

Port Haller



Koncepcja wykorzystania
infrastruktury towarzyszącej
EJ „Lubiatowo-Kopalino”
w gminie Choczewo

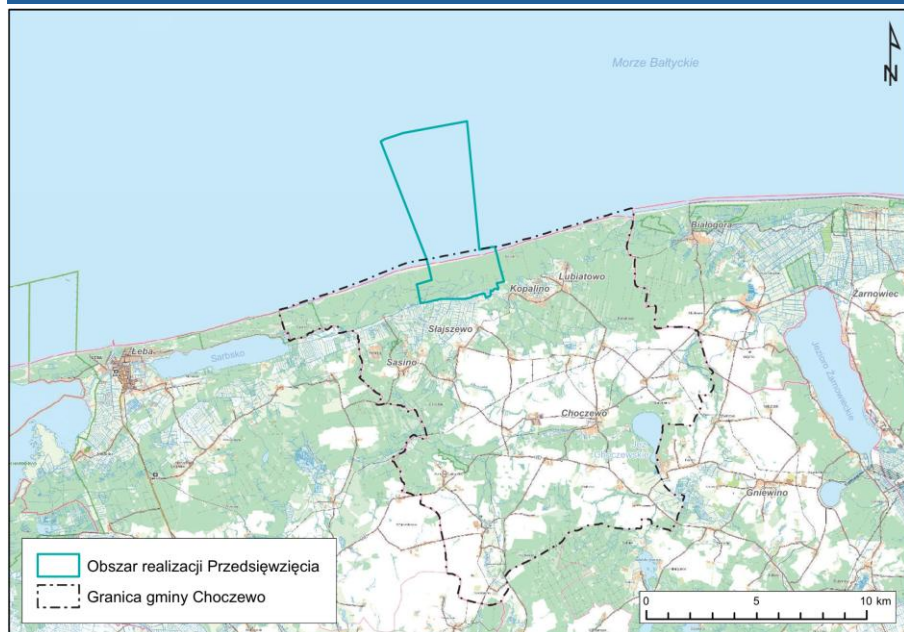
Niezależny Zespół ds. Transportu /
Październik 2025

Koncepcja Portu Haller zrodziła się z potrzeby wykorzystania wyjątkowej synergii dwóch niepowiązanych ze sobą projektów infrastrukturalnych.

Port Haller to projekt wielobranżowy, którego duża część zadań zostanie zrealizowanych w ramach innego projektu - budowy siłowni jądrowej.

Skala inwestycji w infrastrukturę transportową niezbędnych w procesie budowy siłowni jądrowej, po jej zakończeniu będzie wykorzystania w niewielkim stopniu.

Port Haller jest pomysłem na to by w pełni i długofalowo spożytkować środki wydatkowane na ową infrastrukturę. By pomnożyć korzyści płynące z jej realizacji - zarówno te gospodarcze, jak i te podnoszące poziom zdolności obronnych państwa.



Projekt budowy pierwszej polskiej **Elektrowni Jądrowej Lubiatowo - Kopalino** to nie tylko budowa samej siłowni jądrowej. Zgodnie z Uchwałą nr 103 Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2023 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą **"Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim** (M.P. 2023, poz. 697, z późn. zm.) realizowane są inwestycje towarzyszące, takie jak:

- budowa przez **Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni** infrastruktury hydrotechnicznej w granicach pasa technicznego na obszarze gmin Choczewo lub Krokowa oraz na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, w szczególności na potrzeby elektrowni jądrowej;
- budowa drogi krajowej zapewniającej dojazd do elektrowni jądrowej na obszarze gmin Choczewo, Gniewino i Krokowa od najbliższej drogi ekspresowej przez **Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad**;
- budowa lub przebudowa infrastruktury kolejowej zapewniającej dojazd do gmin: Nowa Wieś Lęborska, Lębork, Wicko, Łeba, Wejherowo, Choczewo, Gniewino i Krokowa, w tym linii kolejowych wraz z sieciami trakcyjnymi, stacji pasażerskich, terminali towarowych i obiektów inżynierskich przez spółkę **PKP Polskie Linie Kolejowe spółka akcyjna** z siedzibą w Warszawie.

Ponadto, poza niniejszym Programem realizowane są:

- budowa stacji elektroenergetycznej oraz linii elektroenergetycznych (**PSE S.A.**);
- przyłącze energetyczne do placu budowy EJ (**Energa Operator S.A.**)

1. Konstrukcja morska do rozładunku MOLF

Urząd Morski w Gdyni

Konstrukcja morska MOLF (ang. Marine Off-Loading Facility) posłuży do rozładunku ponadnormatywnych elementów oraz wielkogabarytowych materiałów i urządzeń, niezbędnych do budowy i eksploatacji elektrowni jądrowej, które będą transportowane drogą morską.

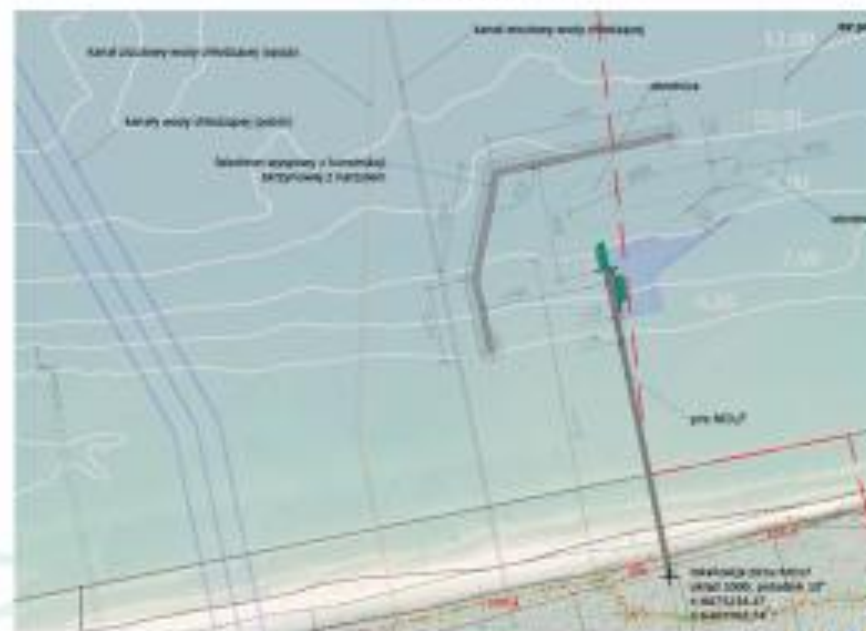
Do realizacji wskazany został przez przyszłego użytkownika (PEJ)
WARIANT I



WARIANT I



WARIANT II



WARIANT III



Inwestor:

Urząd Morski w Gdyni.

Konstrukcja:

ok. 1 km długości.

