

Warszawa, dnia 25 marca 2021 r.

MSU.081.14.6.2021

**Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej
ul. Wspólna 2/4
00-926 Warszawa**

Dotyczy: uwag Spółki „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o. do projektu Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności, w zakresie dofinansowania zakupu taboru oraz dopuszczenia możliwości dofinansowania inwestycji ze środków KPO w zakresie budowy baz utrzymaniowo-naprawczych.

Spółka „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o. podobnie jak wielu innych przewoźników transportu publicznego oczekiwała na ukazanie się projektu Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności, który obecnie został poddany konsultacjom społecznym. Spółka KM planuje realizację projektów strategicznych z założeniem dofinansowania ich ze środków unijnych (w tym przypadku z KPO). Do inwestycji priorytetowych należą m.in.:

1. Zakup taboru:

- 10 sztuk dwuczłonowych EZT;
- 10 sztuk hybrydowych dwuczłonowych zespołów trakcyjnych;
- 15 sztuk czteroczłonowych piętrowych EZT;
- 25 sztuk pięcioczłonowych EZT;
- 30 sztuk wagonów piętrowych do pociągów typu push–pull.

2. Budowa dwóch baz utrzymaniowo-naprawczych:

- budowa bazy utrzymaniowo-naprawczej w Sochaczewie;
- budowa bazy utrzymaniowo-naprawczej w Radomiu.

Propozycje ww. projektów zgłosił do KPO w imieniu Spółki KM Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego.

Zapisy KPO drastycznie zweryfikowały plany inwestycyjne nie tylko Spółki KM w zakresie ww. zadań, ale również pozostałych przewoźników kolejowych (z wyjątkiem PKP IC). Sfinansowanie przedmiotowych inwestycji ze środków własnych jest niemożliwe z uwagi na bardzo wysokie koszty zakupu nowego taboru jak i budowy nowych obiektów służących do utrzymania pojazdów, tym bardziej w obecnej sytuacji pandemii, która doprowadziła do pogorszenia sytuacji finansowej Spółki. Realizacja ww. inwestycji jest niezbędna w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu świadczonych usług w zakresie transportu publicznego.

W komponencie E „Zielona inteligentna mobilność” w aplikowaniu o środki UE uprzywilejowany został krajowy przewoźnik kolejowy (PKP IC), dodatkowo w dokumencie KPO nie znalazły się zapisy dopuszczające możliwość dofinansowania inwestycji związanych z budową baz utrzymaniowo-naprawczych.

Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności miał być dokumentem programowym określającym cele związane z odbudową i tworzeniem odporności społeczno-gospodarczej Polski po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19. Dokument KPO miał stanowić podstawę do ubiegania się o wsparcie z europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności. Założenia KPO co do zasady były słuszne, jednak ostateczne zapisy tego dokumentu znacząco rozgraniczyły możliwe do realizacji inwestycje jak i zweryfikowały grupy beneficjentów mogących aplikować o środki, co nie powinno mieć miejsca przy podziale środków unijnych w myśl równego dostępu do nich.

Sektor transportu kolejowego został szczególnie dotknięty skutkami COVID-19. W Spółce KM w 2020 roku znaczny wpływ na wynik i sytuację finansową miała epidemia COVID-19, która wybuchła w Polsce w marcu. Wprowadzono szereg obostrzeń, m.in. określono limit pasażerów w pociągach, wprowadzono naukę zdalną oraz ograniczono wykonywanie określonej działalności gospodarczej. Wiele przedsiębiorstw wdrożyło pracę zdalną, a część dotychczasowych pasażerów kolei przesiadła się do prywatnych środków transportu.

Powyższe czynniki przyczyniły się do znacznego spadku liczby przewiezionych pasażerów. W rezultacie nastąpił spadek przychodów ze sprzedaży biletów, a co za tym idzie – spadek dotacji przedmiotowej z Ministerstwa Infrastruktury oraz wzrost zapotrzebowania na rekompensatę ze strony Województwa Mazowieckiego.

Jednocześnie nastąpił wzrost kosztów związanych z zakupem środków ochrony osobistej oraz dezynfekcją pojazdów kolejowych i pomieszczeń biurowych (maseczki ochronne, płyny do dezynfekcji itp.).

