



UNIWERSYTET
Andrzeja Frycza Modrzewskiego
w Krakowie

Copyright© 2025 by the Author(s)

<https://doi.org/10.31749/2451-0610-ksm-2025-004>

Opublikowano w wolnym dostępie (Open Access) na licencji CC BY-NC-ND 4.0



Łukasz Wojcieszak

dr hab., prof. PŚk, Politechnika Świętokrzyska

<https://orcid.org/0000-0002-9166-4464>

lwojciezak@tu.kielce.pl

Rozbudowa i modernizacja polskich terminali zbożowych w połowie trzeciej dekady XXI wieku

Streszczenie

Celem artykułu jest przedstawienie potencjału wybranych polskich agroportów oraz korzyści z ich modernizacji. Według autora w wyniku zrealizowanych inwestycji polskie porty będą w zadowalającym stopniu przygotowane na dostawy, magazynowanie i przesyłanie zboża. Zaprezentowane zostały działania mające zapewnić lepsze działanie portów Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia, zwłaszcza w kontekście konkurencji ze strony infrastruktury niemieckiej. Wskazane zostały również przeszkody dla modernizacji infrastruktury oraz negatywne aspekty realizowanych zadań inwestycyjnych. W opracowaniu wykorzystana została metoda porównawcza oraz metoda prognostyczna.

Słowa kluczowe: Polska, terminal zbożowy, rozbudowa, modernizacja

Abstract

Expansion and modernization of Polish grain terminals in the mid-2020s

The aim of this article is to present the potential of selected Polish grain terminals and their modernization. According to the author, as a result of the ongoing investments, Polish terminals will be sufficiently prepared for the delivery, storage, and transport of grain. Measures

to improve the performance of the ports of Gdańsk, Gdynia, Szczecin and Świnoujście were presented, especially in the context of competition from German infrastructure. Furthermore, the author shows the obstacles to modernize the infrastructure and negative aspects of the investments. The author uses a comparative and prognostic method.

Key words: Poland, grain terminal, expansion, modernization

Wstęp

Problematyka znaczenia i rozwoju polskich portów zbożowych, nierozzerwalnie wiążąca się z kwestią bezpieczeństwa żywnościowego, jest tematem bardzo rzadko podejmowanym w literaturze nie tylko naukowej, ale także publicystycznej. Polska posiada wielowiekowe tradycje państwa eksportującego zboże z bałtyckiego wybrzeża i budującego w ten sposób swoje bogactwo.

Już I Rzeczpospolita czerpała ogromne korzyści z handlu zbożem, a obecnie państwo polskie, posiadając liczne porty na wybrzeżu, odnotowuje sukcesywny wzrost ilości eksportowanego zboża. Terminale zbożowe odgrywają ważną rolę w czasach, gdy na rynku jest mało zboża i na jego tranzycie można zyskiwać za sprawą rosnących cen, lecz przede wszystkim rozbudowana infrastruktura portowa ma znaczenie uniwersalne, istotne dla magazynowania i przesyłania także innych towarów.

Celem artykułu jest przedstawienie potencjału wybranych polskich agroportów i ich modernizacji, ukazując przy tym przeszkody stojące przed prowadzonymi działaniami. Mając na uwadze przedstawione problemy, należy postawić hipotezę badawczą, że w wyniku zrealizowanych inwestycji polskie porty będą w zadowalającym stopniu przygotowane na dostawy, magazynowanie i przesyłanie zboża. W tym kontekście można postawić pytanie o charakter działań mających zapewnić lepsze działanie portów, zwłaszcza zaś Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia. Ponadto warto zadać pytanie o możliwe przeszkody dla modernizacji oraz negatywne aspekty realizowanych zadań inwestycyjnych.

W opracowaniu wykorzystana została metoda porównawcza, znajdująca zastosowanie w określeniu potencjału przeładunkowego i rozbudowy poszczególnych portów i terminali zbożowych, a także metoda prognostyczna, dzięki której można próbować przewidzieć najbardziej prawdopodobny bieg wydarzeń, odnoszący się do rozwoju portów i konkurencyjnego potencjału, a także wskazać możliwe straty wynikające z przedsięwziętych działań.

Znaczenie terminali zbożowych

Funkcjonowanie terminali zbożowych wiąże się z problematyką bezpieczeństwa żywnościowego. Termin ten pojawił się na początku lat 70. XX wieku. Istnieje wiele definicji tego pojęcia, które są różnie interpretowane (Mikuła 2012, s. 39). Bezpieczeństwo to należy postrzegać jako istotny element bezpieczeństwa ekonomicznego państwa, obok bezpieczeństwa surowcowego i bezpieczeństwa finansowego (Książopolski 2011, s. 32). Problem dostarczania żywności, a więc i zbóż, wiąże się w szczególności z odpowiednią jej podażą oraz stabilnością i pewnością dostaw (Michalczyk 2019, s. 21). Możliwość wysyłania zboża za pośrednictwem rodzimych portów ma poważne znaczenie dla bezpieczeństwa ekonomicznego państwa. Istotne jest przy tym, co oczywiste, aby zboże było nadal przesyłane za pośrednictwem polskiej infrastruktury przesyłowej w przypadku, gdy istotną konkurencję stanowi możliwość eksportu z terenu Niemiec.

Ze względu na zakres świadczonych usług wyróżnia się dwa rodzaje portów: uniwersalne oraz specjalistyczne. Te pierwsze obsługują ładunki masowe, pasażerskie oraz drobnicowe i są w stanie przyjąć większość rodzajów statków morskich. W Polsce do tego rodzaju portów należą cztery najważniejsze: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście i Szczecin. Ulokowane są one na nabrzeżach przystosowanych do obsługi wybranych ładunków lub zespołu ładunków, w szczególności zboża. Porty specjalistyczne obsługują natomiast zwykle tylko jeden rodzaj ładunku (Kalbarczyk 2018, s. 472). Dla Polski możliwość eksportu zboża przez własne porty ma fundamentalne znaczenie, a rozwój infrastruktury służącej do przesyłu tych ładunków zapewnia czerpanie znaczących zysków i skuteczne konkurowanie pod tym względem z innymi państwami, w szczególności z Niemcami. Dodatkowym problemem jest tranzyt zboża z Ukrainy¹, wpływający na konieczność zwiększenia przez Polskę przepustowości i modernizacji portów.

