



Warszawa, 24 czerwca 2021 r.

Szanowny Pan

Tadeusz Kościński

Minister finansów,

funduszy i polityki regionalnej

Szanowny Panie Ministrze,

w imieniu firm członkowskich Izby Gospodarczej Transportu Lądowego i Railway Business Forum, tj. organizacji zrzeszających wykonawców inwestycji infrastrukturalnych na polskiej sieci kolejowej oraz producentów materiałów i urządzeń, chcielibyśmy zwrócić uwagę Pana Ministra na bardzo poważny problem dla całej branży, wynikający z braku zapewnienia finansowania dla projektów kolejowych z nowej perspektywy finansowej UE 2021-2027. Jest to wskazywane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A jako główna przyczyna wyhamowania ogłaszania przetargów w ostatnim czasie.

Zamawiający publiczny, jakim jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., może zaciągać zobowiązania wyłącznie do wysokości zapewnionego finansowania. W przypadku kolejowych inwestycji infrastrukturalnych podstawowym instrumentem finansowania są wieloletnie programy inwestycyjne określające wydatki i źródła finansowania. Obecnie jesteśmy na końcowym etapie realizacji wcześniej rozstrzygniętych i ogłaszania ostatnich przetargów z Krajowego Programu Kolejowego (KPK). Kolejny, po KPK, program wieloletni będzie jak dotychczas w ogromnej części oparty o fundusze UE. Jest zatem oczywiste, że zostanie przyjęty przez Radę Ministrów najwcześniej po zatwierdzeniu programów operacyjnych, które określą dostępną alokację środków unijnych, czyli podstawowe źródła finansowania.

Programy operacyjne na lata 2021 – 2027 są nadal w opracowaniu, a harmonogram dalszych prac, publicznie prezentowany przez Ministerstwo funduszy i polityki regionalnej zakłada, że potrwać one co najmniej do końca roku. W praktyce oznacza to, że finalne zatwierdzenie źródeł finansowania, w kolejnym wieloletnim programie inwestycji kolejowych, może nastąpić

dopiero w 2022 roku. Do momentu zatwierdzenia następnego KPK Zamawiający nie ma podstawy do zawierania umów, co blokuje ogłaszanie nowych przetargów.

W związku z powyższym prosimy o pilne stworzenie przejściowego mechanizmu zapewnienia finansowania kolejowych projektów infrastrukturalnych realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w okresie przed zatwierdzeniem programów operacyjnych na lata 2021 -2027, w szczególności programu FENIKS.

Doświadczeni nauką z poprzedniego przejścia między perspektywami finansowymi i znacznym spadkiem przetargów uzyskaliśmy zapewnienie, że tym razem „dołek” inwestycyjny się nie zdarzy. Co prawa poprzednie problemy wynikały głównie z braku dokumentacji umożliwiającej przystąpienie do prac budowlanych jednak skutek wtedy i obecnie będzie niestety taki sam. Zmniejszenie zamówień wysyłanych na rynek skutkuje bowiem zaostrzeniem walki konkurencyjnej wykonawców o nieliczne kontrakty co następuje głównie poprzez zmniejszanie ceny. Po ustabilizowaniu sytuacji koszty niestety idą w górę a to jest prostą drogą do spadku opłacalności realizowanych prac i w konsekwencji w wielu przypadkach do zmniejszeniem tempa wykonywanych prac czy nawet zrywania kontraktów.

Już na początku roku alarmowaliśmy, że przedłużający się przestój doprowadził do pierwszej fali 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 prawie zupełny brak nowych zamówień. Proces zwolnień nasili się niestety w najbliższym czasie, jeżeli pozostaniemy beczynni. Należy zwrócić uwagę, że wykonawcy i producenci współpracują z ogromną liczbą (kilka tysięcy) 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. Przy traktowaniu - wg rządu - priorytetowo inwestycji kolejowych i przy tak dużych historycznie programach rozwoju infrastruktury kolejowej rozważanie przez nas tematu zwolnień pracowników sektora w ogóle nie powinno mieć miejsca!

Dodatkowo, rynek finansowy postrzega branżę budownictwa kolejowego i produkcji na jego rzecz, jako sektor wysokiego ryzyka i stąd pozyskanie finansowania działalności i inwestycji jest bardzo skomplikowane, czasochłonne i kosztowne a czasami zwyczajnie niemożliwe.

Branża od wielu lat apeluje o stworzenie pewnego i stabilnego instrumentu finansowania inwestycji kolejowych, aby uniknąć problemów, zarówno dotyczących sektora prywatnego, jaki i publicznego, wynikających z „falowania” na rynku. Trzeba zwrócić uwagę, że tego typu negatywne zjawiska nie występują lub są znacząco ograniczone w przypadku sektora drogowego, gdzie głównym zamawiającym jest GDDKiA. Określone źródła i sposób zasilania Krajowego Funduszu Drogowego pozwalają planować przetargi nawet w okresie, kiedy fundusze unijne nie są ostatecznie potwierdzone. Wzorowany na KFD Fundusz Kolejowy dysponuje takimi samymi rozwiązaniami prawnymi i finansowymi jednak nigdy nie było zgody

na skorzystanie z nich. W naszej opinii nie ma żadnego uzasadnienia, aby dwa kluczowe sektory infrastruktury transportowej miały tak odmienne warunki funkcjonowania w zakresie finansowania inwestycji i aby ten kolejowy był znacznie pokrzywdzony pod tym względem, mimo że rozwój kolei – co jeszcze raz podkreślamy – ma być przez Rząd traktowany priorytetowo.

Inwestycje publiczne są wskazywane przez przedstawicieli rządu jako narzędzie wychodzenia z recesji spowodowanej pandemią COVID19 i mają być instrumentem odbudowy gospodarki. Zapewnienia te należy zatem wypełnić treścią. Rynek jest bowiem gotowy do tego, by procesem realizacji inwestycji kolejowych przyczyniać się do wzrostu gospodarczego.

Wyhamowanie przetargów w budownictwie kolejowym może wyeliminować z rynku szereg polskich podmiotów, które opierają swoją działalność na inwestycjach realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

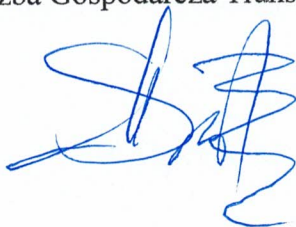
Wziąwszy pod uwagę powyższe, zwracamy się - w imieniu członków naszych organizacji - z apelem o wdrożenie skutecznych rozwiązań, leżących w zakresie kompetencji Pana Ministra, umożliwiających PKP PLK ogłaszanie i rozstrzyganie nowych przetargów i zawieranie umów. Pomoże to uniknąć głębokiego kryzysu w budownictwie kolejowym i produkcji przemysłowej na jego rzecz.

Z wyrazami szacunku

Marita Szustak

Prezes

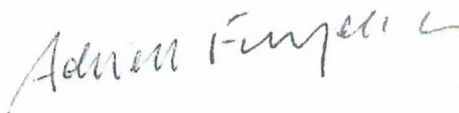
Izba Gospodarcza Transportu Lądowego



Adrian Furgalski

Przewodniczący

Forum Kolejowe Railway Business Forum



Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury