

Aleksandra Kuczyńska-Zonik **Rail Baltica nabiera tempa**

Na podstawie umowy z 18 października 2023 r. spółka joint venture RB Rail SA otrzyma dodatkowe 928 mln euro dofinansowania z Funduszu „Łącząc Europę”, z przeznaczeniem na realizację projektu Rail Baltica. To kolejny zastrzyk finansowy dla tej inwestycji, której koszty, według prognoz, znacznie przekroczą początkowo szacowaną wartość – 5,8 mld euro. Jednocześnie wojna rosyjsko-ukraińska sprawiła, że projekt ten zyskał znaczenie strategiczno-militarne.

Stan realizacji inwestycji. Rail Baltica to największy projekt w historii Litwy, Łotwy i Estonii dotyczący infrastruktury kolejowej, który zakłada budowę w pełni zelektryfikowanej, dwutorowej kolei o europejskim rozstawie torów, łączącej Warszawę, Kowno, Wilno, Poniewież, Rygę, Parnawę i Tallin. Całkowita długość linii Rail Baltica ma wynieść 870 km, w tym 392 km na Litwie, 265 km na Łotwie i 213 km w Estonii ([„Komentarze IEŚ”, nr 122](#)). Do tej pory tempo realizacji inwestycji ograniczały kwestie planistyczne oraz związane z zakupem działek, a także nieporozumienia między podmiotami odpowiedzialnymi za nadzorowanie projektu. RB Rail SA była także wielokrotnie krytykowana za nieefektywność działań w zakresie zamówień publicznych. W rezultacie na niektórych odcinkach opóźnienia w realizacji inwestycji wynoszą dwa lata ([„Komentarze IEŚ”, nr 451](#)).

W ostatnim czasie znacząco poprawiła się współpraca między państwami bałtyckimi w zakresie realizacji tej inwestycji na poziomie planistycznym i operacyjnym. Wspólne działania obejmują logistykę dostaw materiałów, zarządzanie infrastrukturą IT i konsultacje ze specjalistami. Jednakże wyzwaniem pozostaje finansowanie kolejnych etapów projektu, gdyż według szacunków całkowita wartość inwestycji mogła wzrosnąć już czterokrotnie względem pierwotnie planowanej kwoty. W 2017 r. zakładano bowiem, że wyniesie ona 5,788 mld euro. Dlatego z dużym optymizmem przyjęto decyzję Komisji Europejskiej z czerwca 2023 r. o wsparciu RB Rail SA kwotą w wysokości 928 mln euro ze środków Funduszu „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility, CEF). Zapewni to finansowanie prac budowlanych obejmujących ok. 130 km głównej linii kolejowej. Łącznie z przyznaną kwotą, dotychczasowe środki przeznaczone na realizację projektu (w ramach instrumentu „Łącząc Europę” oraz ze środków krajowych) wyniosą ok. 2,7 mld euro.

Nowe finansowanie wesprze przeprowadzenie kilku kluczowych etapów projektu Rail Baltica: na Litwie – głównie budowę infrastruktury w pobliżu Kowna, a na Łotwie – budowę dworca kolejowego w Rydze oraz infrastruktury w pobliżu lotniska w Rydze. W Estonii środki zostaną wykorzystane do budowy kilku odcinków trasy w północnej części Estonii (m.in. w pobliżu miejscowości Juula w prowincji Rapla), odcinków w pobliżu miejscowości Parila (prowincja Harju) oraz północnej trasy w Ülemiste (Tallin), będącej najbardziej na północ wysuniętym odcinkiem linii kolejowej.

W sierpniu 2023 r. litewskie Ministerstwo Transportu ogłosiło, że dobiega końca etap planowania, podczas którego wyznaczono szczegóły trasy, jaką będzie przebiegać Rail Baltica na odcinku od Kowna do granicy z Polską. Dla Litwy odcinek ten jest priorytetowy. Szacuje się, że powstanie tu 116 nowych obiektów infrastruktury kolejowej – tuneli, mostów, wiaduktów czy przejść dla zwierząt. Jednocześnie dotychczas istniejące linie będą w dalszym ciągu pełniły swoją rolę – w regionalnym transporcie pasażerskim i mobilności wojskowej. Połączenie polskiego i litewskiego odcinka ma nastąpić w 2028 r. Intensyfikowane są także prace w kierunku granicy litewsko-łotewskiej. Na Łotwie priorytetowe znaczenie ma obecna budowa dworca centralnego oraz dworca kolejowego na lotnisku w Rydze. Wcześniej prace wykonywane były głównie na tych odcinkach, podczas gdy połączenie Rygi z granicą łotewsko-estońską miało drugorzędne znaczenie. W Estonii do tej pory wybudowano zaledwie kilka węzłów linii kolejowej. Przeciągają się również negocjacje dotyczące linii w okolicach Parnawy, głównie ze względu na sprzeciw mieszkańców. Budowa podstawowej trasy ma się rozpocząć w 2024 r. Według optymistycznych prognoz pierwszy pociąg na trasę Rail Baltica mógłby wyruszyć w 2028 r. Cała trasa z Tallina do granicy litewsko-polskiej ma zostać ukończona do 2030 r.

Pesymistyczne prognozy. Obecnie największe ryzyko wiąże się z zapewnieniem stałego finansowania projektu. Państwa obawiają się, że wraz z opóźnieniami i wzrostem kosztów materiałów nie będą dysponować budżetem wystarczającym do ukończenia inwestycji. Zgodnie z pierwotną umową, podpisaną w 2018 r., krajowy wkład trzech państw bałtyckich miał wynieść 824 mln euro, w tym Łotwy 303 mln euro, Litwy 286 mln euro i Estonii 235 mln euro – łącznie 15% kosztów całej inwestycji.

Podczas gdy realizacja prac najintensywniej przebiega na Litwie, na Łotwie pojawia się wiele wątpliwości co do terminowego ukończenia inwestycji. Opóźnienia w pracach planistycznych były tu efektem niewywiązywania się firmy projektowej Idom ze swoich zobowiązań. Co więcej, szacuje się, że całkowity koszt tylko łotewskiego odcinka Rail Baltica może wynosić co najmniej 7 mld euro (w porównaniu do prognozowanych w 2017 r. 1,9 mld euro). Wartość budowy dworca centralnego i mostu na Dźwinie w ciągu trzech lat wzrosła o 100 mln euro (do niemal 530 mln euro). Dodatkowe koszty wynikają z odstępstw od pierwotnie planowanej trasy linii kolejowej, zwiększenia prędkości pociągów zgodnie z normami określonymi przez Komisję Europejską, przeniesienia lokalizacji przystanków pociągów regionalnych oraz inflacji. Dodatkowe 18 mln euro z przeznaczeniem na dokończenie rozpoczętych etapów projektu, przyznane spółce przez łotewski rząd 10 października 2023 r., jedynie w niewielkim stopniu pokryje realne potrzeby. Zaktualizowana analiza opłacalności planowana jest na Łotwie na koniec 2024 r. Ma ona na celu zapewnienie większego finansowania i optymalizację realizacji projektu.

Znaczenie Rail Baltica w kontekście wojny rosyjsko-ukraińskiej. Przed wybuchem pełnoskalowej wojny Rail Baltica była traktowana jako projekt gospodarczy, którego celem było stymulowanie rozwoju gospodarczego i wzmacnianie współpracy regionalnej. Agresja Rosji na Ukrainę wpłynęła na zmianę funkcji Rail Baltica, czyniąc ten projekt ważnym nie tylko dla gospodarki regionu, ale także dla jego obronności ([„Komentarze IEŚ”, nr 966](#)). Dzięki infrastrukturze kolejowej siły zbrojne i sprzęt wojskowy – w przypadku agresji – mogłyby być szybko transportowane pomiędzy państwami bałtyckimi a pozostałymi członkami NATO. Obecnie budowane linie umożliwią zarówno mobilność cywilną, jak i wojskową.

W połowie 2022 r. Łotwa po raz pierwszy otrzymała finansowanie w ramach nowego instrumentu wsparcia UE dla państw członkowskich z przeznaczeniem na rozwój infrastruktury transportowej, która służyłaby jednocześnie potrzebom cywilnym i wojskowym. Umowa przewiduje dofinansowanie projektów w wysokości ok. 5 mln euro w ramach funduszu mobilności wojskowej (CEF Transport Military Mobility) w okresie 2021-2027. Jeden z projektów dotyczył Wolnego Portu w Rydze, w tym poprawy infrastruktury nabrzeża portowego, przebudowy i poprawy dróg dojazdowych, przebudowy infrastruktury kolejowej, a także zakupu nowej, wielofunkcyjnej jednostki transportowej dla floty pomocniczej portu.

Wnioski. Realizowany od kilku lat projekt Rail Baltica jest dla Litwy, Łotwy i Estonii zadaniem priorytetowym. Działania planistyczne są na ukończeniu, a niektóre odcinki linii znajdują się już we wstępnej fazie realizacji. W dalszym ciągu poważnym problemem jest pozyskanie środków finansowych na kontynuację inwestycji, gdyż według aktualnych wyliczeń potrzebna obecnie kwota kilkukrotnie przewyższa wcześniej szacowaną wartość projektu. Jednakże, oprócz dotychczasowego finansowania, państwa mogą starać się o wsparcie z instrumentu „Łącząc Europę” w zakresie mobilności wojskowej, w ramach którego projekty otrzymują dofinansowanie w wysokości do 50% kosztów kwalifikowanych projektu.

Inwestycja Rail Baltica jest też korzystna z punktu widzenia Polski, bowiem wpisuje się w projekt korytarzy transportowych na osi północ-południe, będących odpowiedzią na wyzwania geopolityczne i związaną z nimi konieczność redefinicji dotychczasowych łańcuchów logistycznych. Impulsem do przyspieszenia działań w zakresie inwestycji w szczególności był wybuch wojny rosyjsko-ukraińskiej, dzięki czemu zyskała ona znaczenie strategiczne. Ponadto państwa bałtyckie zaczęły w większym stopniu zwracać uwagę na względy bezpieczeństwa narodowego przy wyborze wykonawców. Pod koniec 2022 r. rząd litewski odrzucił ofertę hiszpańskiej spółki na budowę mostu kolejowego nad Wilią ze względu na jej powiązania z podmiotami w Chinach (o stosunku Litwy do Chin zob. [„Komentarze IEŚ”, nr 924](#)). Z kolei we wrześniu 2023 r. spółka turecka, która przedstawiła najniższą ofertę w przetargu na budowę odcinka na Łotwie, została ostatecznie wykluczona z przetargu na podstawie rekomendacji Państwowej Służby Bezpieczeństwa (VDD), powołującej się na współpracę tej spółki z Rosją.