

ANALIZY PRAWNE, GOSPODARCZE I SPOŁECZNE OAC

POLITYKA UNII EUROPEJSKIEJ ASPRAWY POLSKIE

# STRATEGICZNE ZNACZENIE TERMINAŁA KONTENEROWEGO W ŚWINOUJŚCIU

DAMIAN ADAMUS



**IOAC**  
Ośrodek Analiz  
Cegielskiego

# **STRATEGICZNE ZNACZENIE TERMINAŁA KONTENEROWEGO W ŚWINOUJŚCIU**

**POLITYKA UNII EUROPEJSKIEJ A SPRAWY POLSKIE**

**IOAC**  
Ośrodek Analiz  
Cegielskiego



[WWW.OSRODEKANALIZ.PL](http://WWW.OSRODEKANALIZ.PL)

[WWW.ORDOIURIS.PL](http://WWW.ORDOIURIS.PL)

# STRATEGICZNE ZNACZENIE TERMINAŁA KONTENEROWEGO W ŚWINOUJŚCIU

**POLITYKA UNII EUROPEJSKIEJ A SPRAWY POLSKIE**

DAMIAN ADAMUS

OŚRODEK ANALIZ PRAWNYCH, GOSPODARCZYCH  
I SPOŁECZNYCH IM. HIPOLITA CEGIELSKIEGO

INSTYTUT NA RZECZ KULTURY PRAWNEJ ORDO IURIS

WARSZAWA 2024

**Redaktor naukowy serii**

Łukasz Bernaciński

**Autor**

Damian Adamus

**Redakcja językowa**

Agnieszka Bernacińska

**Opracowanie graficzne, skład i łamanie**

Ursines – Agencja Kreatywna. Błażej Zych [www.ursines.pl](http://www.ursines.pl)

**Wydawcy**

Fundacja Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych i Społecznych  
im. Hipolita Cegielskiego  
Aleja Zjednoczenia 50/U1 | 01-801 Warszawa  
[www.osrodekanaliz.pl](http://www.osrodekanaliz.pl)

Fundacja Instytutu na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris  
ul. Zielna 39 | 00-108 Warszawa  
[www.ordoiuris.pl](http://www.ordoiuris.pl)

**ISBN 978-83-970518-8-1**

**CIP – Biblioteka Narodowa**

*Adamus, Damian*

*Strategiczne znaczenie terminala kontenerowego w Świnoujściu :*

*patriotyzm gospodarczy / Adamus Damian. -*

*Warszawa : Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych*

*i Społecznych im. Hipolita Cegielskiego :*

*Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris,*

*2024. - (Analizy Prawne, Gospodarcze*

*i Społeczne OAC)*

© Copyright 2024 by Fundacja Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych i Społecznych im. Hipolita Cegielskiego & Fundacja Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris

# SPIS TREŚCI

Główne tezy .....	7
Wprowadzenie .....	8
Świnoujście na mapie transportowej Europy .....	10
Opłacalność ekonomiczna inwestycji .....	14
Terminal kontenerowy w Świnoujściu – aspekty bezpieczeństwa .....	16
Komu przeszkadza planowana inwestycja? .....	18
Czy jest konsensus polityczny w sprawie inwestycji? .....	20
Podsumowanie .....	21
Bibliografia .....	22
Biogram .....	26

## GŁÓWNE TEZY

- Budowa terminala kontenerowego w Świnoujściu jest uzasadniona i racjonalna ekonomicznie.
- Terminal ze względu na położenie geograficzne Świnoujścia będzie istotnym elementem wzmocnienia bezpieczeństwa Polski.
- Niemieccy politycy i organizacje pozarządowe aktywnie stawiają opór inwestycji.
- Na planowaną inwestycję należy patrzeć szeroko, uwzględniając cały system transportowy zaplecza portu i krajową logistykę.

# WPROWADZENIE

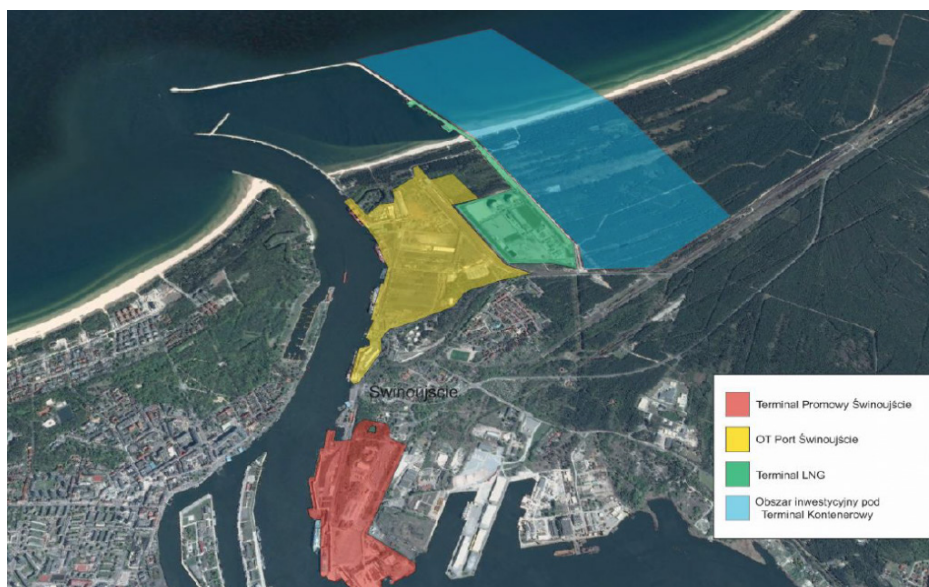
Głębokowodny terminal kontenerowy w Świnoujściu jest bardzo ważną inwestycją z punktu widzenia gospodarki, bezpieczeństwa Polski, jak i rozwoju regionu Pomorza Zachodniego. Inwestycja planowana jest w dwóch etapach – pierwszy zakłada osiągnięcie połowy docelowej zdolności przeładunkowej, czyli 1 mln TEU<sup>1</sup> rocznie. Nabrzeże przeładunkowe dzięki głębokości 17 m i długości 1300 m będzie w stanie obsłużyć największe kontenerowce na świecie. Planowany terminal kontenerowy ma być umiejscowiony w porcie zewnętrznym, dostęp do niego będzie przebiegał bezpośrednio z otwartego morza bez konieczności manewrowania rzekami czy kanałami. Rysunek 1 przedstawia planowane umiejscowienie tego terminala.

---

1 TEU (*twenty-foot equivalent unit*) – podstawowa jednostka pojemności w transporcie kontenerowym. Jest ona równoważna objętości kontenera o długości 20 stóp.



Rys. 1. Lokalizacja poszczególnych terminali portu Świnoujście



Źródło: Swinoujskie.info, *W oczekiwaniu na konkrety. Terminal kontenerowy. Szansa czy zagrożenie?*, <https://www.swinoujskie.info/2019/03/11/w-oczekiwaniu-na-konkrety-terminal-kontenerowy-szansa-czy-zagrozenie/>, dostęp: 20 marca 2024 r.

Samego terminala kontenerowego nie należy traktować jak wyizolowanej inwestycji. Porty są tylko jednym z ogniw w złożonym i skomplikowanym lądowo-morskim łańcuchu transportowym, którego sprawne funkcjonowanie na całej jego długości pozwala na efektywne przemieszczanie ładunków od nadawcy do odbiorcy. Nawet najnowocześniejszy port nie ma żadnej wartości, jeśli nie możemy do niego dostarczyć (lub z niego odebrać) ładunków tanio, szybko i bezpiecznie – jest to podstawa konkurencyjności ekonomicznej, która powoduje, że właścicielom ładunków opłaca się je nadawać i odbierać w konkretnym porcie. Tak więc, myśląc o inwestycji w terminal kontenerowy, trzeba mieć na uwadze cały łańcuch transportowy, efektywne skomunikowanie portu z jego zapleczem i przedstawienie klientom opłacalnej oferty. W przypadku Świnoujścia należy więc także zastanowić się, jak wygląda system transportowy zaplecza portu i czy za pomocą transportu drogowego, kolejowego i wodnego śródlądowego można w sposób konkurencyjny pod względem nakładów kosztów i czasu (oczywiście czynników kształtujących konkurencyjność jest więcej, skupiłem się jednak na tych dwóch podstawowych) dostarczać do portu ładunki.

# ŚWINOUJŚCIE NA MAPIE TRANSPORTOWEJ EUROPY

Świnoujście posiada korzystne położenie geograficzne nad brzegiem Morza Bałtyckiego, łącząc najkrótszą trasą Skandynawię z Europą Środkowo-Wschodnią i południem Europy<sup>2</sup> (odległość ze Szczecina do Pragi jest mniejsza niż ze Szczecina do Warszawy). Lokalizacja ta ma potencjał przyciągania ładunków z Polski (przede wszystkim z województw: zachodniopomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, górnośląskiego, opolskiego i śląskiego), wschodnich Niemiec, Czech i Słowacji<sup>3</sup>. Port w Świnoujściu jest istotnym elementem europejskich korytarzy transportowych, będąc portem bazowym w korytarzu TEN-T Bałtyk-Adriatyk oraz lokalizacją włączoną w kolejowy korytarz towarowy RFC 5. Rysunek 2 i Rysunek 3 ilustruje przebieg tych korytarzy.

2 Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, <https://www.gov.pl/attachment/8ca82ea-2-ddf5-4cff-8bfc-b7d7bfb1237b>, dostęp: 20 marca 2024 r., s. 104.

3 M. Klabacha, B. Wiśnicki, *Konkurencyjność zespołu portowego Szczecin-Świnoujście jako ogniwa w multimodalnych łańcuchach transportowych* [w:] *Konkurencyjność polskich portów morskich w świetle integracji z Unią Europejską*, red. K. Chwesiuk, Szczecin 2003, [https://www.researchgate.net/publication/265919403\\_Konkurencyjnosc\\_zespołu\\_portowego\\_Szczecin-Swinoujście\\_jako\\_ogniwa\\_w\\_multimodalnych\\_łańcuchach\\_transportowych](https://www.researchgate.net/publication/265919403_Konkurencyjnosc_zespołu_portowego_Szczecin-Swinoujście_jako_ogniwa_w_multimodalnych_łańcuchach_transportowych), dostęp: 27 marca 2024 r., s. 245.

Rys. 2. Przebieg korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk-Adriatyk



Źródło: Gov.pl, Transeuropejska sieć transportowa – TEN-T, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/transeuropejska-siec-transportowa-ten-t>, dostęp: 20 marca 2024 r.

Rys. 3. Przebieg korytarza RFC 5



Źródło: Rfc5.eu, *Moving goods between two seas*, <https://www.rfc5.eu/>, dostęp: 20 marca 2024 r.

Tak więc jest to lokalizacja uwzględniona w szeregu transportowych dokumentów planistycznych na poziomie europejskim, co daje szereg korzyści związanych na przykład z możliwością ubiegania się o unijne dofinansowania.

Biorąc pod uwagę transport drogowy, terminal będzie posiadał dostęp do drogi szybkiego ruchu S3 biegnącej ze Świnoujścia do granicy polsko-czeskiej w Lubawce. W użytkowaniu jest już 420 kilometrów trasy, brakujące 49 kilometrów jest w realizacji<sup>4</sup> i zostanie oddane do użytku przed uruchomieniem terminala. Włączenie terminala do tej arterii komunikacyjnej będzie wymagało dobudowania trzykilometrowego łącznika wpiętego w tworzony węzeł Łunowo.

W kontekście transportu kolejowego, obok jakości i przepustowości infrastruktury, kluczowe jest zapewnienie odpowiedniej oferty przewozowej. Planowany terminal musi być połączony regularnymi i częstymi połączeniami z wieloma intermodalnymi terminalami w Polsce i Europie. Dla przykładu z gdańskiego terminala kontenerowego Baltic Hub (jego roczne przeładunki to około 2 mln TEU) wyjeżdża dziennie nawet ponad 30 pociągów (jeden pociąg zabiera ok. 80 TEU). Tak więc infrastruktura musi być przygotowana na obsługę kilkunastu, a nawet kilkudziesięciu pociągów dziennie, oferując konkurencyjny czas transportu (co, biorąc pod uwagę niską prędkość handlową pociągów towarowych na polskich torach, nie będzie takie proste).

Najważniejszą linią kolejową dla planowanego terminala będzie C-E 49 tzw. „Nadodrzancka”; jak sama nazwa wskazuje, biegnie ona wzdłuż Odry. Jej obecny stan techniczny pozostawia wiele do życzenia. Remont tej linii planowany (i przekładany) jest od wielu lat. Bez jej modernizacji nie będzie możliwości zapewnienia efektywnego skomunikowania portu z jego zapleczem. Biorąc pod uwagę etap, na jakim jest planowana inwestycja, nie ma szans na jej ukończenie przed rozpoczęciem działania terminala. Drugą istotną linią jest linia E 59 łącząca Świnoujście przez Poznań i Wrocław z naszymi południowymi sąsiadami, lecz nie będzie ona w stanie samodzielnie obsłużyć ruchu towarowego generowanego przez nowy terminal.

