

Prezes Izby

Marita Szustak

Wiceprezesi Izby

Przemysław Korwiel

Piotr Macioszek

Wiesław Nowak

Członkowie Zarządu

Andrzej Kwiek

Ryszard Leszczyński

Henryk Pińkowski



Warszawa, 10 września 2018 r.

Marita Szustak

Prezes Zarządu

Izby Gospodarczej Transportu Lądowego

IGTL/5/3/ 22 /MG/2018

Pan

Aleksander Smolar

Prezes Zarządu

Fundacji Batorego

w nawiązaniu do dyskusji, która miała miejsce 21 czerwca br. podczas spotkania dotyczącego kosztów realizacji zadania pn. *Opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizację robót budowlanych w formule „Projektuj i Buduj” w ramach projektu POIiŚ 5.2-6 „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa - Zawiercie”* poniżej przekazuję informację na temat zgłaszanych przez członków Izby Gospodarczej Transportu Lądowego problemów wzrostu kosztów materiałów, transportu, robocizny i cen usług podwykonawczych w ramach kontraktów zawartych w latach 2016 – 2017.

W ostatnim czasie mamy do czynienia z szeregiem sytuacji, kiedy generalny wykonawca wskazuje, że zaktualizowane koszty projektu zleconego w 2016 lub 2017 w oparciu o ceny bieżące znacząco odbiegają od wyceny dokonywanej na etapie sporządzania ofert. Potwierdzeniem istnienia problemu jest to, że od co najmniej 3 kwartałów coraz rzadsze są przypadki, w których otwarcie ofert PKP PLK SA zakończyło się inaczej, niż przekroczeniem budżetu przez wszystkich oferentów czasem są to nawet o 50% do 100%. Przyczyną tak drastycznych różnic pomiędzy kosztorysem inwestorskim a ofertami jest kumulacja zamówień i robót. Co więcej, na okres spiętrzenia inwestycji nałożyły się zmiany na rynku pracy, tj. obniżenie wieku emerytalnego, podniesienie płacy minimalnej (co pociągnęło za sobą lawinę żądań na wszystkich poziomach), nieprzewidywalne zmiany na rynku materiałów i usług, wzrost kosztów przewozów, czy odwrócony VAT. Wzrosty cen poszczególnych asortymentów są czasami dwucyfrowe. Wykonawcy, którzy teraz kalkulują oferty, biorą pod uwagę obecną

sytuację na rynku, niestety nie ma na dzień dzisiejszy skutecznych mechanizmów waloryzacji zawartych już kontraktów.

Kumulacja zamówień i robót ma bezpośredni wpływ na logistykę i przewidywalność procesów biznesowych. Z tego punktu widzenia opóźnienie startu programów (i późniejsza realizacja pod presją czasu) negatywnie wpływają na rynek. Sytuacja przypomina najbardziej niekorzystny okres poprzedniej perspektywy finansowej. Co gorsza, rynek pracy jest jeszcze trudniejszy. Obecnie trudno znaleźć robotników wykwalifikowanych i niewykwalifikowanych, a braki wśród kadry technicznej osiągają apogeum.

Istotnym problemem są wprowadzone przez PKP PLK SA w sposób niewłaściwy wyprzedzające zakupy. Intencją tego rozwiązania było umożliwienie wcześniejszego zakupu materiałów i urządzeń w celu zapewnienia większej płynności dostaw i produkcji. Niestety PKP PLK SA obwarowała ten proces karami umownymi i mamy obecnie nierzadko kuriozalne sytuacje, kiedy materiały są dostarczane w sytuacji planowanego wbudowania w perspektywie wielu miesięcy, a braki występują na robotach bieżących.

Podobnie jest w całym sektorze budownictwa, np. w drogownictwie firmy borykają się z tymi samymi problemami, przy czym na kolei sytuacja komplikuje się jeszcze bardziej ze względu na wielość branż, a w niektórych (np. automatyka) rynek jest bardzo płytki. W poszczególnych segmentach rynku różnice w cenach wahają się od zaledwie kilku do kilkudziesięciu procent. Waloryzacja poprzez wskaźniki GUS to fikcja, chociażby z uwagi na to, że nie ma tzw. „koszyka materiałów kolejowych”. Konieczna jest praca nad doszczegółowieniem i urealnieniem sprawozdawczości, ale jest to rozwiązanie na przyszłość. Rozwiązanie problemu wzrostu cen potrzebne jest tu i teraz, a prawdę mówiąc „wstecz”, tj. w odniesieniu do kontraktów zawartych w latach 2016 i 2017. To jest bez wątpienia największy problem, w szczególności pod kątem prawnym w kontekście kwalifikowalności środków.

Prezes Zarządu
Izby Gospodarczej Transportu Lądowego
Maria Szustak