

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: środa, 18, luty 2026 14:07

Mateusz Jabłoński

Odśloni: 569

---

Do Sejmu trafił poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Nowelizacja dotyczy przede wszystkim kwestii finansowania inwestycji infrastrukturalnej o charakterze strategicznym, czyli wykonania projektu pod nazwą "Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeladunkowym Małaszewicze na granicy UE z Białorusią".

Projektowana regulacja uchyla dotychczasowy ust. 2 w art. 33wa ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" i zastępuje go nowym przepisem 2a, który określa roczne limity łącznej wartości nominalnej skarbowych papierów wartościowych możliwych do przekazania PLK S.A. Środki te mają służyć podwyższeniu kapitału zakładowego spółki, a docelowo – sfinansowaniu przez jej spółkę zależną, CARGOTOR sp. z o.o., projektu modernizacji infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeladunkowym Małaszewicze na granicy UE z Białorusią. Projektowane limity przedstawiają się następująco: 229 677 000 zł w 2026 r., 989 331 000 zł w 2027 r., 897 104 000 zł w 2028 r., 780 336 000 zł w 2029 r. oraz 498 852 000 zł w 2030 r.

Zgodnie z relacją autorów, terminal w Małaszewiczach pełni funkcję tzw. „suchego portu”, w którym odbywa się przeladunek między systemem kolejowym o rozstawie szyn 1520 mm (stosowanym na obszarze byłego ZSRR) a systemem normalnotorowym (1435 mm) obowiązującym w UE. Jest kluczowym punktem na Nowym Jedwabnym Szlaku, przez który w szczytowym okresie przechodziło nawet 90% lądowego ruchu towarowego z Chin do Europy. Projektodawcy twierdzą, że inwestycja mająca unowocześnić ten terminal była planowana od lat, jednakże z różnych powodów wielokrotnie opóźniana, w szczególności ze względu na brak wystarczających możliwości finansowych. Efektem takiego stanu rzeczy ma być sytuacja, zgodnie z którą tamtejsza infrastruktura funkcjonuje dziś na granicy przepustowości, opierając się na rozwiązaniach technicznych powstałych dekady temu. Wskazano również, iż CARGOTOR sp. z o.o., pierwotnie była częścią Grupy PKP Cargo, jednakże w styczniu 2026 r. PKP PLK S.A. nabyły 100 proc. udziałów w spółce, porządkując tym samym strukturę własnościową i organizacyjną projektu. Projekt ustawy ma natomiast stanowić kolejny krok w celu zapewnienia spółce środków na płynną realizację inwestycji.

Autorzy projektu wskazują również, że regulacja nie zwiększa całkowitego zaangażowania środków publicznych w stosunku do wcześniej planowanego poziomu finansowania inwestycji. Jest to wyłącznie przesunięcie ich w czasie względem obecnie obowiązujących przepisów, wynikające z opóźnień w realizacji projektu w latach 2023–2025. Projektodawcy twierdzą, że nowelizacja nie nakłada żadnych nowych obciążeń na budżet państwa oraz budżety jednostek samorządu terytorialnego. W perspektywie długofalowej zakłada się ponadto wzrost dochodów budżetu państwa z VAT i ceł w związku ze zwiększeniem przepustowości terminalu, a także generowanie dodatkowych zysków z podatków w sferze samorządowej w wyniku rozszerzenia działalności przedsiębiorstw sektora logistycznego.

Ustawa miałaby wejść w życie z dniem następującym po dniu jej ogłoszenia, ze względu na konieczność niezwłocznego zapewnienia podstaw prawnych do finansowania inwestycji.