



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-7.054.3.2024
Warszawa, 16 kwietnia 2024

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

odpowiadając na oświadczenie senatorskie złożone przez Pana Senatora Grzegorza Biereckiego wraz z grupą Senatorów podczas 8. posiedzenia Senatu w dniu 20 marca 2024 r., w sprawie projektu pod nazwą "Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze na granicy Unii Europejskiej z Białorusią" przedstawiam poniżej stanowisko Ministerstwa Infrastruktury.

Resort infrastruktury popiera rozbudowę Rejonu Przeładunkowego Małaszewicze. Planowana inwestycja ma kluczowe znaczenie dla wzmocnienia konkurencyjności polskich przewoźników kolejowych i całego sektora logistycznego. Budowa ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej i nowych międzynarodowych terminali intermodalnych będzie sprzyjać osiągnięciu ponad dwukrotnego wzrostu przepustowości kolejowego przejścia granicznego Terespol – Brześć, umożliwi ożywienie gospodarcze i rozwój terenów wschodniej Polski oraz przyniesie dodatkowe dochody dla budżetu państwa. Docelowo Rejon Przeładunkowy Małaszewicze ma się stać najnowocześniejszym i największym hubem przeładunkowym w Europie. Realizacja prac budowlanych planowana jest na ok. 5 lat.

Należy jednak pamiętać, że w ostatnim czasie znacząco zmieniły się uwarunkowania geopolityczne mające wpływ na realizację ww. projektu. Hybrydowy atak Białorusi na polsko-białoruską granicę oraz rozpoczęcie ponad dwa lata temu rosyjskiej agresji militarnej na Ukrainę spowodowały gwałtowną zmianę sytuacji polityczno-gospodarczej w regionie i tymczasowe załamanie się dostaw przez i z Rosji i Białorusi do Europy. W wyniku trwającej wojny Unia Europejska, Stany Zjednoczone oraz inne kraje nałożyły na Rosję i Białoruś (w odpowiedzi na ich agresywne działania) kolejne pakiety sankcji dotyczące również importu i eksportu towarów. Na liście produktów objętych sankcjami znajdują się m.in. ropa naftowa i rafinowane produkty ropopochodne; węgiel; stal i wyroby z żelaza i stali; cement, asfalt, drewno itd. Doprowadziło to do znaczących spadków przewozów kolejowych przez Małaszewicze.

W styczniu i lutym 2023 r. w stosunku do stycznia i lutego 2022 r. odnotowano spadek o 42% w ilości pociągów, w tym o 60% w transporcie intermodalnym. W styczniu i lutym 2024 r. odnotowano wzrost o 2% wszystkich pociągów, w tym wzrost o 77% w transporcie intermodalnym w porównaniu do stycznia i lutego 2023 r. Widoczny jest więc dynamiczny wzrost transportu pociągów intermodalnych. Towary przewożone obecnie to w przeważającej większości przesyłki w relacji Chiny – Europa, w tym m.in.: części motoryzacyjne, elektronika, aluminium, węgiel drzewny, celuloza, stal, materiały budowlane, odzież, żywność, plastik, guma. Sytuacja dotycząca prognozowanych przewozów pozostaje nadal niepewna. Jednak z informacji pozyskanych z rynku frachtów

morskich wynika, że w najbliższych miesiącach ceny za fracht nie spadną do poziomu z roku 2023 co powoduje coraz większe zainteresowanie transportem kolejowym towarów przez Małaszewicze.

Równoległe z realizacją ww. rozbudowy RPM planowana była realizacja projektu PKP PLK pn. „*Poprawa dostępności przejścia granicznego Terespol-Brześć, Etap 1 - Rozbudowa układu torów o prześwicie 1520 mm stacji Terespol 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 rozmowy na temat budowy mostu zostały zawieszony, co nie wyklucza inwestycji w przyszłości.

W dniu 22 sierpnia 2023 r. Prezydent RP podpisał *ustawę z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2023 poz. 1720)*. Zgodnie z zapisami tej ustawy Cargotor Sp. z o.o. uzyskała możliwość finansowania realizacji projektu pn. „*Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze*” pod warunkiem przejęcia 100% udziałów w jej kapitale zakładowym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ustawa wskazuje na możliwość finansowania w latach 2023-2028 zgodnie z następującym harmonogramem: w 2023 r. – 7 412 000 zł; w 2024 r. – 222 265 000 zł; w 2025 r. – 989 331 000 zł; w 2026 r. – 897 104 000 zł; w 2027 r. – 780 336 000 zł oraz w 2028 r. – 498 852 000 zł – czyli łącznie w ciągu 5 lat 3 395 300 000 zł.

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. W dniu 30 listopada 2021 r. zawarty został list intencyjny pomiędzy PKP Cargo S.A. oraz PKP PLK S.A., w ramach którego Strony zadeklarowały intencję realizacji transakcji sprzedaży przez PKP Cargo S.A. 100% udziałów w kapitale zakładowym Cargotor Sp. z o.o. na rzecz PKP PLK S.A. Procedura sprzedaży spółki Cargotor opóźnia się, co skutkuje zmianami harmonogramu modernizacji Rejonu Przeładunkowego Małaszewicze.

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.

Z poważaniem,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/