



Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi

Sekretarz Stanu
Janusz Kowalski

Warszawa, 24 maja 2023 r.
znak sprawy: DRE.pr.071.70.2023

Pan
Stanisław Kacperczyk
Prezes Zarządu
Polskiego Związku Producentów Roślin Zbożowych

Dotyczy: infrastruktury portowej niezbędnej do eksportu nadwyżek zboża z Polski

Szanowny Panie Prezesie,

w odpowiedzi na Pana pismo z dnia 17 kwietnia 2023 r. (znak: L. Dz. 35/2023), w sprawie infrastruktury portowej niezbędnej do eksportu nadwyżek zboża z Polski informuję, że mając na uwadze przywóz zbóż z Ukrainy już od jesieni 2022 r. Polska wniosowała na forum Unii Europejskiej m.in. o:

- podjęcie systemowych działań ukierunkowanych na ochronę polskiego rynku zbóż oraz rzepaku wobec importu z Ukrainy;
- przyznanie wsparcia rolnikom w związku z poniesionymi stratami w wyniku napływu produktów rolnych z Ukrainy;
- pokrycie kosztów transportu produktów rolnych od granicy do portów;
- podniesienie ceł na najbardziej wrażliwe produkty rolno-spożywcze przywożone z Ukrainy.

W odpowiedzi na powyższe wnioski m.in. udało się: wynegocjować wsparcie dla polskich rolników z unijnej rezerwy rolnej w wysokości 29,5 mln euro, Komisja Europejska pracuje nad usprawnieniem funkcjonowania korytarzy solidarnościowych dla ukraińskiego zboża, aby nie zostawało w krajach przygranicznych UE, a także wprowadziła tymczasowy zakaz przywozu zbóż, rzepaku i słonecznika z tego kraju m.in. do Polski.

Niezależnie od tego Rada Ministrów przyjęła rozporządzenia z dnia 14 lutego, 21 kwietnia i 16 maja 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu i sposobów realizacji niektórych zadań Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa (Dz.U. poz. 308, 761 i 929), a także rozporządzenie z dnia 21 kwietnia 2023 r. w sprawie realizacji przez

Agencję Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa zadań związanych z ustanowieniem środka wsparcia w sytuacjach nadzwyczajnych dla sektorów zbóż i nasion oleistych (Dz. U. poz. 762 i 928).

Zgodnie z tymi przepisami:

- pomoc do sprzedanych zbóż, rzepaku lub rzepiku będzie udzielana dla producentów rolnych do pierwszych 300 ha;
- do uzyskania pomocy uprawnieni będą producenci rolni, którzy udokumentowali fakturami VAT sprzedaż zbóż, rzepaku i rzepiku od dnia 1 grudnia 2022 r. do dnia 30 czerwca br.;
- w celu uzyskania pomocy rolnik może sprzedać zboże, rzepak i rzepik podmiotom prowadzącym działalność w zakresie obrotu, skupu lub przetwórstwa zbóż lub nasion oleistych, jak również rolnikom skupującym zboża lub nasiona oleiste w związku z prowadzoną przez nich produkcją zwierzęcą;
- stawki pomocy są zróżnicowane według gatunków roślin oraz regionalnie i wynoszą:

w województwie lubelskim lub podkarpackim:

- 1 375 zł na 1 ha powierzchni upraw pszenicy;
- 1750 zł na 1 ha powierzchni upraw kukurydzy, rzepaku lub rzepiku;
- 1125 zł na 1 ha powierzchni upraw jęczmienia lub pszenżyta;
- 875 zł na 1 ha powierzchni upraw żyta, owsa, mieszanek zbożowych, gryki;

w województwie małopolskim, mazowieckim, świętokrzyskim lub podlaskim:

- 1 265 zł na 1 ha powierzchni upraw pszenicy;
- 1610 zł na 1 ha powierzchni upraw kukurydzy, rzepaku lub rzepiku;
- 1035 zł na 1 ha powierzchni upraw jęczmienia lub pszenżyta;
- 805 zł na 1 ha powierzchni upraw żyta, owsa, mieszanek zbożowych, gryki;

w pozostałych województwach:

- 1 100 zł na 1 ha powierzchni upraw pszenicy;
- 1400 zł na 1 ha powierzchni upraw kukurydzy, rzepaku lub rzepiku;
- 900 zł na 1 ha powierzchni upraw jęczmienia lub pszenżyta;
- 700 zł na 1 ha powierzchni upraw żyta, owsa, mieszanek zbożowych, gryki.