Przewidziane do realizacji inwestycje w zakup taboru jak i budowę baz utrzymaniowo-naprawczych są istotne pod kątem prowadzonej działalności. Sfinansowanie przedmiotowych inwestycji ze środków własnych jest niemożliwe z uwagi na bardzo wysokie koszty zakupu nowego taboru jak i budowy nowych obiektów służących do utrzymania pojazdów, tym bardziej w obecnej sytuacji pandemii, która doprowadziła do pogorszenia sytuacji finansowej Spółki.

Zakup taboru.

Zapisy KPO wskazują, że podejmowane przez Rząd reformy mają na celu „zwiększenie roli sektora kolejowego w systemie transportowym poprzez stymulowanie jego dalszego rozwoju, determinującego możliwość zwiększenia udziału w przewozach”. Realizacja tego celu jest niemożliwa do osiągnięcia bez zakupu taboru zarówno do przewozów międzywojewódzkich jak i regionalnych.

Zapisy KPO komponent E:

- dopuszczają możliwość dofinansowania zakupu taboru do przewozów międzywojewódzkich oraz regionalnych. Przy czym zakup taboru do przewozów międzywojewódzkich zostanie dofinansowany ze środków KPO w trybie indywidualnym natomiast tabor do przewozów regionalnych zostanie objęty procedurą konkursową. Dodatkowo nie została wydzielona odrębna kwota alokacji na ten cel dla przewoźników krajowych i regionalnych.

Bardzo niska kwota alokacji na to działanie (398 mln euro) przy założeniu dofinansowania zakupu taboru do przewozów międzywojewódzkich w trybie indywidualnym sprawia, że dla pozostałych przewoźników, którzy muszą aplikować o środki na tabor w trybie konkursowym zostaje niewiele z ww. kwoty alokacji.

Wszystkie konkursy organizowane w ramach środków krajowych w perspektywie 2014-2020 zapewniały równy dostęp wszystkich przewoźników do środków UE.

Obecne zapisy KPO faworyzują w aplikowaniu o środki UE przewoźników kolejowych świadczących przewozy międzywojewódzkie i dyskryminują pozostałych przewoźników. Na preferencyjnych zasadach zostają przydzielone środki KPO na tabor do przewozów międzyregionalnych.

Inwestycje w bazy utrzymaniowo-naprawcze (dla taboru kolejowego).

W KPO nie znalazły się zapisy dopuszczające możliwość sfinansowania inwestycji związanych z budową baz utrzymaniowo naprawczych.

Podejmowane przez Rząd reformy zgodnie z zapisami KPO mają na celu „zwiększenie roli sektora kolejowego w systemie transportowym poprzez stymulowanie jego dalszego rozwoju, determinującego możliwość zwiększenia udziału w przewozach”. Osiągnięcie tego celu, przy jednoczesnym założeniu, że „średni wiek taboru kolejowego przekracza 30 lat” jest niemożliwe do osiągnięcia bez inwestycji w zaplecza utrzymaniowo-naprawcze dla taboru kolejowego.

Spółka KM w ramach KPO planowała dofinansowanie budowy dwóch baz utrzymaniowo-naprawczych:

- bazy utrzymaniowo-naprawczej w Sochaczewie, która umożliwi wykonywanie napraw taboru kolejowego w poziomach P4, P5 z możliwością rozszerzenia o P3,
- bazy utrzymaniowo-naprawczej w Radomiu, która umożliwi wykonywanie przeglądów w poziomie utrzymania P1 i P2 a po odpowiednim dostosowaniu hali również w poziomie utrzymania P3.

Podczas pierwszego spotkania dotyczącego konsultacji KPO, które odbyło się w formie zdalnej w dniu 2 marca 2021 r., odczytane zostało pytanie Spółki KM „dlaczego KPO nie przewiduje inwestycji w budowę baz utrzymaniowo-naprawczych, skoro zapisy KPO wskazują, że przewoźnicy dysponują często 30-letnim taborem, który muszą utrzymywać, zgodnie z Rozporządzeniem”. Udzielono na nie odpowiedzi na wizji, zasugerowano, że w obecnej perspektywie 2014-2020 zakup taboru jest powiązany z budową zapleczy utrzymaniowych, jednak trzeba się na chwilę obecną zastanowić, czy ten potencjał jest wystarczający. Wspomniano, że przewoźnicy/firmy posiadają już bazy, które wymagają jednak doinwestowania. W dalszej części wypowiedzi wyrażona została jednak wątpliwość, czy zasadne jest finansowanie tego typu inwestycji właśnie z programu KPO? W związku z powyższym, Spółka Koleje Mazowieckie zwraca się z uprzejmą prośbą, o dopuszczenie pod rozwagę poniższej argumentacji, gdyż w ocenie Spółki KM zasadne i niezmiernie ważne dla osiągnięcia strategicznych celów KPO jest dofinansowanie budowy/rozbudowy baz utrzymaniowo-naprawczych w Polsce z Krajowego Planu Odbudowy, celem wykonywania napraw istniejącego już taboru kolejowego dziesięcio czy też trzydziesto-letniego.

