



**opłaty za tranzyt z Białorusi:**

| Rodzaj tranzytu                 | Rok                   |       |       |       |       |       |              |
|---------------------------------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------|
|                                 | 2008                  | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | Razem        |
|                                 | opłata netto [mln zł] |       |       |       |       |       |              |
| do lądowych przejść granicznych | 0,000                 | 0,020 | 0,117 | 0,650 | 1,286 | 3,937 | <b>6,011</b> |
| do portów                       | 0,000                 | 0,000 | 0,000 | 0,008 | 0,088 | 0,025 | <b>0,121</b> |
|                                 |                       |       |       |       |       |       | <b>6,132</b> |

**opłaty za tranzyt z Ukrainy:**

| Rodzaj tranzytu                 | Rok                   |       |       |       |       |       |              |
|---------------------------------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------|
|                                 | 2008                  | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | Razem        |
|                                 | opłata netto [mln zł] |       |       |       |       |       |              |
| do lądowych przejść granicznych | 0,000                 | 0,000 | 0,277 | 0,575 | 1,494 | 1,797 | <b>4,143</b> |
| do portów                       | 0,000                 | 0,000 | 0,000 | 0,025 | 0,000 | 0,000 | <b>0,025</b> |
|                                 |                       |       |       |       |       |       | <b>4,168</b> |

Należy wskazać, że z polskiej infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie korzystają przewoźnicy kolejowi z Federacji Rosyjskiej, Białorusi i Ukrainy, ponieważ na stacjach granicznych towary przejmowane są przez polskich przewoźników. W związku z powyższym nie notuje się zobowiązań przewoźników pochodzących z ww. państw wynikających z tranzytu przez terytorium naszego kraju.

**Transport morski**

W zakresie transportu morskiego przewozy tranzytowe są obsługiwane przez zarządy portów funkcjonujących w formie spółek handlowych. Poniżej przedstawiam informacje dotyczące wielkości opłat za tranzyt osób i ładunków pobranych w poszczególnych portach.

- Zarząd Portu Morskiego Elbląg Sp. z o.o.

W przypadku portu w Elblągu notuje się głównie przeładunek towarów związany z wymianą handlową z Obwodem Kaliningradzkim.

**Opłaty portowe w latach 2008-2013**

| rok  | opłaty portowe /zł/ |
|------|---------------------|
| 2008 | 88.304,38           |
| 2009 | 87.193,99           |
| 2010 | 145.270,61          |
| 2011 | 142.252,84          |
| 2012 | 187.502,84          |
| 2013 | 223.678,67          |

### Przeładunki oraz przewozy pasażerskie w porcie Elbląg w latach 2008-2013

|                               | 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   | 2013  |
|-------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| Przeładunki ogółem [tys. ton] | 5,7    | 4,0    | 64,8   | 113,5  | 168,5  | 285,5 |
| Liczba pasażerów              | 33.297 | 32.899 | 39.323 | 38.221 | 33.448 | 6.555 |

- Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.

W latach 2008-2013 zanotowano niewielki tranzyt towarów ukraińskich oraz białoruskich przez Port Gdańsk. W przypadku towarów ukraińskich kształtował się on na poziomie średnio ok. 10.000 ton rocznie, z wyjątkowym 2008 roku, w którym wolumen ten osiągnął ponad 40.000 ton ładunków.

W przypadku towarów białoruskich zanotowano jedynie śladowe ilości ładunków tranzytowych. W ciągu analizowanego okresu takie przypadki tranzytu miały miejsce zaledwie dwukrotnie w 2009 i 2011 roku.

Największą część ładunków tranzytowych przeładowywanych w Porcie Gdańsk odnotowuje się w przypadku towarów z Federacji Rosyjskiej, gdzie znakomitą ich większość stanowi ropa naftowa.

Od 2011 roku Głębokowodny Terminal Kontenerowy DCT Gdańsk obsługuje średnio w tygodniu 10-20 TEU (kontenerów 20-stopowych) w tranzycie ukraińskim. Największą część ładunków tranzytowych w tzw. tranzycie morskim stanowią jednak ładunki rosyjskie, przy czym z uwagi na fakt, że obsługiwane są one wyłącznie przez jednego armatora – Maersk Line, informacje na ten temat stanowią tajemnicę handlową tej firmy.

### Przeładunki w latach 2008-2013 (w tonach)

| Kraj        | 2008      | 2009      | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | RAZEM      |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| ROSJA       | 4 588 024 | 4 353 683 | 8 250 477 | 4 093 617 | 1 958 884 | 1 812 165 | 25 056 850 |
| w tym ropa: | 4 479 278 | 4 334 652 | 8 240 415 | 4 080 523 | 1 946 758 | 1 811 508 | 24 893 134 |
| BIAŁORUŚ    | 0         | 35        | 0         | 14        | 0         | 0         | 49         |
| UKRAINA     | 46 885    | 9 010     | 7 016     | 8 757     | 11 757    | 10 435    | 93 860     |

- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

Ilość ładunków tranzytowych w latach 2008-2013, obsługiwanych przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. kształtuje się następująco:

### Przeładunki w latach 2008-2013 (w tonach)

| Kraj     | 2008  | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | RAZEM  |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| ROSJA    | 1 465 | 260   | 272   | 1 985 | 1 546 | 1 832 | 7 360  |
| UKRAINA  | 3 684 | 2 013 | 1 052 | 1 854 | 5 066 | 2 186 | 15 855 |
| BIAŁORUŚ | 45    | 108   | -     | -     | -     | 44    | 197    |

- Zarząd Morskiego Portu Szczecin i Świnoujście S.A.

Poza śladowymi przeładunkami tranzytowymi do Rosji w latach 2008 i 2009 w ilości odpowiednio 2,7 tys. ton i 4,4 tys. ton zarząd portów Szczecin i Świnoujście nie odnotował żadnych przeładunków tranzytowych do lub z Białorusi i Ukrainy.

### Transport lotniczy

Opłaty za wykorzystywanie polskiej przestrzeni powietrznej przez zagranicznych przewoźników lotniczych, w tym przez przewoźników z Federacji Rosyjskiej, Białorusi, Ukrainy są pobierane przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej za pośrednictwem Centralnego Biura Opłat Trasowych (CRCO) Europejskiej Agencji do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL), które są naliczane i rozliczane z poszczególnymi dostawcami usług żeglugi powietrznej. Są to tzw. opłaty trasowe mające na celu pokrycie kosztów utrzymania służb związanych z obsługą ruchu lotniczego.

Wysokość tych opłat jest ustalana zarówno na poziomie krajowym jak i europejskim, na podstawie przepisów Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającego wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej, a mechanizm ich ustalania jest złożony i uzależniony od wielu czynników (organizacyjnych, operacyjnych, czy kosztowych). Ze względu na mechanizm pobierania tych opłat, ustalenie wielkości wpływów finansowych w odniesieniu do przewoźników z poszczególnych państw, w tym podmiotów rosyjskich, białoruskich i ukraińskich wymaga przeprowadzenia odrębnych, pogłębionych analiz i wycień, które pozostają w gestii Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Tym niemniej biorąc pod uwagę charakter pożądaných informacji w praktyce mogłyby one nie być możliwe do uzyskania.

### Transport rurociągowy



Tranzyt ropy naftowej przez terytorium Polski stanowi podstawowe źródło dochodów (ok. 70%) przedsiębiorstwa PERN „Przyjaźń” S.A., które jest jednoosobową spółką Skarbu Państwa. W latach 2008-2012 średnioroczny tranzyt kształtował się następująco (2008 r. – ok. 4,6 mln ton; 2009 r. – ok. 4,5 mln ton; 2010 r. – ok. 8 mln ton; 2011 r. – ok. 3,8 mln ton; 2012 r. – ok. 0,9 mln ton). Od maja 2012 r. przez terytorium Polski nie jest transportowana ropa naftowa do terminalu naftowego w Gdańsku (tranzyt). Niemniej jednak w dalszym ciągu przez terytorium Polski odbywa się transport ropy naftowej do rafinerii niemieckich w Spergau i Schwedt. W latach 2008-2012 transport kształtował się na wysokim, stabilnym poziomie (2008 r. – ok. 19 mln ton; 2009 r. – ok. 21,1 mln ton; 2010 r. – ok. 19,4 mln ton; 2011 r. – ok. 21 mln ton; 2012 r. – ok. 21,5 mln ton; 2013 r. – ok. 21 mln ton).

W latach 2008-2013 uległa zmianie cena transportu ropy naftowej przez terytorium Polski (taryfa), przy czym szczegółowe informacje w tej sprawie stanowią tajemnicę handlową PERN „Przyjaźń” S.A. i w związku z tym nie podlegają upublicznieniu. Uwzględniając wielkość tranzytu ropy naftowej przez terytorium Polski poprzez terminal naftowy w Gdańsku oraz transport surowca do Niemiec (rafinerii w Spergau i Schwedt) dochody PERN „Przyjaźń” S.A. w latach 2009-2013 kształtowały się następująco: 2009 r. – ok. 177,7 mln PLN; 2010 r. – ok. 241,5 mln PLN; 2011 r. – ok. 234,6 mln PLN; 2012 r. – ok. 262 mln PLN; 2013 r. – ok. 206 mln PLN.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju nie otrzymuje sygnałów o zaległościach w opłatach ze strony podmiotów rosyjskich, ukraińskich i białoruskich, wykonujących tranzyt przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

#### Do wiadomości:

Pan Michał Deskur  
Sekretarz Stanu  
Zastępca Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów  
(dot. pisma SPRM-4813-326-(1)/14 )

  
MINISTER  
z up.   
Zbigniew Klepacki  
Podsekretarz Stanu