Ponadto zwiększono pomoc dla producentów pszenicy sprzedanej od 15 maja do 30 czerwca br. z 2 200 zł/ha do 3 025 zł/ha.

Jednocześnie wprowadzono:

- mechanizm dopłat do sprzedanego zboża, rzepaku lub rzepiku,
- mechanizm dopłat do nawozów,
- dopłaty (w wysokości od 100 do 200 zł za tonę zbóż lub rzepaku w zależności od odległości od portów bałtyckich) do transportu do portów dla rolników i podmiotów zajmujących się obrotem zbożami lub rzepakiem ;
- preferencyjne kredyty płynnościowe dla rolników z oprocentowaniem w wysokości 2%,
- dopłaty do budowy silosów zbożowych (w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności).

Ponadto, uwzględniając uzgodnienia pomiędzy Komisją Europejską a pięcioma państwami członkowskimi UE, tj. Polską, Słowacją, Rumunią, Węgrami i Bułgarią, dotyczące wprowadzenia środków ochronnych w związku z sytuacją w tych krajach powstałą w związku z napływem zboża z Ukrainy, w dniu 2 maja 2023 r. weszło w życie rozporządzenie Komisji Europejskiej (UE) 2023/903 z dnia 2 maja 2023 r. wprowadzające środki zapobiegawcze dotyczące niektórych produktów pochodzących z Ukrainy (Dz. Urz. UE L 114/1 z 2.05.2023 r.). Rozporządzenie dotyczy tymczasowego (do 5 czerwca br.) zakazu przywozu do Polski, Słowacji, Rumunii, Węgier i Bułgarii pszenicy, kukurydzy, rzepaku i słonecznika pochodzących z Ukrainy, niemniej jednak tranzyt jest dozwolony, a także przywóz na podstawie wcześniej zawartych kontraktów.

W kwestii rozbudowy infrastruktury portowej informuję, że z informacji Ministerstwa Infrastruktury wynika m.in., że: polskie porty morskie mają charakter uniwersalny, dają możliwość obsługi praktycznie wszystkich typów ładunków. Od samego początku wojny na Ukrainie aktywnie angażują się w przeładunki zwiększonych potoków towarów. Cechuje je bardzo duży potencjał, o czym doskonale świadczą rekordowe przeładunki towarów, jakie są w nich dokonywane. Szczególnego podkreślenia wymaga to, że nieprzerwanie od roku 2018 odnotowuje się w nich obroty cargo na poziomie ponad 100 mln ton rocznie. Tej tendencji nie przerwała nawet pandemia COVID-19.

W ubiegłym roku ustanowiony został kolejny rekord przeładunków. W portach Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście obsłużono ponad 133 mln ton towarów. Nigdy wcześniej nie były osiągnięte tak dobre wyniki przeładunkowe. Dla porównania, jeszcze w roku 2015 obroty cargo były na poziomie zaledwie 77,3 mln ton, a w roku 2011 - na poziomie tylko 62,6 mln ton. To obrazuje jak duży postęp dokonał się w ostatnich latach w wyniku konsekwentnej realizacji przyjętej polityki rozwoju polskich portów morskich.

