

Trwają prace nad zmianami w finansowaniu kolei

29 maja 2025

To nie brak środków, ale systemowe bariery, w tym uzależnienie od programów unijnych, uniemożliwiają efektywne inwestycje na kolei – oceniają przedstawiciele Izby Gospodarczej Transportu Lądowego oraz Railway Business Forum. To powoduje problemy firm wykonawczych, ma negatywny wpływ na konkurencyjność branży i rozwój gospodarczy Polski. Osłabia także strategiczne zdolności transportowe, niezbędne dla bezpieczeństwa państwa. Eksperci z IGTL i RBF apelują o pilną reformę finansowania kolei. Jak podkreślają, nie wymaga ona nowych źródeł finansowania, ale tylko ich uelastycznienia. Nad swoimi rozwiązaniami pracuje też resort infrastruktury.

„Brak stabilności to główna wada obecnego systemu inwestycji kolejowych w Polsce. Nawet jeśli finansowanie pojawia się w różnych programach inwestycyjnych, w programach rządowych i unijnych, to często jest tak, że pojawiają się też opóźnienia i to finansowanie jest niestabilne. Kolejną wadą jest wielość tych źródeł. Tego rodzaju finansowanie jest bardzo nieelastyczne” – mówi agencji Newseria Maciej Gładyga, dyrektor zarządzający Izby Gospodarczej Transportu Lądowego (IGTL).

Eksperci izby podkreślają, że obecny model finansowania jest nieefektywny i w wielu aspektach nieprzewidywalny, co prowadzi do falowania zamówień. Branża musi radzić sobie z okresami spiętrzenia prac, aby następnie mierzyć się z drastycznym spadkiem zamówień. „To powoduje problemy po stronie wykonawczej, wahania cen, wojnę cenową w okresach, kiedy zamówień jest mało, a w okresach kumulacji nie zawsze uzasadnione wzrosty cen. Dochodzą problemy z waloryzacją kontraktów” – tłumaczy Maciej Gładyga. „Jeśli inwestycje na sieci pojawiają się w jednym momencie, często powodują dużo

większe utrudnienia, niż gdyby następowały sukcesywnie po sobie i w bardziej logicznej sekwencji”.

Obecny proces inwestycyjny – często zaburzony i wydłużony – sprawia, że nie ma możliwości zaproponowania korzystnej oferty przewozu pasażerów i towarów. Eksperci podkreślają, że dopóki proces ten nie zostanie ustabilizowany, nie będzie to możliwe zarówno w przypadku przewozów regionalnych, jak i krajowych. Konieczne jest więc zapewnienie stabilnego i elastycznego finansowania kolei, aby zamawiający – czyli PKP PLK, a niedługo także Centralny Port Komunikacyjny – mogli się skupić na realizacji inwestycji, a nie na myśleniu o tym, w jaki sposób zabezpieczyć na nie środki. „Kolej to nie jest księgowy. Kolej ma się skupić na budowaniu i modernizacji, ale przede wszystkim na tym, do czego został powołany zarządca infrastruktury PKP PLK, czyli na zarządzaniu, na organizowaniu przewozów pasażerskich i towarowych, a nie na organizowaniu finansowania na inwestycje” – mówi Marita Szustak, prezes Izby Gospodarczej Transportu Lądowego.

IGTL i RBF, reprezentujące szerokie grono przedsiębiorstw związanych z transportem kolejowym, proponują reformę Funduszu Kolejowego, wzorując się na modelu Krajowego Funduszu Drogowego. Opiera się ona na trzech filarach: stabilnym finansowaniu, elastyczności (możliwości szybkiego reagowania na zmieniające się potrzeby i priorytety inwestycyjne) oraz długoterminowym planowaniu. „Należy podkreślić, że reforma finansowania kolei nie będzie się wiązała z dodatkowymi źródłami finansowania” – podkreśla Marita Szustak. Jak dodaje, chodzi o możliwość elastycznego finansowania inwestycji, niezależnego od środków z UE. Obecny system opiera się na harmonogramach – środki są przypisane do konkretnych projektów, a kolej nie jest w stanie elastycznie z nich korzystać. „Nie widzimy powodów, dlaczego w tym samym resorcie tak różnie traktowane są różne gałęzie gospodarki: drogi i kolej. Za strategią zrównoważonego rozwoju transportu musi być strategia zrównoważonego finansowania tego transportu” –

ocenia. „Dzisiaj Fundusz Kolejowy ma 2 mld zł, Krajowy Fundusz Drogowy – 10 razy więcej. Chodzi więc o to, by tak zasilić Fundusz Kolejowy, aby mógł mieć takie same mechanizmy, jakie ma KFD. Postulujemy, by w ramach funduszu kolej mogła dysponować 10 mld zł na inwestycje związane z zadaniami PKP PLK i 10 mld zł na inwestycje związane z CPK. Dzięki temu mogłaby się skupić na realizowaniu inwestycji, nie zastanawiając się, z którego źródła będą pochodzić te pieniądze, jak ma to miejsce obecnie”.

