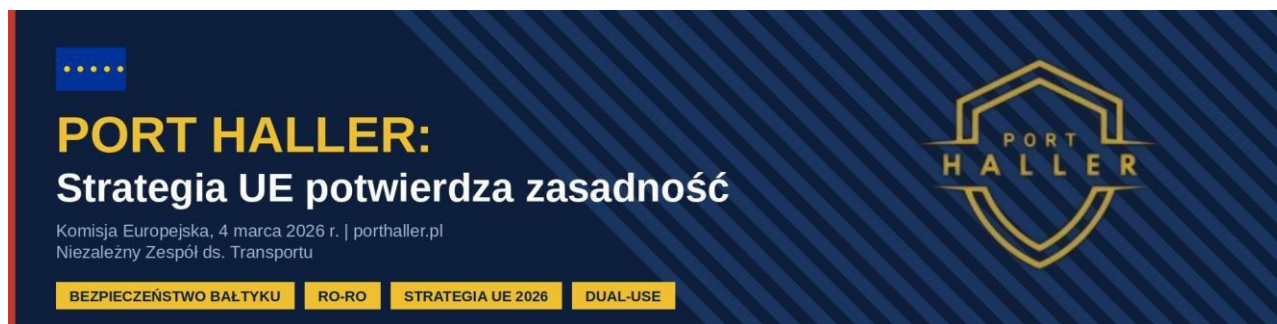




PORT HALLER A STRATEGIA PORTÓW UE 2026

Analiza merytoryczna inicjatywy Port Haller w świetle Strategii Portów UE 2026

Niezależny Zespół ds. Transportu / PortHaller.pl · Marzec 2026

STRESZCZENIE

4 marca 2026 r. Komisja Europejska opublikowała Strategię Portów UE 2026, jeden z najważniejszych dokumentów polityki morskiej UE ostatnich lat. Dokument ten, analizowany przez nasz Zespół punkt po punkcie, zawiera szereg twierdzeń i priorytetów, potwierdzających zasadność budowy Portu Haller w Choczewie. Niniejszy Raport przybliża te zbieżności w oparciu o branżowe dane i dokumenty źródłowe.

1. Morze Bałtyckie jako strefa zagrożenia — Komisja Europejska potwierdza

4 marca 2026 r. Komisja Europejska, zawartym w oficjalnym dokumencie strategicznym, umieściła kwestie bezpieczeństwa bałtyckiego w centrum swojej polityki portowej. To przełomowa diagnoza o bezpośrednim znaczeniu dla polskiej infrastruktury morskiej.

- Accelerate permit-granting procedures and provide faster assessment procedures for strategic energy, recycling and decarbonisation port-related projects through the European Grids Package and the Environmental Omnibus.
- Accelerate port electrification, provide timely and non-discriminatory access to the grids.
- Promote partnerships for energy cooperation in and around port areas for sustainable use of energy, including hydrogen.

4. PROTECT & SECURE PORTS

4.1. Internal security

The shifting geopolitical landscape has amplified terrorism, sabotage, organised crime and corruption, and given rise to cyber/hybrid threats as well as airborne and water drones across Europe. A growing range of sabotage and hybrid actions below the threshold of armed attack by Russia increasingly displays characteristics comparable to state-sponsored terrorism. The Baltic Sea region and its ports remain particularly exposed to Russian hybrid warfare activities.

³⁹ COM(2025) 0391 final.

⁴⁰ REsourceEU Action Plan, COM(2025) 945 final.

⁴¹ <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/60/oj>

⁴² For example, relocation of already polluted water or sediments.

⁴³ Lack of data on air quality: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>.

Strategia Portów UE 2026, s. 10–11 — Komisja Europejska, 4.03.2026

KOMISJA
EUROPEJSKA

"The Baltic Sea region and its ports remain particularly exposed to Russian hybrid warfare activities. Ports are vital for Europe's security and strategic autonomy.

Źródło: EU Ports Strategy COM(2026) 112 final, s. 10 — Komisja Europejska, 4.03.2026

Cytat ze Strategii Portów UE 2026, s. 10 — rozdział 4.1 Bezpieczeństwo Wewnętrzne

Komisja stwierdza explicite, że region Morza Bałtyckiego i jego porty są szczególnie narażone na rosyjskie działania hybrydowej wojny.

Port Haller w Choczewie położony jest dalej od baz rosyjskich w Okręgu Królewieckim niż porty Trójmiasta. Systemy antydostępowe A2/AD zainstalowane na Pomorzu Słupskim tworzą obszar o podwyższonej odporności na ataki. Strategia UE wymaga od państw członkowskich gwarantowania tymczasowej kontroli publicznej nad infrastrukturą cywilno-wojskową budowaną zgodnie z normami NATO. Port Haller jako nowobudowany port jest projektowany bez zastanych ograniczeń terenowych i wynikających z dotychczasowej urbanizacji.

