



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-7.054.5.2024  
Warszawa, 02 sierpnia 2024

Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 4075 Poseł na Sejm RP Pani Bożeny Lisowskiej w sprawie suchego portu przeładunkowego w Małaszewiczach, proszę przyjąć poniższe wyjaśnienia.

Projekt dot. modernizacji infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze posiada strategiczne znaczenie w kontekście wzmocnienia konkurencyjności polskich przewoźników kolejowych i całego sektora logistycznego. Budowa ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej i nowych międzynarodowych terminali intermodalnych umożliwi ożywienie gospodarcze i rozwój terenów wschodniej Polski. Realizacja ww. inwestycji wpłynie na zwiększenie dochodów Skarbu Państwa z tytułu ładunków wwożonych przez zewnętrzną granicę UE (głównie z Chin). Doprowadzi do zwiększenia obrotów przedsiębiorstw logistycznych ulokowanych w okolicach Małaszewicz. W rezultacie realizacji inwestycji zakłada się osiągnięcie co najmniej dwukrotnego wzrostu dostępnej przepustowości kolejowego przejścia granicznego Terespol – Brześć w porównaniu ze stanem obecnym. Docelowo Rejon Przeładunkowy Małaszewicze ma się stać najnowocześniejszym i największym hubem przeładunkowym w Europie. Realizacja prac budowlanych projektu planowana jest na ok. 5 lat.

Kluczowym elementem jest jednoczesna realizacja projektu PKP PLK pn. "Poprawa dostępności przejścia granicznego Terespol-Brześć, Etap 1 - Rozbudowa układu torów o prześwicie 1520 mm stacji Terespol", zaprojektowanie i wykonanie rozbudowy układu torowego na stacji Biała Podlaska i stacji Małaszewicze w ramach projektu „Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce - Terespol, Etap III – LCS Terespol” (inwestycja realizowana na terenie województwa lubelskiego w latach 2022- 2024) oraz budowa nowego (trzeciego) mostu kolejowego w obszarze KPG Terespol – Brześć. Lokalizacja nowego obiektu mostowego została ustalona w toku rozmów PKP PLK S.A. – Koleje Białoruskie. Ze względu na obecną sytuację polityczną temat mostu nie jest jednak kontynuowany, co nie wyklucza inwestycji w przyszłości.

Mając powyższe na uwadze w ustawie z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1720) CARGOTOR Sp. z o. o. uzyskała możliwość publicznego finansowania w latach 2023 -2028 realizacji projektu pn. Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze a założona w ustawie wartość planowanych prac to 3 395 300 tys. PLN netto.

Z uwagi na wspólnotowe zasady pomocy publicznej do przekazania CARGOTOR SP. z o.o. ww. środków finansowych konieczna jest uprzednia sprzedaż tej Spółki przez PKP Cargo SA na rzecz PKP PLK SA.

Przyjęty w ww. ustawie harmonogram przekazywania środków finansowych na inwestycję oparty był o stanowiska PKP Cargo i PKP PLK co do terminu sprzedaży CARGOTOR. Spółki swoich deklaracji nie dotrzymały a zgodnie z najnowszą informacją zakończenie działań związanych ze sprzedażą CARGOTOR planowane jest do końca bieżącego roku, co może spowodować konieczność nowelizacji ww. ustawy.

We wrześniu 2021 r. Urząd Wojewódzki w Lublinie wydał decyzję o pozwoleniu na budowę dla inwestycji pn. „Rozbudowa i budowa infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze korytarza nr 8 linii towarowych na granicy UE z Białorusią”. W ostatnim czasie spółka CARGOTOR podjęła działania administracyjno-techniczne w celu utrzymania ważności ww. pozwolenia na budowę, m.in. pozwalające na zatrudnienie kierownika budowy i rozpoczęcie przedmiotowej inwestycji.

*Z poważaniem,*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/