



Znak pisma: DTK-9.054.1.2025
Warszawa, 29 stycznia 2025

Pan Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 7319 Poseł na Sejm RP Pani Pauliny Matysiak w sprawie przywrócenia połączeń kolejowych do elewatorów zbożowych, przedstawiam poniższe stanowisko.

Pandemia i sytuacja geopolityczna za wschodnią granicą w ostatnich latach pokazały, że polska kolej jest w stanie dostosowywać się do zmian. Wraz z wybuchem konfliktu zbrojnego w Ukrainie przewoźnicy kolejowi prócz zapewnienia transportu węgla i innych surowców energetycznych, podjęli się również przewozu produktów rolnych. Od wybuchu konfliktu zbrojnego u naszego wschodniego sąsiada transport płodów rolnych, w tym zbóż, w Polsce do 2024 r. osiągał tendencję wzrostową.

Według danych Urzędu Transportu Kolejowego od II kwartału 2022 r. następował wzrost przewozu zbóż w Polsce i cały 2022 r. zamknięto wynikiem ok. 4,1 mln ton, co stanowiło wzrost aż o ok. 386,5% względem 2021 r. Natomiast w 2023 r. tendencja wzrostowa utrzymała się i przewóz zbóż osiągnął poziom ok. 5,6 mln ton. W 2024 r. nastąpiło jednak odwrócenie wzrostowej tendencji przewozu zbóż w Polsce i w III kwartale nastąpił spadek do poziomu 835 tys. ton., co w porównaniu do II kwartału 2022 r. (ok. 1,1 mln ton) stanowi wynik niższy. Aktualne wartości przewozów zbóż za okres I-III kwartał 2024 r. utrzymują się na poziomie 3,1 mln ton, jednakże ze względu na brak danych dla ostatniego kwartału ubiegłego roku, nie można podać przybliżonych wartości przewozu zbóż za cały ubiegły rok. Mając na uwadze tendencję w zakresie przewozu zbóż w 2024 r. można prognozować, że wynik może być niższy niż osiągnięty w latach 2022-2023, co pokazuje silną korelację wzrostu przewozu zbóż w Polsce z wybuchem konfliktu zbrojnego w Ukrainie.

Elewatory zbożowe podobnie jak bocznic kolejowe należą co do zasady do podmiotów prywatnych, stąd też odpowiedzialność za utrzymanie i wykorzystywanie takiej infrastruktury leży w gestii podmiotów nimi zarządzających. Przykładowo warto nadmienić, że dla wspomnianego w interpelacji Koronowa, linia kolejowa nr 241 Tuchola – Koronowo, zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK), zgodnie z załącznikiem nr 1 do aktualnego Regulaminu sieci 2024/2025, może być udostępniona zainteresowanemu przewoźnikowi na odcinku od 0,147 do 43,711 km według procedury opisanej w załączniku 15 do Regulaminu sieci¹. Jednocześnie warto wskazać, że elewatory zbożowe, zlokalizowane w Koronowie, Bydgoszczy czy Zamościu nie stanowią elementu ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej, a tym samym nie stanowią zainteresowania w kontekście gromadzenia informacji o połączeniach kolejowych uruchamianych z/do elewatorów w Polsce lecz tylko do stacji granicznych.

¹ <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-sieci-2024/2025>

Mając na względzie zalety ekologiczne i społeczne transportu kolejowego, jak również wysoki stopień elektryfikacji polskiej sieci kolejowej (na poziomie 64,6% w 2023 r.), prowadzi się działania dla wzmocnienia roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju, podnoszących konkurencyjność kolei w stosunku do innych rodzajów transportu.

Od wielu lat na infrastrukturze, zarządzanej przez PKP PLK, funkcjonuje instrument wspierający np. intermodalny transport towarów przy wykorzystaniu kolei. Jest nim ulga intermodalna w wysokości 25% stawki dostępu do infrastruktury. Należy dodać że ulga od 2024 r. została powiększona o kolejne 25% dla tzw. „szybkich pociągów intermodalnych”².

Warto tutaj zaznaczyć, że aktualne rozwiązania technologiczne pozwalają w szerokim stopniu prowadzić skonteneryzowany transport kolejowy produktów rolnych, a w szczególności zbóż. Taki transport w końcowym odcinku kolejowym wymaga jednak terminali wyposażonych w specjalistyczne urządzenia do ich rozładunku/przeładunku. Należy mieć też na uwadze, że w przypadku przewozów płodów rolnych transportem kolejowym, dla których alternatywą jest transport drogowy z reguły pierwszy i ostatni etap trasy realizowany jest transportem drogowym.

Jednocześnie informuję, że transport intermodalny może korzystać z programów wsparcia unijnego, tj. Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 z budżetem 230 mln EUR oraz Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności z budżetem 781 mln PLN na cele związane z zakupem taboru kolejowego, przeznaczanego do transportu intermodalnego, rozbudowę samych terminali oraz infrastruktury towarzyszącej, w tym urządzeń przeładunkowych.

Z wyrazami szacunku,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.

Do wiadomości:

- 1) **Pan Władysław Kosiniak-Kamysz** – Wiceprezes Rady Ministrów, Minister Obrony Narodowej
- 2) **Pan Czesław Siekierski** – Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi

² Szybki pociąg intermodalny – pociąg towarowy do przewozów jednostek transportu intermodalnego wytrasowany z prędkościami jak dla pociągów pasażerskich zestawianych ze składów wagonowych, z ograniczeniami prędkości maksymalnej do 120 km/h – wagony platformy wykorzystywane do przewozu kontenerów, w zależności od typu, dostosowane są do ruchu z prędkością nie mniejszą niż 100 km/h.