Za bardzo dobrymi wynikami polskich portów morskich stoją m.in. inwestycje, które stale realizowane są na ich rzecz, i które dotyczą wielu różnych obszarów ich funkcjonowania, w tym infrastruktury portowej, jak i dostępowej od strony morza i lądu. Zdolności przeładunkowe portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście, na rok

2023 w segmencie zboża - ogółem wynoszą ok. 12,6 mln ton. Podkreślenia wymaga to, że potencjał przeładunkowy w portach może zostać dodatkowo istotnie zwiększony w przypadku zawarcia - najlepiej długoterminowych - umów przeładunkowych i w konsekwencji poczynienia stosownych inwestycji, przez operatorów portowych terminali cargo.

Poziom wolnych, niezakontraktowanych do końca 2023 r. zdolności przeładunkowych w polskich portach morskich ulega zmianie w trybie ciągłym. Dzieje się tak, ponieważ na bieżąco zawierane są nowe umowy na przeładunek towarów z operatorami terminali cargo w portach. Pożądanym jest, aby zainteresowane podmioty możliwie najszybciej kontaktowały się z operatorami terminali portowych - celem zarezerwowania zdolności przeładunkowych.

W kwestii obsługi zboża w polskich portach morskich należy zwrócić uwagę, że z inicjatywy Ministra Infrastruktury, Rada Ministrów przyjęła w dniu 19 lipca 2022 r. uchwałę nr 164/2022 w sprawie terminala produktów rolno-spożywczych (RM-06111- 163-22). Rada Ministrów uznała za zasadne zlokalizowanie w Porcie Gdańsk terminala produktów rolno-spożywczych, w szczególności zboża. Na terenie portu Gdańsk są możliwości przygotowania obiektu służącego obsłudze przeładunkowej produktów typu „agro”. Przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. podejmowane są działania w celu znalezienia podmiotu zainteresowanego realizacją ww. inwestycji.

Niezależnie od powyższego, ocenia się, że potencjał przeładunkowy polskich portów morskich jest wystarczający do obsługi produktów rolno-spożywczych, natomiast podejmowane są działania na rzecz jego dodatkowego zwiększenia. Przykładowo, tworzone są dodatkowe zdolności do magazynowania i składowania produktów oraz wprowadzane są do eksploatacji dodatkowe urządzenia przeładunkowe. Ponadto, w dalszym ciągu dokonuje się optymalizacji występujących w portach procesów transportowych, przeładunkowych etc.

W odniesieniu do Portu Gdynia na zaznaczenie zasługuje to, że w październiku 2022 r. ogłoszony został przez ZMP Gdynia S.A. przetarg na dzierżawę Terminala Zbożowego. Przetarg dotyczył zabudowanej nieruchomości gruntowej położonej przy nabrzeżu Indyjskim i nabrzeżu Norweskim oraz przy ul. Indyjskiej i al. Solidarności. Zgodnie z ogłoszeniem, terminal ma prowadzić działalność eksploatacyjną, przeładunkowo-składową w obrocie portowo-morskim ładunków suchych i płynnych pochodzenia roślinnego.

W przypadku portu gdyńskiego na szczególną uwagę zasługuje także fakt modernizacji linii kolejowej (PKP PLK) do Portu Gdynia. Działania inwestycyjne służące dalszemu zwiększeniu zdolności przeładunkowych polskich portów morskich finansowane są z wykorzystaniem różnych źródeł, w tym także funduszy UE. W ubiegłym roku zakończona została realizacja inwestycji pn.: „Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku”. W

ramach zleconych prac pogłębiono tor wodny w Porcie Wewnętrznym na długości siedmiu kilometrów oraz przebudowano łącznie około pięć kilometrów uniwersalnych nabrzeży przeładunkowych. Inwestycja współfinansowana była z funduszu CEF.

Zarządy portów morskich (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście) w zakresie swojej właściwości podejmują działania także w celu lepszego skomunikowania portów z ich zapleczem lądowym. Działania inwestycyjne dotyczą m.in. przebudowy, budowy i modernizacji torów - stanowiących infrastrukturę portową, za którą odpowiadają zarządy portów. Przedmiotowe przedsięwzięcia w obrębie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez zarządy portów są konsultowane z operatorami terminali portowych.

Na podkreślenie zasługuje także systemowe umożliwianie bezpośredniego dostępu do bocznic kolejowych dla większej liczby przewoźników kolejowych obsługujących przewozy towarów typu „agro”. Ponadto należy nadmienić, że zarządy portów powołały koordynatorów ruchu kolejowego celem optymalizacji procesów związanych z transportem kolejowym, mającym miejsce w porcie.

Zaznaczenia wymaga to, że działania inwestycyjne służące zwiększeniu zdolności przeładunkowych realizowane są również przy zaangażowaniu spółek operatorskich, działających na terenie polskich portów morskich. Przykładowo, należy wskazać na następujące działania:

- rozbudowa powierzchni składowych (budowa placów oraz hal namiotowych do obsługi produktów rolnych pochodzących z Ukrainy),
- budowa dróg dojazdowych oraz łączników do torów kolejowych wraz z niezbędną infrastrukturą,
- wprowadzanie do eksploatacji nowych urządzeń przeładunkowych (np. tzw. "shiploader"). W efekcie możliwe będzie dodatkowe zwiększenie przeładunków towarów.

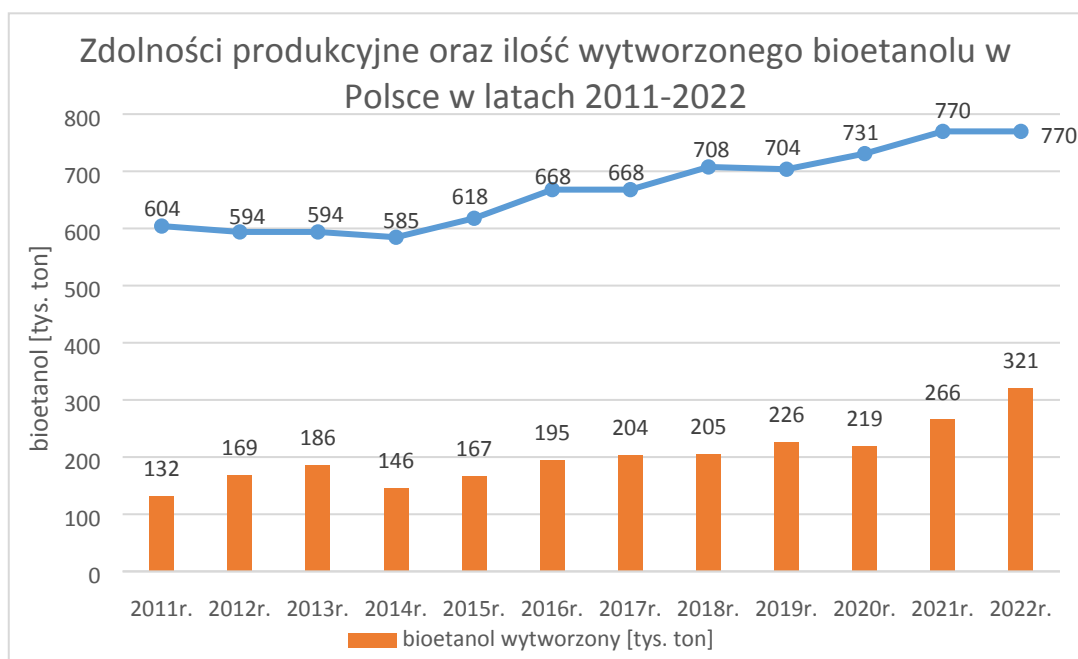
Biorąc powyższe pod uwagę, w porcie gdańskim są możliwości przygotowania terminala produktów rolno-spożywczych, zgodnie z uchwałą Rady Ministrów, w którym mogłoby być obsługiwane np. zboże w relacji eksportowej. Należy pozytywnie ocenić kolejne działania inwestycyjne służące rozwojowi polskich portów morskich i zwiększeniu ich potencjału przeładunkowego. Niemniej należy zauważyć, że kluczowe w tym zakresie pozostają decyzje biznesowe inwestorów branżowych.

