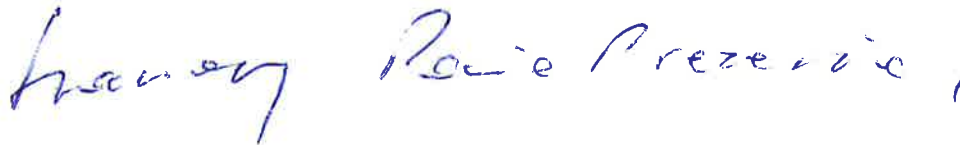


Warszawa, 05.12.2018 r.

Pan Ireneusz Merchel

Prezes Zarządu PKP PLK S.A.



Z dużym niepokojem obserwujemy coraz poważniejszą sytuację dotyczącą przetargów na inwestycje kolejowe. Po okresie drastycznego spadku wydatków PKP PLK na inwestycje w 2016 do wysokości 4,1 mld zł i w 2017 do 5,5 mld zł nastąpiło radykalne przyspieszenie, w ilości i wartości, ogłoszonych w 2018 roku przetargów. Zaistniała luka w wydatkach w tych dwóch latach, która wyniosła ok. 8 mld zł. Nadrobienie jej poprzez skumulowanie, w krótkim okresie, przetargów musiało wywołać perturbacje na rynku i w konsekwencji doprowadziło do eskalacji praktyki, w której różnice między cenami szacowanymi a najniższymi ofertami wykonawców stają się niebezpieczne dla realizacji inwestycji kolejowych nie tylko w 2019 roku, ale w całej II perspektywie unijnej.

Te różnice cen wystąpiły już w 2017 roku, a ich sumaryczna wielkość to 208 mln zł. Fakt ten nie spowodował reakcji w postaci podjęcia działań zapobiegających niekorzystnemu rozwojowi sytuacji.

W efekcie w 2018 roku ta wielkość osiągnęła poziom 5,5 mld zł.

Przekroczenia kwoty szacowanej przez PKP PLK w 2017 roku.

Łączna kwota przeznaczona na sfinansowanie zamówienia	841 586 285
Suma najniższych ofert	1 049 962 049
Przekroczenie	208 375 764
	25%

Przekroczenia kwoty szacowanej przez PKP PLK w 2018 roku.

Ilość postępowań przetargowych w 2018 roku	44
Łączna kwota przeznaczona na sfinansowanie zamówienia	11 824 178 986
Suma najniższych ofert	17 336 451 504
Przekroczenie	5 512 272 517
	47%

Konsekwencje obecnych problemów będą wielorakie.

1. Zahamowanie rozstrzygnięcia przetargów stanowi niedobry sygnał do instytucji finansowych i pogłębia problemy z bieżącym finansowaniem oraz finansowaniem projektów rozwojowych branży – zarówno dotyczących wielkości produkcji jak i opracowywania oraz wdrażania nowych rozwiązań.
2. Niższe zamówienia na materiały i wyroby dla infrastruktury kolejowej spowodują zmniejszenie ich produkcji, która będzie niezwykle trudna do nadrobienia, ale konieczna na pokrycie zamówień w okresie szczytowych wielkości inwestycji, przewidzianych w KPK.
3. Wystąpi realne zagrożenie zmniejszenia, już w 2019 roku, inwestycji kolejowych, w stosunku do KPK, będące konsekwencją wydłużania procedur przetargowych w wyniku unieważniania kolejnych przetargów. To może mieć poważne skutki również w latach kolejnych. Będą one efektem kumulacji wydatków na inwestycje drogowe i kolejowe. Przy ich łącznym poziomie, sięgającym w kolejnych latach, po 35 mld zł dojdzie to sytuacji, w której wykonawcy wybierać będą przetargi i roboty o warunkach bardziej konkurencyjnych. Tu drogi mogą być chętniej wybierane niż kolej.

Utrzymująca się sytuacja rodzi uzasadnione obawy, że zmierzamy do powtórzenia tej z 2014 roku w inwestycjach drogowych i z 2016 roku w kolejowych. Następstwa znamy. Spadek na kolei spowodował zmniejszenie produkcji wyrobów o ok. 50% w stosunku do mocy produkcyjnych, a działania amortyzujące inwestora były spóźnione – wcześniejsze zakupy materiałów zaskutkowało dopiero po I kw. 2017 roku. Producenci zrealizowali własne inwestycje rozwojowe, zwiększyli możliwości produkcyjne tak, aby sprostać wielkościom zamówień, będących konsekwencją wydatków przewidzianych w KPK – i w takiej sytuacji pojawia się zagrożenie niższych wydatków PKP PLK na inwestycje kolejowe, przekładające się na zmniejszenie zamówień. Jeżeli zaistnieje, rodzic będzie poważniejsze problemy dla realizacji inwestycji kolejowych niż w 2016 roku, gdyż tamten rok był początkiem II perspektywy, a rok 2019 rozpoczyna okres maksymalnych wydatków, po 12 mld zł w kolejnych 3 latach.

Z punktu widzenia wykonawców problemy związane będą z brakiem ciągłości rozstrzygniętych przetargów, a skutkują ich spiętrzeniem w kolejnych okresach. Przedłużanie się takiej sytuacji spowoduje większe zaangażowanie szeregu wykonawców w inwestycje drogowe, ograniczając możliwości wykonawstwa w kolejowych.

Podejmowane ostatnio decyzje PKP PLK SA w sprawie obniżenia wadium, wysokości i sposobu płatności gwarancji oraz zapowiedzi o możliwości waloryzacji realizowanych kontraktów są bardzo cenne i środowisko kolejowe przyjmuje je z uznaniem.

Niemniej zagrożenia są tak poważne, że istnieje potrzeba podjęcia znacznie szerzej zakrojonych środków zaradczych. Trzeba dużego wspólnego wysiłku, w tym wsparcia inwestora, PKP PLK, przez branżę tak, aby sytuacja została opanowana a inwestycje w kolejnych latach były, w maksymalnym stopniu przewidywalne i wolne od praktyk hamujących je.

RBF proponuje pilne zorganizowanie spotkania kierownictwa PKP PLK, organizacji z branży kolejowej, przedstawicieli instytucji mających wpływ na realizację inwestycji kolejowych w celu

przeanalizowania obecnej sytuacji w inwestycjach oraz wypracowania konkretnych działań, do wdrożenia od zaraz, dla skutecznej realizacji celów zawartych w KPK. Nie może powtórzyć się zapaść z 2016 roku, tym bardziej, że do końca II perspektywy unijnej pozostaje coraz mniej czasu. Doceniamy wysiłki i rezultaty prac Forum Inwestycyjnego i Rady Ekspertów do Spraw Kolejowych, jednak sytuacja jest na tyle poważna, że naszym zdaniem konieczne jest podjęcie niezwłocznie wszelkich możliwych dodatkowych działań ratunkowych dla realizacji inwestycji kolejowych.

RBF deklaruje konstruktywną współpracę, mając na względzie powagę sytuacji oraz interes firm skupionych w naszej organizacji a także odpowiedzialność wynikającą z uczestnictwa w procesie budowy nowej polskiej kolei.

2 czerwca

Adriana Fajfer

Forum Kolejowe
Railway Business Forum
ul. Plac Bankowy 2, 00-095 Warszawa
tel. 113-22-90-171



