Wiejska 6/8
00-902 Warszawa

KANCELARIA SENATU

03980200529995
RPW/25377/2021 P zał.
2021-11-16 rej. Bronisz Karol

Dot.: pisma znak sprawy: BPS/043-31-1291/21 z dnia 12.10.2021 r.

Szanowna Pani Marszałek,

W odpowiedzi na Państwa pismo znak BPS/043-31-1291/21 dot. tekstu oświadczenia złożonego przez senatora Jerzego Wcisłę podczas 31. posiedzenia Senatu RP w dniu 8 października 2021 r. poniżej przedstawiamy odniesienie prezesa Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. (ZMPG S.A.) do przedmiotowego oświadczenia:

- 1. Czy port w Gdańsku postrzega rozwój portu w Elblągu i powiększenie jego zdolności do przeładunku jednostek o zanurzeniu do 5 m, długości do 100 m i ładowności do ok. 3,5 tysięcy ton jako groźną konkurencję, czy jako uzupełnienie oferty portu w Gdańsku? Dodam, że zdolności przeładunkowe portu w Elblągu szacowane są na 1,5 miliona t, a docelowe – po wykonaniu dodatkowych inwestycji – do 3,5 miliona t rocznie.**

Port Gdańsk jest uniwersalnym portem morskim z głębokowodnymi nabrzeżami w zewnętrznej części portu, obsługującymi największe statki mogące wpłynąć na Bałtyk, w tym największe statki kontenerowe na świecie (terminal kontenerowy DCT jest bałtyckim hubem kontenerowym). Przy głębokowodnych nabrzeżach mogą być obsługiwane statki o zanurzeniu do 15 m. Aktualne możliwości przeładunkowe Portu Gdańsk są szacowane na ok. 76,4 mln ton/rok. W 2019 r. obroty ładunkowe Portu Gdańsk osiągnęły rekordowy poziom – 52,2 mln ton, zaś w roku 2020, ze względu na negatywne skutki dla gospodarek światowych związanych z pandemią covid-19, poziom przeładunków wyniósł 48,0 mln ton. W pierwszej połowie 2021 r. przeładowano 25,6 mln ton.

W opinii Portu Gdańsk, Port Elbląg po zakończeniu przekopu przez Mierzęję Wiślaną może stać się istotnym węzłem transportowym, integrującym przewozy morskie, śródlądowe, kolejowe i drogowe z Portem Gdańsk.

Port Gdańsk nie rozpatruje rozwoju Portu Elbląg jako konkurencji, tylko postrzega rozwój Portu Elbląg w kategoriach portu wspomagającego. Port w Elblągu, obsługując małe jednostki

oraz przejmując część małych ładunków obsługiwanych w części wewnętrznej gdańskiego portu, pomoże odciążyć Port Gdańsk w kwestiach dowozowo-odwozowych (kolej/samochody). Rozwój Portu Elbląg w żaden sposób nie wpłynie na wolumen obsługiwany w porcie zewnętrznym. Obsługa statków o powyższych parametrach (zanurzenie do 5 m, długość do 100 m i ładowność do ok. 3,5 tysięcy ton) nie jest głównym celem strategicznym Portu Gdańsk. W związku z tym, że Taryfa Opłat Portowych Portu Gdańsk, skonstruowana jest w oparciu o tonaż (GT) i typ statków, głównym czynnikiem decydującym o wzroście przychodów z tytułu opłat portowych w gdańskim porcie są statki o wyższym GT, aniżeli te, które potencjalnie zostałyby przejęte przez Port Elbląg. Port Gdańsk jako największy port polski oraz kreator rynku i przestrzeni portowej, nieprzerwanie prowadzi politykę dywersyfikacji ładunkowej, która obecnie doprowadziła do pełnej uniwersalizacji portu, gdzie poszczególne grupy towarowe nie mają dominującej pozycji względem siebie. Taka sytuacja gwarantuje portowi w Gdańsku elastyczność i stabilność przeładunków, gdyż pozwala na zastąpienie spadków w jednej z grup towarowych, wzrostami w innych grupach ładunkowych. Podobnie jak w przypadku zastąpienia mniejszych jednostek, większymi. Jednocześnie, prowadzone inwestycje infrastrukturalne, dodatkowo zabezpieczają port przed niebezpieczeństwem znacznej utraty wolumenów tonażowych a Port Gdańsk wiąże swoje strategiczne plany z rozwojem terminali usytuowanych w głębokowodnej części Portu. Należy wspomnieć, że ww. statki obsługiwane są w Porcie Gdańsk wyłącznie w porcie wewnętrznym, który po pogłębieniu toru wodnego, będzie mógł obsługiwać statki o znacznie wyższych parametrach, tym samym hipotetyczna utrata statków, o których mowa w pytaniu nr 1, nie wpłynie znacząco lub w ogóle nie wpłynie na utratę całkowitego wolumenu oraz przychodów Portu Gdańsk.