Warto zauważyć, że rozbudowywana infrastruktura ma charakter uniwersalny i poza zbożem może zapewnić składowanie także innych towarów

¹ W ramach zawartego w lipcu 2022 roku porozumienia zbożowego Ukraina w latach 2022–2023 wyeksportowała ponad 32 mln ton zbóż. Według ONZ dzięki temu porozumieniu ceny żywności na świecie obniżone zostały o ponad 20%. Eksport ukraińskiego zboża w sezonie 2022/2023 wyniósł prawie 49 mln ton, przekraczając poziom z poprzedniego sezonu (48,4 mln ton). W okresie od marca 2022 do marca 2023 roku Ukraina wyeksportowała 10 mln ton do pięciu krajów „przyfrontowych” (Polski, Słowacji, Węgier, Rumunii i Bułgarii). Do Polski wjechało ponad 4 mln ton zboża i nasion roślin oleistych, z tego tranzytem objęto 0,7 mln ton, a 3,4 mln ton zostało w kraju (*Działania organów...* 2023).

(Pokora-Kalinowska 2024). Przez lata Polska mogła eksportować duże ilości ziarna pomimo braku stosownej infrastruktury portowej, jednak z uwagi na duży światowy popyt, eksport polskiego zboża (bez względu na jego jakość, cenę i szybkość realizacji transakcji) był stosunkowo łatwy. Jednakże stale wzrastają wymagania odbiorców polskiego zboża na świecie; coraz bardziej liczy się nie tylko cena, lecz także warunki transportu, szybkość dostawy, obsługa czy bezpieczeństwo transakcji. Powstanie portu zbożowego odpowiedniego dla przeładunku dużych ilości ziarna mogłoby w tym zakresie odegrać bardzo pozytywną rolę. Polska od wielu lat eksportuje ziarno zbóż do Niemiec, Egiptu i Arabii Saudyjskiej i do wielu innych krajów. Aby tych rynków nie utracić oraz by pozyskiwać nowe rynki, istnieje konieczność stworzenia profesjonalnego portu zbożowego (Kalinowski 2022). Jednocześnie należy mieć na uwadze, iż polskie porty morskie posiadają już zdolności przeładunkowe do obsługi zboża, a istniejący potencjał nie jest w pełni wykorzystany².

W 2024 roku Polska wyprodukowała niemal 36 mln ton ziarna. Z uwagi na to, że zużycie krajowe wynosi ponad 25 mln ton (Stachura 2024), nadwyżki zboża mogą być sprzedawane za granicę. W sezonie 2023/2024 z Polski wywieziono 12,7 mln ton ziarna zbóż, a zatem o 7,5% więcej niż w sezonie 2022/2023. Wartość eksportu ziarna zbóż wyniosła blisko 2,9 mld euro i była o 22% niższa niż w poprzednim sezonie. Pszenicy wywieziono 6,8 mln ton (wzrost o 18% r/r), żyta – 814 tys. ton (wzrost o 61%), jęczmienia – 455 tys. ton (wzrost o 44%), owsa – 171 tys. ton (wzrost o 47%) oraz sorga – blisko 3 tys. ton (wzrost o 6%). Eksport kukurydzy wyniósł 3,8 mln ton, a pszenżyta – 637 tys. ton i był (w obu przypadkach) o 13% mniejszy niż w sezonie 2022/2023. Spadek o 10%, do 29 tys. ton odnotowano w przypadku pozostałych zbóż – głównie prosa i gryki. Krajowi eksporterzy lokowali zboże głównie na rynku unijnym (7,3 mln ton, 57% wywiezionego ziarna ogółem), przede wszystkim w Niemczech (4,3 mln ton – 34% eksportu ziarna), Niderlandach (1,3 mln ton – 10%) i Hiszpanii (417 tys. ton, 3%) (*Rynek zbóż 2024*, s. 1)³.

² Zdaniem Arkadiusza Marchewki, byłego wiceprzewodniczącego sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, niepełne wykorzystanie polskich portów morskich nie wynika z tego, że są one nieodpowiednio przygotowane, lecz z tego, że na skutek działań rolników, którzy nie decydują się na sprzedaż, zboże nie trafia w tak dużych ilościach do polskich portów, które czekają na jego eksport (*Działania organów...* 2023).

³ Co ciekawe, od lipca 2024 roku do marca 2025 roku największy wolumen wywozu pszenicy odnotowano do krajów pozaunijnych (1,4 mln ton, 55% eksportu tego ziarna), przede wszystkim do: Nigerii (326 tys. ton, 13%), Gwinei (263 tys. ton, 11%), Angoli (103 tys. ton, 4%) i RPA (99 tys. ton, 4%) (*Mniejszy eksport zboż z Polski 2025*).

Według Komisji Europejskiej w sezonie 2024/2025 Polska była wśród krajów członkowskich trzecim, po Francji i Niemczech, największym producentem zbóż (34,9 mln ton) (*Monitoring zagranicznych...* 2025, s. 3). W 2025 roku gwałtownie, aż o kilkadziesiąt procent, zmniejszył się wolumen eksportu większości zbóż. Wśród dwóch głównych polskich pozycji eksportowych wywóz pszenicy obniżył się o ponad 29% – do 402,5 tys. ton, zaś kukurydzy o 25,7% – do 627,16 tys. ton (Bąk 2024).