Działania inwestycyjne w portach morskich, w tym w funkcjonujących na ich terenie portowych terminalach cargo realizowane są w trybie ciągłym. Stale podnoszone są ich zdolności przeładunkowe, ciągle stają się coraz bardziej nowoczesne i zaawansowane pod kątem rozwoju. Przeładunki towarów dokonywane są coraz sprawniej i na coraz większą skalę. Wprowadzane są do eksploatacji nowe (w tym o

wysokiej wydajności) urządzenia przeładunkowe, modernizowana jest infrastruktura, oddawane są do użytku nowe obiekty.

W kwestii poruszonych postulatów, aby wykorzystać ziarno zbóż na cele paszowe oraz paliwowe informuję, iż obecnie kukurydza jest podstawowym surowcem wykorzystywanym do produkcji bioetanolu stosowanego w paliwach transportowych. Udział krajowej kukurydzy stanowił ponad 61% ogólnej masy surowcowej wykorzystanej do wytworzenia bioetanolu. Następnym w kolejności surowcem była krajowa zawiesina skrobi odpadowej z udziałem niemal 24% masy surowca oraz również krajowe pozostałości produkcyjne skrobi z przetwórstwa pszenicy 5,7%. Surowce pochodzenia krajowego stanowiły w 2022 r. ponad 90% masy, z której wytworzono bioetanol. Pozostały udział stanowiły różne produkty głównie z Polski takie jak destylat z melasy buraka cukrowego, destylat z pozostałości z produkcji piwa, porektyfikaty, destylat rolniczy kukurydziany itp.

W 2021 roku wytworzono prawie 266 tys. ton bioetanolu. Do jego produkcji wykorzystano około 587 tys. ton kukurydzy pochodzącej z Polski i uprawianej na około 79 tys. ha. W 2022 r. wytworzono około 320 tys. ton bioetanolu produkowanego również głównie z kukurydzy. Dla wytworzenia bioetanolu wykorzystano niemal 790 tys. ton krajowej kukurydzy dla której zapotrzebowanie na powierzchnię uprawy wynosiło 113 tys. ha. Ze względu na skalę wykorzystywanych surowców pochodzenia rolniczego tj. krajowej kukurydzy (0,6-0,8 mln ton), utrzymanie produkcji bioetanolu jest ważnym elementem stabilizacji krajowej produkcji roślinnej.



Źródło: Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa

W okresie ostatnich 4 lat powoli wzrasta wykorzystanie mocy produkcyjnych wytwórców bioetanolu z około 30% do 42% w 2022 r. W przypadku bioetanolu

obserwuje się stopniowy wzrost rocznej wydajności instalacji wytwórczych z około 670 tys. ton w 2017 r. do 770 tys. ton w 2022 r. Przy czym około 280 tys. m³ (około 218 tys. ton) zdolności produkcyjnych bioetanolu wykorzystywanych zostało do produkcji innej niż biokomponent paliwowy. Istniejące rezerwy zwiększenia produkcji bioetanolu ponad obecny poziom produkcji oceniany jest na około 366 tys. m³ (około 285 tys. ton).

Podejmowane są również działania mające na celu zwiększenie wykorzystania udziału bioetanolu w benzynie PB95 co przełoży się na wzrost zapotrzebowania na kukurydzę.