W przedmiotowym dokumencie wskazuje się, iż KPO ma służyć spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej, gotowości na wypadek sytuacji kryzysowych, łagodzeniu społecznych i gospodarczych skutków kryzysu, wspieraniu zielonej transformacji, promowaniu zrównoważonego wzrostu gospodarczego, integracji gospodarek UE, tworzeniu wysokiej jakości miejsc pracy, zwiększeniu szybkości odbudowy oraz wzmocnienia konkurencyjności polskiej gospodarki. Głównym celem *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) jest „tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym zwiększeniu spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym”.

Kiedy mówimy o zrównoważonym rozwoju kolejowego transportu regionalnego, nie możemy zapomnieć o konieczności budowy profesjonalnych zapleczy technicznych. Rozwój transportu kolejowego, wzrost ilości pojazdów kolejowych oraz chęć osiągnięcia konkurencyjności w stosunku do transportu indywidualnego wymaga nie tylko modernizacji linii kolejowych oraz zakupu taboru, ale również rozbudowy, czy budowy hal utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego oraz dostosowania istniejących do pro środowiskowych rozwiązań. Złożony proces utrzymania taboru, przy jednoczesnym ograniczonym dostępie do baz utrzymaniowo-naprawczych w Polsce, przyczynia się do wzrostu cen napraw (kosztów tego typu transportu), a w dalszym okresie niesie ryzyko braku możliwości rozwoju transportu kolejowego w Polsce.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych określa między innymi strukturę cyklu przeglądowo-naprawczego oraz kolejność występowania po sobie poszczególnych rodzajów przeglądów i napraw wykonywanych w ramach procesu utrzymania pojazdu kolejowego. Cały, bardzo skomplikowany proces utrzymaniowy taboru przez przewoźników kolejowych jest zatem bezwzględnie konieczny i wymagany odpowiednimi przepisami prawa, celem zachowania bezpieczeństwa pasażerów. Zgodnie z § 8 ww. rozporządzenia Spółka KM jako przewoźnik kolejowy zobowiązana jest zapewniać zgodność procesu utrzymania z wymaganiami zawartymi w dokumentacji systemu utrzymania. By wykonać tego typu przedsięwzięcie niezbędna jest specjalistyczna infrastruktura. Spółka KM posiada na własność dwie bazy utrzymaniowo-naprawcze, w których wykonywane są naprawy w poziomie utrzymania P1-P3. Nie ma natomiast odpowiedniej infrastruktury, w której można wykonywać naprawy w poziomie utrzymania P4 oraz P5. Brak wyspecjalizowanych baz utrzymaniowo-naprawczych w Polsce, umożliwiających przeprowadzenie napraw szczególnie w poziomie utrzymania P5, doprowadzi do konieczności wysłania taboru poza granicę Polski. Wybudowanie przez Koleje Mazowieckie specjalistycznej bazy utrzymaniowo-naprawczej, miałyby wpływ nie tylko na rozwój infrastruktury, ale i realne przełożenie na rozwój kapitału ludzkiego w szczególności w regionie Mazowieckim. Wykonywanie napraw w poziomie utrzymania P3, P4, czy też P5 skutkowałoby koniecznością wykwalifikowania polskich pracowników, którzy te naprawy mieliby wykonywać na terenie Sochaczewa czy też Radomia. Nie jest prawdą, że na polskim rynku istnieje wystarczająca liczba specjalistycznych i proekologicznych baz utrzymaniowo-naprawczych dla taboru kolejowego, wraz z myjnią taboru kolejowego. Wciąż polscy pracownicy, nie mają szansy na pozyskanie nowych kompetencji, a rynek napraw taboru w Polsce, na zachowanie konkurencyjności względem innych krajów UE.

Budowa zapleczy technicznych, o których mowa będzie miała również pośrednie przełożenie na wciąż rosnące ceny napraw, a tym samym na koszt sprzedawanych biletów. Stabilizacja i przewidywalność cen napraw jest

niezmiernie trudna do osiągnięcia, niemniej jednak fundamentem tego celu jest budowa profesjonalnego, ekologicznego zaplecza technologicznego.