Konieczność zapewnienia sprawnego eksportu zboża implikowała prace nad modernizacją portów. Port zbożowy w Gdańsku jest obsługiwany przez ośmiu operatorów, którzy prowadzą przeładunki zbóż: Port Gdański Eksploatacja (PGE), Magrol, Gdańskie Młyny, GBT, Handel i Minerale, Jargut, Speed oraz Fast Track. Port w Gdańsku, dzięki inwestycjom zarówno własnym, jak i kontrahentów, podwoił swoje zdolności przeładunkowe w zakresie zbóż z 2 mln ton w 2019 roku do 4,3 mln ton w roku 2024 (Milszewski 2024). Terminal zbożowy w Gdyni jest specjalistycznym terminalem masowym, oferującym usługę przeładunku oraz czasowego składowania zbóż, nasion oleistych oraz surowców paszowych. Gdyński terminal posiada dostęp do dwóch nabrzeży, a jego infrastruktura i suprastruktura gwarantują klientom sprawną obsługę przeładunkową z zachowaniem standardów HACCP oraz GMP+B3. Na jego terenie znajdują się magazyny płaskie, silosy i elewator o łącznej pojemności umożliwiającej składowanie do 72 tys. ton ładunków, a istotnym atutem jest magazyn celny dla obsługi ładunków tranzytowych (Port Gdynia 2025).

Szczecin i Świnoujście są najdalej wysuniętymi na zachód polskimi portami, których położenie geograficzne predysponuje je do pełnienia funkcji wiodącego regionalnego węzła transportowego i huba logistycznego (Łosiewicz, Łosiewicz 2018, s. 911). Szczeciński terminal zbożowy zajmował się eksportem 125–280 tys. ton zbóż rocznie. Oprócz niego na Wybrzeżu Szczecińskim działają jeszcze cztery terminale zajmujące się przeładunkiem produktów rolnych, m.in. SBT, Viterra, PZZ i Bunge (Kolasińska 2024). W rekordowym pod względem przeładunków zbóż w polskich portach morskich 2023 roku w szczecińskim terminalu Andreas przeładowano aż 283 tys. ton (Kobryński 2024). Terminal OT Port Świnoujście jest w trakcie realizacji inwestycji polegającej na połączeniu technologicznym istniejących magazynów płaskiego składowania z głębokowodnym nabrzeżem Chemików w porcie wewnętrznym w Świnoujściu, mogącym obsługiwać jednostki masowe o nośności DWT 80–100 tys. ton (Kolasińska 2024). Nabrzeże Chemików posiada terminal przystosowany do przeładunku towarów masowych, w tym zboża.

Rozbudowa kluczowych portów

W przypadku Gdańska zaplanowana budowa terminala zbożowego miałyby zająć ok. 1,5 roku, zaś jego roczna przepustowość wynosiłaby ok. 2,5–3 mln ton. Już w 2005 roku Kanada chciała budować terminal w celu importu zboża do Polski. Atutem jest fakt, iż w znajdujących się w Gdańsku silosach można składować łącznie 120 tys. ton zboża. Port w Gdańsku posiada pozwolenie na budowę terminala, a jego przepustowość może wynieść ok. 2,5 do 3 mln ton zboża. Warto zaznaczyć, że już w 2022 roku wszystkie polskie porty były w stanie eksportować ok. 9 mln ton zbóż (*Budowa terminala...* 2022). W Porcie Gdańsk istnieją obecnie większe możliwości przeładunkowe niż możliwości eksportowe, natomiast zasadnicze znaczenie ma przepustowość. Duża przepustowość oznacza korzystną cenę dla rolnika i wysoką jakość świadczonych usług, co jest ważne zarówno dla branży agro, jak i dla producentów zboża. Należy też zaznaczyć, że w ostatnich latach zdecydowanie zwiększa się liczba statków średniej wielkości, które transportują zboże, zatem nabrzeża spółki Port Gdański Eksploatacja zostały przeznaczone do obsługi takich statków (Stachura 2024).

W Porcie Gdańsk jedna z wiodących spółek – Port Gdański Eksploatacja (PGE) z Grupy Kapitałowej Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. (ZMPG) ma zainwestować w dziewięć dodatkowych magazynów zbożowych, co ma podnieść jej zdolności magazynowe aż pięciokrotnie – do 152 tys. ton rocznie. Zdolność przeładunkowa spółki docelowo wzrośnie z 0,7 mln ton do 2,9 mln ton rocznie. Projekt ten pozwoli na utrzymanie kontroli państwa nad rozwojem warunków i zdolności przeładunkowych oraz magazynowania zbóż. Obejmuje on budowę i przebudowę infrastruktury od strony lądu (drogi, linie kolejowe, powierzchnie składowo-magazynowe) oraz wody (przebudowa nabrzeży, umocnienia i pogłębienia dna na potrzeby obsługi większych statków), a także zakup dźwigów, urządzeń przeładunkowych. Co ważne, inwestycjom towarzyszyć będzie poprawa organizacji i obsługi kontrahentów z sektora zbożowo-paszowego, w tym systemów informatycznych, awizacji, kontroli, inspekcji. Realizowane inwestycje pozwolą w przyszłości na przeładunki i magazynowanie nie tylko zboża, pasz czy śrut, ale wszelkiej drobnicy zjednostkowanej, wymagającej zadaszenia. Lokalizacja umożliwi realizację jeszcze większego projektu inwestycyjnego w postaci Terminala Zbożowo-Paszowego, obejmującego baterie silosów. Dzięki tej inwestycji Port Gdański Eksploatacja może znacząco zwiększyć swój potencjał, stając się kluczowym podmiotem dla polskiego eksportu zbóż (*W Porcie Gdańsk...* 2024).

