



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DGM-6.054.4.2024  
Warszawa, 12 kwietnia 2024

Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 1884 w sprawie rozbudowy infrastruktury portowej i magistrali kolejowej w celu poprawy logistyki związanej z eksportem polskich produktów rolnych oraz tranzytem produktów rolnych z Ukrainy na rynki trzecie, złożoną przez Posła na Sejm RP - Pana Grzegorza Rusieckiego, niniejszym przedstawiam następujące informacje.

*Jakie działania planuje podjąć polski rząd w najbliższym czasie w celu rozbudowy infrastruktury portowej i magistrali kolejowej w celu poprawy logistyki związanej z eksportem polskich produktów rolnych oraz tranzytem produktów rolnych z Ukrainy na rynki trzecie?*

Kwestia podniesiona w pytaniu znajduje się w centrum zainteresowania administracji rządowej, w tym Ministerstwa Infrastruktury, które podejmuje w swoim zakresie właściwości kolejne działania na rzecz rozwoju systemu transportowego Polski, w tym z myślą o jego odpowiednim przygotowaniu do obsługi sektora rolno-spożywczego.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako zarządca infrastruktury kolejowej realizuje w ramach Krajowego Programu Kolejowego szereg inwestycji związanych z poprawą dostępu kolejowego do portów morskich, w tym projekty:

- Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni;
- Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk;
- Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa);
- Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu;
- Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto (linia kolejowa nr 201);
- Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola - Inowrocław – Tczew na obszarach LCS Zduńska Wola Karsznice, LCS Inowrocław, LCS Bydgoszcz Główna i LCS Tczew.

Spółka PKP PLK S.A. realizuje w ramach Krajowego Programu Kolejowego również inne zadania na sieci kolejowej w całej Polsce, związane z jej rozwojem i modernizacją, które stanowią istotny element w obszarze przewozu towarów, w tym produktów rolnych z państw przygranicznych.

Poniżej przekazuję link do dokumentu zamieszczonego na stronie Ministerstwa Infrastruktury, w którym zostały wymienione inwestycje realizowane przez PKP PLK S.A.: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/krajowy-program-kolejowy>.

Ponadto, PKP PLK S.A. prowadzi na sieci kolejowej prace remontowo-utrzymawcze w ramach Rządowego programu wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów do 2028 roku. Prace te pozwolą na utrzymanie parametrów technicznych zmodernizowanych linii kolejowych i systematyczną poprawę sytuacji na pozostałych liniach, co będzie miało wpływ również na wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju.

Realizacja ww. programów wieloletnich przyczyni się do:

- wzmocnienia efektywności transportu kolejowego,
- poprawy jakości m.in. w przewozach towarowych,
- poprawy parametrów infrastruktury wykorzystywanej również w transporcie towarów,
- zapewnienia sprawnej infrastruktury obsługującej sieć połączeń, również w ruchu towarowym,
- rozwoju przewozów intermodalnych w kolejowych korytarzach transportowych przebiegających przez Polskę, wspierających potencjał polskiej gospodarki, poprzez stworzenie dogodnych połączeń intermodalnych w obsłudze kluczowych kierunków eksportowo-importowych,
- eliminacji wąskich gardeł na sieci kolejowej, umożliwiającej rozwój przewozów intermodalnych z pełnym wykorzystaniem potencjału infrastruktury kolejowej, w tym zapewniającej skrócenie czasu przejazdu, wydłużenie obsługiwanych składów wagonowych, jak również zwiększenie potencjału tranzytowego.

Działania wskazane w każdym z ww. programów dedykowane są poprawie standardu przewozów towarowych. Modernizowane tory to poprawa parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii kolejowych, zwiększenie ich przepustowości, w tym również prędkości dla pociągów towarowych. Nowe i przebudowane mosty oraz wiadukty zapewniają płynniejszą drogę przewozu, bez zbędnych zwolnień i postojów m.in. dla ciężkich pociągów. Lepiej wyposażone stacje, z dodatkowymi torami, a także wydłużenie torów stacyjnych gwarantuje m.in. sprawną obsługę składów towarowych.

Działania podejmowane są także w sektorze portowym.