Ze względu na trwające inwestycje infrastrukturalne, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. (ZMPG S.A.) nie podejmował do tej pory rozmów w zakresie włączenia Portu Elbląg w plany logistyczne Portu Gdańsk. Jednak już teraz widzimy potencjał tego portu jako uzupełniającego punktu transportowego dla przeładunków morskich i intermodalnych (przeładunki kolejowo-drogowo-rzeczne), ale przede wszystkim jako dużego węzła żeglugi śródlądowej. W przyszłości Port Elbląg może być włączony do korytarza transportowego: Gdańsk – Morze Czarne i współpracy nie tylko z portami ukraińskimi, ale także innymi podmiotami z regionu Morza Czarnego.

W obecnej chwili parametry techniczne w Porcie Elbląg, umożliwiające obsługę barek/małych statków o długości 85 m, szerokości 15 m i zanurzeniu 2,3 m są niewystarczające w kontekście pełnienia przez Port Elbląg funkcji pomocniczej dla Portu Gdańsk, niemniej jednak inwestycja związana z przekopem przez Mierzęję Wiślaną ma szansę zmienić obecną sytuację, umożliwiając dostosowanie parametrów Portu Elbląg do drogi wodnej (zanurzenie jednostki 4-4,5 m, długości jednostki do 100 m, szerokość jednostki 20 m).

W aspekcie dostępu drogowego połączenie Portów w Gdańsku i Elblągu jest bardzo dobre. Odbywa się ono poprzez kolejno: Trasę Sucharskiego, Obwodnicę Południową oraz drogę ekspresową S7. Możliwy jest zatem bezkolizyjny przejazd pojazdów ciężarowych z ominięciem centrów miast.

W przypadku kolei, transport ładunków na odcinku Gdańsk – Elbląg począwszy od Portu Gdańsk odbywać się może liniami nr 227, 226 oraz następnie linią nr 9 (Gdańsk Główny – Warszawa Wschodnia, z priorytetem dla ruchu pasażerskiego) dalej linią nr 204. Powyższe wskazuje na możliwość realizacji regularnych połączeń kolejowych w zależności od wygenerowanego zapotrzebowania. Należy zwrócić uwagę na wykorzystanie linii częściowo jednotorowych oraz linii z priorytetem dla ruchu pasażerskiego.

2. Ile jednostek o parametrach, dla których port w Elblągu będzie dostępny, jest obecnie obsługiwanych w porcie w Gdańsku? Jaka jest wielkość przeładunków z tych jednostek i jaki stanowi to udział w przeładunkach ogólnych?

W 2020 roku statków o ww. parametrach (zanurzenie do 5 m, długość do 100 m oraz ładowność do 3,5 tys. ton) było łącznie 650 z czego 409 to statki, które zawinęły z ładunkiem.

W 2020 roku statki o ww. parametrach (zanurzenie do 5 m, długość do 100 m oraz ładowność do 3,5 tys. ton), obsłużyły łącznie 2,2 mln ton ładunków co stanowi niespełna 5% całkowitych przeładunków Portu Gdańsk. 100% tychże ładunków zostało obsłużonych w porcie wewnętrznym.

3. Jakie znaczenie będzie miała ewentualna utrata części tych przeładunków dla efektywności i wyników – także finansowych – portu w Gdańsku?