Spółka PGE prowadzi działalność na pięciu nabrzeżach, lecz przeładunki zbóż realizuje na nabrzeżach Szczecińskim i Wiślanym. Tam też

planowana jest budowa nowych magazynów z możliwością obsługi statków z ładunkiem do 36 tys. ton, przy maksymalnym zanurzeniu do 10,6 m. Na Nabrzeżu Wiślanym ma powstać pięć magazynów zbożowych, zaś na Nabrzeżu Szczecińskim, w miejscu byłego terminalu kontenerowego przy ul. Chodackiego, mają zostać zbudowane cztery magazyny. Warto zaznaczyć, że łączna długość obu nabrzeży wynosi 1,9 km, a terminal, który już funkcjonuje, posiada rozwinięte zaplecze techniczne, takie jak: drogi dojazdowe, tory kolejowe, urządzenia przeładunkowe, place utwardzone czy magazyny. Planowana modernizacja i rozbudowa ma umożliwić zwiększenie przepustowości bez konieczności budowy tych elementów od podstaw, zmniejszając zarówno koszty, jak i czas realizacji inwestycji. W przypadku rosnącego popytu na przeładunek zbóż w Porcie Gdańsk, rozbudowa istniejącego terminalu PGE umożliwi obsłużenie większych wolumenów ładunków, przyciągając tym samym więcej nowych kontrahentów. Warto też zaznaczyć, że PGE sukcesywnie inwestuje w nowoczesny sprzęt przeładunkowy. Na zakup urządzeń przeładunkowych, jak też na budowę placów składowych i magazynów, w ciągu trzech lat spółka przeznaczyła ponad 153 mln zł, nabywając m.in. trzy żurawie samojezdne nabrzeżowe Liebherr LHM 550, o udźwigu 124 ton każdy, co pozwala na realizację przeładunków cargo (*W Porcie Gdańsk... 2024*)⁴.

Warto dokładniej ukazać sytuację w Porcie Gdynia, gdzie w kwietniu 2025 roku pojawiła się informacja, iż w związku z przedłużającą się procedurą przetargową dotyczącą terminala zbożowego zaproponowano przedłużenie umowy do czasu zakończenia procedury dotychczasowemu najemcy, a więc spółce Mondry. Spółka ta jednakże odpowiedziała odmownie, zamierzając opuścić port do końca czerwca. Władze portu dążyły do tego, aby operator pozostał w porcie do czasu przejścia terminala przez nowego operatora w związku z przedłużającą się procedurą przetargową, jednak władze spółki nie przyjęły oferty. Zarząd Morskiego Portu Gdynia oświadczył, że wciąż jest gotowy do podpisania umowy, zapewniając, że procedura przetargowa jest na końcowym etapie i rozpoczęcie działalności przez nowego dzierżawcę może

⁴ Warto zaznaczyć, że portowe żurawie wyposażone są w różnego rodzaju chwytaki umożliwiające przeładunek sybkich materiałów o różnej gęstości oraz w spreadery kontenerowe automatyczne do przeładunku zjednostkowanych ładunków. Zakupione zostały również dwa mniejsze dźwigi Liebherr LHM 280, o udźwigu 80 ton każdy, taśmociąg REMO 1400 o długości 50 m do załadunku materiałów sybkich w relacji bezpośredniej na statek. Dzięki takim inwestycjom spółka stała się istotnym graczem na rynku. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk na przebudowę nabrzeży i linii kolejowych w porcie wewnętrznym w ciągu najbliższych trzech lat ma przeznaczyć ponad pół miliarda złotych (*W Porcie Gdańsk... 2024*).

się niemal dokładnie zbiec z jej zakończeniem przez spółkę Mondry. Co ważne, był to już kolejny raz, kiedy wspomnianej spółce zaproponowano opcję przedłużenia umowy dzierżawy; poprzednio stało się to w podobnym momencie przedłużających się procedur podczas pierwszego przetargu, który finalnie został anulowany. Po odwołaniu przetargu rozpisano drugi, do którego stanęła podobna grupa zainteresowanych, uzupełniona o Krajową Grupę Spożywcą, jednak ponownie zwyciężyło to samo konsorcjum. Wyniki przetargu ogłoszono w listopadzie 2024 roku, dotychczas jednak nie podpisano umowy, powołując się na przedłużające się procedury. Warto dodać, że rząd ogłosił utworzenie konkurencyjnego terminala zbożowego w Gdańsku. Zdecydowano, że operatorem terminalu będzie spółka Port Gdański Eksploatacja, co sprawia, że – w przeciwieństwie do terminalu w Gdyni – nadzór nad nim będzie miało pośrednio państwo (*Terminal zbożowy w Gdyni... 2025*)⁵.

W 2024 roku nasiliły się obawy, że polski rynek handlu zbożem może zostać przejęty przez niemieckich przedsiębiorców. Jednym z argumentów był fakt, że nowym właścicielem terminalu Andreas została w 2024 roku Szczecińska Baza Magazynowa Sp. z o.o. – spółka związana z zajmującą się produkcją klejów firmą Silekol Sp. z o.o. z niemieckiej Grupy Pfeiderer SA (Gigiel 2025). Pojawiły się przy tym obawy, że terminal zbożowy Andreas w porcie w Szczecinie zostanie sprzedany i zlikwidowany. Terminal ten był w stanie przeładować nawet ok. 650 tys. ton zbóż i pasz, z tego ok. 500 tys. ton samych zbóż. Co istotne, w przypadku jego likwidacji najkorzystniejszym ekonomicznie wariantem byłoby przeładowywanie zboża w niemieckim Porcie Mukran. Straciłby na tym niewątpliwie port w Gdyni, gdyż koszty transportu są jednym z kluczowych elementów przesądzających o opłacalności działań (*Terminal zbożowy w Gdyni... 2024*).

Port Mukran, znajdujący się na Rugii, posiada najkrótsze połączenie morskie ze Szwecją, Danią, Finlandią oraz państwami bałtyckimi. Jego łączna powierzchnia wynosi niemal 430 hektarów. Jest nowoczesnym portem wielofunkcyjnym o rozległych powierzchniach produkcyjnych i magazynowych.