Do najważniejszych inwestycji w Porcie Gdynia należy:

1. Budowa nowego magazynu do składowania zboża na terminalu HES (inwestycja w trakcie realizacji),
2. Modernizacja nabrzeża Indyjskiego przy terminalu Mondry w ramach pogłębiania Portu, co umożliwi przyjmowanie statków klasy Baltimax,
3. Rozbudowa terminala intermodalnego w zachodniej części portu,
4. Na etapie końcowym jest modernizacja stacji kolejowej Gdynia Port, jako jednego z ważnych węzłów transportowych dla importu i eksportu produktów rolnych z Portu Gdynia.

Ponadto, jako inwestycje zakończone należy wskazać:

1. Modernizację nabrzeża norweskiego, które aktualnie w 100% służy przeładunkom płodów rolnych,
2. Pogłębienie portu przy nabrzeżu rumuńskim, przy którym aktualnie obsługiwane są w całości statki ze zbożem klasy Baltimax,
3. Pogłębienie i modernizację nabrzeży szwedzkiego i holenderskiego przy terminalu HES.

Należy także zwrócić uwagę, że:

1. aktualnie toczy się postępowanie na wybór operatora terminala zbożowego (były BTZ; operowany aktualnie przez firmę Mondry), który w całości dedykowany jest przeładunkom agro; warto podkreślić, że terminal ten po podpisaniu umowy i wybraniu ostatecznego operatora zwiększy znacząco potencjał portu,
2. planowana jest budowa zsydni kolejowych na terminalu OT Gdynia Port które umożliwią rozładunek wagonów kolejowych na nabrzeżach, na których operuje terminal.

Do najważniejszych inwestycji zrealizowanych w Porcie Gdańsk należy:

1. Przygotowanie infrastruktury portowej gwarantującej odpowiedni poziom organizacji operacji logistycznych związanych z dowozem, badaniami oraz załadunkiem zboża na statki - zwiększenie o ok. 600 stanowisk liczby miejsc odstawczych dla aut ciężarowych, przyczyni się do wyeliminowania ryzyk potencjalnych zatorów na drogach dojazdowych do i w samym Porcie Gdańsk;
2. Zwiększona ilość przeładowywanych zbóż w 2023 r. w Porcie Gdańsk spowodowała potrzebę zwiększenia ilości punktów badań próbek zbóż na terenie Portu Gdańsk. Obecnie jest ich 4 szt. w różnych lokalizacjach. Nieprzerwane funkcjonowanie punktów badań próbek stało się możliwe po zamontowaniu przez ZMP Gdańsk S.A. zadaszeń w postaci lekkich hal namiotowych. Zadaszenia stanowią zabezpieczenie przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, które wykluczają możliwość przeprowadzania badań;
3. Rozbudowana została infrastruktura sieciowa w związku z realizacją nowych inwestycji w technologii utwardzeń terenu (związane z dodatkowymi miejscami odstawczymi dla aut ciężarowych).

W Porcie Gdańsk zaplanowano:

1. Przygotowanie infrastruktury portowej gwarantującej odpowiedni poziom organizacji operacji logistycznych związanych z dowozem, badaniami oraz załadunkiem zboża na statki - planowane jest wykonanie utwardzenia terenu dla miejsc odstawczych aut ciężarowych przy ul. Śnieżnej i Handlowej;
2. Pogłębienie nabrzeża Zakrętu Pięciu Gwizdków - pogłębienie ma na celu zwiększenia zanurzenia statków, co powoduje możliwość załadunku większej ilości zboża przez spółkę Magrol;
3. Przebudowę nabrzeża Szczecińskiego - celem inwestycji jest umożliwienie cumowania przy nabrzeżu większych statków oraz ujednoczenie linii odbojowej w stosunku do sąsiedniego odcinka nabrzeża, co zwiększy możliwości operacyjne wzdłuż nabrzeża.

Należy również podkreślić, że operatorzy w gdańskim porcie dokonali licznych inwestycji w obszarze przeładunków „agro”, tj. zakup taśmociągu mobilnego do załadunku na burtę statku, zakup specjalistycznych urządzeń umożliwiających przyjęcie, rozładunek kontenerów z produktami zbożowymi, budowa hal namiotowych do składowania zbóż i innych produktów rolnych.