Port Gdańsk jest najszybciej rozwijającym się portem europejskim, który z roku na rok osiąga coraz lepsze wyniki oraz awansuje zarówno w bałtyckich jak i europejskich rankingach. W 2020 roku, pomimo sytuacji pandemicznej, Port Gdańsk awansował do pierwszej 20-tki portów europejskich oraz znalazł się na 15 miejscu topowych portów kontenerowych w Europie. W 2021 roku awansował na III miejsce na Bałtyku oraz I miejsce w rankingu bałtyckich portów kontenerowych. Na osiągane wyniki, również te finansowe, wpływa bezpośrednio lub pośrednio działalność ponad stu kontrahentów działających w Porcie Gdańsk a osiągnięte przychody z opłat portowych, tak jak dotychczas, powinny w kolejnych latach wykazywać dodatnią dynamikę rdr. Pomimo uzależnienia kondycji Portu Gdańsk od globalnej koniunktury gospodarczej, należy brać pod uwagę, że za krótkookresowym horyzontem zdominowanym przez chwilowy niekorzystny wpływ pandemii, rozwijają się długookresowe trendy, takie jak większa ilość statków handlowych zawijających do Portu Gdańsk oraz podstawianie przez armatorów coraz większych jednostek. Jak wspomniano powyżej, Taryfa Opłat Portowych Portu Gdańsk, skonstruowana jest w oparciu o GT, w związku z czym statki o niskim GT nie wpływają znacząco na wielkość osiągniętych przychodów w Porcie Gdańsk. Reasumując, najwyższe GT statku wśród tych 409 jednostek, które zawinęły z ładunkiem do Portu Gdańsk w roku 2020 o ww. parametrach (zanurzenie do 5 m, długość do 100 m oraz ładowność do 3,5 tys. ton) to 3000 GT. Natomiast średnie GT tychże statków handlowych to zaledwie 1133 GT. Biorąc pod uwagę powyższe, należy stwierdzić, że przychody z opłat portowych wygenerowane przez wymienione statki to 1,5 mln PLN w skali roku. W skali przychodów osiągniętych z tytułu opłat portowych w Porcie Gdańsk w 2020 roku to zaledwie 2%.

4. Jaki procent ładunków rozładowywanych w porcie w Gdańsku drogę dalszą odbywa nie statkami morskimi, a środkami transportu lądowego? Jaki udział w tej formie transportu ma transport kołowy, a jaki – kolejowy?

Biorąc pod uwagę strukturę przeładunkową Portu Gdańsk i duży udział paliw płynnych (Naftoport) w obsłużonym wolumenie, struktura ładunków lądowych dzieli się na kolej, samochody oraz rurociąg. Udział wymienionych ładunków lądowych w obsłużonym wolumenie w roku 2020 wyniósł blisko 80%. Kolejno: udział w całkowitym obsłużonym wolumenie transportu kolejowego wyniósł 25%, transportu samochodowego wyniósł 28% oraz transportu rurociągowego: 27%.

5. Czy port w Gdańsku analizuje problem z wywożeniem ładunków z portu w głąb kraju w sytuacji możliwych ograniczeń dla transportu kołowego w związku z obostrzeniami środowiskowymi?

Port Gdańsk jest elementem najważniejszej infrastruktury transportowej miejskiego węzła Gdańsk/Gdynia w ramach sieci bazowej TEN-T i w odniesieniu do kwestii środowiskowych nieustająco podejmuje wysiłki zmierzające do redukcji emisji generowanych przez obsługiwane w nim środki transportu zarówno od strony wody jak i lądu. Mimo zadowalającej przepustowości (w przyszłości konieczna będzie rozbudowa infrastruktury dostępowej w szczególności w kontekście rozwoju planowanego Portu Centralnego) istniejących połączeń transportowych (w tym tzw. ostatniej mili), Port Gdańsk kieruje swoje wysiłki zmierzające do zwiększenia udziału transportu kolejowego w relacjach portu z zapleczem. Obejmuje to również połączenia intermodalne w ruchu kolejowym. Te działania wpisują się w koncepcję tzw. zielonego portu (jeden z elementów proekologicznych w rozwoju portu). W koncepcję zielonego portu wpisuje się również planowane w przyszłości użegłownienie Drogi Wodnej Rzeki Wisły, które przyczyni się do stworzenia dodatkowej gałęzi transportowej w relacjach portu od strony lądu.