Port Haller jest zaprojektowany z myślą o spełnieniu tych wymogów.

2. Infrastruktura cywilno-wojskowa — unijny standard projektowania portów strategicznych

Pojęcie infrastruktury cywilno-wojskowej, służącej jednocześnie celom cywilnym i obronnym, jest wpisane w sam rdzeń europejskiej polityki portowej. Strategia Portów UE 2026 czyni z tego wymogu jeden z centralnych filarów swojego programowego działania.

KOMISJA
EUROPEJSKA

"Member States should prevent, mitigate and tackle the risks associated with foreign ownership and control of strategic dual-use port infrastructures and their related operations."

Zródło: EU Ports Strategy COM(2026) 112 final, s. 4 — Pillar I: Economic Security

Cytat ze Strategii Portów UE 2026, s. 4

Strategia Portów UE nakłada na państwa członkowskie obowiązek zapobiegania ryzyku obcego przejęcia strategicznych aktywów portowych i wymaga zapewnienia możliwości szybkiej mobilizacji portów w sytuacjach kryzysowych.

W przypadku Portu Haller aspekt obronny stanowi integralną wartość dodaną do ekonomicznie uzasadnionego projektu handlowego — zgodnie ze standardem zdefiniowanym przez samą Strategię UE.

3. Luka Ro-Ro — analiza przepustowości i wymogi Strategii UE

security and strategic autonomy. Ports must expand capacity, decarbonise, digitalise, and reinforce security—simultaneously and at scale. **They have the potential to become hosts for new industry, clean energy, innovation clusters and today already take on a crucial role for the EU's energy supply, defence and the blue economy.**

The transformation brings opportunities for ports and the EU economy. But in parallel, ports are exposed to new vulnerabilities and responsibilities – from fighting organised criminal networks, cyber and drone threats, to addressing concerns around foreign ownership and intensifying competition from third countries. As global powers tussle to extend or protect their spheres of influence, ports risk becoming a battleground. We need to strengthen ports in their role as competitive trade hubs and support them as critical infrastructures for the EU's Economic Security and as public service providers for the resilience of our society.

EU ports handle more than 3.4 billion tonnes or 74% of goods entering or leaving Europe and around 395 million passengers each year¹. With almost 3 million port calls per year, the EU accounts for 23% of the port calls worldwide. Their economic footprint reached a turnover of around EUR 90 billion in 2022 and around 423 000 direct jobs². The trans-European transport network is based on 283 seaports, 223 inland ports and 44 mixed ports. Small and medium ports provide important services in outermost regions, remote areas, islands and highly specialised markets. Port actors include port authorities, terminal operators, tug operators, maritime pilots, bunkering and port reception facility providers, offering services to shipping and logistic companies and other stakeholders.

In a wide-ranging consultation process³ industry, Member States and other stakeholders confirmed the need to strengthen competitiveness, empower ports in the energy transition, to decarbonise, to improve security and resilience, to access finance and make ports safer and more secure places to work. The diversity of ports, in terms of size, location, market segments served, governance models, and stakeholders, calls for a broad, and flexible approach.

Building on the 2013 Ports Policy, **the EU acts now** in providing a framework for the future of European ports. The EU Ports Strategy brings together ongoing and new initiatives

Strona 2 Strategii Portów UE: kontekst handlowy i rola portów w 74% handlu UE

Strategia UE kładzie silny nacisk na specjalizację portów, efektywność połączeń z zapleczem lądowym oraz tworzenie dedykowanych węzłów żeglugi bliskiego zasięgu. Te postulaty trafiają wprost w projekt Portu Haller, wyspecjalizowanego terminalu Ro-Ro na osi Bałtyk–Skandynawia.

Dane rynkowe są jednoznaczne: W 2024 roku nasz ruch portowy spadł o niemal 9%. W tym samym okresie port w Kłajpedzie odnotował wzrost w segmencie **przeładunków Ro-Ro o 6,51%**, obsługując część ładunków polskich eksporterów. Trasa Gdynia–Karlskrona operowana przez Stena Line (3 promy klasy E- Flexer, każdy o pojemności 3 600 metrów pasowych) wykazuje pełne obłożenie. Opłata za gwarantowaną rezerwację miejsca wynosi **167 EUR za jednostkę ładunkową**.