Szacowany koszt:

907 mln zł

Termin zakończenia prac

budowlanych i oddanie

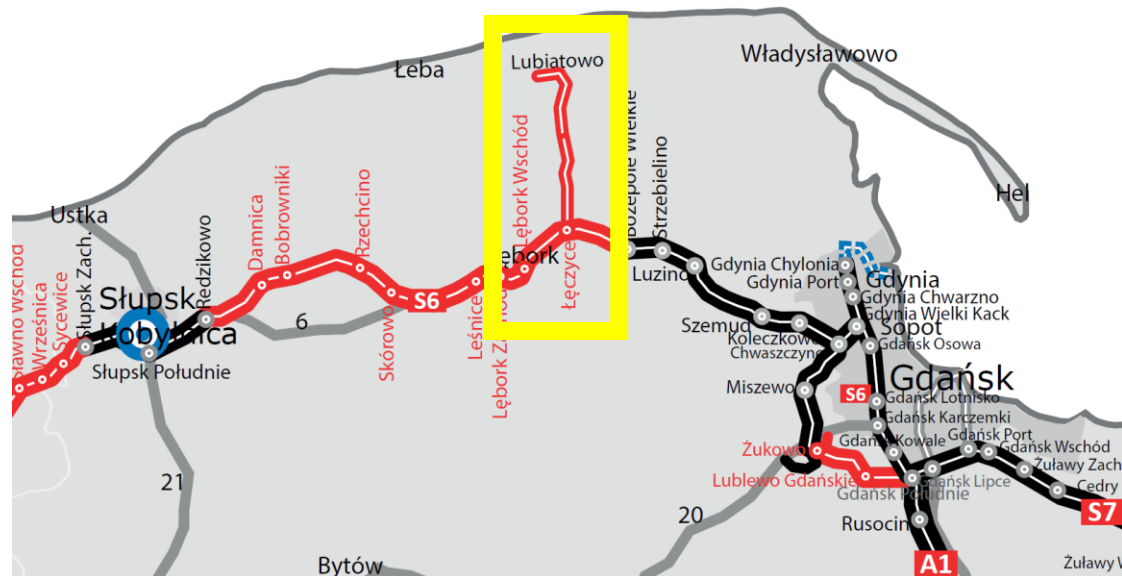
do użytkowania:

III kw. 2028 r.

2. Nowa droga krajowa na odcinku EJ – droga ekspresowa S6 (węzeł Łęczyce)

Inwestor: GDDKiA

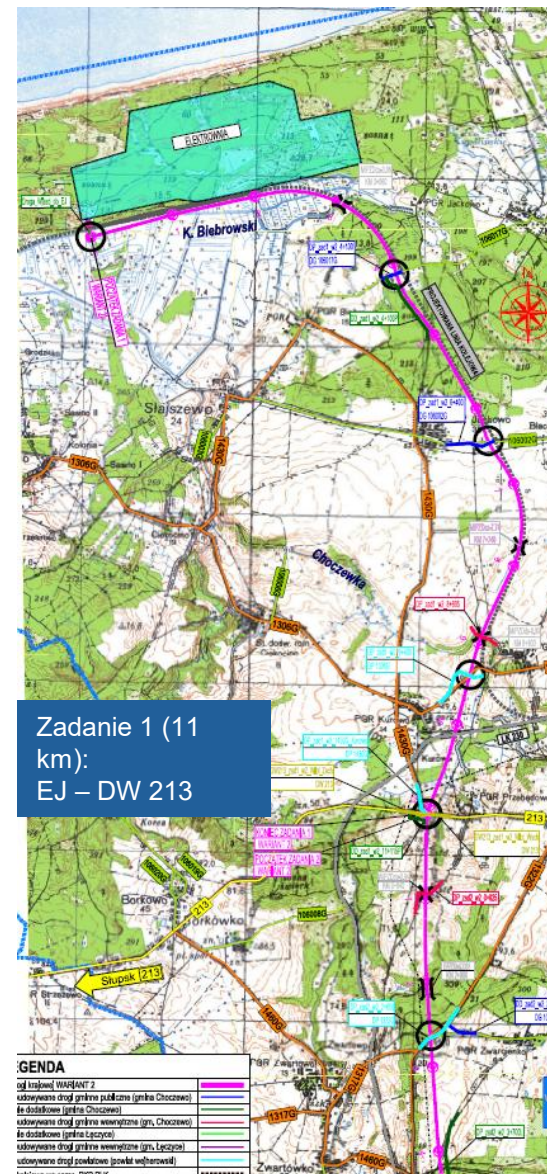
Zakres: budowa **26 km** drogi krajowej nr w nowym śladzie, jednojezdniowej o przekroju **1×2** w klasie **GP** (głównej ruchu przyspieszonego) o szerokości pasa ruchu: **3,5 m** i nawierzchni dostosowanej do ruchu pojazdów o nacisku **11,5 t/oś**



Koszt przygotowania i realizacji inwestycji: ok **637 mln zł**,

w tym podpisane umowy w systemie Projektuj i Buduj:

- z 17.04.2025 r. dla zadania 1 na kwotę **177 mln zł** (termin realizacji: **II kw. 2028 r.**)
- z 04.07.2025 r. dla zadania 2 na kwotę **200 mln zł** (termin realizacji: **II kw. 2029 r.**)



3. Modernizacja istniejących i budowa nowych linii kolejowych

PKP PLK S.A.

Zakres planowanych inwestycji obejmuje:

- modernizację linii kolejowych wraz z ich elektryfikacją: **230** na odcinku Wejherowo –Kostkowo oraz budowa nowego odcinka linii kolejowej Kostkowo – Choczewo, **229** na odcinku Lębork – Łeba;
- budowa nowego fragmentu linii kolejowej od linii kolejowej nr 230 w miejscowości Choczewo poprzez elektrownię jądrową Lubiatowo – Kopalino, do połączenia z linią kolejowa nr 229 w rejonie stacji Steknica oraz budowa łącznicy do linii kolejowej nr 229 w kierunku Łeby;
- budowa i modernizacja 11 stacji i 13 przystanków osobowych oraz jednej boczniczy szlakowej;
- budowa i modernizacja 44 przejazdów kolejowych;
- budowa i modernizacja 12 skrzyżowań wielopoziomowych.

Łącznie budowa i modernizacja obejmie **153 km linii kolejowych**,
a jej koszt szacuje się na **3,218 mld PLN**.



