

Prezes Izby

Marita Szustak

Wiceprezesa Izby

Piotr Macioszek

Wiesław Nowak

Członkowie Zarządu

Wojciech Jurkiewicz

Rafał Leszczyński

Henryk Pińkowski



Warszawa, 23 lipca 2024 r.

**Izba Gospodarcza
Transportu Lądowego**

Marita Szustak

Prezes

IGTL/5/3/8/2024

Pan

Andrzej Domański

Minister Finansów

Szanowny Panie Ministrze,

w imieniu własnym, Zarządu Izby Gospodarczej Transportu Lądowego oraz reprezentowanych przez nas firm członkowskich pragnę serdecznie podziękować za spotkanie w dniu 18 lipca br., podczas którego mogliśmy jako organizacja reprezentująca branżę wykonawstwa i przemysłu kolejowego przedstawić problemy i postulaty w zakresie finansowania inwestycji realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W ramach podsumowania jeszcze raz chcemy zwrócić uwagę na fakt, że od czasu wstąpienia Polski do Unii Europejskiej, tj. od momentu pojawienia się środków unijnych na szerszą skalę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. borykają się z problemami w zakresie prefinansowania inwestycji, które będą objęte refundacjami. W szczególności dotyczy to okresów przejściowych pomiędzy perspektywami, kiedy zatwierdzane są programy unijne i jako ich pochodne programy krajowe. Następują wtedy przestoje w rozstrzygnięciu przetargów i podpisywaniu kontraktów do momentu potwierdzenia źródeł finansowania. Lata 2022 – 2023 stanowią bardzo jaskrawy przykład takiej zapaści.

Jest to sytuacja fatalnie wpływająca na rynek produkcji i wykonawstwa, która powoduje m.in. ekstremalne wahania cen i problemy z waloryzacją, spiętrzenia utrudnień na sieci i trudności logistyczne (w tym z dostępnością i dostawami materiałów), a także brak możliwości rozwoju potencjału rynku i przemysłu, itd. Podkreślić należy, że problemy takie nie występują w takim natężeniu w sektorze drogowym, gdzie od lat z powodzeniem funkcjonuje model finansowania

oparty na Krajowym Funduszu Drogowym, który ma stabilne źródła finansowania i możliwość emitowania długu z opcją rolowania. Pomimo wprowadzenia do Krajowego Programu Kolejowego pewnych rozwiązań stanowiących odpowiedź na powtarzające się od lat problemy, ani elastyczność, ani stabilność finansowania inwestycji nie poprawiła się w sposób odczuwalny dla rynku. Oznacza to wprost, że skala oddziaływania i efekty dotychczasowych zmian nie realizują celów dla nich zarysowanych, o czym bezpośrednio i bardzo dobitnie alarmują IGTL firmy członkowskie zrzeszone w Sekcji Budownictwa Kolejowego. Nie są to pojedyncze i odosobnione głosy poszczególnych podmiotów, a generalna informacja zwrotna z rynku – finansowanie infrastrukturalnych inwestycji kolejowych jest, w odbiorze wykonawców i w szczególności producentów materiałów i urządzeń, niestabilne i nieelastyczne, a w rezultacie nieefektywne z uszczerbkiem dla finansów publicznych.

W związku z powyższym IGTL pozwala sobie przedłożyć następujące postulaty branży kolejowej. Po pierwsze, konieczne jest bardzo pilne stworzenie dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. instrumentów stabilnego i elastycznego finansowania (w tym prefinansowania) inwestycji, analogicznych do sektora drogowego, ponieważ dla rynku kolejowego niezrozumiała jest dysproporcja w wielkości i rozbieżność w metodach finansowania inwestycji kolejowych i drogowych. Ponadto stworzenie mechanizmów pozwalających na niezwłoczne rozstrzygnięcie przetargów i podpisywanie kontraktów w oparciu o środki krajowe (np. zadłużenie Funduszu Kolejowego), które zapewniłyby stałą podaż nowych umów na poziomie ok. 10 do 15 mld PLN rocznie. Działania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie powinny być blokowane procedurami potwierdzania docelowych źródeł finansowania, ponieważ jest to z punktu widzenia firm wykonawczych i producentów nieuzasadnione wstrzymywanie dopływu pieniądza na rynek.

Niemniej ważne jest również wbudowanie w Fundusz Kolejowy realnie i szybko działających mechanizmów umożliwiających elastyczne i natychmiastowe dysponowanie przez zamawiającego środkami z dostępnej puli (w tym przesunięcia między poszczególnymi tytułami inwestycyjnymi) w celu szybkiego ich transferu na rynek. Jest to element kluczowy ze względu na stabilizację w zakresie cen i ciągłości dostaw, co już w krótkiej perspektywie przyniesie bardzo widoczne korzyści, tj. brak tzw. „wojny cenowej” na bardzo skąpym rynku, generującej na kolejnym etapie problemy wykonawcze, spiętrzenie roszczeń, wahania cen, a w efekcie de facto podwyższenie globalnych kosztów inwestycji.

W długiej perspektywie postulujemy wykorzystanie środków z tzw. handlu emisjami do zasilania Funduszu Kolejowego, jako źródła finansowania „zielonych inwestycji”. Kolej zgodnie ze wszystkimi dokumentami strategicznymi na poziomie unijnym i krajowym jest najbardziej ekologiczną gałęzią transportu i niewątpliwie powinna być beneficjentem tak zorientowanych polityk krajowych i unijnych.

W załączeniu pozwalamy sobie po raz kolejny przekazać opracowany przez Izbę Gospodarczą Transportu Lądowego i Railway Business Forum projekt zmian w ustawie o Funduszu

Kolejowym i innych ustawach jako materiał wyjściowy do pogłębionej i otwartej dyskusji nad meritum rozwiązań.

Jednocześnie deklarujemy pełną gotowość do rozmów ze służbami Ministerstwa Finansów oraz innych zaangażowanych podmiotów administracji publicznej oraz liczymy na przychylność i osobiste zaangażowanie Pana Ministra w rozwiązanie problemów związanych z finansowaniem inwestycji kolejowych

Z poważaniem,
Marta Suszak