⁵ Warto zauważyć, że prezes spółki Mondry stwierdził, że władze portu nie przedstawiły warunków przedłużenia umowy dzierżawy, które pozwalałyby na dokonanie inwestycji niezbędnych w celu osiągnięcia rentowności działalności terminalu w istniejących uwarunkowaniach rynkowych. Prezes zaznaczył przy tym, że terminal jest w złym stanie technicznym i wymaga inwestycji, jednak oczywiste jest, że nie będzie on chciał inwestować w obiekt, którego łąda moment nie będzie mógł używać. Według prezesa spółka przedstawiła portowi inne rozwiązanie istniejącego problemu, jednak zostało ono odrzucone, co pociągnęło za sobą proces zwolnień grupowych (*Terminal zbożowy w Gdyni... 2025*).

Jego położenie na otwartym morzu umożliwia łatwe podejście do portu (*Mukran Port...* 2025). Przez Mukran przewożone jest zboże na cały świat, m.in. na Karaiby i do państw Afryki, statkami typu Panamax (*Every Ship...* 2025), a więc masowcami charakteryzującymi się dużym zanurzeniem.

Rozbiórka liczącego 125 lat elewatora zbożowego na Stołczyźnie, rozpoczęta w lutym 2025 roku, nie oznaczała jednakże, że terminal zbożowy nie będzie już funkcjonował. Nowy właściciel zapewniał, że planowane inwestycje zwiększą jego możliwości przeładunkowe i magazynowe, zaś w miejscu starego elewatora i wcześniej zdemontowanych czterech stalowych silosów miałyby powstać nowoczesna hala magazynowa przeznaczona do przechowywania materiałów sypkich o pojemności o ok. 40% większej niż dotychczasowe możliwości terminalu. Znacznie zwiększyłyby to efektywność przeładunku zbóż, nawozów oraz pasz, a przeładunek zbóż pozostałby kluczowym elementem działalności terminalu, w którym dodatkowe inwestycje zapewniłyby wzrost jego znaczenia na rynku logistycznym (*Z terminalu Andreas...* 2025).

Polski rząd koncentrował się na utworzeniu terminala intermodalnego w Bydgoszczy-Emilianowie, który ma pełnić rolę tzw. portu suchego i stanowić zaplecze dla portu zbożowego m.in. w Gdyni. Inwestycja ta miała powstać w ramach Krajowego Programu Odbudowy. Choć taki terminal jest również bardzo potrzebny w kontekście eksportu polskich towarów rolno-spożywczych, to jednak nie jest w stanie zastąpić portu morskiego dostosowanego do przeładunku dużych mas zboża (Kalinowski 2022). Poważne zaniepokojenie wywołały nie tylko informacje o działaniach mających miejsce w porcie szczecińskim, ale też i na terenie portu gdańskiego. Krytycy wskazywali na negatywne dla Polski konsekwencje wynikające z tego, że prace trwały w czasie, gdy duże ilości zboża płynęły przez polskie porty. Opóźnienie w realizacji inwestycji mogło spowodować negatywne konsekwencje ekonomiczne dla polskich portów (Klinsky 2024, s. 34–35).

Perspektywy i przeszkody rozbudowy portów

Warto zaznaczyć, że potencjał przeładunkowy w polskich terminalach, który ma pojawić się w 2025 roku, ma być wystarczający dla potrzeb rynku polskiego, ale także dla obsługi tranzytu zboża ukraińskiego (coraz większego znaczenia nabiera np. potencjał magazynowy w Świnoujściu, gdzie można składować 100 tys. ton zbóż). Nie jest zatem pewne, iż eksport polskiego zboża zostanie przejęty przez niemiecki Port Mukran, choćby z tego powodu, że niewielka jest aktywność tamtejszych inwestorów w zakresie przeładunków

agro. Z uwagi na to, że jego maksymalne zanurzenie to tylko 9,5 m, w żaden sposób nie może konkurować z polskimi portami głębokowodnymi (w Świnoujściu nabrzeża umożliwiają zanurzenia do 13,5 m). Sprawia to, że można tam przyjmować także duże statki masowe transportujące zboże, a zdolności przeładunkowe polskich portów zbożowych w 2025 roku mogą jeszcze wzrosnąć po zakończeniu wszystkich inwestycji.

Zdolności przeładunkowe polskich portów w zakresie produktów agro już w 2024 roku znacznie przewyższyły popyt, a pierwotne informacje na temat podaży zboża na eksport okazały się przesadzone. Pewnym problemem jest jednakże wstrzymywanie przez rolników eksportu zboża w oczekiwaniu na wyższe ceny na światowych rynkach, co wpływałoby na przeładunki agro, mogąc zablokować polskie terminale morskie. Jednakże nieprawdziwe okazały się informacje o potężnych nadwyżkach przechowywanych przez rolników, gdyż w rzeczywistości nie było ich tak dużo. Ponadto inwestycje prowadzone są również w porcie w Gdyni, gdzie zbudowano nowe hale magazynowe, co sprawi, że będzie możliwe składowanie tam łącznie 150 tys. ton zboża. Szybka obsługa statku pozwala kontrahentom zaoszczędzić rosnące koszty przetrzymania statku pod załadunkiem ponad termin określony w umowie – kluczowy czynnik konkurencji między terminalami (Ołdak 2024).