Trzecim rodzajem transportu, jakim można skomunikować terminal w Świnoujściu z zapleczem jest transport wodny śródlądowy. Odra posiada bezpośrednie połączenie z systemem dróg wodnych Europy Zachodniej poprzez kanał Odra-Hawela,

<sup>4</sup> GDDiK, *Drogi ekspresowe S3 i S6 – stan realizacji*, <https://www.gov.pl/web/gddkia/drogi-ekspresowe-s3-i-s6-stan-realizacji>, dostęp: 21 marca 2024 r.

co jest jej dużym atutem. Warto wspomnieć, że transport śródlądowy jest najtańszy i najbardziej ekologiczny, a oba te czynniki istotnie wpływają na jego konkurencyjność. Transport Odrą mógłby odbywać się nie tylko na zachód, ale i daleko na południe – jest to jednak melodia dalekiej przyszłości. W tym temacie, zwłaszcza użegłownienia Odrzańskiej Drogi Wodnej, konieczne jest poczynienie wielu inwestycji i likwidacja infrastrukturalnych barier<sup>5</sup>

## OPŁACALNOŚĆ EKONOMICZNA INWESTYCJI

Przeładunki w polskich portach dynamicznie rosną. Port w Gdańsku w minionej dekadzie rozwijał się bardzo szybko, stając się największym na Bałtyku portem kontenerowym i drugim, po porcie Ust-Ługa, pod względem masy ładunków<sup>6</sup>. Prognozy rozwoju przeładunków w polskich portach napawają optymizmem: Polska wciąż ma stosunkowo niski poziom konteneryzacji, wiele ładunków generowanych w polskiej gospodarce obsługiwanych jest przez porty państw Europy Zachodniej, do tego dodać należy optymistyczne prognozy dotyczące wzrostu gospodarczego<sup>7</sup> i możliwość przyciągania ładunków z państw ościennych – to wszystko pozwala z nadzieją patrzeć na perspektywy efektywności ekonomicznej planowanego terminala. Armatorzy zyskają lokalizacje położoną o kilkanaście godzin drogi bliżej niż trójmiejskie porty, co może przełożyć się na ich oszczędności liczone w setkach tysięcy dolarów. Sam port powinien pełnić rolę węzłową<sup>8</sup>. W wyniku realizacji inwestycji kontenery dostarczane przez duże kontenerowce oceaniczne do

5 Więcej informacji o ograniczeniach infrastrukturalnych i niezbędnych inwestycjach: B. Wiśnicki, *The concept of inland shipping service to the Container Terminal Świnoujście*, „Scientific Journals Maritime University of Szczecin” 2013, nr 35(107), s. 164.

6 R. Przybylski, *Dwa polskie porty znalazły się w pierwszej piątce bałtyckiego rankingu*,

<https://logistyka.rp.pl/morski/art37836851-dwa-polskie-porty-znalazly-sie-w-pierwszej-piatce-baltyckiego-rankingu>, dostęp: 20 marca 2024 r.

7 Obserwatorfinansowy.pl, *KE utrzymała prognozę wzrostu PKB Polski w '24 na poz. 2,7 proc.*,

<https://www.obserwatorfinansowy.pl/forma/dispatches/ke-utrzymala-prognoze-wzrostu-pkb-polski-w-24-na-poz-27-proc/>, dostęp: 20 marca 2024 r.

8 T. Bocheński, *Terminale kontenerowe jako niezbędny element rozwoju transportu intermodalnego w Polsce* [w:] *Infrastruktura terminali intermodalnych w portach morskich*, red. J. Engelhardt, Szczecin 2020, s. 24.

Świnoujścia będą mogły być rozwożone do licznych mniejszych portów małymi jednostkami tzw. „feederami” – jak dotąd to właśnie Świnoujście było zasilane „feederami” wyływającymi z dużych węzłów, takich jak Hamburg<sup>9</sup>.

Jak wskazują analitycy, do końca trzeciej dekady liczba przeładowanych kontenerów w polskich portach może sięgnąć nawet 8 mln TEU, co oznaczałoby wzrost o ponad 150%<sup>10</sup>. Opłacalność inwestycji pozytywnie oceniają także eksperci, jak prof. dr hab. Dariusz Zarzecki, ekonomista Uniwersytetu Szczecińskiego czy prof. Horst Linde z Instytutu Transportu Lądowego i Morskiego Uniwersytetu Technologicznego w Berlinie, który zaznacza, że planowany terminal wypełni lukę pomiędzy Gdańskiem a Hamburgiem, a potencjał żeglugowy Odry i bliskość regionów silnych gospodarczo każą pozytywnie oceniać opłacalność tej inwestycji<sup>11</sup>.

O ile, według szacunków, terminal może przynosić około 8 miliardów złotych z tytułu podatków, to, myśląc o tej inwestycji, powinniśmy brać pod uwagę szerszy krajobraz gospodarczo-logistyczny Polski i zyski dla polskiego budżetu, jakie mogą generować porty morskie. Już teraz, jak wskazuje Kacper Płażyński – przewodniczący Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, wpływy te odpowiadają za około 8 proc. budżetu państwa<sup>12</sup>. Serwis NaszDziennik.pl, powołując się na dane Krajowej Administracji Skarbowej, pisze o wpływach z portów morskich w 2022 roku rządu 58 miliardów złotych (w 2015 roku było to 17,11 miliarda zł) z ceł, akcyz i VAT-u<sup>13</sup>. Korzyści z inwestycji to również rozwój sektora usług portowych związanych z obsługą ładunków i środków transportu oraz większe możliwości rozwojowe lokalnych użytkowników portu<sup>14</sup>.

9 Gospodarkamorska.pl, *Głębokowodny terminal kontenerowy ogromną szansą dla Świnoujścia [ROZMOWA]*, <https://www.gospodarkamorska.pl/glebokowodny-terminal-kontenerowy-ogromna-szansa-dla-swinoujscia-59643>, dostęp: 20 marca 2024 r.

10 Gospodarkamorska.pl, *Eksperti: Głębokowodny terminal kontenerowy w Świnoujściu to dobry projekt!*, <https://www.gospodarkamorska.pl/eksperti-glebokowodny-terminal-kontenerowy-w-swinoujsciu-to-dobry-projekt-5856>, dostęp: 20 marca 2024 r.

11 Ibidem.

12 24Kurier.pl, *Dużo zarabiają i inwestują*, <https://24kurier.pl/akcje-kuriera/kurier-morski/duzo-zarabiaja-i-inwestuja/>, dostęp: 20 marca 2024 r.