Ponadto, operatorzy portowi w Porcie Gdańsk planują kolejne inwestycje, takie jak budowa centrum przechowalniczo-dystrybucyjnego zbóż wraz z infrastrukturą techniczną, budowa magazynu zbożowego płaskiego oraz magazynu silosowego, kosza przyjęciowego z wiatą, wagi samochodowej, laboratorium, pobieracza prób oraz sterowni, zakup żurawia portowego, budowa hali magazynowej oraz budowa elewatora zbożowego wraz z dodatkową infrastrukturą przy istniejącym terminalu morskim magazynu ziarna wraz z ekspedycją na statki oraz wybudowanie dodatkowego elewatora zbożowego.

Należy również wspomnieć o przetargu publicznym na oddanie w najem zabudowanej nieruchomości gruntowej o powierzchni 239.502,00 m<sup>2</sup> zlokalizowanej w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku. Atutem toczącego się postępowania jest dysponowanie przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. decyzją o pozwoleniu na budowę, umożliwiającą rozpoczęcie budowy głębokowodnego terminala zbożowego.

Informacje dotyczące toczącego się postępowania znajdują się na stronie internetowej Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. pod linkiem: <https://przetargi.portgdansk.pl/przetargi.php?id=2784>

Do najważniejszych inwestycji w Portach Szczecin i Świnoujście należy:

1. Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich - celem inwestycji jest przede wszystkim: likwidacja wąskich gardeł, zwiększenie przepustowości linii, skrócenie czasu dowozu i odwozu ładunków, a także zapewnienie jak najwyższej punktualności realizowanych kolejowych połączeń towarowych, skutkiem czego nastąpi znaczący wzrost jakości oferowanych przez porty usług oraz podniesienie konkurencyjności Zespołu Portowego Szczecin-Świnoujście na rynku usług morskich.

Wykonawca projektu jest w trakcie prowadzenia dla całego projektu procesu certyfikacji składników podsystemów interoperacyjności na zgodność ze specyfikacjami technicznymi interoperacyjności.

2. Poprawa dostępu od strony wody

W roku 2022 zakończona została inwestycja Urzędu Morskiego w Szczecinie polegająca na pogłębieniu i poszerzeniu toru dostępowego do portu w szczecinie. Obecna głębokość toru to 12,5 m, co pozwala na obsługę statków o zanurzeniu do 11 m (wcześniej było 9,15 m). ZMPSiŚ S.A. prowadzi obecnie prace mające na celu pogłębienie basenów portowych i dostosowanie ich do głębokości toru wodnego. Prowadzone są prace w rejonie przeładunków masowych („Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie

Basenu Kaszubskiego”) i drobnicowych („Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego”). Przewidywane zakończenie prac to druga połowa 2025 roku. Jednak co najważniejsze z punktu widzenia przeładunków „agro”, to pogłębienie basenu przy nabrzeżu zbożowym („Dostosowanie nabrzeża Zbożowego w porcie w Szczecinie do głębokości 12,5 m”) do głębokości 12,5 m. Nabrzeże to obsługuje największy elewator zbożowy Szczecin Bulk Terminal.

### 3. Działania podjęte przez operatorów portowych

Spółka OT Port Świnoujście prowadzi zaawansowane prace w celu zwiększenia zdolności przeładunkowej zbóż i towarów „agro” masowych. Prace te polegają na połączeniu technologicznym istniejących magazynów płaskiego składowania z głębokowodnym nabrzeżem Chemików w porcie wewnętrznym w Świnoujściu, mogącym obsługiwać jednostki masowe i typu post-panamax o nośności DWT 80-100 tys. ton. Zakłada się instalacje urządzeń załadunkowych, tzw. „shiploaderów” oraz montaż niezbędnych urządzeń transportowych, wag dozujących, wież przesypowych etc. Wykonanie zaplanowanych działań pozwoli na zwiększenie zdolności przeładunkowej z 300 ton do 1200 ton na godzinę, czyli do 20.000 ton na dobę - co pozwoli na zwiększenie potencjału terminala (jeżeli chodzi o przeładunki zbóż - do 2 mln ton rocznie). Spodziewane zakończenie projektu - lipiec 2025 roku.

*Z wyrazami szacunku,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Arkadiusz Marchewka

Sekretarz Stanu

Do wiadomości:

- Departament Spraw Parlamentarnych w KPRM

- MRiRW