Dla planów modernizacji polskich portów dotkliwy cios stanowiła decyzja o unieważnieniu przetargu na inwestycje w portach morskich w Gdańsku i Gdyni. Dodatkowo w Porcie Gdynia rok 2024 przyniósł spadek przeładunków o 2,5 mln ton (8,52%), a znaczną redukcję łącznego wolumenu zanotowano w obrocie zbożami (*Polskie porty...* 2025). Zarząd portu morskiego w Gdyni już w maju 2024 roku ogłosił nowe postępowanie, spodziewając się kilkukrotnego wzrostu zdolności przeładunkowych terminalu zbożowego, które wyniosły wówczas 1 mln ton. Co ważne, w Gdańsku również przetarg został odwołany, po czym przystąpiono do prac nad określeniem warunków nowego postępowania, zaś zarząd gdańskiego portu zaplanował ogłoszenie nowego przetargu (Kolasińska 2024). Istniała także niepewność co do przyszłych przeładunków zboża w polskich portach z uwagi na zmieniającą się sytuację związaną z obsługą ukraińskiego ziarna (*Wyniki przeładunków...* 2024, s. 7).

Decyzję o odwołaniu przetargu na dzierżawę terenu pod nowy terminal zbożowy podjęto w następstwie licznych zapytań od podmiotów, które uczestniczyły w przetargu, wskazując na potrzebę zmiany jego warunków. Pojawiły się przy tym obawy o przyszłość polskiego eksportu zboża. Zgłaszane obawy rozwiewał minister infrastruktury Dariusz Klimczak, podkreślający znaczenie trwających prac nad optymalnymi warunkami przetargu,

które mają zabezpieczyć interesy państwa, akcjonariuszy i samych rolników. W przypadku terminala zbożowego w Gdyni deklarowanym celem władz państwa jest zmodyfikowanie, zmodernizowanie i zwiększenie jego parametrów przeładunkowych. Przetarg na 30-letnią dzierżawę rozstrzygnięto w listopadzie 2023 roku, kiedy wygrało go konsorcjum powiązane ze spółką Viterra, będącą jednym z największych przedsiębiorstw zajmujących się handlem zbożem w Polsce. W tej sytuacji środowiska rolnicze, w tym Polski Związek Producentów Roślin Zbożowych, protestowały, obawiając się monopolu spółki na polskim rynku. Ostatecznie władze Portu Gdynia unieważniły przetarg pod koniec kwietnia. Ministerstwo nie wyraziło zgody na podpisanie umowy, zaś prawdopodobne jest, że również poprzedni rząd miał uzasadnione wątpliwości co do rozstrzygnięcia przetargu (Krzywiecki 2024). W przypadku agroportu w Gdańsku modernizowane nabrzeża Wiślane i Szczecińskie będą w stanie przeładowywać nawet do 2,5 mln ton towarów rocznie, a potencjał magazynowy ma osiągnąć 130 tys. ton. Zdaniem rolników musi on powstać jak najszybciej, aby poprawić infrastrukturę transportową (Olszak 2025).

Według Ministerstwa Infrastruktury potencjał portów ma w 2025 roku ulec zwiększeniu dzięki inwestycjom czynionym przez zarówno same terminale, jak i Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA. W połowie 2025 roku Terminal SBT, dzięki budowie dodatkowych silosów zbożowych, ma zwiększyć swoje roczne zdolności przeładunkowe z 1 mln ton w 2024 roku do 1,5 mln, a składowe z 50 tys. ton w 2024 roku do 75 tys. ton. Wykonanie zaplanowanych działań pozwoli na zwiększenie zdolności przeładunkowej z 300 ton do 1200 ton na godzinę, czyli do 20 tys. ton na dobę, co umożliwi na zwiększenie potencjału terminalu, jeżeli chodzi o przeładunki zbóż, do 2 mln ton rocznie. Ponadto na uwagę zasługuje rozbudowa infrastruktury portowej, mającej na celu poprawę logistyki związanej z przeładunkami produktów agro, zarówno od strony lądu (kolejowej i drogowej), jak i od strony wody. Prowadzone działania objęły zarówno dostęp do portu w Szczecinie, jak i w Świnoujściu; stąd też istotne jest pogłębienie basenu przy nabrzeżu zbożowym do głębokości 12,5 m (nabrzeże to obsługuje największy elewator zbożowy Szczecin Bulk Terminal) (Kolasińska 2024).

W tym kontekście na uwagę zasługuje zburzenie liczącego 125 lat elewatora zbożowego znajdującego się na nabrzeżu Snop na Stołczynie, co podsycało obawy związane z możliwą rezygnacją z przeładunku zbóż w Szczecinie. Rolnicy z województw zachodniopomorskiego, lubuskiego i wielkopolskiego mogliby stanąć przed poważnym problemem, gdyż o ile opłacalny jest przewóz zboża do mniejszych terminali w Świnoujściu i Kołobrzegu, to w przypadku utraty terminala w Szczecinie mogłoby się okazać, że dużo taniej byłoby

eksportować zboże przez Niemcy, co przyniosłoby korzyść tamtejszym portom. Według Klimczaka niemieckie terminale nie muszą dokonywać przeładunku polskiego zboża, gdyż oprócz likwidowanego terminala przeładunek jest możliwy w innych terminalach. Jak podkreślił, alternatywę stanowi port w Kołobrzegu, a przy tym polskie porty znacznie zwiększyły moc przeładunkową w zespole portów Szczecin–Świnoujście (Krzywiecki 2024). Zlikwidowany elewator, wymagający dużego nakładu pracy manualnej i stanowiący zagrożenie bezpieczeństwa pracy ze względu na zły stan techniczny, mają zastąpić zautomatyzowane silosy magazynowe dla towarów agro. Nowe silosy będą mogły przyjąć 8 tys. ton zbóż, czyli dwa razy więcej niż zburzony elewator (Skarul 2025). Problemem jest jednak fakt realizacji inwestycji w czasie dużego zapotrzebowania na usługi portów w czasie znaczącej podaży zboża. Stąd też kluczowe znaczenie ma szybkość prac nad tworzoną infrastrukturą portową, co pozwoli zmniejszyć możliwe straty i ryzyko przejścia przesyłanego zboża przez niemieckie porty.