13 R. Stefaniuk, *Rekordowe zyski*, <https://naszdzienik.pl/index.php/ekonomia-gospodarka/287614.rekordowe-zyski.html>, dostęp: 21 marca 2024 r.

14 D. Bernacki, *Wpływ portów morskich na gospodarkę regionu - aspekty metodologiczne oceny*, „Logistyka”, nr 2 (2012), s. 32.

Warto zarysować potencjał finansowych korzyści, jakie stoją przed Polską dzięki rozwojowi portów i krajowej logistyki. Andrzej Banucha szacuje, że nawet 70% przeladunków morskich obsługujących polską gospodarkę jest dokonywanych w portach zagranicznych, położonych nad Morzem Północnym. Według jego obliczeń straty skarbowe z tego tytułu wynoszą pomiędzy 50 a 100 miliardów złotych rocznie. Dodatkowo obsługa ładunków z Czech, Węgier i Słowacji, którą może wspomóc planowana inwestycja w Świnoujściu, to potencjalne korzyści rzędu 30 miliardów złotych rocznie<sup>15</sup>. Mówimy tu więc sumarycznie o około 100 miliardach złotych potencjalnych korzyści budżetowych dzięki rozwojowi naszej logistyki. Dla porównania warto wspomnieć, że polski budżet na obronę w 2024 roku wyniesie 118,14 miliarda złotych<sup>16</sup>.

Widać więc, że istnieje przestrzeń do wygenerowania znaczących wpływów do budżetu dzięki nie tylko budowie samego terminala, ale również inwestycjom w spójny i efektywny system transportowy. Terminal kontenerowy w Świnoujściu to kolejne miliardy zasilające budżet państwa, które mogą być spożytkowane na zakup uzbrojenia i wzmacnianie bezpieczeństwa Polski wobec napiętej geopolitycznej sytuacji na wschodzie. Inwestycja ta przyniesie również nowe możliwości rozwojowe dla regionu, wzmacniając potencjał gospodarczy i przemysłowy Polski.

## TERMINAŁ KONTENEROWY W ŚWINOUJŚCIU – ASPEKTY BEZPIECZEŃSTWA

Ze względu na położenie geograficzne terminal może spełniać istotną rolę militarną w razie zagrożenia ze wschodu. Jest on położony z dala od wschodniej granicy, w zdecydowanie większej odległości od obwodu królewieckiego niż

15 A. Majowicz, Trójport Polski – transkontynentalny hub towarowy, <https://intermodalnews.pl/2022/02/18/trojport-polski-transkontynentalny-hub-towarowy>, dostęp: 20 marca 2024 r.

16 J. Borowski, MON o budżecie i priorytetach na 2024: większa armia, pełna gotowość WOT, <https://defence24.pl/polityka-obronna/mon-o-budzecie-i-priorytetach-na-2024-wieksza-armia-pelna-gotowosc-wot>, dostęp: 22 marca 2024 r.



Gdynia i Gdańsk (Świnoujście w linii prostej oddalone jest o około 380 kilometrów, w przypadku Gdyni i Gdańska jest to ok. 100 kilometrów), czyli dwa pozostałe porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Takie umiejscowienie implikuje znaczącą rolę w systemie obronności państwa<sup>17</sup>. Potwierdza to współpraca Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście z Ministerstwem Obrony Narodowej i Sztabem Generalnym Wojska Polskiego.

Wiele poligonów ze względów historycznych położonych jest w zachodniej części Polski – terminal więc może być istotnym miejscem przeładunku sprzętu wojskowego i ważnym punktem dla organizacji logistyki sił natowskich stacjonujących w Polsce. Odpowiednie skomunikowanie drogowe i kolejowe w połączeniu z brakiem istotnych przeszkód terenowych po drodze powoduje, że terminal będzie ważnym punktem na mapie operacji logistycznych sił zbrojnych.

Jak wskazywał Krzysztof Uraś, były prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, terminal „będzie pracował jako część obsługująca ładunki, nazwijmy to, cywilne, oraz w przypadkach koniecznych przyszły operator jest świadomy tego, że będą tam realizowane przeładunki, które będą poprzedzały wszystkie operacje militarne”<sup>18</sup>. Słowa te potwierdził Pełnomocnik Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście do spraw terminala kontenerowego Marek Prażmak na Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 8 lutego 2024 r., wskazując, że „terminal będzie budowany od zera i uzgodnione też ze Sztabem Generalnym warunki *military mobility* były również częścią procedury, czyli inwestor, składając ofertę, musiał się zobowiązać, że spełni te wymagania Sztabu Generalnego”<sup>19</sup>.

Wobec rosnącego zagrożenia na wschodniej flance NATO i przesuwania się militarnego oraz geostrategicznego środka ciężkości Europy na wschód, rozproszenie lokalizacji geograficznych portów obsługujących ładunki dostarczane morzem jest ważnym elementem wzmocnienia bezpieczeństwa Polski. Dotyczy to zarówno

17 Z. Łosiewicz, D. Łosiewicz, *Zespół portowy Szczecin Świnoujście jako węzeł logistyczny w aspekcie efektywności i bezpieczeństwa transportu*, „Autobusy”, nr 6 (2018), s. 914, DOI: 10.24136/Atest.2018.200.

18 Portalmorski.pl, *Operacje militarne w terminalu głębokowodnym w Świnoujściu?*, <https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/53592-operacje-militarne-w-terminalu-glebokowodnym-w-swinoujsciu>, dostęp 23 marca 2024 r.

19 Kancelaria Sejmu. Biuro Komisji Sejmowych, Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 9) z dnia 8 lutego 2024 r., <https://orka.sejm.gov.pl/zapisy10.nsf/0/77ED-67D0972E66FEC1258AC9003D86DD/%24File/0022410.pdf>, dostęp: 20 marca 2024 r., s. 8.

dostaw militarnych, jak i cywilnych. Morskie „okno na świat” w postaci portów w Gdyni i Gdańsku to zbyt mało dla tak dużej gospodarki i tak strategicznie położonego państwa jak Polska. Obecna niemalże monopolizacja morskiego obrotu kontenerowego w portach w Gdańsku i Gdyni (na te dwa porty przypada ponad 97% obrotu kontenerów w polskich portach!<sup>20</sup>), biorąc pod uwagę ich małą odległość od obwodu królewieckiego, jest sytuacją bardzo niebezpieczną – potencjalny paraliż tych portów w wyniku np. jakiejś formy rosyjskich działań hybrydowych byłby dla Polski katastrofalny w skutkach.