Łączne nakłady na infrastrukturę towarzyszącą EJ

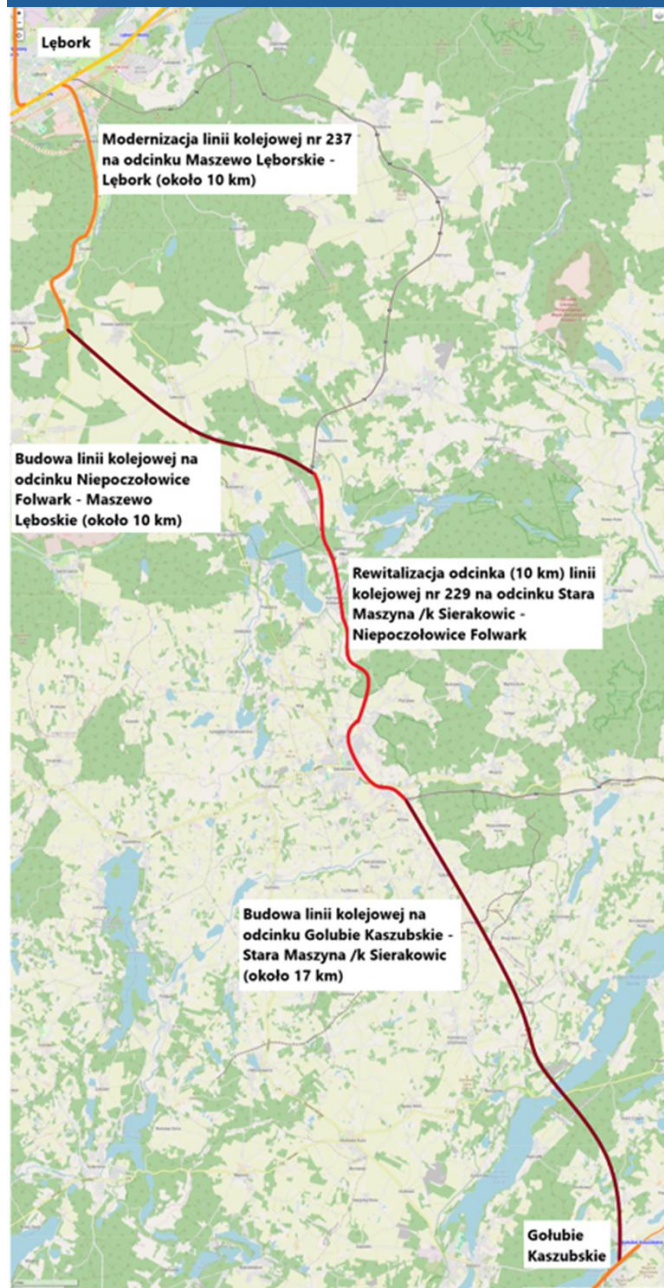
Zgodnie ze zaktualizowaną w sierpniu 2025 r. uchwałą Rady Ministrów z 2023 r.

nakłady na inwestycje towarzyszące wynoszą: **4,762 mld zł**

z tego na MOLF **907 mln zł**, na drogę krajową **637 mln zł**, a na linie kolejowe **3,218 mld zł**.

To szacunkowy koszt budowy **ok 120 km autostrady** lub **ok 120 km dwutorowej linii kolejowej**.

Po zakończeniu budowy (2032+), w okresie eksploatacji Elektrowni Jądrowej Lubiatowo-Kopalino, zrealizowana olbrzymim nakładem środków publicznych infrastruktura drogowo-kolejowa będzie wykorzystywana w ograniczonym zakresie.



Zakładana wielkość nakładów na infrastrukturę transportową sięgnie kwoty niemal 5 mld. zł. Wszystkie wspomniane inwestycje – planowane do realizacji w ramach budowy elektrowni, tworzą wysokiej klasy infrastrukturę mogącą obsłużyć duży port morski. Dla porównania, litewski port w Kłajpedzie (jeden z większych na Bałtyku) obsługiwany jest przez jedną - jednotorową i wciąż niezelektryfikowaną, linię kolejową.

Tymczasem w chwili wyczerpania się przepustowości linii 202 na odcinku Wejherowo-Gdynia Główna można zbudować bezpośrednie dowiązanie portu w Lubiatowie do Magistrali Węglowej (linia 201) z pominięciem stacji Wejherowo a zwłaszcza węzła kolejowego w Gdyni. Propozycja takiego szlaku kolejowego wykorzystuje częściowo istniejące odcinki linii kolejowych, w tym te objęte zatwierdzonym już programem inwestycji kolejowych. W obecnym kształcie po zakończeniu budowy elektrowni jedyną korzyścią z tej infrastruktury będzie poprawa dostępności Łeby i okalających ją terenów turystycznych nad Bałtykiem. W sensie gospodarczym korzyści byłyby minimalne.

Mając zatem na uwadze potrzebę uzyskania istotnych i długofalowych korzyści gospodarczych z tak poważnych inwestycji w nowoczesną i wydajną infrastrukturę transportową należy rozważyć możliwość wykorzystania tych inwestycji do realizacji pełnomorskiego portu morskiego – inwestycji dual use łączącej racjonalność w zakresie cywilnego, komercyjnego wykorzystania w żegludze towarowej z istotnymi korzyściami dla obronności kraju. Portu przeznaczonego w pierwszej kolejności do obsługi ładunków Ro-Ro – naczep drogowych transportowanych głównie do portów skandynawskich i na Wyspy Brytyjskie, ale też mającego funkcję dużego portu obsługującego dostawy sprzętu wojskowego i pełniącego rolę portu zaopatrzeniowego dla Wschodniej Flanki NATO.

Budowa terminala RO-RO po wschodniej stronie EJ to optymalne rozwiązanie, zagospodarowującego przepustowość nowej drogi krajowej (zjazd do portu przed EJ) oraz przepustowość nowych i zmodernizowanych linii kolejowych.

Terminal RO-RO o przeznaczeniu DUAL-USE:

o podstawowej funkcji cywilnej do przewozu naczep w korytarzach transportowych (Adriatyk-Bałtyk i Morze Czarne-Bałtyk) oraz w czasie wyzwań geopolitycznych jako niezależny port wyładunkowy dla sprzętu militarnego i wojsk sojuszników NATO

**Port Haller nowym polskim portem morskim
o kluczowym znaczeniu militarnym**



**PORT
GDAŃSK**



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

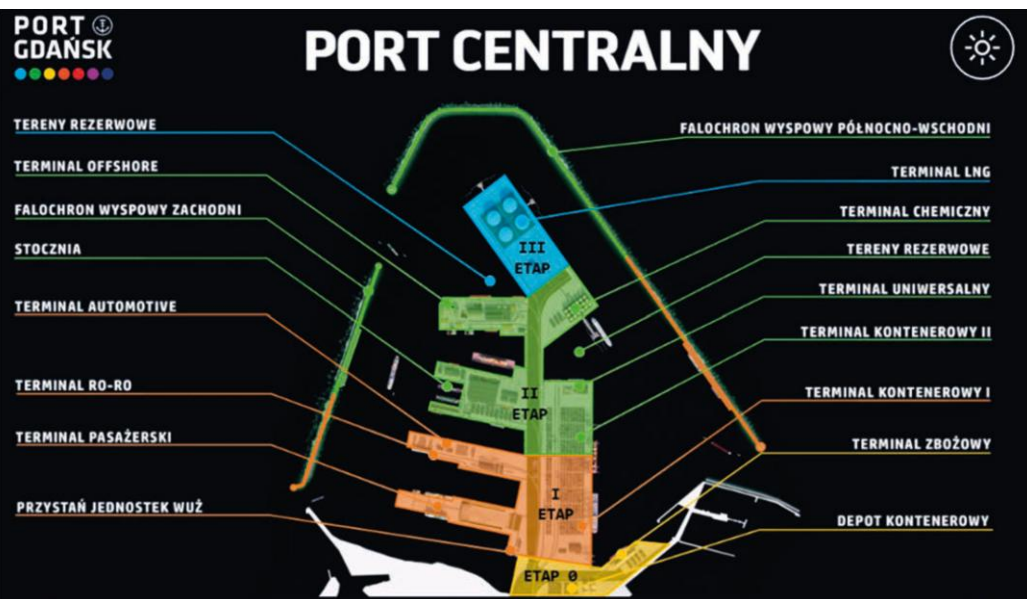
Polska posiada 4 porty morskie (Gdańsk, Gdynia, Szczecin-Świnoujście). Porty o dużym potencjale przeładunkowym i szerokim zakresie działania. Dlaczego zatem powinniśmy budować kolejny piąty już port?