Zakończenie

W niniejszym opracowaniu przedstawiono jedynie wybrane zagadnienia związane z rozbudową i modernizacją polskich terminali zbożowych. Charakterystyka działalności i problematyka ulepszeń wprowadzanych w działalności terminali zbożowych w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu z pewnością zasługuje na obszerniejsze opracowanie. Trudno też oddzielić ten problem od potencjalnej konkurencji, także ze strony infrastruktury znajdującej się w Niemczech.

Odnosząc się do postawionej we wstępie hipotezy badawczej, należy stwierdzić, że polskie porty w wyniku prowadzonych prac będą istotnie optymalnie przygotowane na dostawy, magazynowanie i przesyłanie zboża. Informacje o odwołanym przetargu na terminal zbożowy w Gdańsku, unieważnieniu dzierżawy terminala zbożowego w Gdyni oraz zburzeniu elewatora zbożowego w Szczecinie wzbudziły zrozumiały niepokój, jednak wydaje się, że zastosowane nowe rozwiązania będą finalnie korzystne dla polskich terminali. Należy przy tym podkreślić, że powstała i zmodernizowana infrastruktura będzie służyć nie tylko handlowi zbożem, ale również innymi towarami.

W kontekście pytania o charakter działań mających zapewnić lepsze działanie portów i znajdujących się w nich terminali należy wskazać rozbudowę magazynów, zwiększającą znacząco możliwości w zakresie przechowywania towarów. Na uwagę zasługuje budowa i przebudowa infrastruktury

drogowej i kolejowej od strony lądu, przebudowa nabrzeży, umocnienia i pogłębienia dna na potrzeby obsługi większych statków, a także zakup dźwigów (tzw. żurawi) i innych urządzeń przeładunkowych. Nastąpić ma również poprawa systemów informatycznych, awizacji, kontroli, inspekcji, zaś realizowane inwestycje pozwolą na przeładunki i magazynowanie nie tylko zboża, lecz także i wielu innych towarów.

W kontekście drugiego z postawionych pytań należy wskazać konkurencję, w szczególności w postaci Portu Mukran, który mógłby przejąć część transportowanego zboża, na czym traciłyby polskie porty. Niezależnie od bardzo korzystnego dla Polski programu modernizacji polskich portów, warto też wskazać negatywne dla Polski konsekwencje wynikające z prowadzenia prac w czasie przepływu dużych ilości zboża, pochodzącego również z Ukrainy. Opóźnienie w realizacji niewątpliwie ambitnych inwestycji mogło i może nadal spowodować negatywne konsekwencje ekonomiczne dla polskich portów. Funkcjonowaniu branży niewątpliwie nie służy odwoływanie przetargów czy likwidacja sprawnych jeszcze elementów infrastruktury.

Bibliografia

- Bąk A. (2024). *Wielkość naszego eksportu zbóż spadła o 1/4 w pierwszych dwóch miesiącach 2025 roku*. Agroprofil.pl, <https://agroprofil.pl/wiadomosci/polski-eksport-zboz-spadlo-o-1-4-w-pierwszych-dwoch-miesiacach-2025-roku> [dostęp: 16.07.2025].
- Budowa terminala zbożowego w Gdańsku ma zająć ok. 1,5 roku* (2022). Farmer.pl, www.farmer.pl/produkcja-roslinna/zboza/budowa-terminala-zbozowego-w-gdansk-ma-zajac-ok-1-5-roku,122987.html [dostęp: 17.03.2025].
- Działania organów państwa w zakresie importu i obrotu zboża i rzepaku z Ukrainy. Informacja o wynikach kontroli* (2023). Najwyższa Izba Kontroli, www.nik.gov.pl/kontrola/wyniki-kontroli-nik/pobierz,kr~d_23_506_202307122036041689186964~02,typ,kk.pdf.
- 'Every Ship We Trade is Needed Immediately'* (2025). BayWa AG, www.baywa.com/en/about/agriculture-nutrition/agricultural-trade-2022 [dostęp: 19.07.2025].
- Gigiel M. (2025). *Przedwojenny elewator zbożowy powoli znika z powierzchni ziemi [foto]*. Wszczecinie.pl, https://wszczecinie.pl/przedwojenny-elewator-zbozowy-powoli-znika-z-powierzchni-ziemi-foto/50400?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTEAAR3je-D0w6w4vgFAi9QvN6lG1IfI2STjwGIFM8zhyVcbRQw4didqNO_dCYs_aem_7lMy8kA-Krue3IQABFb4Caw [dostęp: 19.07.2025].
- Kalbarczyk M. (2018). Infrastruktura punktowa transportu morskiego w Polsce – stan obecny i perspektywy rozwoju. *Gospodarka Materiałowa i Logistyka*, 12, 469–486.
- Kalinowski M. (2022). Port zbożowy bardzo w Polsce potrzebny. *Tygodnik Poradnik Rolniczy*, 5, www.pzprz.pl/wp-content/uploads/2022/01/Tygodnik-Poradnik-Rolniczy-port-zbo%C5%BCowy.pdf.