## KOMU PRZESZKADZA PLANOWANA INWESTYCJA?

Budowa terminala kontenerowego ma niestety wielu przeciwników. Bałtyk przez lata nie budził dużego zainteresowania globalnych armatorów. Dopiero rozwój portów trójmiasta zmienił ten stan rzeczy. Świnoujście może być kolejnym przystankiem dla największych kontenerowców, co jest nie w smak portowi w Hamburgu i innym portom-hubom Morza Północnego dotychczas obsługującym rynek południowego Bałtyku.

Podobnie jak było w przypadku budowy terminala LNG w Świnoujściu, czy planów powstania elektrowni atomowej, także przy tej inwestycji obserwuje się szereg protestów ze strony niemieckich polityków i organizacji pozarządowych – głównie ekologicznych. Wśród przeciwników polskiej inwestycji są między innymi europoseł Hannah Neumann z partii Zielonych, Jutte Wegner zasiadająca w parlamencie Meklemburgii Pomorza Przedniego czy stowarzyszenie Bürgerinitiative Lebensraum Vorpommern (BLV), które złożyło do Parlamentu Europejskiego petycję w sprawie inwestycji<sup>21</sup>. Strona niemiecka kwestionuje decyzję środowiskową dla

20 Forum.gdynia.pl, *Polska kontenerowym liderem*,

<https://forum.gdynia.pl/polska-kontenerowym-liderem/>, dostęp: 20 marca 2024 r.

21 A. Fedorska, *Port kontenerowy w Świnoujściu. Ekolodzy odwołują się*, <https://www.dw.com/pl/port-kontenerowy-w-%C5%9Bwinouj%C5%9Bciu-niemieccy-ekolodzy-odwo%C5%82uj%C4%85-si%C4%99/a-67652115>,

głębokowodnego terminala kontenerowego w Świnoujściu, używając skrajnej i katastroficznej retoryki traktującej o gigantycznym projekcie „zagrożającym egzystencji” niemieckich uzdrowisk czy o ogromnym i nieodwracalnym zniszczeniu przyrody<sup>22</sup>. Strona niemiecka złożyła również odwołanie od pozytywnej decyzji środowiskowej ws. inwestycji wydanej przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Szczecinie w październiku 2023 roku<sup>23</sup>.

Strona polska ma szereg obiekcji dotyczących podstaw merytorycznych stawianych zarzutów. Szereg dokumentów i analiz przedstawianych przez stronę niemiecką zostało napisanych pod z góry określoną tezę. Aleksandra Fedorska w tekście *Port kontenerowy w Świnoujściu znów na celowniku Niemiec* następująco charakteryzuje rzekome analizy przedstawiane przez stronę niemiecką: „Główną ich cechą jest marny warsztat naukowy, brak bazy danych i ideologiczne naciąganie faktów. Thomas Zenker, burmistrz Zittau, przyznał w rozmowie z BiznesAlert.pl, że ekspertyza wykonana przez Ralfa E. Kruppa ma charakter tendencyjny i nie jest naukowa, tylko polityczna [...]. Bardzo podobnie ma się rzecz z planami budowy portu głębokowodnego w Świnoujściu. Analizę przeprowadzono, jak przyznał sam rzeczoznawca Bastian Schuchardt, bez uwzględnienia danych. Były one niedostępne, więc wzięto pod uwagę wyłącznie prognozy”<sup>24</sup>.

Strona niemiecka, oprócz działań „miękkich” mających na celu opóźniania różnych inwestycji, także w sposób bezpośredni, czyli swoimi decyzjami polityczno-infrastrukturalnymi wpływa na możliwości rozwojowe portu w Świnoujściu. Mowa tutaj o gazociągu Nord Stream, który blokuje rozwój portu w Świnoujściu. Gazociąg na dnie Bałtyku położony jest miejscami na głębokości około 17 metrów. Jego średnica wynosi 1,5m, do tego należy doliczyć dwumetrową strefę bezpieczeństwa (odległość między gazociągiem a dnem statku), co powoduje, że

---

dostęp: 23 marca 2024 r.

22 P. Barejka, *Świnoujście miało być drugim Hamburgiem, ale bój o terminal trwa. Co zrobi z nim nowa władza?*, <https://oko.press/swinoujście-miało-być-drugim-hamburgiem-ale-boj-o-terminal-trwa-co-zrobi-z-nim-nowa-władza>, dostęp: 23 marca 2024 r.

23 A. Fedorska, *Port kontenerowy w Świnoujściu...*

24 A. Fedorska, *Fedorska: Port kontenerowy w Świnoujściu znów na celowniku Niemiec*, <https://biznesalert.pl/fedorska-port-kontenerowy-w-swinoujściu-znow-na-celowniku-niemiec/>, dostęp: 22 marca 2024 r.

do Świnoujścia będą mogły zawijać statki o maksymalnym zanurzeniu 13,5 metra, jest to o 2 m mniej niż jest to ujęte w planach rozwojowych portu<sup>25</sup>.

## CZY JEST KONSENSUS POLITYCZNY W SPRAWIE INWESTYCJI?

Polska klasa polityczna co do zasady w całej rozciągłości popiera budowę terminala. Inwestycja ta, obok budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego i elektrowni atomowej była punktem politycznej narracji Prawa i Sprawiedliwości. Jednocześnie projekty te atakowała lewicowo-liberalna opozycja jako „przeskalowane”, „megalomańskie” i nieoptyczne ekonomicznie. Obawy o przyszłość inwestycji po zmianie władzy były więc uzasadnione. Zwłaszcza, że we wrześniu 2023 roku Izabela Leszczyńska z Platformy Obywatelskiej w wywiadzie dla „Pulsu Biznesu” zapowiedziała rezygnację z realizacji projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz sugerowała problemy z inwestycją w Świnoujściu:

„Nie znam tej sprawy w szczegółach, ale znając PiS, z portem w Świnoujściu może być jak z Turowem”<sup>26</sup> – wskazywała poseł PO. W podobnym czasie wielu polityków w różny sposób sugerowało okrojenie infrastrukturalnych projektów Prawa i Sprawiedliwości. Okazało się jednak, że z trzech wymienionych projektów infrastrukturalnych terminal w Świnoujściu budzi najmniejsze kontrowersje wśród rządzących. Arkadiusz Marchewka, pochodzący z Pomorza Zachodniego sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, w wywiadzie dla portalu Gospodarkamorska.pl mówił: „Patrzę na ten projekt z dużą nadzieją i myślę, że jest wielką szansą na rozwój gospodarczy nie tylko Pomorza Zachodniego, ale całego wybrzeża [...] praca jest realizowana, wszystko idzie do przodu. Mam nadzieję, że nie pojawią

25 Regiony.rp.pl, *Rurociąg kontra statki*, <https://regiony.rp.pl/regiony/art10202421-rurociag-kontra-statki>, dostęp: 22 marca 2024 r.

