Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTK-7.054.1.2025
Warszawa, 25 lutego 2025

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

odpowiadając na oświadczenie senatorskie złożone przez Pana Senatora Marcina Karpińskiego znak:BPS/043-27-672/25, w sprawie rozbudowy tzw. suchego portu w Małaszewiczach, przesyłam poniżej odpowiedzi na pytania zadane przez Pana Senatora.

1. Jakie działania w celu rozbudowy tzw. suchego portu w Małaszewiczach podjął rząd PiS w latach 2022–2023?

W latach 2022 – 2023 Ministerstwo Infrastruktury prowadziło prace legislacyjne dot. ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw. Ustawa ta została przyjęta przez Sejm w dniu 16 czerwca 2023 r. i podpisana przez Prezydenta RP w dniu 22 sierpnia 2023 r. (Dz.U. 2023 poz. 1720). Ww. ustawa przewiduje możliwość finansowania realizacji projektu pn. *„Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze”* pod warunkiem przejęcia 100% udziałów w Cargotor sp. z o.o. przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Ponadto pod koniec 2023 roku Cargotor sp. z o.o. podjęła na prośbę Ministerstwa Infrastruktury działania administracyjno-techniczne w celu utrzymania ważności pozwolenia na budowę wydanego we wrześniu 2021 roku przez Urząd Wojewódzki w Lublinie. Formalne rozpoczęcie budowy nastąpiło w kwietniu 2024 roku. Początkowymi działaniami na placu budowy były prace przygotowawcze i porządkowe (m.in. zatrudniono kierownika budowy), co pozwoliło spełnić wymogi formalne i utrzymać w mocy ww. pozwolenie na budowę.

2. Na jakim etapie znajduje się obecnie planowana rozbudowa tzw. suchego portu w Małaszewiczach?

Harmonogram przyjęty w ww. ustawie z dnia 16 czerwca 2023 roku przewiduje możliwość finansowania ze środków publicznych w latach 2023-2028 rozbudowy Rejonu Przeładunkowego Małaszewicze (RPM) w wysokości ok. 3,2 mld PLN netto. Rozpoczęcie finansowania możliwe będzie dopiero po przejęciu kontroli nad spółką Cargotor przez PKP PLK S.A. – takie warunkowe finansowanie wynika ze wspólnotowych zasad udzielania pomocy publicznej.

Należy pamiętać, że ww. inwestycja była planowa w diametralnie innej sytuacji międzynarodowej. Rozbudowa portu przeładunkowego oraz zwiększenie potencjału przeładunkowego Małaszewicz jest potrzebne i powinno być kontynuowane etapami z uwzględnieniem zmieniającej się sytuacji geopolitycznej oraz po dokonaniu oceny wpływu ww. inwestycji na bezpieczeństwo państwa.

Infolinia: +48 22 630 10 00
kancelaria@mi.gov.pl
www.gov.pl/web/infrastruktura

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Opóźnienia w harmonogramie wynikają m.in. ze zmiany otoczenia międzynarodowego Polski (hybrydowy atak Białorusi na polsko-białoruską granicę oraz rosyjska agresja militarna na Ukrainę) oraz przedłużających się prac nad przejęciem Cargotor sp. z o.o. przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Obecnie przeprowadzana jest aktualizacja wyceny spółki Cargotor. W podpisanym w dniu 18 grudnia 2024 r. aneksie do listu intencyjnego z dnia 12 czerwca 2024 r. PKP PLK S.A. i PKP Cargo S.A. zobowiązały się do podjęcia ostatecznej decyzji w sprawie przejęcia udziałów w Cargotor do końca lipca 2025 r.

Po dokonaniu przekształceń własnościowych w spółce Cargotor konieczna będzie nowelizacja ustawy z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2023 poz. 1720) i określenie nowego harmonogramu modernizacji RPM. W związku z powyższym obecnie nie jest możliwe przedstawienie szczegółowego harmonogramu dalszych prac związanych z rozbudową i modernizacją portu kolejowego w Małaszewiczach.

3. Czy w związku z pozytywnie ocenionym przez Brukselę wnioskiem o dofinansowanie inwestycji jest szansa na otrzymanie środków? Jakie działania podjęto w celu zapewnienia finansowania inwestycji ze środków unijnych?