- Klinsky Ch. (2024). *Polska w likwidacji*. Wydawnictwo Św. Tomasza z Akwinu 2024.
- Kobryński M. (2024). *Terminale zbożowe w polskich portach morskich. Fakty i mity*. Rynek infrastruktury.pl, www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/intermodal-i-logistyka/terminale-zbozowe-w-polskich-portach-morskich-fakty-i-mity-91488.html [dostęp: 16.05.2025].
- Kolasińska D. (2024). *Agroporty na Wybrzeżu inwestują. Potencjał eksportowy zbóż rośnie!*. Topagrar.pl, www.topagrar.pl/articles/aktualnosci/agroporty-na-wybrzezu-inwestujaja-potencjal-eksportowy-zboz-rosnie-2517389 [dostęp: 10.04.2025].
- Krzywiecki J. (2024). *Niemcy przejmą polski eksport zboża? Dariusz Klimczak: Nie musimy straszyć*. Interia.pl, <https://wydarzenia.interia.pl/kraj/news-niemcy-przejma-polski-eksport-zboza-dariusz-klimczak-nie-mus,nId,7570352> [dostęp: 3.04.2025].
- Księżopolski K.M. (2011). *Bezpieczeństwo ekonomiczne*. Elipsa.
- Łosiewicz Z., Łosiewicz D. (2018). Zespół Portowy Szczecin Świnoujście jako węzeł logistyczny w aspekcie efektywności i bezpieczeństwa transportu. *Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, 19(6), s. 911–914.
- Michalczyk J. (2019). Bezpieczeństwo żywnościowe z perspektywy państw Unii Europejskiej. *Ekonomia Międzynarodowa*, 25, s. 18–45.
- Milzewski J. (2024). *Terminal zbożowy w Porcie Gdańsk. Premier ogłosił rozbudowę*. Gospodarkamorska.pl, www.gospodarkamorska.pl/terminal-zbozowy-w-portcie-gdansk-premier-oglosil-rozbudowe-81985 [dostęp: 25.03.2025].
- Mikuła A. (2012). Bezpieczeństwo żywnościowe Polski. *Roczniki Ekonomii Rolnictwa i Rozwoju Obszarów Wiejskich*, 99(4), s. 38–48.
- Mniejszy eksport zbóż z Polski* (2025). Internetowa Giełda Rolna i Towarowa, <https://igitr.pl/arttykul/mniejszy-eksport-zboz-z-polski-5295> [dostęp: 12.06.2025].
- Monitoring zagranicznych rynków rolnych. Rynek zbóż* (2025). Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa, www.gov.pl/attachment/574598c0-9373-4b35-bd81-e02bd27d1289 [dostęp: 12.06.2025].
- Mukran Port exponierter Standort mit besten Verbindungen* (2025). Fährhafen Sassnitz GmbH, <https://www.mukran-port.de/de> [dostęp: 19.07.2025].
- Olszak A. (2025). *Apel Pomorskiej Rady Rolnictwa: Zatrzymajmy umowę z Mercosur i renegecujmy Europejski Zielony Ład*. Samorząd Województwa Pomorskiego, <https://pomorskie.eu/apel-pomorskiej-rady-rolnictwa-zatrzymajmy-umowe-mercosur-i-renegocujmy-europejski-zielony-lad> [dostęp: 10.04.2025].
- Ołdak A. (2024). *Zboże miało zalewać polskie porty. Jak jest naprawdę?*. Wnp.pl, www.wnp.pl/logistyka/zboze-mialo-zalewac-polskie-porty-jak-jest-naprawde,842382.html [dostęp: 22.03.2025].
- Pokora-Kalinowska M. (2024). *Po co nam terminal zbożowy w Gdańsku?*. Polskarola.pl, <https://polskarola.pl/rolnictwo/po-co-nam-terminal-zbozowy-w-gdansk> [dostęp: 21.06.2025].
- Polskie porty morskie w 2024 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość* (2025). Port Monitor, https://actiaforum.pl/wp-content/uploads/2025/03/PolskiePorty_2024_luty-2025.pdf [dostęp: 21.06.2025].
- Port Gdynia (2025). www.port.gdynia.pl/jeden-port [dostęp: 17.03.2025].

- Rynek zbóż* (2024). Biuro Analiz i Strategii Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa, www.gov.pl/attachment/819a5adf-99e4-4384-bbbc-dc0e5e679c64 [dostęp: 4.07.2025].
- Skarul B. (2025). *Zamiast stoczynskiego elewatora już w lipcu zaczną działać dwa nowe silosy*. Strefa Biznesu, <https://gs24.pl/zamiast-stoczynskiego-elewatora-juz-w-lipcu-zaczna-dzialac-dwa-nowe-silosy/ar/c3-19072216> [dostęp: 4.07.2025].
- Stachura J. (2024). *Więcej zboża w polskich portach. Polska postawi terminal zbożowy w Gdańsku*. MediaAlert, <https://biznesalert.pl/polska-zboze-port-gdansk-surowce> [dostęp: 14.04.2025].
- Terminal zbożowy w Gdyni: przetarg nierozstrzygnięty, a dotychczasowy dzierżawca nie przedłużył umowy* (2025). GospodarkaMorska.pl, www.gospodarkamorska.pl/terminal-zbozowy-w-gdyni-przetarg-nierozstrzygniety-a-dotychczasowy-dzierzawca-nie-przedluzyl-umowy-84925 [dostęp: 9.06.2025].
- Terminal zbożowy w Szczecinie do sprzedania. Niemcy przejmą biznes?* (2024). Farmer.pl, www.farmer.pl/produkcja-roslinna/zboza/terminal-zbozowy-w-szczecinie-do-sprzedania-niemcy-przejma-biznes,146999.html [dostęp: 18.02.2025].
- W Porcie Gdańsk powstanie Agro Terminal. Zrealizuje go Spółka Port Gdański Eksploatacja, Port Gdańsk* (2024). Port Gdańsk, www.portgdansk.pl/wydarzenia/w-porcie-gdansk-powstanie-agro-terminal-zrealizuje-go-spolka-port-gdanski-eksploatacja [dostęp: 25.03.2025].
- Wyniki przetadunków w polskich portach morskich w pierwszej połowie 2024 roku. Raport* (2024). Port Monitor, https://actiaforum.pl/wp-content/uploads/2024/10/Polskie-Porty_1H2024.pdf.
- Z terminalu Andreas w Szczecinie znika przedwojenny elewator zbożowy* (2025). Gospodarkamorska.pl, www.gospodarkamorska.pl/z-terminalu-andreas-w-szczecinie-znika-przedwojenny-elewator-zbozowy-83355 [dostęp: 18.03.2025].

