



MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

(BM) WPR.054.7.8.2020.AS

KANCELARIA SENATU
Kancelaria Ogólna

06. 05. 2020

nr RPW 14779/2020 P
Brom



03980200335019
RPW/14779/2020 P
2020-05-06

Warszawa, dnia 29 kwietnia 2020 r.

Pan

Tomasz Grodzki

Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie Senatora RP, Pana Beniamina Godyli, złożone podczas 7. Posiedzenia Senatu RP w dniu 13 marca 2020 r. w sprawie budowy portu w Kędzierzynie-Koźlu, niniejszym przedstawiam stosowne informacje, uzupełnione o stanowisko Ministra Infrastruktury z dnia 20 kwietnia br.

Z punktu widzenia planów Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zawartych między innymi w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju oraz w Założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030 odbudowa portu śródlądowego w Kędzierzynie-Koźlu ma istotne znaczenie przede wszystkim dla przywrócenia Odrzańskiej Drodze Wodnej jej naturalnych funkcji gospodarczych. Należy pamiętać, że wybudowany na przełomie XIX i XX wieku port śródlądowy w Koźlu był największym tego typu obiektem na Odrze oraz jednym z ważniejszych w całej Europie. Ponadto port w Kędzierzynie-Koźlu znajduje się na liście portów żeglugi śródlądowej o znaczeniu międzynarodowym objętych Europejskim Porozumieniem w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu (AGN). Z informacji pozyskanych od inwestora wynika, że reaktywowany port będzie miał charakter wielofunkcyjny, co ma znaczenie zarówno dla rozwoju żeglugi śródlądowej, jak również dla transportu multimodalnego.

Analizując dotychczasowe działania podjęte w tej sprawie należy zauważyć, że w odpowiedzi na inicjatywę Wojewody Opolskiego w sprawie budowy portu śródlądowego w Kędzierzynie Koźlu, Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej skierował do PKP S.A. prośbę o przedstawienie stanowiska w sprawie odmowy udostępnienia linii kolejowej łączącej ten port z zapleczem lądowym. W odpowiedzi przekazanej w piśmie z dnia 29 czerwca 2018 r., PKP S.A. wskazało, że negocjacje w zakresie udostępnienia tego odcinka linii kolejowej zostały wstrzymane ze względu na obawy bezpieczeństwa gospodarczego państwa oraz zmianę strategii zarządzania majątkiem przez spółkę. Jednocześnie mając na uwadze znaczenie inwestycji w Kędzierzynie-Koźlu, PKP S.A. zobowiązała się do przeanalizowania możliwych scenariuszy współpracy z inwestorem portu.

Realizując postulaty wynikające z zobowiązań międzynarodowych oraz krajowych i europejskich dokumentów strategicznych w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym portów śródlądowych, MG MiŻS prowadzi i wspiera wszelkie działania mające na celu rozwój istniejących portów śródlądowych oraz lokalizację nowych portów w celu włączenia ich w multimodalny ciąg logistyczny. Działania umożliwiające połączenie portów

śródlądowych z lądową siecią transportową i przekształcenie ich w terminale przeładunkowe pozwolą na rozwinięcie istniejącej sieci transportowej i sprostanie ogólnemu wzrostowi ruchu ładunków, wspierając przesunięcia międzygałęziowe z transportu drogowego na transport wodny śródlądowy i transport kolejowy.

Jednocześnie trzeba podkreślić, że ze względu na prywatny charakter inwestycji, MGMIŻŚ nie posiada podstaw prawnych do podejmowania interwencji w ww. przedmiocie. Należy zauważyć, że planowane inwestycje na Odrzańskiej Drodze Wodnej wraz z potencjalnymi lokalizacjami portów śródlądowych, określone w opracowywanym Programie Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, bezpośrednio wpłyną na rozwój portów i przystani śródlądowych usytuowanych w jej biegu i będą stanowiły czynnik zachęcający do lokowania przedsięwzięć biznesowych nad drogami wodnymi. Wzrost atrakcyjności wykorzystania gospodarczego dróg wodnych w konsekwencji może doprowadzić do zmiany podejścia zarządców infrastruktury transportowej do inwestycji w porty śródlądowe, zachęcając spółki takie jak PKP S.A. do działań na rzecz transportu wodnego śródlądowego.

Natomiast, z informacji będących w posiadaniu Ministerstwa Infrastruktury wynika, że PKP S.A. po przeanalizowaniu możliwości i zasadności swojego zaangażowania we współpracę z KK Terminale, negatywnie odniosła się do propozycji udostępnienia działki na cele działalności tego podmiotu, o co spółka KK Terminale wnioskowała w lutym 2019 r. Od tego czasu stanowisko PKP S.A. pozostaje niezmiennie. W przedmiotowej sprawie podkreślenia wymaga fakt, że PKP S.A. gospodaruje mieniem zgodnie z zasadami wynikającymi z przepisów ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2020 r. poz. 292, z późn. zm.). Stosownie do postanowień art. 18 przywołanej ustawy, PKP S.A. obowiązana jest uzyskać zgodę ministra właściwego do spraw transportu na dokonanie czynności prawnej w zakresie rozporządzenia składnikami aktywów trwałych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2019 r. poz. 351, z późn. zm.), zaliczonymi do wartości niematerialnych i prawnych, rzeczowych aktywów trwałych lub inwestycji długoterminowych, w tym oddania tych składników do korzystania innym podmiotom na podstawie umów prawa cywilnego, jeżeli wartość rynkowa przedmiotu rozporządzenia przekracza równowartość w złotych kwoty 50 000 euro, obliczoną na podstawie średniego kursu ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski, według stanu z dnia wystąpienia o zgodę. Minister Infrastruktury nie rozpatrywał wniosku PKP S.A., którego przedmiotem byłyby składniki mienia będące przedmiotem zainteresowania KK Terminale.

Resort Infrastruktury zwraca również uwagę, że od dnia 7 grudnia 2019 r. nadzór właścicielski nad PKP S.A. sprawuje Minister Aktywów Państwowych, wobec czego możliwości oddziaływania na tę Spółkę przez Ministra Infrastruktury są w znacznym stopniu ograniczone i nie obejmują wydawania Zarządowi Spółki dyspozycji w zakresie występowania do organów administracji publicznej wniosków, o których mowa w art. 18 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykonała w 2017 r. prace związane z remontem torów nr 12 oraz 13 linii kolejowej nr 174 Kędzierzyn–Kozłe – Kędzierzyn–Kozłe Port. Konieczność przeprowadzenia remontu wynikała ze złego stanu technicznego infrastruktury kolejowej

potwierdzonego protokołami z kontroli okresowej obiektów budowlanych i nie była związana z zamierzeniami spółki KK Terminalne. Przedsięwzięcie nie było prowadzone wspólnie z Gminą Kędzierzyn Koźle. Po zakończonych pracach zrewitalizowane tory są wykorzystywane do prowadzenia ruchu.

z pamiątki,
Z upoważnienia Ministra
Anna Moskwa
Podsekretarz Stanu