W styczniu 2022 roku Cargotor sp. z o.o. złożyła wniosek o dofinansowanie projektu pn. *„Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym na granicy UE z Białorusią”* na realizację prac budowlanych w ramach unijnego mechanizmu *"Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility – CEF).* Pomimo uzyskania wystarczającej ilości punktów (projekt uzyskał 19 punktów przy minimalnej kwalifikacji 15,5 pkt.), Komisja Europejska odmówiła dofinansowania projektu (decyzja z dnia 23 czerwca 2022 r.) tłumacząc odmowę „innymi priorytetami UE” w warunkach trwającej rosyjskiej agresji na Ukrainę. Spółka Cargotor w lipcu 2022 roku złożyła odwołanie od decyzji Komisji Europejskiej, na które pismem z dnia 14 października 2022 r. otrzymała decyzję podtrzymującą wcześniejsze stanowisko KE. W roku 2023 Spółka ponownie zamierzała złożyć wniosek o dofinansowanie z CEF, jednak ostatecznie wniosek o dofinansowanie nie został złożony z powodu sugestii Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej.

W rezultacie konieczne było przyjęcie ww. ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (z dnia 16 czerwca 2023), która określa sposób finansowania modernizacji Rejonu Przeładunkowego Małaszewicze ze środków publicznych bez wsparcia ze strony Unii Europejskiej.

4. Jakie są szanse na realizację inwestycji w kontekście ochładzania relacji Unii Europejskiej z Chińską Republiką Ludową oraz napiętej sytuacji na granicy z Białorusią?

Zmiana sytuacji geopolitycznej spowodowała opóźnienie w realizacji projektu modernizacji RPM. W grudniu 2024 roku Ośrodek Studiów Wschodnich przygotował opracowanie analityczne *pn. Ocena długofalowych perspektyw rozwoju Kolejowego Jedwabnego Szlaku, w tym perspektyw Rejonu Przeładunkowego Małaszewicze*. W opracowaniu podkreślono, że na funkcjonowanie RPM wpływają liczne ryzyka polityczne, a zakładana modernizacja ma strategiczne znaczenie z punktu widzenia interesu RP. Autorzy opracowania sugerują przeprowadzenie ww. inwestycji etapami – zależnie od ewoluującej sytuacji politycznej.

Niepewne są prognozy przyszłych potoków towarowych na Kolejowym Jedwabnym Szlaku. Rosja już obecnie zakłóca przewozy na szlaku (przetrzymywanie setek kontenerów

w Smoleńsku). Nie jest wykluczone wprowadzenie przez UE w kolejnym pakiecie sankcji zakazu transportu kolejowego towarów przez terytorium Rosji i Białorusi. Prawdopodobnie przewozy w najbliższych latach nie powrócą do wysokiej dynamiki sprzed 2022 r. Dlatego też znacząca rozbudowa RPM w obecnej sytuacji grozi przeskalowaniem inwestycji i wysłaniem złych sygnałów politycznych wobec Białorusi i Rosji.

Z drugiej strony OSW zwraca uwagę, że w ostatnich latach RPM wygrywa konkurencję z Duisburgiem o pozycję najważniejszego hubu na Kolejowym Jedwabnym Szlaku. Trwające konflikty (Ukraina, Morze Czerwone) de facto zablokowały alternatywne lądowe drogi wejścia do UE (Litwa, Królewiec, Ukraina). RPM generuje znaczące dochody do budżetu państwa z tytułu cła, akcyzy i podatku VAT. W 2020 r. było to 5,5 mld zł, a od stycznia do sierpnia 2024 r. – 3,8 mld zł. Należy pamiętać, że kluczowym czynnikiem konkurencyjności Kolejowego Jedwabnego Szlaku pozostają chińskie subsydia dla transportu dóbr tym korytarzem.

Uwzględniając uwagi OSW obecnie trudno jednoznacznie odpowiedzieć na pytanie jakie są szanse na realizację ww. inwestycji. Projekt modernizacji RPM powinien zostać oceniony pod względem zagrożeń hybrydowych i militarnych. Jednocześnie część infrastruktury jest obecnie archaiczna i ogranicza przepustowość. Niezbędna jest modernizacja części infrastruktury oraz wprowadzenie automatycznego systemu sterowania ruchem kolejowym (SRK).

Z poważaniem,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.