



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9.054.7.2024
Warszawa, 07 października 2024

Pan Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 4564 Posła na Sejm RP Pana Dariusza Stefaniuka w sprawie modernizacji infrastruktury kolejowej w rejonie przeładunkowym Małaszewicze, przedstawiam poniższe stanowisko.

Na wstępie pragnę zauważyć, że pomimo niekorzystnej sytuacji geopolitycznej za wschodnią granicą Polski (konflikt zbrojny na terytorium Ukrainy, a także napięte stosunki, pomiędzy Polską a Białorusią), skutkującej tymczasowym załamaniem się dostaw w ostatnich dwóch latach z kierunku wschodniego do Europy przez Rosję i Białoruś, zdajemy sobie sprawę, jak ważny był i może być nadal po niezbędnej modernizacji tzw. suchy port kolejowy w Małaszewiczach i jak istotne jest jego strategicznie położenie na Nowym Jedwabnym Szlaku.

W rezultacie realizacji inwestycji modernizacji infrastruktury kolejowej zakłada się osiągnięcie co najmniej dwukrotnego wzrostu dostępnej przepustowości Kolejowego Przejścia Granicznego Terespol-Brześć w porównaniu ze stanem obecnym. Z perspektywy Grupy PKP, a w szczególności PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (dalej: PKP CARGO) jako operatora kolejowego i odbiorcy usług zarządcy infrastruktury, inwestycja w Małaszewiczach oceniana jest jako korzystana dla rynku kolejowego i przepustowości ruchu transgranicznego.

Ważnym elementem ww. projektu jest także jednoczesna realizacja projektów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PKP PLK), tj.: rozbudowa układu torów o prześwicie 1520 mm stacji Terespol, zaprojektowanie i wykonanie rozbudowy układu torowego na stacji Biała Podlaska i stacji Małaszewicze oraz budowa nowego (trzeciego) mostu kolejowego w obszarze Kolejowego Przejścia Granicznego Terespol – Brześć¹.

Ze względu na powiązane komplementarnie zagadnienie obydwu pytań odpowiedzi udzielamy poniżej zbiorczo.

- 1. Jak wygląda harmonogram realizacji inwestycji pod nazwą "Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze na granicy UE z Białorusią"?**
- 2. Na jakim etapie znajduje się proces objęcia większości udziałów w kapitale zakładowym CARGOTOR sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.?**

Zgodnie z art. 33 wa ust. 1 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. z 2024 r. poz. 561) Cargotor sp. z o. o. (dalej: CARGOTOR) uzyskała możliwość publicznego finansowania ww. projektu w latach 2023-2028 w wysokości 3 395 300 tys. zł. Przedsięwzięcie inwestycyjne

¹ Lokalizacja nowego obiektu mostowego została ustalona w toku rozmów PKP PLK S.A. – Koleje Białoruskie, jednakże ze względu na obecną sytuację polityczną temat nie jest jednak kontynuowany, co nie wyklucza inwestycji w przyszłości.

„Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze” realizowane będzie przez zarządcę infrastruktury spółkę CARGOTOR, która stanie się spółką zależną PKP PLK². Wprowadzenie takiego trybu i zapisów ustawowych było wynikiem dwukrotnych, zakończonych niepowodzeniem, prób finansowania przedsięwzięcia w ramach programu CEF (Connecting Europe Facility).

Przyjęty w przepisach ustawy harmonogram finansowania projektu³ oparty był o stanowiska PKP CARGO i PKP PLK co do terminu sprzedaży CARGOTOR. Spółki swoich deklaracji nie dotrzymały. Tak więc harmonogram ten wymaga uaktualnienia, a opóźnienie faktyczne sięga dwóch lat⁴.

Rozpoczęte zostały prace projektowe w zakresie transakcji nabycia przez PKP PLK od PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji 100 % udziałów CARGOTOR. Wg informacji, uzyskanych z PKP PLK realizowane są prace, zmierzające do przeprowadzenia samodzielnych analiz przedtransakcyjnych, związanych z nabyciem udziałów w kapitale zakładowym Cargotor Sp. z o.o. PKP PLK przyjmuje założenie, że finalizacja analiz nastąpi w ostatnim kwartale 2024 r., a wszczęcie procedury uzyskiwania zgód korporacyjnych w I kw. 2025 r.

Spółka CARGOTOR podjęła w ostatnim czasie działania administracyjno-techniczne w celu utrzymania ważności pozwolenia na budowę⁵, m.in. pozwalające na zatrudnienie kierownika budowy i rozpoczęcie przedmiotowej inwestycji. Ponadto na stronie internetowej Spółki znajduje się informacja o wyborze wariantu inwestycyjnego i szczegółowy jego opis tak w branży kolejowej jak i drogowej.

Z wyrazami szacunku,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/

² Warunkowe określenie trybu dofinansowania inwestycji spółki Cargotor wynika ze wspólnotowych zasad udzielania pomocy publicznej. Bez notyfikowanego Komisji Europejskiej programu pomocowego publiczne dofinansowanie inwestycji można udzielić PKP PLK albo spółce z Grupy Kapitałowej PKP PLK.

³ 1) 2023 r. – 7 412 000 zł;

2) 2024 r. – 222 265 000 zł;

3) 2025 r. – 989 331 000 zł;

4) 2026 r. – 897 104 000 zł;

5) 2027 r. – 780 336 000 zł;

6) 2028 r. – 498 852 000 zł.

⁴ Może to spowodować konieczność nowelizacji ww. ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”

⁵ 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”.