Ekspertcy postulują, by źródła przychodów FK były przewidywalne, niezależne od cykli budżetowych Unii Europejskiej, proponują także zwiększenie udziału funduszu we wpływach z opłaty paliwowej. Tak jak ma to miejsce w przypadku KFD, który dzięki stabilnym źródłom finansowania, możliwości refinansowania ze środków unijnych i rolowania długu od lat z sukcesem wspiera rozwój infrastruktury drogowej w Polsce. „Rynek krzyczy: dajcie nam plan przetargów na kilka najbliższych lat. Ale tak naprawdę dowiadujemy się o planach przetargowych pod koniec danego roku kalendarzowego, bo niestety PKP PLK nie ma jasno powiedziane, ile będzie mieć na koncie pieniędzy i jak będzie mogła te pieniądze wydać. Jeżeli mamy przyszłość inwestycyjną, która jest zamknięta w 365 dniach, to jest to masakra dla firm inwestycyjnych, budowlanych, które nie są w stanie zainwestować odpowiedzialnie w rozwój, zwiększenie zatrudnienia, zakup nowych maszyn. Gdybyśmy wiedzieli, jak to może wyglądać na najbliższe pięć lat, wyglądałoby to zupełnie inaczej. Wtedy można się przygotować, ustalić strategię, w ilu przetargach będziemy startować, jakich, samodzielnie czy z kimś, ile będziemy potrzebować materiałów, jakie zabezpieczenie finansowe. Jeżeli kolej jest nieatrakcyjna pod względem pewności inwestowania, to też coraz mniej osób chce się z nią wiązać zawodowo” – mówi Adrian Furgalski, przewodniczący Railway Business Forum i prezes ZDG TOR.

Reforma Funduszu Kolejowego ma się przyczynić do wsparcia

rozwojowych segmentów rynku przewozów – zapewnić niezbędne parametry po stronie infrastruktury zarówno dla przewozów pasażerskich, jak i towarowych, w tym intermodalnych. To zaś ma wpłynąć na rozwój gospodarczy, poprawę konkurencyjności transportu kolejowego, na walkę z wykluczeniem komunikacyjnym oraz kwestie bezpieczeństwa. „Dzisiaj kolej nie ma dobrej oferty, żeby ściągać ładunki z dróg. Jesteśmy nieatrakcyjni, bo mamy słaby czas przejazdu przez to, że jest kiepska infrastruktura dla ruchu towarowego, a tam, gdzie musimy dzielić tory z ruchem pasażerskim, nie mamy priorytetu. Stoimy gdzieś z boku, przepuszczamy ruch pasażerski, bo przepustowość na linii jest kiepska” – zwraca uwagę Adrian Furgalski. „Myślę, że nie trzeba nikogo przekonywać o znaczeniu militarnym kolei. Bez transportu kolejowego prowadzenie działań wojennych w Ukrainie czy sam fakt, że już trzy lata Ukraina stawia opór Rosjanom, nie byłoby możliwe. Przygotowując się, wprowadzając określone plany obrony, ale także plany ewakuacyjne, pod uwagę bierzemy przede wszystkim kolej”. Jak podkreśla, prace nad zmianą w finansowaniu kolei toczą się już w Ministerstwie Infrastruktury.

„Jesteśmy bardzo optymistyczni, bo branży kolejowej nigdy nie udało się zejść tak daleko z przekonywaniem polityków do zmian prawnych” – mówi przewodniczący RBF. „Minister infrastruktury opracował własny, pełny zakres nowej ustawy o finansowaniu kolei. W rządzie, pomiędzy ministerstwami, zawsze są jakieś różnice w widzeniu pewnych potrzeb i problemów, a Kancelaria Premiera jest po to, żeby stanowiska zbliżyć. Jeżeli jest sygnał, że premier polecił rozpocząć rozmowy, to mam nadzieję, że za kilka miesięcy dojdziemy do kolejnego etapu opiniowania projektu ustawy, który trafi do parlamentu, żeby od 1 stycznia te nowe zasady mogły wejść w życie”.

Źródło: [Newseria.pl](https://www.newseria.pl)