Na portowej mapie Polski brakuje wielkiego terminala Ro-Ro dedykowanego do obsługi wielkoskalowego tranzytu naczep drogowych – głównie do Skandynawii i na Wyspy Brytyjskie. **Taki terminal projektowany jest w ramach inwestycji Centralnego Portu Morskiego**, jednak nawet w Gdańsku odczuwa się problemy z dostępnością – zmodernizowana stacja Gdańsk już teraz wymaga powiększenia. Główny problem to konieczność wygospodarowania wielkiego zwartego obszaru niezbędnego do swobodnego operowania takiego terminalu. Stąd **największe terminale Ro-Ro powstają w oddaleniu od dużych miast**, gdzie łatwiej o odpowiednio duże obszary nadające się do wykorzystania do zorganizowania wielkoskalowych przeładunków naczep drogowych, ale także innych pojazdów w tym wojskowych.



Terminal Pendik w Turcji, źródło: <https://www.worldcargonews.com/>

Fracht morski typu **RO-RO** wziął nazwę od statków, którymi jest wykonywany. Statki RO-RO, nazywane rorowcami wykorzystywane są do przewozu pojazdów oraz maszyn, które poruszają się na własnych kołach. Podczas transportu morskiego typu RO-RO transportuje się motocykle, przyczepy, ciężarówki i samochody. Przystosowany jest także do przewozu pasażerów. Nazwa RO-RO jest skrótem od angielskiego **roll on i roll off**, określającego sposób załadunku i rozładunku statku.



Poza wykorzystaniem infrastruktury, która powstanie w ramach projektu EJ Lubiatowo należy wziąć pod uwagę kilka dodatkowych czynników:

- **zdecydowanie lepsza dostępność i obsługa kolejowa:** niedawna rozbudowa i modernizacja stacji Gdańsk Port okazuje się niewystarczająca i wymaga powiększenia. Przepustowość linii kolejowych do portu wciąż ogranicza intensywny ruch osobowy, co rodzi problemy z dostępnością
- **optymalne połączenie z krajową i międzynarodową siecią połączeń kolejowych i drogowych:** cechą wielkich portów usytuowanych w obszarze wielkomiejskim jest trudniejszy dostęp wydłużający czas ekspedycji towarów. Rzuca to na jakość połączeń - wydłużając czas dojazdu i pogarszając punktualność.
- **swoboda aranżacji terminala:** brak ograniczeń przestrzennych, konieczności dopasowywania się do istniejącej już architektury portowej, pozwalającego na wygospodarowanie wielkiego zwartej obszaru dla zoptymalizowania procesów operacyjnych (największe terminale Ro-Ro powstają w oddaleniu od dużych miast, gdzie łatwiej o odpowiednio duże obszary nadające się do wykorzystania do zorganizowania wielkoskalowych przeładunków naczep drogowych, ale także innych pojazdów, w tym wojskowych). W Lubiatowie mogłoby to być zdecydowanie więcej od 30 ha zaplanowanych w Gdańsku w ramach Centralnego Portu Morskiego.
- **wyższy koszt realizacji terminala Ro-Ro w Gdańsku.** W Gdańsku – w przeciwieństwie do Lubiatowa, cały Centralny Port Morski powstać ma na usypanym na morzu półwyspie. Konieczność ulądowania obszaru na którym ma być on budowany znacząco podnosi koszty jego realizacji.

Jak najefektywniej wykorzystać zainwestowane środki?

Linia brzegowa w rejonie miejscowości Lubiatowo-Kopalino jest znakomitą lokalizacją dla budowy pełnomorskiego portu:

- wysoka dostępność komunikacyjna: inwestycje drogowe i kolejowe zapewnią bardzo dobre dowiązanie do głównych szlaków kolejowych i drogowych;
- brak zwartej zabudowy miejskiej ułatwia wjazd i wyjazd z portu;
- głębokość 12,5 m ok 1,5 km od linii brzegowej;
- bezpieczna odległość od obszarów NATURA 2000;
- duża dostępność zwartego obszaru (potencjał nawet na 300 ha portu)