Największe terminale Ro-Ro w Europie, takie jak Montoir de Bretagne (St. Nazaire), Antwerpia (125 ha) czy Trelleborg (50 ha), lokowane są z dala od dużych miast portowych, gdzie dostępna jest przestrzeń dla wielkoskalowych operacji. Lokalizacja Port Haller w Choczewie w gminie Choczewo dysponuje ponad 300 ha terenów objętych miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego z przeznaczeniem przemysłowo-usługowym oraz dostępem do toru wodnego o głębokości 12,5 m już 1,5 km od brzegu. Terminal Ro-Ro zaprojektowany jest jako wyspecjalizowany węzeł przeładunkowy na osi Bałtyk–Skandynawia, o podstawowej funkcji handlowej uzupełnionej o gotowość do pełnienia funkcji cywilno-wojskowych. Realizacja projektu infrastruktury portowej możliwa jest w synergii z budową drogi krajowej oraz modernizacją i budową nowych linii kolejowych finansowanych ze środków publicznych w ramach inwestycji towarzyszących Elektrowni Jądrowej Lubiatowo-Kopalino.

4. Finansowanie — Europa ma pieniądze, Port Haller ma kwalifikacje

Strategia Portów UE 2026 wskazuje konkretne mechanizmy finansowania, z których projekt Port Haller może i powinien skorzystać.

KOMISJA
EUROPEJSKA

"The Connecting Europe Facility 2028–2034 (CEF3), with a proposed transport budget of EUR 51.5 billion, will be a key EU instrument, with ports as part of cross-border connectivity funding priorities.

Źródło: EU Ports Strategy COM(2026) 112 final, s. 15 — Pillar IV: Access to Finance

Cytat ze Strategii Portów UE 2026, s. 15, Pillar IV: Access to Finance

Dostępne źródła finansowania:

- › **CEF 2028–2034 (Connecting Europe Facility):** budżet 51,5 mld EUR, porty jako węzły TEN-T w priorytetach. Port Haller kwalifikuje się do włączenia do sieci. **18 mld EUR** w ramach tego budżetu przewiduje się wprost na infrastrukturę o charakterze dual use.
- › **NSIP NATO (NATO Security Investment Programme):** program inwestycji w mobilność wojskową. Port Haller jako obiekt infrastruktury cywilno-wojskowej kwalifikuje się do tego programu.
- › **ERDF / Fundusze Spójności:** regionalne programy dla województwa pomorskiego. Strategia UE zachęca kraje do wsparcia rozwoju portów z Funduszy Spójności.
- › **Infrastruktura drogowa i kolejowa budowana z budżetu państwa:** już w tej chwili infrastruktura kolejowo-drogowa wartości ponad 4 mld zł budowana jest ze środków publicznych towarzyszących EJ Lubiatowo-Kopalino.
- › **Innovation Fund (EU ETS):** fundusz przeznaczony m.in. na elektryfikację portów morskich, wymieniony wprost w Strategii UE.

KOMISJA
EUROPEJSKA

”Port Haller to projekt wielobranżowy, którego duża część zadań zostanie zrealizowanych w ramach innego projektu — budowy siłowni jądrowej. Infrastruktura kolejowo-drogowa wartości 4,76 mld zł budowana jest już ze środków publicznych.

Źródło: Port Haller — Koncepcja, Niezależny Zespół ds. Transportu, październik 2025

Koncepcja Port Haller, Niezależny Zespół ds. Transportu, październik 2025

5. Środowisko i czysta energia — Port Haller wyprzedza wymogi UE

Strategia Portów UE stawia elektryfikację portów i dostęp do alternatywnych paliw jako priorytet absolutny. Komisja domaga się od państw przyspieszonego wdrożenia OPS (*onshore power supply*, zasilania z lądu) i budowy portów w pobliżu źródeł czystej energii.

Port Haller posiada pod tym względem przewagę strukturalną, której żaden inny planowany port w Polsce nie może zaoferować: budowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie Elektrowni Jądrowej Lubiatowo-Kopalino — potencjalnie najtańszego i bezemisyjnego źródła energii elektrycznej w Polsce.

Co ważne: analiza lokalizacyjna Portu Haller wykazała jednoznacznie brak ingerencji w granice obszarów NATURA 2000, parków narodowych, rezerwatów i parków krajobrazowych. Strategia UE jednocześnie przewiduje przyspieszone procedury środowiskowe dla portów o znaczeniu strategicznym (*Environmental Omnibus*).