Port Gdańsk odgrywa kluczową rolę w Polsce w obsłudze ładunków skonteneryzowanych oraz ładunków masowych suchych. Strategia rozwoju Portu Gdańsk przewiduje ciągłe podejmowanie kroków zmierzających do rozwoju portu w kolejnych latach (perspektywa do 2050 r.), w tym między innymi rozwój planowanego Portu Centralnego w Porcie Gdańsk. Bezpośrednio związany z tym rozwojem, przewidywany wzrost wielkości przeładunków w dużej mierze uzależniony jest od możliwości dowozowo-odwozowych do/z portu od strony lądu. W warunkach urzeczywistnienia prognoz zwiększania przeładunków związanych z rozwojem portu intensywność wykorzystania infrastruktury transportu samochodowego i kolejowego na zapleczu portu będzie coraz większa. Mogą pojawić się problemy z zapewnieniem odpowiedniego standardu usług związanych z transportem drogowym i kolejowym (wyczerpujące się możliwości dowozowo-odwozowe od strony lądu). Sprawność połączenia portu z zapleczem będzie podstawowym czynnikiem determinującym konkurencyjność i w efekcie szanse dalszego rozwoju portu w Gdańsku. Szczególnie duże korzyści zostaną osiągnięte poprzez włączenie do obsługi portu żeglugi śródlądowej. Drogi wodne śródlądowe będą w mniejszym stopniu obciążone ryzykiem kongestii w trakcie procesu transportowego, a duża ładowność floty pozwoli na szybkie rozładowanie kongestii w portach. Zwiększenie efektywności funkcjonowania transportu na zapleczu pozwoli na zachowanie

silnej pozycji Portu Gdańsk na rynku usług portowych. Może to stanowić szansę dla rozwoju Portu Elbląg w kontekście wspomnianej możliwości współpracy obu portów.

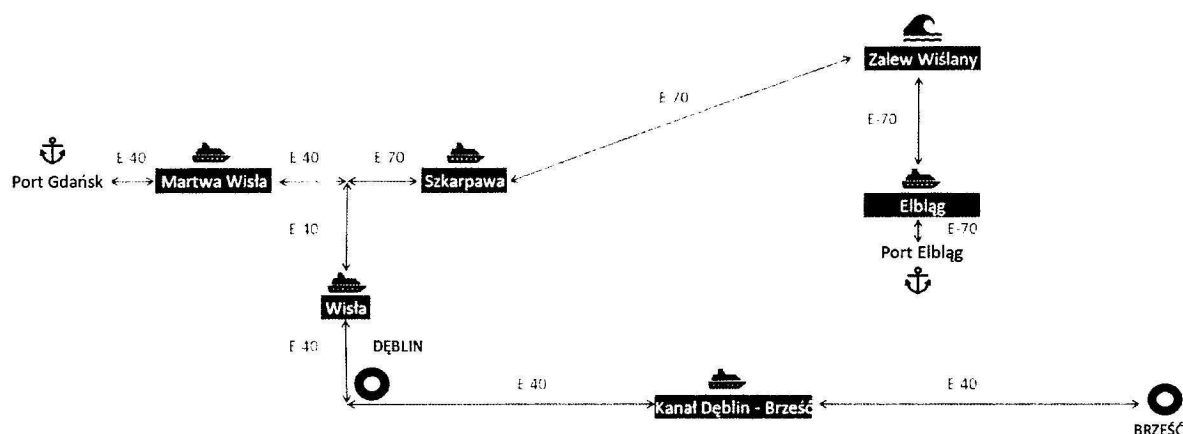
6. Port w Gdańsku angażował się w realizację strategii rewitalizacji Wisły jako drogi wodnej. Jak oceniacie możliwość wykorzystania Wisły wraz z portem w Elblągu?

ZMPG S.A. zakończył prace nad dokumentem pn. „Studium Wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg Wodnych: E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E-40 od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg)” w ramach, którego przeprowadzono szereg analiz zakończonych wyborem rekomendowanego wariantu realizacji Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły.