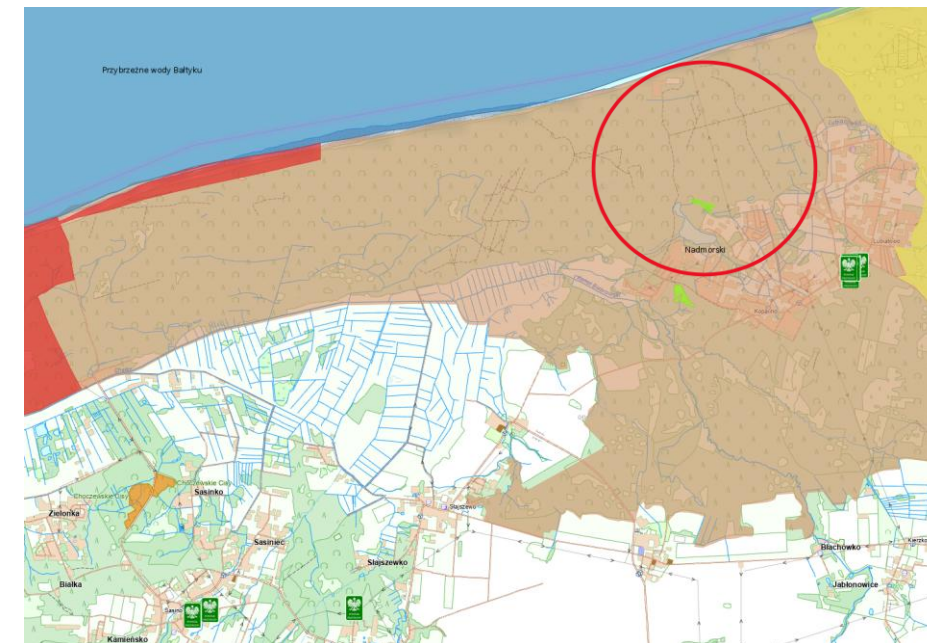
rzeźba terenu



zagospodarowanie przestrzenne



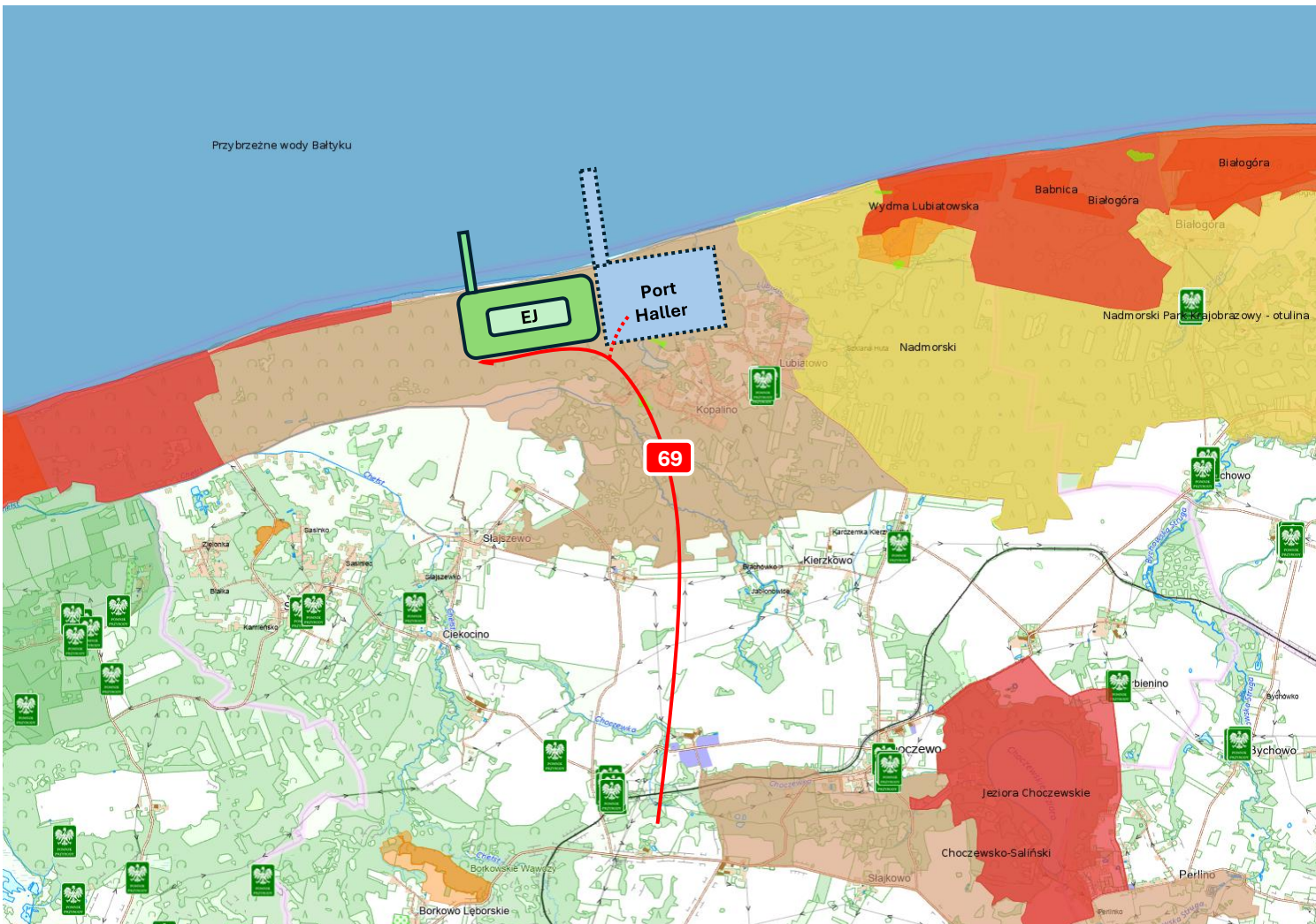
obszary cenne przyrodniczo



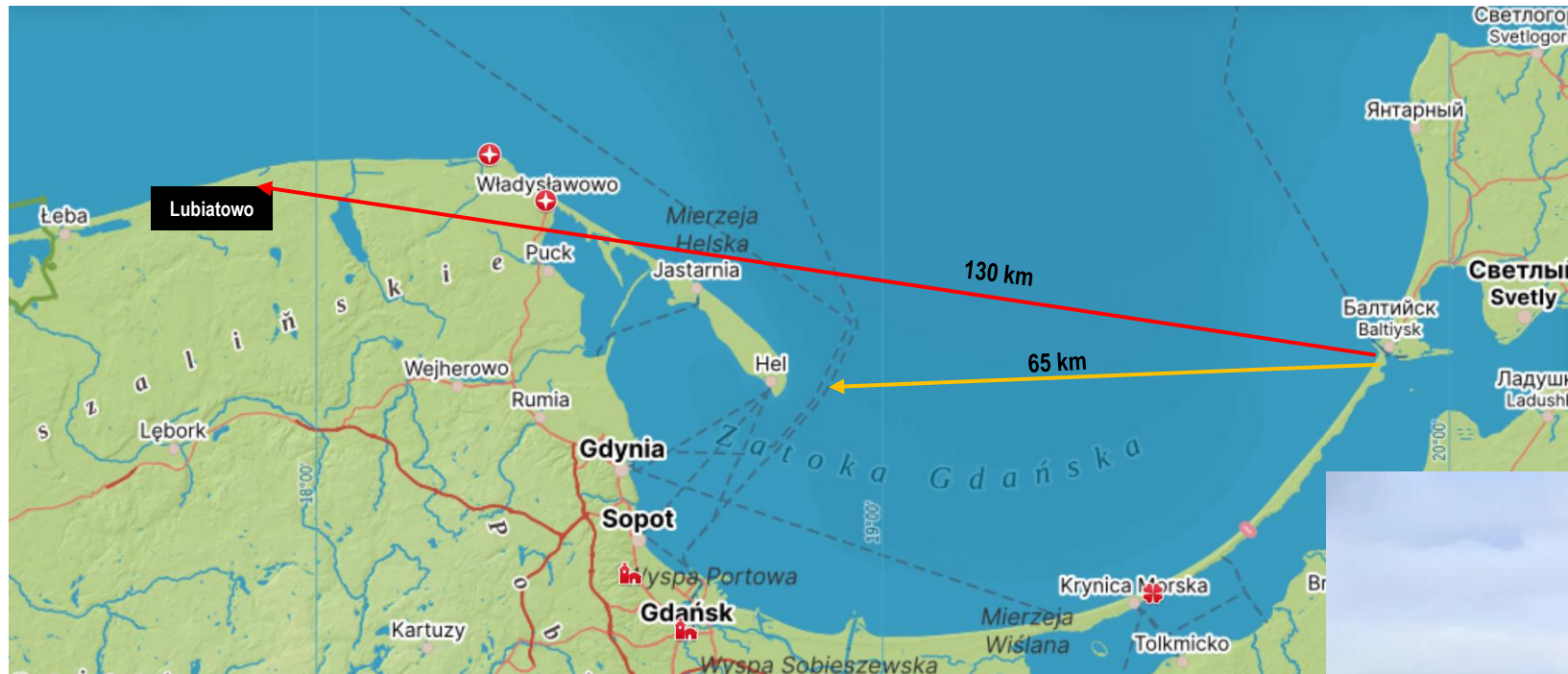
Port Haller a środowisko naturalne

Potencjalna lokalizacja Portu Haller **nie ingeruje w granice** obszarów NATURA 2000, parków narodowych, rezerwatów, czy parków krajobrazowych.

-  NATURA 2000 Specjalne Obszary Ochrony
-  Rezerваты
-  Parki Krajobrazowe
-  Parki Narodowe
-  Obszary Chronionego Krajobrazu



Czy Port Haller może być bezpiecznym portem dostaw wojennych?



Systemy antydostępowe zainstalowane na Pomorzu Słupskim tworzą obszar o wysokiej odporności na ataki środków napadu powietrznego. Potencjał amerykańskiej bazy rakietowej w Redzikowie, czy poligonu rakietowego Wicko Morskie może być szybko wsparty przez systemy przeciwlotnicze okrętów NATO operujących na Bałtyku.

Lokalizacja Portu Haller - w oddaleniu od baz rosyjskich w Okręgu Królewieckim, zapewnia istotnie wyższe bezpieczeństwo dla realizacji dostaw sprzętu wojskowego niż portów Trójmiasta. Dotyczy to poziomu i możliwości ochrony infrastruktury przeładunkowej, ale przede wszystkim szlaków żeglugowych wiodących do tych portów. Gdynia i Gdańsk leżą po prostu zbyt blisko by w warunkach zagrożenia wojennego – a zwłaszcza w warunkach trwającej wojny, wykorzystywać je w realizacji wielkoskalowych dostaw sprzętu wojskowego.



Port Haller

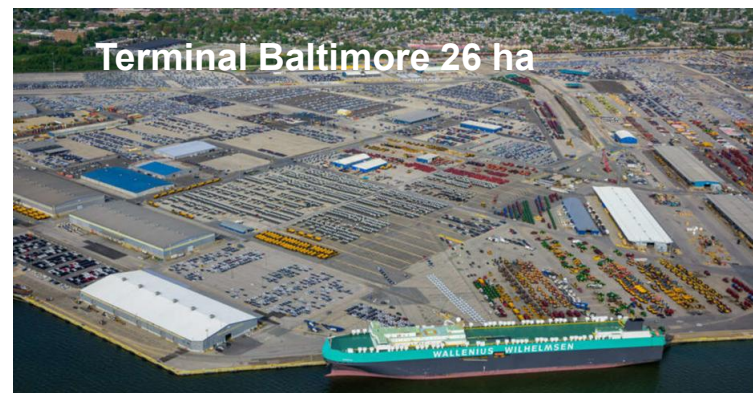
Koncepcja wykorzystania infrastruktury towarzyszącej EJ „Lubiatowo-Kopalino” w gminie Choczewo

Niezależny Zespół
ds. Transportu

Współcześnie terminale Ro-Ro lokuje się z dala od starych portów, od wielkich miast portowych, przez które ciężko przejechać nie tylko ciężarówkom z naczepami, ale i pociągom wiozącym naczepy. Takie usytuowanie poprawia ich dostępność, a obfitość terenów pozwala na optymalne zaplanowanie kształtu pod kątem funkcjonalności procesów przeładunkowych.

Wymaga to jednak zawsze dużych przestrzeni, których w starych portach z reguły bardzo brakuje.

Terminal Baltimore 26 ha



Terminal Ro-Ro w Antwerpii 125 ha



Terminal Ro-Ro
Montoir de Bretagne
w St.Nazaire



Triest 10,5 ha



Port
Brunswick
Georgia



Największy szwedzki terminal
RoRo Trelleborg 50 ha



Terminal Goteborg, 14,5 ha





Pomysł budowy wielkiego terminala Ro-Ro wynika z potrzeb naszego rynku – rosnących przewozów naczep z Polski i krajów ościennych do Skandynawii, ale też zmian w architekturze szlaków komunikacyjnych. W perspektywie kilku lat w naszym regionie powstaną dwa nowe kolejowe korytarze międzynarodowe, oba z dużym udziałem przewozów naczep drogowych.

Korytarz Adriatycko-Bałtycki (projekt Rail Adriatica), ściśle związany z mającym już 20 lat projektem autostrady morsko-kolejowej Karlskrona Gdynia-Werona. Projekt zakłada stworzenie połączenia Szwecji (szerzej całej Skandynawii) z Interporto Quadrante Europa w Weronie - największym europejskim śródlądowym hubem logistycznym, specjalizującym się w intermodalu naczepowym. Taki transeuropejski szlak byłby konkurentem dla istniejących połączeń z północnych Włoch do Skandynawii biegnących dziś przez Niemcy. Przez długie lata barierą dla stworzenie takiego szlaku był stan linii kolejowych, głównie na obszarze Włoch i Austrii. Ta sytuacja szybko się zmienia – znikają ostatnie „wąskie gardła” na tym szlaku. W tym roku Austriacy oddają do eksploatacji linię Koralmbahn z długim tunelem pod Alpami Koralijskimi, zaś za pięć lat ma być oddany do użytku tunel kolejowy pod przełęczą Semmering. Wówczas szlak będzie gotowy do realizacji wielkoskalowych przewozów uzyskując najwyższe parametry eksploatacyjne - nie gorsze od konkurencyjnych szlaków. Z kolei w 2028 r. zakończona ma być modernizacja naszej Magistrali Węglowej w tym kluczowego jej odcinka z Maksymilianowa koło Bydgoszczy do Gdyni. W rezultacie powstanie nowoczesna magistrala kolejowa łącząca polskie porty bałtyckie w portami północnego Adriatyku i północnych Włoch, a Polska z kraju peryferyjnego stanie się kluczową częścią ważnego szlaku kontynentalnego.



Korytarz Bałtycko-Czarnomorski (Projekt Rail Intermarium)

Normalnotorowe połączenie przez zachodnią Ukrainę, pozwalające przekierować przez porty rumuńskie dużą część tranzytu z Turcji i Zakaukazia do Europy Północnej, w tym i do Skandynawii. W trakcie budowy jest normalnotorowa linia od granicy polskiej w Medyce do Lwowa, która ma być oddana do użytku w przyszłym roku. Dla odcinka z Lwowa do granicy rumuńskiej od roku realizowane jest studium przedprojektowe. Horyzont tej inwestycji jest odleglejszy – oczekuje się jednak że około 2030 r. będzie ona zrealizowana. Umożliwi to rozpoczęcie wielkoskalowych przewozów tranzytowych po całkowicie normalnotorowym szlaku z rumuńskich portów czarnomorskich do Polski, w tym do portów bałtyckich i dalej statkami do Skandynawii.

W rezultacie należy oczekiwać przesunięcia istotnej części wolumenu ładunków kierowanych z Turcji do Europy, zaś w przypadku regionu Zakaukazia znakomitej większości.