26 RadioMaryja.pl, *PO ZAPOWIADA REZYGNACJĘ Z BUDOWY CENTRALNEGO PORTU KOMUNIKACYJNEGO*, <https://www.radiomaryja.pl/informacje/po-zapowiada-rezygnacje-z-budowy-centralnego-portu-komunikacyjnego/>, dostęp: 6 kwietnia 2024 r.

się po drodze żadne wątpliwości. Chcielibyśmy zgodnie z planem do 2028 roku tę inwestycję zrealizować<sup>27</sup>.

## PODSUMOWANIE

Budowa głębokowodnego terminala kontenerowego w Świnoujściu jest bezsprzecznie Polsce potrzebna. Inwestycja ta ma uzasadnienie ekonomiczne – jej realizacja może przynieść duże, bezpośrednie i pośrednie korzyści dla polskiej gospodarki. Budowa terminala ma również istotny wymiar dotyczący bezpieczeństwa kraju – pozwoliłaby na dywersyfikację geograficzną ruchu kontenerowego w polskich portach. Położenie Świnoujścia przy zachodniej granicy Polski, w oddaleniu o ponad 300 kilometrów od obwodu królewieckiego jest ogromnym atutem w porównaniu do lokalizacji portów w Gdańsku i Gdyni. Inwestycja ma znaczenie zarówno dla bezpieczeństwa gospodarczego Polski, jak i bezpieczeństwa militarnego, kooperacji z sojusznikami w ramach NATO i wzmacniania polsko-amerykańskiej współpracy w dziedzinie obronności. Za zaniechaniem realizacji tej inwestycji ze względów ekonomicznych, czyli rosnącej konkurencji polskich portów dla portów niemieckich, na różne sposoby lobują niemieccy politycy i różne organizacje. Z perspektywy geopolitycznej i interesów bezpieczeństwa budowa terminala pełniącego również funkcje militarne w oddaleniu od obwodu królewieckiego i granic Federacji Rosyjskiej jest z pewnością nie po myśli Moskwy. Z pewnym przekąsem można więc stwierdzić: jeśli jakaś inwestycja jest sprzeczna z interesami dwóch dużych sąsiadów, których kooperacja historycznie zawsze niosła zgubne skutki dla Polski, to tym bardziej należy ją realizować.

27 M. Kowalewski, [WYWIAD] Arkadiusz Marchewka: sprawy gospodarki morskiej priorytetem dla nowego rządu, <https://www.gospodarkamorska.pl/arkadiusz-marchewka-sprawy-gospodarki-morskiej-priorytetem-dla-nowego-rzadu-wywiad-76428>, dostęp: 6 kwietnia 2024 r.

## BIBLIOGRAFIA

- » 24Kurier.pl, *Dużo zarabiają i inwestują*, <https://24kurier.pl/akcje-kuriera/kurier-morski/duzo-zarabiaja-i-inwestuja/>, dostęp: 20 marca 2024 r.
- » Barejka P., *Świnoujście miało być drugim Hamburgiem, ale bój o terminal trwa. Co zrobi z nim nowa władza?*, <https://oko.press/swinoujście-mialo-być-drugim-hamburgiem-ale-boj-o-terminal-trwa-co-zrobi-z-nim-nowa-władza>, dostęp: 23 marca 2024 r.
- » Borowski J., *MON o budżecie i priorytetach na 2024: większa armia, pełna gotowość WOT*, <https://defence24.pl/polityka-obronna/mon-o-budżecie-i-priorytetach-na-2024-wieksza-armia-pelna-gotowosc-wot>, dostęp: 22 marca 2024 r.
- » Fedorska A., *Fedorska: Port kontenerowy w Świnoujściu znów na celowniku Niemiec*, <https://biznesalert.pl/fedorska-port-kontenerowy-w-swinoujsciu-znow-na-celowniku-niemiec/>, dostęp: 22 marca 2024 r.
- » Fedorska A., *Port kontenerowy w Świnoujściu. Ekolodzy odwołują się*, <https://www.dw.com/pl/port-kontenerowy-w-%C5%9Bwinouj%C5%9Bciu-niemieccy-ekolodzy-odwo%C5%82uj%C4%85-si%C4%99/a-67652115>, dostęp: 23 marca 2024 r.
- » Forum.gdynia.pl, *Polska kontenerowym liderem*, <https://forum.gdynia.pl/polska-kontenerowym-liderem/>, dostęp: 20 marca 2024 r.
- » GDDiK, *Drogi ekspresowe S3 i S6 – stan realizacji*, <https://www.gov.pl/web/gddkia/drogi-ekspresowe-s3-i-s6—stan-realizacji>, dostęp: 21 marca 2024 r.
- » Gospodarkamorska.pl, *Eksperci: Głębokowodny terminal kontenerowy w Świnoujściu to dobry projekt!*, <https://www.gospodarkamorska.pl/eksperci-glebokowodny-terminal-kontenerowy-w-swinoujsciu-to-dobry-projekt-5856>, dostęp: 20 marca 2024 r.

