

LDN-030-1/21

Warszawa, 10.03.2021

Szanowny Pan
Tadeusz Kościński
Minister Funduszy i Polityki Regionalnej
ul. Wspólna 2/4
00-926 Warszawa

Dotyczy: uwagi spółki Szybka Kolej Miejska sp. z o.o. do projektu Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności udostępnionego do konsultacji w marcu 2021 r.

Szanowny Panie Ministrze,

SKM sp. z o.o. od kilkunastu lat prowadzi działalność związaną z realizacją pasażerskich przewozów kolejowych na terenie Miasta Stołecznego Warszawy oraz okolicznych gmin. Jako piąty, największy przewoźnik pasażerski w Polsce wg liczby pasażerów, realizujemy misję naszego przedsiębiorstwa w oparciu o najwyższe standardy techniczne oraz ekonomiczno - finansowe.

Z uwagą obserwujemy trendy związane z rozwojem polskich aglomeracji, zdając sobie sprawę, że publiczny transport kolejowy pełnić będzie niezwykle istotną rolę w zapewnieniu obywatelom podstawowych usług życiowych oraz środowiskowych. Dotyczy to między innymi zwiększenia dostępności do aglomeracji dla mieszkańców mniejszych miejscowości, które to zadanie z powodzeniem realizuje SKM.

Pod tym właśnie kątem poddaliśmy analizie projekt Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności a konkluzje przedstawiamy w treści niniejszego pisma.

Zgodnie z artykułem 4 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lutego 2021 r. realizacja KPO służy promowaniu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej poprzez zwiększenie odporności, gotowości na wypadek sytuacji kryzysowych, zdolności dostosowawczych i potencjału wzrostu gospodarczego, łagodzeniu społecznych i gospodarczych skutków kryzysu, wspieraniu zielonej transformacji, przyczynianiu się do realizacji unijnych celów w zakresie klimatu oraz transformacji cyfrowej.

W precyzyjnej realizacji wyżej wymienionych celów nasza Spółka upatruje szans na wsparcie rozwoju aglomeracji warszawskiej w trosce o komfort życia oraz bezpieczeństwo obywateli.

Dostrzegamy, że (przynajmniej w warstwie deklaratywnej) jednym z adresatów proponowanych w ramach KPO działań są podmioty, w tym samorządy terytorialne, inwestujące w rozbudowę infrastruktury i środki transportu zapewniające czyste środowisko i nowe możliwości inwestycyjne.

Z niepokojem jednak konstatujemy, że mimo szeroko opisanych w KPO problemów związanych z koniecznością rozwoju miast, duża część firm i organizacji samorządowych może pozostać nieobjęta działaniami wykonawczymi przewidzianymi w projekcie KPO. Dotyczy to zwłaszcza działań oraz środków jakie miałyby zostać skierowane do samorządowych przewoźników kolejowych a związanych między innymi z rozwojem potencjału taborowego tych przedsiębiorstw oraz rozbudowy zaplecza technicznego związanego z ich działalnością.



Nie negując potrzeby rozwoju ekologicznego transportu drogowego, chcielibyśmy podkreślić, że w naszym przekonaniu o możliwościach rozwoju miast oraz komforcie życia obywateli będzie decydował nie tylko wzrost liczby nisko bądź zeroemisyjnych pojazdów poruszających się po drogach ale także (a może przede wszystkim) odciążenie tych dróg (których rozwój limitowany jest w dużej mierze dostępnością terenów) poprzez przeniesienie ruchu pasażerskiego do samorządowych przewoźników kolejowych.

W tym kontekście, niepokoi brak mechanizmów, na podstawie których wyżej wymienione podmioty mogłyby partycypować w podziale środków przeznaczonych na realizację KPO.

Odnosząc się do konkretnych zapisów:

- Nie dostrzegamy w komponencie E „Zielona, inteligentna mobilność” (str. 197) jakichkolwiek działań inwestycyjnych związanych z modernizacją i rozwojem infrastruktury, niezbędnej do sprawnego funkcjonowania kolejowych przewoźników aglomeracyjnych. Dla struktury kolejowej przewidziany został rozwój linii kolejowych (E2.1.1 Linie kolejowe, str. 208), czyli potencjalne projekty PKP PLK, które zostaną wskazane w trybie indywidualnym.

W naszym przekonaniu, powyższe zapisy powinny zostać uzupełnione o kwestie związane z rozwojem infrastruktury towarzyszącej przewoźników, takiej jak bocznice kolejowe oraz zaplecza związane z ich działalnością.

- W zapisach sekcji E2.1.2 dotyczącej Pasażerskiego taboru kolejowego (str. 209) dostrzegamy istotną sprzeczność:

polega ona na zasygnalizowaniu konieczności podjęcia skutecznych działań w zakresie odnowy taboru i zwiększaniu udziału pojazdów wykorzystujących nowoczesne rozwiązania techniczne, w szczególności w odniesieniu do efektywności energetycznej i wpływu na środowisko jako działań niezbędnych dla zachęcenia społeczeństwa do zmiany nawyków transportowych i zwiększenia udziału transportu zbiorowego w pracy przewozowej. Dalej czytamy: „ **Działania w tym zakresie są istotne zwłaszcza w miejskich obszarach funkcjonalnych (ze względu na kwestie kongestii i emisji zanieczyszczeń)**”.

Jednakże już przy działaniach implementacyjnych KPO przewiduje wsparcie zakupu nowego taboru jedynie przez przewoźników międzywojewódzkich i regionalnych, przy całkowitym pominięciu przewoźników aglomeracyjnych.

Dla zilustrowania naszych obaw pozwalamy sobie przytoczyć przykład bezpośredniego wpisania do KPO planowanej inwestycji PKP Intercity (według danych Urzędu transportu Kolejowego obsługującej 14 % rynku przewozów wobec 6 % w przypadku SKM sp. z o.o.), która zostanie wsparta finansowo środkami z KPO w trybie pozakonkursowym. Inwestycja ma polegać na zakupie 38 pociągów PUSH-PULL 7-wagonowych składów piętrowych wraz z 45 lokomotywami wielosystemowymi. Zgodnie z informacją, na projekt przewidziano 398 mln euro a wg szacunków jeden skład w ramach inwestycji PKP IC będzie kosztował ok. 115 mln zł (przy czym intensywność pomocy w ramach KPO zostanie ustalona stosownie do alokacji).

W naszym przekonaniu istnieje istotne ryzyko, że większość środków zostanie w tym przypadku zaabsorbowana przez inwestycję PKP IC - co z punktu widzenia innych przewoźników jest rozwiązaniem silnie niekonkurencyjnym.

Chcemy wierzyć, że brak uwzględnienia w działaniach wdrożeniowych KPO miejskich kolejowych spółek przewozowych to jedynie niedopatrzenie, wynikające z tempa prac nad tworzeniem KPO.



W podsumowaniu powyższych uwag chcielibyśmy podkreślić, że tylko oparta na konsensusie społecznym konstrukcja dokumentu o znaczącej istotności dla przyszłości Polski jakim jest Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności daje rękojmię sukcesu w implementacji jego zapisów.

Jakiegolwiek przesłanki, mogące świadczyć o zaburzeniu równowagi w alokacji środków pomiędzy poszczególnymi interesariuszami, mogą prowadzić do braku akceptacji nie tylko poszczególnych zapisów Planu ale także mogą poddawać w wątpliwość skuteczną realizację planu oraz efektywność wydatkowanych kwot.

Zapisy KPO w obecnym kształcie mogą być w naszym przekonaniu potraktowane jako dyskryminujące podmioty samorządowe związane z transportem kolejowym na rzecz realizacji celów wyznaczonych spółkom państwowym co może implikować możliwość skorzystania ze środków w ramach KPO jedynie przez podmioty powiązane ze skarbem państwa. Apelujemy aby wszystkie podmioty sektora przewozów kolejowych były traktowane równo i na zasadach pełnej, równoprawnej konkurencji w świetle zapisów KPO i aby wszystkie podmioty mogły skorzystać z możliwości przystąpienia do KPO na zasadach uczciwej konkurencji i na jasnych oraz przejrzystych zasadach rozdziału środków w ramach KPO.

Wnosimy zatem o uwzględnienie w zapisach KPO finansowania zakupu nowoczesnego taboru oraz przeznaczenia odpowiednich środków na rozwój zapleczy u kolejowych przewoźników aglomeracyjnych.

Zamieszczone powyżej spostrzeżenia oraz propozycje zmian gwarantują transparentność alokacji środków wydatkowanych w ramach KPO na publiczny transport kolejowy, przyczyniając się do wzrostu społecznej akceptacji jego zapisów oraz możliwości efektywnej realizacji zamierzeń w nim zawartych.

Wyrażając gotowość współpracy przy dalszych działaniach związanych z tworzeniem KPO,

pozostajemy z poważaniem


Prezes Zarządu
Alan Beroud

PROKURENT

Mariusz Stec

Otrzymują:

1. Adresat
2. Pan Rafał Trzaskowski – Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy
3. Pan Dariusz Grajda – Prezes Zarządu Związku Samorządowych Przewoźników Kolejowych, ul. Lubelska 26, 03-802 Warszawa
4. Pan Piotr Faryna - wiceprezes zarządu Tor-Audytor sp. z o.o.