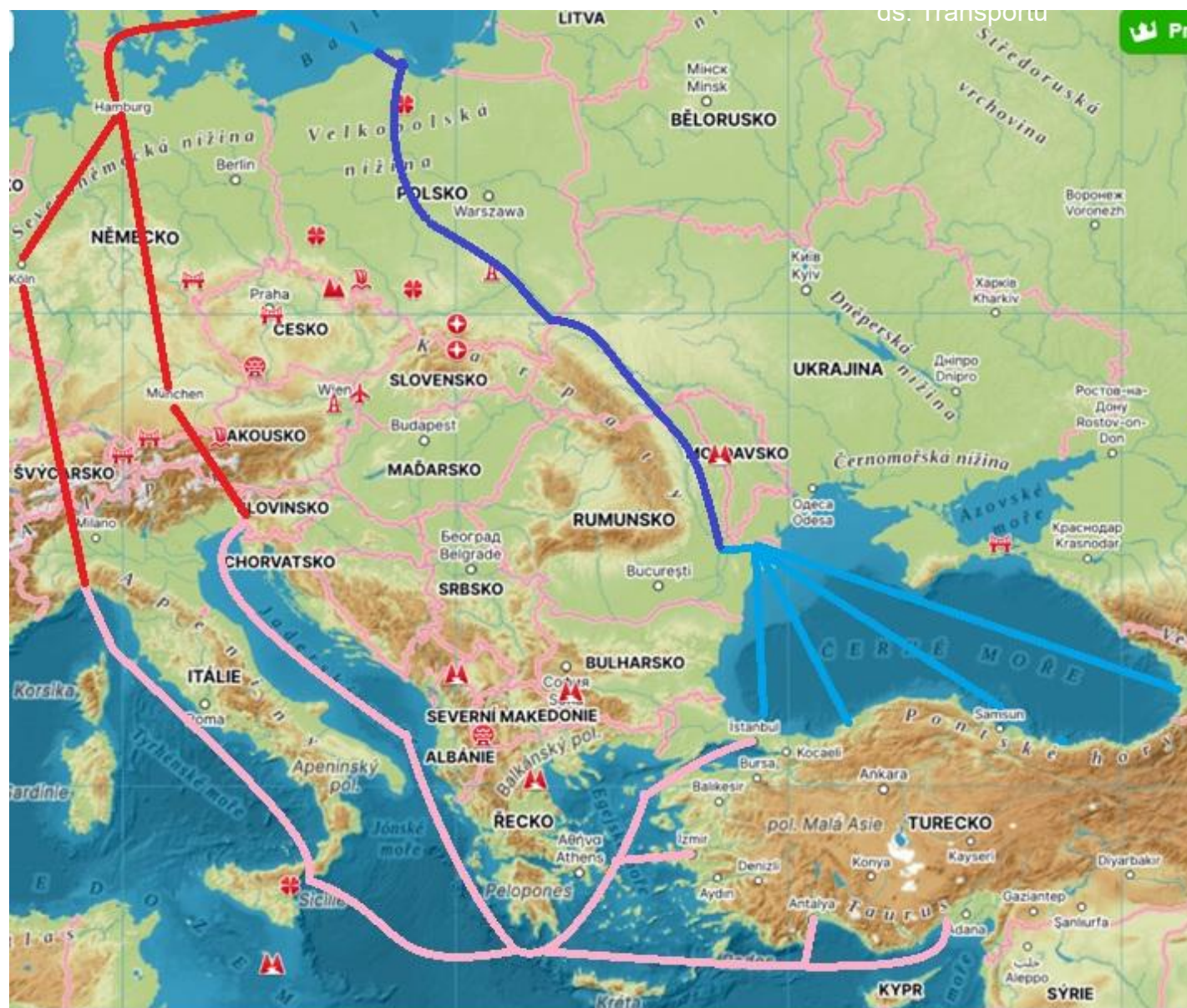
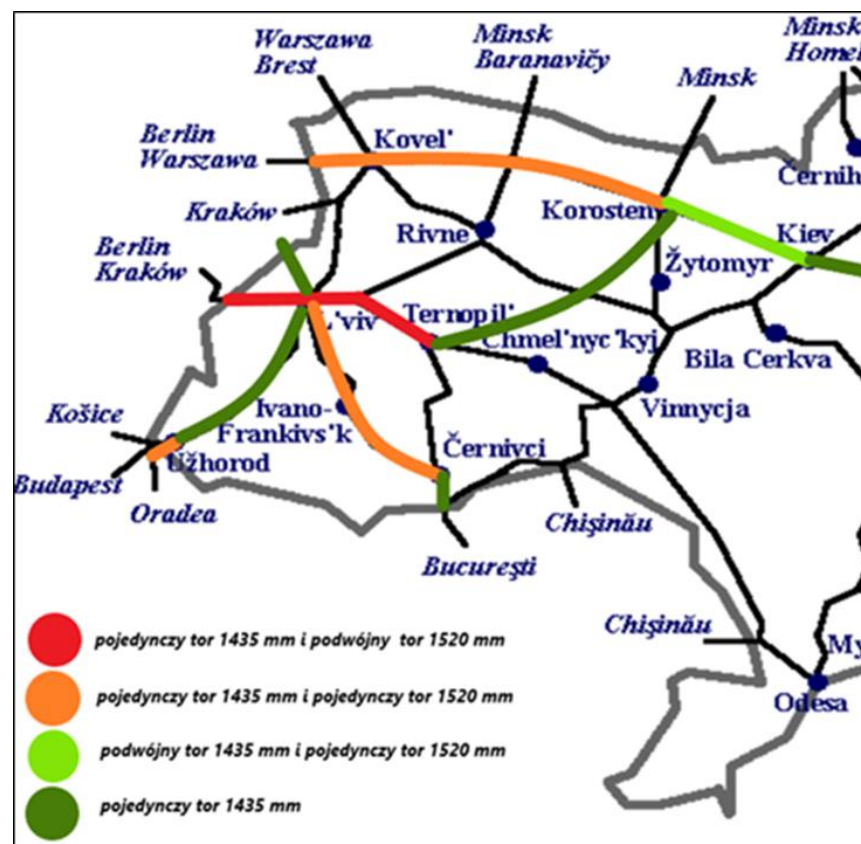
Port Haller

Koncepcja wykorzystania infrastruktury towarzyszącej EJ „Lubiatowo-Kopalino” w gminie Choczewo

Niezależny Zespół

ds. Transportu

Obecne istniejące połączenia tranzytowe z Turcji do Skandynawii oraz koncepcja konkurencyjnego szlaku tranzytu tureckiego prowadzącego przez pomost Bałtycko-Czarnomorski. Szlak powstający dzięki budowie normalnotorowej linii kolejowej na Zachodniej Ukrainie, pozwoli ponownie na połączenie portów czarnomorskich i bałtyckich.



Mając na względzie potencjał gospodarczy Północnych Włoch i Turcji, należy zakładać wysoki poziom przewozów. Turcy od lat ekspediują swoje ładunki do Europy naczepami drogowymi transportowanymi statkami Ro-Ro. Z kolei największe lądowe europejskie centrum logistyczne Interporto Quadrante Europa w Weronie, specjalizuje się właśnie w intermodalu naczepowym. Od niemal dwudziestu lat czeka na uruchomienie projekt autostrady morsko-kolejowej Karlskrona-Gdynia-Werona. Pytanie czy będziemy technicznie i organizacyjnie przygotowani do podjęcia i obsługi tych przewozów?



PKP Cargo SA przygotowywała założenia systemu logistycznego przewozu naczep drogowych koleją, wspierając realizację innowacyjnego wagonu do przewozu naczep drogowych projektu **Wojskowej Akademii Technicznej**. Konstrukcji spełniającej wszystkie wymagania techniczno-eksploatacyjne branży transportowo-logistycznej. Przygotowano założenia państwowego systemu logistycznego przewozów naczep drogowych koleją oraz koncepcję sieci szlaków kolejowych Trójmorza, których początkiem były polskie porty morskie mające przejąć dużą część wywozu morskiego krajów naszego regionu i przekształcić Polskę w kraj osiowy – z wszystkimi korzyściami gospodarczymi płynącymi dla krajów o takim statusie.

Czy polskiemu wojsku potrzebny jest wielki terminal Ro-Ro?

Choć w pewnym sensie wszystkie statki handlowe mogą być wykorzystywane do transportu personelu wojskowego, materiałów, a nawet sprzętu, to unikalna konstrukcja, cechy użytkowe i zalety statków Ro-Ro są bardziej odpowiednie do bezpośredniego użytku wojskowego niż jakiegokolwiek inne statki handlowe. Jednostki typu ro-ro są ważną częścią strategicznego planu zaopatrzenia marynarki wojennej USA. Są one używane głównie do szybkiego transportu czołgów wojskowych, pojazdów opancerzonych i innych materiałów zaopatrzeniowych do punktów zapalnych na świecie. Mogą zapewnić wsparcie transportowe na dużą skalę w sytuacjach awaryjnych dla operacji wojskowych daleko od Stanów Zjednoczonych. Silne zdolności adaptacyjne i wielozadaniowe sprawiają, że jest to obecnie najbardziej elastyczny okręt transportowy, co ma istotną wartość praktyczną dla utrzymania i wzmocnienia zdolności do szybkiego rozmieszczenia sił zbrojnych USA w skali globalnej. Realizacja zadań kolektywnej obrony



NATO wymaga zdolności do efektywnego przemieszczania sił zbrojnych, w tym przemieszczania transatlantyckiego, co jest niemożliwe bez odpowiedniej infrastruktury transportowej. Przerzuty wojsk polegają na przemieszczaniu sił do miejsca koncentracji, gdzie następuje ich zgromadzenie i przygotowanie do dalszych działań bojowych wraz z realizacją dostaw zaopatrzeniowych. Kluczowym zagadnieniem jest takie zaprojektowanie infrastruktury, aby uwzględnić wymagania techniczne umożliwiające nadanie projektowanemu portowi realnych cech dual-use, czyli wykorzystanie cywilno-wojskowe. Zarazem projekt ten powinien mieć charakter skalowalny – zapewniający możliwości dalszej rozbudowy po ukończeniu budowy elektrowni i wzroście potoków towarowych ponad pierwotnie zakładana wielkość „startową”.

Pojazdy wojskowe oczekujące na załadunek na terminalu morskim Blount Island Marine Terminal należącym do JAXPORT 2023 r.



Ta zajmująca 450 ha placówka wsparcia Korpusu Piechoty Morskiej znajduje się w Jacksonville na Florydzie. Utworzona jako baza i zaplecze dla RDJTF – sił szybkiego reagowania. Stała się m.in. bazą dla okrętów Military Sealift Command (MSC) zapewniając możliwość błyskawicznego przetransportowania sprzętu w dowolną część świata. MSC odpowiada za zapewnienie transportu morskiego i oceanicznego dla sił zbrojnych USA. Jej flota obejmuje zarówno jednostki należące do Marynarki Wojennej USA - takie jak USS „Watson” (jeden z 33 okrętów LMSR - Large, Medium-Speed Roll-on/Roll-off), jak i czarterowane statki handlowe należące do cywilnych armatorów.

Planując budowę portu w Lubiatowie – jako inwestycję podwójnego przeznaczenia, należy uwzględnić doświadczenia również z realizacji takich strategicznych obiektów służących nie tylko wielkoskalowemu przetransportowi sprzętu wojskowego, ale także będących zapleczem techniczno-utrzymaniom dla jednostek realizujących te przewozy.

Jednostki typu ro-ro są ważną częścią strategicznego planu zaopatrzenia marynarki wojennej USA. Wszystkie statki handlowe mogą być wykorzystywane do transportu personelu wojskowego, materiałów, a nawet sprzętu, ale unikalna konstrukcja, cechy użytkowe i zalety statków ro-ro są bardziej odpowiednie do bezpośredniego użytku wojskowego, niż jakiegokolwiek inne statki handlowe. Są one używane głównie do szybkiego transportu czołgów wojskowych, pojazdów opancerzonych i innych materiałów zaopatrzeniowych do punktów zapalnych na świecie. Mogą zapewnić wsparcie transportowe na dużą skalę w sytuacjach awaryjnych dla operacji wojskowych daleko od Stanów Zjednoczonych. Silne zdolności adaptacyjne i wielozadaniowe sprawiają, że jest to obecnie najbardziej elastyczny okręt transportowy, co ma istotną wartość praktyczną dla utrzymania i wzmocnienia zdolności do szybkiego rozmieszczenia sił zbrojnych USA w skali globalnej.



头条 @第四周期



头条 @第四周期

Dlaczego jednostki typu ro-ro pełnią tak ważną funkcję w systemie przewozów strategicznych?

Ich wielką zaletą jest możliwość transportu praktycznie dowolnego sprzętu kołowego czy gąsienicowego, a nawet tak specjalistycznych ładunków jak śmigłowce czy samoloty. Nie bez znaczenia jest możliwość szybkiej budowy improwizowanej infrastruktury przeładunkowej w systemie RoRo, praktycznie na każdym jako tako dostępnym odcinku wybrzeża.



Siły zbrojne zawsze mogą sięgnąć po zasoby cywilnych armatorów.

W razie potrzeby wojsko może wyczerterować statki (a w razie wojny zarekwirować), po to by skutecznie spotęgować własne zdolności przerzutowe. Wielkie pojazdownce na co dzień transportujące wszelkiego rodzaju cywilne pojazdy samochodowe mają ogromne zdolności transportowe sięgające nawet 5-6 tysięcy pojazdów; także tych wojskowych. By mieć szansę przyjęcia pomocy w tej skali potrzebne są adekwatne do niej zdolności przeładunkowe – **port o wysokich zdolnościach przeładunkowych i swobodzie ekspedycji ładunków do punktów przeznaczenia w głębi lądu**

Terminal Pyeongtaek (Korea Płd.) 23 ha



Szczególne otoczenie prawne i potencjalne źródła finansowania

- **Ustawa z dnia 25 lipca 2025 r.** o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji **strategicznych inwestycji w zakresie potrzeb obronności państwa** lub **kluczowych inwestycji w zakresie potrzeb obronności państwa** lub bezpieczeństwa publicznego oraz ustanawiania stref ochronnych terenów zamkniętych. Inwestycje strategiczne w zakresie potrzeb obronności państwa będą dedykowane budowaniu infrastruktury wojskowej w nowych lokalizacjach, jak również rozbudowie istniejącej już infrastruktury, tam, gdzie może zachodzić konieczność pozyskania nieruchomości, w tym wywłaszczeń na potrzeby realizacji inwestycji.
- **Projekt ustawy** o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie **kluczowych inwestycji infrastrukturalnych** (UD 262 w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów). **Główne założenia projektu ustawy:**
 - przyspieszenie procesu przygotowania oraz realizacji kluczowych inwestycji infrastrukturalnych mających bezpośredni wpływ na obronność, bezpieczeństwo i gospodarkę Polski;
 - bezpośrednie wskazanie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych realizowanych z uwagi na potrzeby obronności państwa, ze względu na istotny interes bezpieczeństwa energetycznego państwa, determinujących w znaczący sposób rozwój kraju, oraz zapewniających bezpieczeństwo przed skutkami katastrof naturalnych;
- **Potencjalne źródła finansowania:**
 - Instrument „Łącząc Europę” CEF (Connecting Europe Facility) po ewentualnym włączeniu korytarza drogowo-kolejowego oraz portu do sieci TEN-T;
 - Partnerstwo Publiczno-Prywatne;
 - Program Inwestycji w Bezpieczeństwo NATO (NSIP);
 - Budżet państwa.