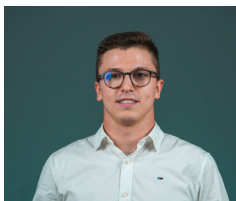
- » Gospodarkamorska.pl, *Głębokowodny terminal kontenerowy ogromną szansą dla Świnoujścia* [ROZMOWA], <https://www.gospodarkamorska.pl/glebokowodny-terminal-kontenerowy-ogromna-szansa-dla-swinoujscia-59643>, dostęp: 20 marca 2024 r.
- » Gov.pl, *Transeuropejska sieć transportowa – TEN-T*, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/transeuropejska-siec-transportowa-ten-t>, dostęp: 20 marca 2024 r.
- » Kancelaria Sejmu. Biuro Komisji Sejmowych, Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 9) z dnia 8 lutego 2024 r., <https://orka.sejm.gov.pl/zapisy10.nsf/0/77ED67D0972E66FEC1258AC9003D86D-D/%24File/0022410.pdf>, dostęp: 20 marca 2024 r.
- » Klabacha M., Wiśnicki B., *Konkurencyjność zespołu portowego Szczecin-Świnoujście jako ogniwa w multimodalnych łańcuchach transportowych* [w:] *Konkurencyjność polskich portów morskich w świetle integracji z Unią Europejską*, red. K. Chwesiuk, Szczecin 2003, [https://www.researchgate.net/publication/265919403\\_Konkurencyjnosc\\_zespołu\\_portowego\\_Szczecin-Swinoujście\\_jako\\_ogniwa\\_w\\_multimodalnych\\_łańcuchach\\_transportowych](https://www.researchgate.net/publication/265919403_Konkurencyjnosc_zespołu_portowego_Szczecin-Swinoujście_jako_ogniwa_w_multimodalnych_łańcuchach_transportowych), dostęp: 27 marca 2024 r.
- » Kowalewski M., [WYWIAD] *Arkadiusz Marchewka: sprawy gospodarki morskiej priorytetem dla nowego rządu*, <https://www.gospodarkamorska.pl/arkadiusz-marchewka-sprawy-gospodarki-morskiej-priorytetem-dla-nowego-rzadu-wywiad-76428>, dostęp: 6 kwietnia 2024 r.
- » Majowicz A., *Trójport Polski – transkontynentalny hub towarowy*, <https://intermodalnews.pl/2022/02/18/trojport-polski-transkontynentalny-hub-towarowy>, dostęp: 20 marca 2024 r.
- » Obserwatorfinansowy.pl, *KE utrzymała prognozę wzrostu PKB Polski w '24 na poz. 2,7 proc.*, <https://www.obserwatorfinansowy.pl/forma/dispatches/ke-utrzymala-prognoze-wzrostu-pkb-polski-w-24-na-poz-27-proc/>, dostęp: 20 marca 2024 r.

- » Portalmorski.pl, *Operacje militarne w terminalu głębokowodnym w Świnoujściu?*, <https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/53592-operacje-militarne-w-terminalu-glebokowodnym-w-swinoujsciu>, dostęp: 23 marca 2024 r.
- » Przybylski R., *Dwa polskie porty znalazły się w pierwszej piątce bałtyckiego rankingu*, <https://logistyka.rp.pl/morski/art37836851-dwa-polskie-porty-znalazly-sie-w-pierwszej-piatce-baltyckiego-rankingu>, dostęp: 20 marca 2024 r.
- » RadioMaryja.pl, *PO ZAPOWIADA REZYGNACJĘ Z BUDOWY CENTRALNEGO PORTU KOMUNIKACYJNEGO*, <https://www.radiomaryja.pl/informacje/po-zapowiada-rezygnacje-z-budowy-centralnego-portu-komunikacyjnego/>, dostęp: 6 kwietnia 2024 r.
- » Regiony.rp.pl, *Rurociąg kontra statki*, <https://regiony.rp.pl/regiony/art-10202421-rurociag-kontra-statki>, dostęp: 22 marca 2024 r.
- » Rfc5.eu, *Moving goods between two seas*, <https://www.rfc5.eu/>, dostęp: 20 marca 2024 r.
- » Stefaniuk R., *Rekordowe zyski*, <https://naszdzienik.pl/index.php/ekonomia-gospodarka/287614,rekordowe-zyski.html>, dostęp: 21 marca 2024 r.
- » Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, <https://www.gov.pl/attachment/8ca82ea2-ddf5-4cff-8bfc-b7d7bfb1237b>, dostęp: 20 marca 2024 r.
- » Swinoujskie.info, *W oczekiwaniu na konkrety. Terminal kontenerowy. Szansa czy zagrożenie?*, <https://www.swinoujskie.info/2019/03/11/w-oczekiwaniu-na-konkrety-terminal-kontenerowy-szansa-czy-zagrozenie/>, dostęp: 20 marca 2024 r.
- » Wiśnicki B., *The concept of inland shipping service to the Container Terminal Świnoujście*, „Scientific Journals Maritime University of Szczecin” 2013, nr 35(107), s. 164.
- » Łosiewicz Z., Łosiewicz D., *Zespół portowy Szczecin Świnoujście jako węzeł logistyczny w aspekcie efektywności i bezpieczeństwa transportu*, „Autobusy”, nr 6 (2018), s. 914, DOI: 10.24136/Atest.2018.200.



- » Bernacki D., *Wpływ portów morskich na gospodarkę regionu - aspekty metodologiczne oceny*, „Logistyka”, nr 2 (2012), s. 32.
- » Bocheński T., *Terminale kontenerowe jako niezbędny element rozwoju transportu intermodalnego w Polsce [w:] Infrastruktura terminali intermodalnych w portach morskich*, red. J. Engelhardt, Szczecin 2020, s. 24.

## BIOGRAM



**DAMIAN ADAMUS**

Publicysta i redaktor naczelny portalu Nowy Ład. Inżynier Logistyki, absolwent studiów magisterskich na kierunku „Bezpieczeństwo międzynarodowe i dyplomacja” na Akademii Sztuki Wojennej. Interesuje się Azją Wschodnią, w szczególności Chinami oraz zagadnieniami związanymi ze społeczną odpowiedzialnością biznesu. Zawodowo związany z sektorem organizacji pozarządowych.

