

Według zapowiedzi Ministerstwa Infrastruktury do 2032 roku na inwestycje kolejowe ma trafić 180 mld zł, co może być ogromnym wyzwaniem dla branży kolejowej i budowlanej. Ich przedstawiciele podkreślają, że okresy górek inwestycyjnych i następujące po nich okresy dołków nie są dla firm korzystne i wpływają na możliwości realizacji projektów, a tym samym rozwoju kolei. Dlatego ponownie wraca temat reformy Funduszu Kolejowego, która może poprawić stabilność finansowania w obliczu boomu inwestycyjnego i okresu, który po nim nastąpi.

Jak poinformowały w październiku PKP Polskie Linie Kolejowe, łączna wartość ogłoszonych postępowań przetargowych w 2025 roku osiągnie wartość 27 mld zł. To o 11 mld zł więcej, niż pierwotnie zakładano. W przyszłym roku spółka planuje przetargi o łącznej wartości około 9,5 mld zł. Największe zostaną ogłoszone już w pierwszym kwartale. Podczas Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO, które odbyły się we wrześniu br. w Gdańsku, wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak zapowiedział, że plany inwestycji w polską kolej do 2032 roku zakładają wydatki rządu 180 mld zł. Zazaczył, że jest to ogromne wyzwanie koordynacyjne i komunikacyjne.

Branża kolejowa podkreśla, 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.

*– Aby przygotować się na rzeczywistość po boomie inwestycyjnym po 2030 roku, ważne jest, żebyśmy mieli zapewnienie, że inwestycje, które mają służyć polskiej kolei, będą miały stabilne finansowanie. To stanowi podstawę do tworzenia dalszych strategii, masterplanów i projektów inwestycyjnych. Bez niego nie będziemy w stanie się przygotować do dalszej realizacji inwestycji i w rezultacie nasza kolej utknie w miejscu – mówi Wojciech Cyprych, dyrektor ds. rozwoju biznesu i projektów strategicznych w spółce Infra Silesia, realizującej kontrakty budowlane w branży kolejowej.*

Podstawowym dokumentem, który zabezpiecza finansowanie kolejowych inwestycji w Polsce, jest Krajowy Program Kolejowy. To program wieloletni określający wielkość i źródła finansowania – zarówno ze środków krajowych, jak i unijnych. Jest on podstawą do zagwarantowania finansowania inwestycji zgodnie z ustawą o finansach publicznych.

*– Finansowanie polskiej kolei w ostatnich latach, jeżeli chodzi o inwestycje wspierające rozwój infrastruktury kolejowej, jest finansowaniem, któremu brakuje pewnego rodzaju równomierności. Widzimy okresy górek inwestycyjnych, kiedy to finansowanie mocno pozwala rynkowi się rozwijać. Pojawiają się też kilkuletnie okresy pewnej posuchy, kiedy wykonawcy muszą wstrzymać swoje prace, bo nie ma kolejnych ogłoszeń o przetargach – podkreśla Wojciech Cyprych. – To powinniśmy mocno zmienić. Unikanie dołków i górek pozwoli wykonawcom na przygotowywanie się do inwestycji i zapewnienie możliwości ich realizacji.*

Stabilizacja finansowania wiąże się z reformą Funduszu Kolejowego, czyli jednego z instrumentów finansujących inwestycje w ten obszar transportu. Przedstawiciele branży kolejowej i budowlanej oceniają, że powinien się on zmienić na wzór sprawdzonego modelu Krajowego Funduszu Drogowego, w szczególności w obszarze stabilnych źródeł finansowania, elastycznego zarządzania środkami czy transparentnych zasad alokacji.

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego, która od ponad dwóch lat apeluje o zmiany w FK, podkreśla, że nie chodzi o wygospodarowanie dodatkowych środków na inwestycje, ale o uporządkowanie ich źródeł.

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 04, grudzień 2025 10:44

Alicja Cisowska

Odsłony: 410

---

Dziś do dyspozycji PKP PLK jest 18 różnych źródeł finansowania, przez co spółka zajmuje się ich obsługą zamiast zarządzaniem infrastrukturą. Ekspertiści 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.

*– To dobry czas, aby rozmawiać o zmianach w Funduszu Kolejowym. Obecnie istniejący fundusz i sposób jego funkcjonowania mogą nie być wystarczające, aby zapewnić dalszy rozwój kolei. Zapewnienie dalszego funkcjonowania kolei w Polsce, w tym kolei dużych prędkości, wymaga poważnych inwestycji. Bez Funduszu Kolejowego, który w jakiś sposób może być wzorowany na Krajowym Funduszu Drogowym, w oderwaniu od perspektyw dofinansowań unijnych, może być to dużym wyzwaniem. W tym zakresie liczymy na to, że fundusz zostanie zmodernizowany i osiągniemy zamierzony cel – podkreśla dyrektor.*

*Źródło: Newseria*