W kwestii wykorzystania zbóż na cele paszowe czyli związane ze wzrostem pogłowia zwierząt hodowlanych informuję, że koncentracja w produkcji świń zachodzi nie tylko na rynku krajowym, ale na całym rynku unijnym. Według dostępnych danych KE liczba gospodarstw utrzymujących świnię w UE w latach 2016-2020 spadła o 40%. Podobnie jak w Polsce, w UE ubywa głównie gospodarstw najmniejszych, w których jednostkowe koszty produkcji są wyższe w porównaniu z sytuacją w gospodarstwach korzystających z efektu skali. Spadek liczby gospodarstw i pogłowia świń uzasadniane są m.in. spadkiem opłacalności chowu wyrażającego się relatywnym tanieniem trzody względem zbóż i pasz oraz relatywnym drożeniem prosiąt względem żywca wieprzowego, niepewnością produkcji, z uwagi na występowanie afrykańskiego pomoru świń, czy słabą pozycją negocjacyjną rolników w łańcuchu dostaw.

Na tempo procesu koncentracji i specjalizacji gospodarstw ma wpływ przede wszystkim opłacalność produkcji. W przypadku rynku wieprzowiny, w ostatnich dwóch latach została ona zachwiana przez szereg różnych czynników, w tym wzrost kosztów produkcji, który nastąpił w wyniku inwazji Rosji na Ukrainę. Nie bez znaczenia dla procesu spadku pogłowia i liczby gospodarstw w tym sektorze, pozostaje rozdrobniona struktura produkcji, która uniemożliwia rolnikom korzystanie z efektu skali i ograniczanie jednostkowych kosztów produkcji. Również budowanie przez producentów równoprawnej pozycji negocjacyjnej w łańcuchu dostaw jest bardzo trudne.

Mając na uwadze trend spadku pogłowia świń oraz liczby gospodarstw zajmujących się tym kierunkiem produkcji, producenci świń są uwzględniani w różnych programach pomocy. W ostatnich dwóch latach otrzymali oni wymierne wsparcie finansowe, które trafiło do producentów utrzymujących krajowe stado świń. W 2022 r. dla producentów świń utrzymujących lochy i zgłaszających urodzenia prosiąt wypłacono ok. 600 mln zł. Kolejne 729 mln zł przeznaczono również dla takich producentów do realizacji w 2023 r.

Ponadto, w celu osiągnięcia przez gospodarstwa korzyści związanych z efektem skali, możliwością specjalizacji oraz podniesieniem pozycji negocjacyjnej w łańcuchu dostaw, do producentów kierowane jest wsparcie finansowe przeznaczone na tworzenie organizacji i grup producentów.

Należy przy tym pamiętać, że rynek wieprzowiny objęty jest przepisami o wspólnej organizacji rynków produktów rolnych (rozp. PE i Rady (UE) 1308/2013) i w związku z tym zakres, charakter i okres stosowania wsparcia rynku wieprzowiny, mającego na celu poprawę czy stabilizację warunków rynkowych, jest ograniczony. W zakresie interwencji rynkowej, mającej na celu przywracanie stabilności cenowej, możliwy jest wyłącznie mechanizm dopłat do prywatnego przechowywania wieprzowiny (przepisy nie przewidują zakupów interwencyjnych). O uruchomieniu mechanizmu decyduje Komisja Europejska. Ostatnio mechanizm ten został uruchomiony na miesiąc w marcu 2023 r. w związku z zakłóceniami na rynku w konsekwencji wojny na Ukrainie. Pomoc dla producentów rolnych natomiast możliwa jest wyłącznie w ramach tzw. środków wyjątkowych uruchamianych przez Komisję Europejską w nadzwyczajnych sytuacjach związanych z zakłóceniami na danym rynku spowodowanymi np. spadkiem cen, chorobami zwierząt. Taką nadzwyczajną pomoc finansową KE wdrożyła ostatnio w marcu 2022 r. - rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/467 z dnia 23 marca 2022 r. przewidujące nadzwyczajną pomoc dostosowawczą dla producentów w sektorach rolnych (Dz. Urz. UE L 96 z 24.03.2022 r. str. 4).

Z wyrazami szacunku

Janusz Kowalski

/podpisano elektronicznie/

Do wiadomości:

Kancelaria Prezesa Ministrów

Kancelaria Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej