

Prezes Izby  
Marita Szustak

Wiceprezesi Izby  
Piotr Macioszek  
Wiesław Nowak

Członkowie Zarządu  
Wojciech Jurkiewicz  
Rafał Leszczyński  
Henryk Pińkowski

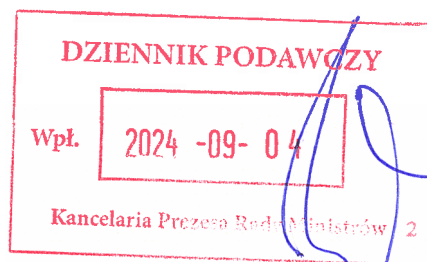


Warszawa, 3 września 2024 r.

**Izba Gospodarcza Transportu Lądowego**

Marita Szustak  
Prezes

IGTL/5/3/14/2024



**Szanowny Pan  
Donald Tusk  
Prezes Rady Ministrów**

*Szanowny Panie Premierze,*

w nawiązaniu do wyrażonej przez Pana Premiera woli dyskusji z różnymi środowiskami na temat problemów, które wymagają interwencji na poziomie rządu, w imieniu firm członkowskich zrzeszonych w Izbie Gospodarczej Transportu Lądowego zwracam się z uprzejmą prośbą o pilne spotkanie z przedstawicielami branży budownictwa i przemysłu kolejowego. W kontekście przedstawionych przez Pana Premiera i Ministra Finansów zapowiedzi znaczącego zwiększenia nakładów, w tym budżetowych, na inwestycje infrastrukturalne na kolei kluczowe jest w naszej opinii precyzyjne i uczciwe zarysowanie pełnego obrazu od lat nierozwiązanych problemów i niezwykle trudnej sytuacji polskich podmiotów działających na tym rynku.

W chwili obecnej branża budownictwa kolejowego, w tym przedsiębiorstwa wyspecjalizowane w produkcji materiałów i urządzeń na jej rzecz, znajduje się w bardzo głębokim kryzysie, który jest efektem trwającego od lat załamania w ogłaszaniu nowych przetargów i zawieraniu kontraktów przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Jest to sytuacja, która w zasadzie bez zmian, a wyłącznie z co raz większym natężeniem, pojawia się zawsze na przełomie unijnych perspektyw finansowych, przy czym obecny kryzys trwa jak dotąd najdłużej i może mieć katastrofalne konsekwencje dla realizacji rządowych planów rozwoju infrastruktury. O sytuacji

tej wielokrotnie mówiliśmy publicznie oraz informowaliśmy szczegółowo przedstawicieli Ministerstw Infrastruktury i Finansów podczas spotkań i prac różnych gremiów.

W największym skrócie, źródłem problemów jest brak stabilnego i elastycznego finansowania inwestycji kolejowych oraz bardzo wysoki poziom uzależnienia od dostępności środków unijnych. Aktualne rozwiązania prawne i finansowe, pomimo wprowadzenia (tylko) teoretycznie sprawnych mechanizmów, od lat nie działają w praktyce i regularnie zderzamy się z powtarzającymi się cyklicznie problemami, tj. okresowymi przestojami i następującą po nich kumulacją zamówień, brakiem płynności finansowania, a co za tym idzie niekontrolowanymi zmianami cen i koniecznością waloryzacji kontraktów, problemami z dostępnością potencjału, logistyką, itd.

Branża od ponad dekady bezskutecznie apeluje do kolejnych rządów o realne pochylenie się nad tym zagadnieniem i wprowadzenie systemowych zmian w finansowaniu infrastruktury kolejowej, ponieważ w obecnych warunkach tracimy bezpowrotnie szanse na rozwój rodzimego rynku i potencjału tej ważnej gałęzi gospodarki. Firmy członkowskie naszej organizacji alarmują, że przedłużający się przestój doprowadzi do zwolnień pracowników na dużą skalę i utratę (często bezpowrotną) wyszkolonego personelu, którego ponowne pozyskanie jest trudne, czasochłonne i kosztowne. Do dziś pracę straciło kilkaset osób w sektorze produkcyjnym, gdzie sytuacja jest najtrudniejsza z uwagi na zrealizowane już wyprzedzające zakupy na rzecz trwających inwestycji i prawie zupełny brak nowych zamówień. Należy również zwrócić uwagę, że wykonawcy i producenci współpracują z ogromną, liczoną w tysiącach, liczbą podwykonawców, dostawców i innych podmiotów świadczących usługi niezbędne do realizacji robót oraz wytwarzania podstawowych asortymentów. Również w przypadku tych przedsiębiorców, nierzadko rodzinnych mikroprzedsiębiorstw lub małych firm, może powstać ryzyko dla kontynuowania działalności gospodarczej i zajdzie konieczność redukcji zatrudnienia.

Pragnę zwrócić uwagę, że już w czerwcu 2021 roku, czyli de facto pół roku po rozpoczęciu nowej perspektywy finansowej 2021 – 2027, programy operacyjne były jeszcze dalekie od zatwierdzenia, a organizacje branżowe, po latach bezowocnych rozmów z resortem infrastruktury, interweniowały u Ministra Finansów o pilne stworzenie przejściowego mechanizmu zapewnienia finansowania kolejowych projektów infrastrukturalnych. Pomimo alarmistycznego wydźwięku pisma z opisem coraz trudniejszej sytuacji na rynku i przewidywanych konsekwencji, apele branży zostały zignorowane. Dlatego też w grudniu tego samego roku sześć wiodących organizacji branżowych skierowało list otwarty do ówczesnego Premiera, niestety z identycznym skutkiem. Jako branża proponowaliśmy wprost, również w obecnej kadencji, rozwiązania dotyczące ustawowego usprawnienia funkcjonowania Funduszu Kolejowego na wzór Krajowego Funduszu Drogowego, ale jak dotąd w tym zakresie nie pojawiły się ze strony rządowej żadne realne rozwiązania.

Rynek dał nowym władzom Ministerstwa Infrastruktury i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ogromny kredyt zaufania, a od początku 2024 roku żyje nadzieją na podpisanie kontraktów

z zapowiadanych 17 mld PLN w planowanych do ogłoszenia przetargach w tym roku. Niestety pomimo upływu czasu, nie obserwujemy znaczącego postępu w tym zakresie, co więcej w ostatnim czasie miało miejsce unieważnienie jedenastu postępowań o wartości około pięciuset milionów złotych. Uzasadnieniem tego działania była racjonalizacja nieefektywnych projektów, co należy docenić, ale nie można nie zauważyć, jak dewastujące konsekwencje ma taka decyzja na pozbawionym nowych kontraktów rynku. Zwłaszcza, że nadal nie mamy jasności odnośnie zakresów, wartości i terminów ogłoszenia przetargów na alternatywne inwestycje.

Szanowny Panie Premierze,

w imieniu firm członkowskich naszej organizacji oraz ogromnej liczby podmiotów z nimi współpracujących wyrażam nadzieję, że pomimo natłoku zajęć znajdzie Pan Premier czas na spotkanie z branżą budownictwa i przemysłu kolejowego, a osobiste Pana zaangażowanie nada nowej dynamiki procesowi poszukiwania rozwiązań przedstawionych powyżej problemów, co przyniesie polskiej gospodarce istotne korzyści.

Z wyrazami szacunku,  
Monika Szustak