Polska dąży do osiągnięcia efektywnego i odpornego systemu transportowego o jak najniższym możliwym negatywnym wpływie na środowisko naturalne. Konieczne jest zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do zmotoryzowanego transportu indywidualnego. Brak inwestycji w bazy utrzymaniowo-naprawcze, spowoduje brak doinwestowania bardzo ważnego ogniwa w transporcie kolejowym, co może skutkować brakiem możliwości osiągnięcia wymienionego celu strategicznego przedsięwzięcia. Bez zapleczy technologicznych, nie jest możliwe zapewnienie procesu utrzymania pojazdów kolejowych, które w różnych poziomach utrzymania muszą przechodzić przeglądy np. co dzień, tydzień, parę miesięcy czy lat. Dodatkowo zachodzi konieczność modernizacji pojazdów, czy napraw awaryjnych. Bez odpowiedniego zaplecza technicznego nie będzie można zapewnić dostępności transportowej pojazdów kolejowych dziesięcio czy dwudziestoletnich, dla których proces utrzymania zagwarantowany przy ich zakupie już się zakończył.

➤ Budowa bazy utrzymaniowo-naprawczej w Sochaczewie.

Projekt nie stanowi wyłącznie inwestycji realizowanej na Mazowszu, wpisuje się również w gałąź rozwoju transportu kolejowego na Mazowszu, w zakresie napraw i utrzymania ponad 300 pociągów Spółki KM, zakupionych w ramach procedur Prawa Zamówień Publicznych od różnych producentów.

Jednym z horyzontalnych celów KPO jest wzmocnienie spójności społecznej i terytorialnej Polski, a jednym z oczekiwanych rezultatów ma być „*zahamowanie trendu spadkowego udziału autobusów i pociągów w transporcie pasażerskim*”.

Wybudowanie bazy utrzymaniowo-naprawczej w Sochaczewie dla tak istotnego przewoźnika na rynku Polskim jakim są Koleje Mazowieckie, jest niezmiernie ważne, celem zabezpieczenia przewozów regionalnych na Mazowszu, przed ryzykami zewnętrznymi jakim jest dostęp do baz utrzymaniowo-naprawczych w Polsce. Doprowadzenie do zmniejszenia, czy też stabilizacji cen napraw i utrzymania pojazdów kolejowych, jest zasadne celem zachowania konkurencyjności tego typu przewozów pasażerskich względem przemieszczania się samochodem osobowym.

Budowa przedmiotowej bazy ma na celu zapewnienie usług utrzymania taboru kolejowego w poziomach P3–P5. Nowoczesna myjnia taboru w Sochaczewie, która jest częścią inwestycji będzie mogła obsługiwać tabor utrzymywany w Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Sochaczewie, jak i nowej bazie Spółki KM.

Lokalizacja W Sochaczewie ma szczególnie korzystne położenie pod względem dostępu do istniejących głównych linii kolejowych na Mazowszu. Sochaczew położony jest przy zmodernizowanej linii E-20 pomiędzy Warszawą a Poznaniem. Należy podkreślić, że na tej linii występują duże potoki pasażerskie. W pobliżu planowanej lokalizacji bazy przejeżdżają codziennie dziesiątki pociągów uruchamianych przez Spółkę KM.

Planowane jest zastosowanie proekologicznych rozwiązań w budowie i funkcjonowaniu bazy:

- zastosowanie technik ograniczających wzrost szkodliwych substancji w środowisku tj. np. fotowoltaika, solary,
- myjnia z zastosowaniem obiegu zamkniętego oraz podczyszczaczy ścieków technologicznych tj. np. separatory, odstojniki, membrany, filtry,
- wybudowanie kotłowni gazowej.

W związku z realizacją projektu szacowany jest wzrost zatrudnienia i aktywizacji zawodowej w rejonie budowy bazy.

➤ Budowa bazy utrzymaniowo-naprawczej w Radomiu.

Przedmiotem projektu jest budowa hali przeglądowo-naprawczej z kanałami przeglądowo-naprawczymi o długości 99 m umożliwi utrzymanie wszystkich elektrycznych pojazdów trakcyjnych o odpowiedniej długości: EZT pięcio-, cztero- oraz trzyczłonowe obecnie użytkowanych przez Spółkę KM.

Na terenie miasta Radom nie ma obecnie pomiotu prowadzącego utrzymanie pojazdów kolejowych. Realizacja projektu pozwoli min. na szybsze i sprawniejsze wykonywanie napraw i przeglądów taboru obsługującego połączenia w aglomeracji radomskiej, przyczyni się do obniżenia kosztów z tytułu energii elektrycznej trakcyjnej oraz dostępu do infrastruktury poprzez wyeliminowanie planowanych przejazdów pojazdów kolejowych w celu wykonania czynności utrzymaniowych. Ponadto myjnia przejazdowa, której wybudowanie jest częścią inwestycji, umożliwi automatyczne czyszczenie zewnętrzne powierzchni bocznych, czołowych oraz dachów pojazdów kolejowych.



Pozostałe korzyści wynikające z budowy bazy:

- możliwość utrzymania pojazdów kolejowych w poziomach P1-P2, a po odpowiednim dostosowaniu hali również w trzecim poziomie utrzymania P3,
- możliwość wykonywania napraw awaryjnych wszystkich pojazdów kolejowych użytkowanych przez Spółkę obsługujących połączenia do Radomia, bez konieczności przesyłania pojazdów do Warszawy, w tym również składów wagonowych o długości do 99 m – posiadając odpowiednią kadre,
- budowa myjni przejazdowej pojazdów kolejowych wraz z urządzeniami do wodowania oraz odfekalniania pojazdów kolejowych umożliwi prowadzenie obsługi w tym zakresie,
- lokalizacja bazy w Radomiu pozwoli na wybiegowanie pociągów Spółki KM w taki sposób, aby wyeliminować konieczność uruchamiania pociągów do Warszawy celem wykonania czynności utrzymaniowych w poziomie P1-P2 – aktualnie planowanych jako pociągi handlowe (3-4 obiegi),
- możliwość przesyłania składów zastępczych do obsługi linii nr 7 – wymiana składów w stacji Dęblin, w chwili obecnej składy w sprawach awaryjnych przesyłane są z Warszawy.

Proekologiczne rozwiązania zastosowane w budowie i funkcjonowaniu bazy:

- wybudowanie kotłowni gazowej,
- oczyszczanie wód opadowych poprzez zastosowanie separatorów,
- zastosowanie trójstopniowego układu podczyszczania ścieków z myjni przejazdowej.

W związku z realizacją projektu szacowany jest wzrost zatrudnienia i aktywizacji zawodowej w rejonie budowy bazy.

Na zakończenie pragniemy nadmienić, że w 2019 roku (poprzedzający rok 2020, w którym rozpoczęła się pandemia Covid-19) liczba przewiezionych pasażerów na polskiej kolei przekroczyła 335 mln. Najwięcej pasażerów, niemal 88,9 mln, skorzystało z usług Przewozów Regionalnych, działających w 2019 r. pod marką Polregio. Drugie pod względem liczby przewiezionych pasażerów były właśnie Koleje Mazowieckie z wynikiem 62,1 mln pasażerów. Osiągnięcie takiego wyniku jest pochodną inwestycji w tabor i bazy utrzymaniowo-naprawcze. Są to komponenty wpływające na niezakłóconą realizację rozkładu jazdy oraz bezpieczeństwo podróży.

W odniesieniu do powyższego oraz mając na uwadze dążenie do zwiększenia konkurencyjności sektora kolejowego w Polsce, uprzejmie wnioskujemy o modyfikację zapisów Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności w zakresie:

1. Wyrównania szans w aplikowaniu o środki w ramach KPO poprzez wydzielenie odrębnej puli alokacji na zakup taboru do realizacji przewozów regionalnych i międzywojewódzkich.
2. Dopuszczenia możliwości dofinansowania ze środków KPO w trybie indywidualnym budowy baz utrzymaniowo-naprawczych.

Z powyższym wiąże się konieczność zwiększenia kwoty alokacji na zakup taboru jak również na komponent, w którym uwzględnione zostaną inwestycje związane budową baz utrzymaniowo-naprawczych.

Niezależnie od przedmiotowego pisma, uwagi szczegółowe do KPO prześlemy do Państwa za pośrednictwem obowiązującego formularza (on line) jak również w formie papierowej ze stosownym pismem w tej sprawie.

Pozostajemy do Państwa dyspozycji w kwestii ewentualnego rozwinięcia zagadnień o których mowa powyżej, tym samym wyrażamy gotowość spotkania z Państwem celem omówienia zaproponowanych przez nas zmian do KPO.


CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Handlowy

Dawid Grajda


CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Finansowy

Cezary Lewandowski