6. Matryca zbieżności — Strategia UE a Port Haller

Poniższa tabela zestawia pięć filarów Strategii Portów UE 2026 z konkretnymi cechami inicjatywy Port Haller:

Priorytet Strategii UE 2026	Port Haller — odpowiedź
Bezpieczeństwo portów bałtyckich o przeznaczeniu cywilno-wojskowym	Lokalizacja poza zasięgiem A2/AD z Królewca; w obszarze oddziaływania istniejących systemów antydostępowych
Wyspecjalizowane terminale Ro-Ro i żegluga bliskiego zasięgu	Budowa od podstaw wyspecjalizowanego terminalu ro-ro z gwarantującą pełną przepustowość infrastrukturą kolejowo-drogową
Elektryfikacja i czyste paliwa	EJ Lubiątko-Kopalino obok; tania energia bez emisji CO ₂
Finansowanie CEF 2028–2034 (51,5 mld EUR)	Kwalifikuje się do TEN-T, NSIP NATO, ERDF i partnerstw PPP
Odporność łańcuchów dostaw i mobilność wojsk	Infrastruktura kolejowo-drogowa 4,76 mld zł w budowie ze środków publicznych, oddalona od terenów mieszkalnych, olbrzymia ilość miejsca do zagospodarowania

7. Pytania kluczowe — dane i kontekst

Poniżej zestawiamy kluczowe pytania dotyczące inicjatywy Port Haller z odpowiedziami merytorycznymi opartymi na danych i dokumentach źródłowych:

Pytanie:	Odpowiedź:
<i>Dlaczego nowy port, skoro Gdańsk i Gdynia już funkcjonują?</i>	Polska odnotowuje spadek wolumenu ruchu portowego o 8,9% rocznie. Port w Kłajpedzie wzrósł o 6,1%, przejmując część polskich ładunków eksportowych. Brak wyspecjalizowanego terminalu Ro-Ro stanowi lukę strukturalną.
<i>Skąd finansowanie dla projektu tej skali?</i>	4,76 mld zł infrastruktury już w budowie. CEF3 (51,5 mld EUR), NSIP NATO, ERDF i PPP wskazane wprost w Strategii Portów UE 2026 jako źródła dla portów o przeznaczeniu cywilno-wojskowym.
<i>Jak projekt odnosi się do obszarów chronionych i NATURA 2000?</i>	Analiza lokalizacyjna: brak konfliktu z obszarami chronionymi. Strategia UE przewiduje przyspieszone procedury środowiskowe dla portów strategicznych.
<i>Jaki jest charakter inwestycji — cywilny czy stricte wojskowy?</i>	Strategia Portów UE 2026 definiuje infrastrukturę cywilno-wojskową jako standard. Przepustowość trasy Gdynia–Karlskrona jest wyczerpana. Popyt handlowy jest potwierdzony danymi.

8. Wnioski

Analiza Strategii Portów UE 2026 potwierdza zasadność tej inicjatywy. Trzy tezy wymagają szczególnego podkreślenia:

- › **Bezpieczeństwo bałtyckie to priorytet europejski** — Komisja Europejska sama stawia Region Morza Bałtyckiego w centrum swojej strategii obronnej.
- › **Dual-use to standard, nie aberracja** — UE wymaga od portów pełnienia funkcji cywilno-wojskowych. Port Haller jest zaprojektowany zgodnie z tym wymogiem.
- › **Finansowanie istnieje** — CEF3, NSIP, ERDF, PPP oraz Innovation Fund stanowią dostępne instrumenty finansowe. Ich wykorzystanie wymaga podjęcia odpowiednich działań na poziomie krajowym.

KONKLUZJA:

Strategia Portów UE 2026 potwierdza zasadność inicjatywy Port Haller w wymiarze europejskim. Zbieżność dostępnych instrumentów finansowych, zidentyfikowanej luki rynkowej oraz realizowanej infrastruktury towarzyszącej tworzy warunki sprzyjające realizacji projektu. Decyzja o jego wdrożeniu leży w gestii właściwych organów krajowych.

Źródła i dokumenty:

- › Port Haller — Koncepcja wykorzystania infrastruktury towarzyszącej EJ Lubiątko-Kopalino, Niezależny Zespół ds. Transportu, październik 2025
- › PortHaller.pl — Analiza Rynku Ro-Ro, Korytarz Karlskrona–Helsinki, marzec 2025
- › Eurostat 2024 — Maritime Transport Statistics
- › Stena RoRo — dane operacyjne 2022–2023
- › Finnlines Annual Report 2023
- › Uchwała Rady Ministrów nr 103/2023 z dnia 20 czerwca 2023 r.
- › Komisja Europejska, Strategia Przemysłu Morskiego UE 2026, Bruksela, 4.03.2026

PortHaller.pl

Opracował:

Juliusz Grabowski

Niezależny Analityk Danych | Konsultant ds. Analiz Rynkowych i Strategicznych
Niezależny Zespół ds. Transportu · PortHaller.pl · Marzec 2026