**BRIEF**

**KAMPANIA INFORMACYJNA**

**„ELASTYCZNE I STABILNE FINANSOWANIE INWESTYCJI W INFRASTRUKTURZE KOLEJOWEJ”**

**Cel projektu:**

Przygotowanie i zrealizowanie kampanii informacyjnej mającej na celu przekonanie opinii publicznej i decydentów o potrzebie elastycznego i stabilnego finansowanie inwestycji w infrastrukturze kolejowej. Obecnie, wziąwszy pod uwagę również sytuację geopolityczną, a także zrewidowane cele polityki gospodarczej UE (reindustrializacja), kolej stanowi jeden z najistotniejszych filarów bezpieczeństwa publicznego i ekonomicznego państwa. W ostatnim czasie zostały potwierdzone w dokumentach rządowych dalekosiężne plany inwestycyjne w sektorze infrastruktury kolejowej (vide CPK – segment kolejowy).

**Założenia:**

Tezy komunikacyjne do wykorzystania w kampanii dot. finansowania inwestycji kolejowych

Definicja problemu

* Brak stabilnego finansowania inwestycji na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: falowanie podaży zamówień

o W okresach braku nowych zleceń wojna cenowa powodująca problemy na etapie realizacji

o Problemy z logistyką i dostępnością materiałów w okresach kumulacji

o Problemy z przepustowością sieci w okresach kumulacji – brak możliwości stabilizacji działalności przewoźników, w szczególności towarowych

o Brak możliwości rozwoju przemysłu i wykonawstwa

o Nieprzewidywalność cen (waloryzacja, roszczenia)

* Brak elastycznego finansowania: utrudnione zarządzanie na poziomie całego programu i poszczególnych projektów

o Zamawiający nawet w sytuacji dostępności środków w programie inwestycyjnym (np. Krajowy Program Kolejowy) nie ma możliwości bezpośredniego i szybkiego reagowania na zmiany i problemy realizacyjne

o Decyzje dot. przesunięć środków między projektami (np. w przypadku opóźnień, przedłużających się przetargów) są nadmiernie sformalizowane i czasochłonne

o Możliwe opóźnienia w podpisywaniu kontraktów

Propozycja rozwiązania:

* Fundusz Kolejowy jako podstawowe źródło finansowania inwestycji z zapewnieniem wysokiej autonomii Ministerstwa Infrastruktury i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w bieżącym zarządzaniu i uruchamianiu środków
* Zdefiniowane źródła zasilenia funduszu zapewniające stały poziom dostępnych środków
* Równomierne rozłożenie zamówień i realizacji w czasie – przewidywalność ofert, optymalizacja wykorzystania potencjału wykonawstwa i przemysłu, minimalizacja zakłóceń na sieci

Postulaty branży kolejowej w zakresie zmiany funkcjonowania Funduszu Kolejowego nie są, co do istoty, rozwiązaniami nowymi – przeciwnie w sektorze drogowym z powodzeniem od lat wdrożone są analogiczne rozwiązania. Zgodnie z Ustawą o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym budowę autostrad i dróg krajowych finansuje się m.in. z Krajowego Funduszu Drogowego (KFD).

KFD utworzony jest w Banku Gospodarstwa Krajowego (BGK), a gromadzone w nim środki pochodzą z wielu źródeł, przy czym należy zauważyć, że trafiają tam m.in. środki:

* z tytułu opłat za przejazdy autostradami oraz drogami krajowymi;
* z opłaty paliwowej (w udziale ok ¾ ogólnej kwoty)
* ze źródeł zagranicznych niepodlegających zwrotowi (refundacje unijne w ramach prowadzonych inwestycji).

BGK może zaciągać kredyty, pożyczki lub emitować obligacje na rzecz KFD z przeznaczeniem na finansowanie inwestycji realizowanych w ramach programów wieloletnich, w tym z udziałem środków unijnych. Ww. środki dłużne mogą być używane do spłaty zobowiązań z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji – czyli w skrócie: istnieje możliwość rolowania długu.

W przypadku infrastruktury drogowej, mamy więc do czynienia z jednej strony z przewidywalnymi źródłami przychodów KFD, które są możliwe do prognozowania w wieloletniej perspektywie, a z drugiej strony z możliwością zadłużania Funduszu w oparciu o prognozy przychodów i co ważne rolowania długu. W ten sposób inwestor może mieć pozostawione do dyspozycji znaczące środki, które są stabilnie określone w planie finansowym KFD i dostępne np. na prefinansowanie inwestycji. W takiej sytuacji możliwe jest zaciąganie zobowiązań w postaci kontraktów na rozbudowę sieci dróg, a planowanie przetargów w poszczególnych latach i dotrzymywanie harmonogramów ich rozstrzygania jest pochodną właściwego i terminowego przygotowania projektów, a nie jakichkolwiek kwestii związanych z zabezpieczeniem finansowania.

**Oczekiwania:**

* Wprowadzenie do dyskursu publicznego tematyki finansowania dużych inwestycji w sektorze kolejowym (CPK, Koleje Dużych Prędkości, modernizacja istniejącej sieci), jako istotnego elementu gospodarki narodowej (m.in. logistyka) i polityki państwa (m.in. walka z wykluczeniem komunikacyjnym)
* Dotarcie do szerokiej opinii publicznej i decydentów z przekazem o potrzebie zmiany sposobu finansowania projektów infrastrukturalnych (uelastycznienie i stabilizacja)
* Pozyskanie liderów opinii (uznanych ekspertów gospodarczych, naukowców, publicystów) wspierających kampanię
* Dotarcie z przekazem i wejście w dialog z podmiotami z szeroko rozumianego sektora finansowego, w tym budowanie wizerunku branży jako sektora o stabilnych perspektywach inwestycyjnych

**O ZAMAWIAJĄCYM**

Jesteśmy organizacją samorządu gospodarczego reprezentującą firmy związane z transportem, przemysłem i budownictwem kolejowym. Zrzeszamy blisko osiemdziesiąt podmiotów z całego kraju. Naszą rolę jako reprezentanta przedsiębiorców działających w branży kolejowej oraz ważnego partnera w debacie merytorycznej dostrzegają najważniejsze instytucje, takie jak MI, UTK, IK, CUPT i uczelnie techniczne. Współpracujemy ze spółkami kolejowymi z Grupy PKP S.A.  oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a także CPK.  Celem Izby jest ochrona interesów firm oraz występowanie do organów administracji państwowej i inwestorów publicznych z wnioskami i opiniami w zakresie regulacji dotyczących transportu kolejowego – jesteśmy kluczowym reprezentantem i koordynatorem ze strony rynku w pracach Forum Inwestycyjnego PLK od samego początku jego istnienia. Współpraca z Izbą daje członkom możliwość bezpośredniego wpływu na kształtowanie warunków działalności i rozwoju szeroko pojętej kolei, a także integruje branżę. W IGTL funkcjonują dwie sekcje branżowe: Przewozów i Taboru oraz Budownictwa Kolejowego.

**Termin realizacji:**

* Kampania powinna być zrealizowana w terminie kwiecień – maj – czerwiec 2025

Prosimy o przygotowanie oferty zawierającej wycenę oraz założenia realizacji projektu i przesłanie na adres: maciej.gladyga@igtl.pl do dnia **17 marca 2025 r.**

**Wycena powinna zawierać wszystkie koszty prowadzenia kampanii (fee agencji oraz koszty dodatkowe związane z promocją, reklamą, działania w SM oraz ewentualnymi eventami).**