# Nasze publikacje

**IOAC**  
Ośrodek Analiz  
Cegielskiego



# Nasze publikacje

**IOAC**  
Ośrodek Analiz  
Cegielskiego

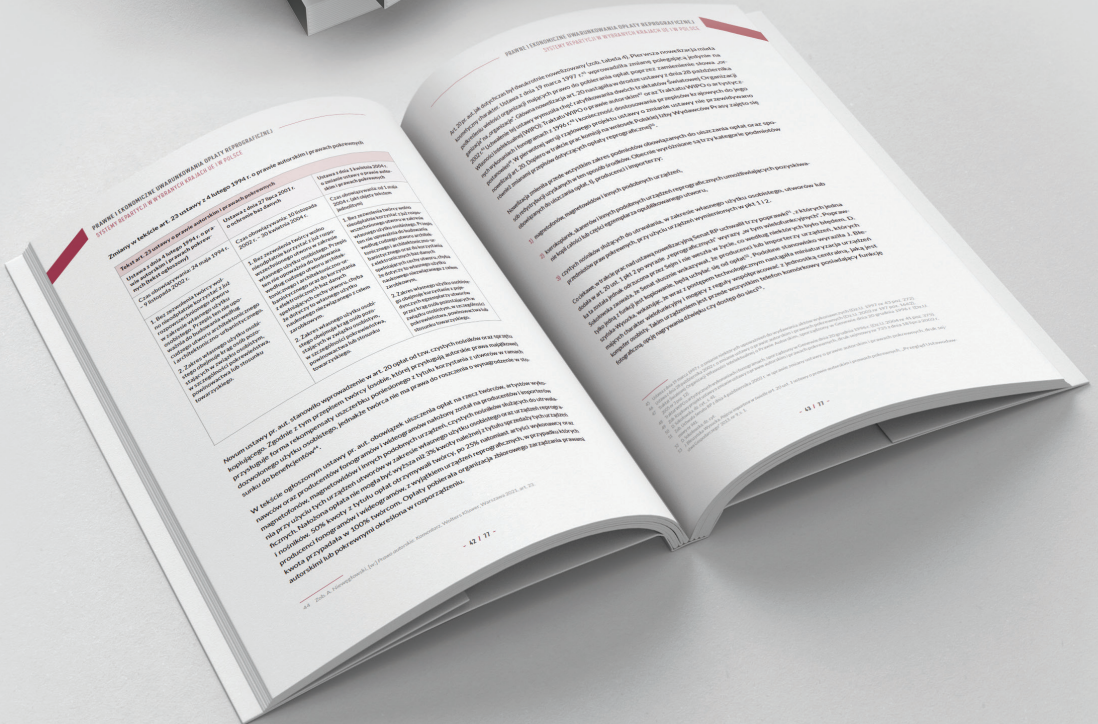


# Nasze publikacje

**IOAC**  
Ośrodek Analiz  
Cegielskiego



# Nasze publikacje



## SYSTEMY REPARATYW W WYBRANYCH KRAJACH UE I W POLSCE

Zakres	Podmiot	Opis
1. Reparatywność w przemyśle	Pracodawca	...
2. Reparatywność w usługach	Pracodawca	...
3. Reparatywność w rolnictwie	Pracodawca	...
4. Reparatywność w handlu	Pracodawca	...
5. Reparatywność w usługach publicznych	Pracodawca	...

## PRAWNE I EKONOMICZNE UWARUNKOWANIA OPŁATY REPROGRAFICZNEJ

REDAKCJA NAJNOWA  
ADR - JERZY TRZĄBIMSKI



# Nasze publikacje

**IOAC**  
Ośrodek Analiz  
Cegielskiego





## Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris

powstał, by bronić osoby i środowiska zagrożone społeczną marginalizacją bądź wykluczone ze względu na przywiązanie do naturalnego ładu społecznego i tradycyjnych wartości poświadczonych w Konstytucji RP. Działamy na rzecz prawnej ochrony człowieka na każdym etapie życia, tożsamości małżeństwa jako związku kobiety i mężczyzny, autonomii rodziny, wolności religijnej oraz prawa do prowadzenia działalności gospodarczej w zgodzie z własnym sumieniem.

### Eksperci z Centrum Badań i Analiz Ordo Iuris:

- analizują i opiniują projekty ustaw,
- docierają z prawną argumentacją do polityków w kraju i w instytucjach europejskich,
  - biorą udział w pracach komisji parlamentarnych,
  - przedstawiają opinie w sądach (tzw. *amici curiae*),
  - monitorują działania administracji publicznej.

### Prawnicy z Centrum Interwencji Procesowej Ordo Iuris:

- występują w obronie rodzin zagrożonych rozbitciem z powodu nieuzasadnionej ingerencji państwa,
- reprezentują przedstawicieli zawodów medycznych i innych grup zawodowych doświadczających trudności w profesjonalnym wykonywaniu zawodu zgodnie z osądem własnego sumienia,
  - występują jako rzecznicy słowa i zgromadzeń, szczególnie w interesie obrońców życia,
  - biorą udział w postępowaniach przed Trybunałem Konstytucyjnym na rzecz spójności obowiązującego prawa z porządkiem konstytucyjnym Rzeczypospolitej Polskiej.

Instytut Ordo Iuris jest fundacją i zakres naszej aktywności jest ściśle uzależniony od funduszy, które pozyskamy na działalność statutową. Ceniąc sobie niezależność, nie korzystamy ze środków publicznych i grantów, których pozyskanie mogłoby ją ograniczać. Naszą działalność prowadzimy tylko dzięki hojności naszych Darczyńców, zwłaszcza tych, którzy wspierają nas regularnie co miesiąc w ramach Kręgu Przyjaciół (więcej o nas na stronie [www.przyjaciele.ordoiuris.pl](http://www.przyjaciele.ordoiuris.pl)).

## RAZEM MOŻEMY REALNIE WPŁYWAĆ NA RZECZYWISTOŚĆ!

Darowiznę można przekazać na konto:

**34 1020 1026 0000 1502 0301 0469**

Fundacja Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris

ul. Żelazna 39 00-100 Warszawa



[ordoiuris.pl](http://ordoiuris.pl)



[/ordoiuris](https://www.facebook.com/ordoiuris)



[/ordoiuris](https://www.youtube.com/channel/UCv3v3v3v3v3v3v3v3v3v3v3)



[/ordoiuris](https://www.instagram.com/ordoiuris)



[@ordoiuris](https://twitter.com/ordoiuris)

Dołącz się do nas na Facebooku, YouTube i Instagramie  
i obserwuj nas na stronie [www.ordoiuris.pl](http://www.ordoiuris.pl)



Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych i Społecznych im. Hipolita Cegielskiego został powołany, by wspomagać dynamiczny i harmonijny rozwój gospodarczy Polski. Chcemy zapewniać rzetelne wsparcie merytoryczne dla polskich przedsiębiorców, organizacji pozarządowych oraz instytucji publicznych. Nasze cele realizujemy, m.in. opracowując raporty analityczne, przygotowując ekspertyzy prawne, prowadząc doradztwo prawne i gospodarcze, a także organizując szkolenia. Ponad 150 lat temu Hipolit Cegielski stał się ikoną polskiego przemysłu. Udowodnił, że można z sukcesem kierować nowoczesną fabryką i jednocześnie prowadzić aktywną działalność na rzecz rozwoju polskiego społeczeństwa i gospodarki. Zależy nam, by współcześniei polscy przedsiębiorcy mogli osiągać sukcesy na miarę Cegielskiego.

Ośrodek Analiz Cegielskiego jest fundacją i zakres naszej aktywności jest uzależniony od funduszy, które pozyskamy na działalność statutową.

**MOŻESZ NAS WESPRZEĆ POPRZEZ DAROWIZNĘ NA NUMER KONTA:  
94 1020 1097 0000 7602 0305 2438**

Fundacja Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych  
i Społecznych im. Hipolita Cegielskiego  
Aleja Zjednoczenia 50/U1, 01-801 Warszawa

W tytule przelewu prosimy podać:  
„Darowizna na cele statutowe Ośrodka Analiz Cegielskiego”.

[OSRODEKANALIZ.PL](http://OSRODEKANALIZ.PL) | [ORODIURIS.PL](http://ORODIURIS.PL)