Rekomendowane w Studium wykonalności rozwiązanie dla utworzenia Drogi Wodnej Rzeki Wisły zakłada utworzenie lub modernizację śródlądowego szlaku wodnego łączącego Port Morski Gdańsk z Zalewem Wiślanym wraz z portem w Elblągu (w klasie drogi śródlądowej Va lub Vb – w zależności od analizowanego odcinka do 2031 roku), Warszawą i drogami wodnymi Białorusi w miejscowości Brześć.

Trasa drogi wodnej obejmuje następujące odcinki:

- droga wodna na rzece Martwa Wisła – od portu morskiego w Gdańsku do śluzy Przegalina;
- droga wodna na rzece Szarpawa i na Zalewie Wiślanym od ujścia Szarpawy do Zalewu Wiślanego do ujścia rzeki Elbląg oraz na rzece Elbląg od ujścia do Zalewu Wiślanego do portu w Elblągu;
- droga wodna na rzece Wiśle od połączenia z Martwą Wisłą do Dębłina;
- sztuczny kanał żeglowny łączący rzekę Wisłę z białoruską granicą państwa.



Rekomendowany Wariant modernizacji Drogi Wodnej Rzeki Wisły

Źródło: „Studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych: E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E-40 od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg)”; Wykonawca Studium: Jacobs; Wrzesień 2020.

W dniu 06.10.2020 r. ZMPG S.A. zakończył pracę nad opracowaniem ww. dokumentu natomiast w dniu 26.03.2021 r., nastąpiło zbycie praw do Studium na rzecz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

7. Czy osiągnięcie dla polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych standardów zgodnych z Konwencją AGN jest postrzegane jako prorozwojowe dla portu w Gdańsku? Czy prowadzone są w tym kontekście jakieś badania lub analizy?

W związku z podpisaniem aktu ratyfikacyjnego "Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym" (AGN), Polska zobowiązała się doprowadzić główne szlaki wodne do co najmniej IV klasy żeglowności. Polskie drogi wodne, po uzyskaniu standardu określonego w AGN, będą mogły stać się docelowo elementami transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.

Z perspektywy Portu Gdańsk rozwój śródlądowych dróg wodnych stanowi dodatkową gałąź transportową (w stosunku do połączeń kolejowych i drogowych), która jest związana z dowozem/wywozem towarów do/z portu. W tym kontekście osiągnięcie dla polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych standardów zgodnych z Konwencją AGN jest postrzegane przez Port Gdańsk jako prorozwojowe.


Docelowo realizacja przedsięwzięcia związanego z rozwojem Drogi Wodnej Rzeki Wisły umożliwi transport ładunków m.in. przy wykorzystaniu barek śródlądowych charakteryzujących się długością 80-85 m, szerokością 9,5 m, zanurzeniem 2,5 m w przypadku IV klasy żeglowności i długością 95-110 m, szerokością 11,4 m, zanurzeniem 2,5-2,8 m w przypadku klasy żeglowności Va.

Możliwość bezpośredniej żeglugi z Gdańska do Elbląga pozwoli na aktywizację tego obszaru oraz przeładunek towarów z barek na kolej i odwrotnie. W ostatnim czasie (w latach 2017 i 2021) były realizowane próbne rejsy handlowe po Wiśle z Gdańska do Chełmna, które przy planowanych parametrach toru wodnego przez Zalew Wiślany oraz po wykonaniu elementów określonych w ww. Studium wykonalności, mogą być także realizowane do Portu Elbląg w dużo szerszym zakresie.

Port Gdańsk, zgodnie ze Strategią rozwoju portu (dok. pt. „Strategia Portu Gdańsk 2030” z perspektywą 2050; <https://www.portgdansk.pl/documents/2021/01/strategia-2030.pdf>), wspiera aktywnie działania Ministerstwa Infrastruktury dążące do realizacji Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły m.in. poprzez opiniowanie założeń do Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły oraz udział w posiedzeniach grup roboczych Komitetu Sterującego do Spraw Inwestycji.

Z wyrazami szacunku


PREZES ZARZĄDU
- Lukasz Greinke -


WICEPREZES ZARZĄDU
DS. INFRASTRUKTURY
Kamil Tarczewski