

Oświadczenie złożone przez senatora Jarosława Obremkiego na 19. posiedzeniu Senatu w dniu 18 października 2012 r.

Oświadczenie skierowane do ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomira Nowaka

Szanowny Panie Ministrze!

Jestem bardzo zaniepokojony doniesieniami mediów o profilu kolejowym w sprawie kosztów sporządzania dokumentacji projektowo-technicznej przed modernizacją linii kolejowych.

Obawiam się, że możemy mieć tu do czynienia z sytuacją, gdy nagła podaż pieniądza na rynku (środki UE) nie napotyka możliwości odpowiedniego zagospodarowania środków. W związku z tym po to, by rynek odzyskał równowagę, musi nastąpić jedno z następujących zjawisk: nagły wzrost cen (np. nagły wzrost cen mieszkań, który miał miejsce po uruchomieniu przez banki kredytów hipotecznych w latach dziewięćdziesiątych) lub, co znacznie gorsze w skutkach, ściąganie pieniędzy z tego rynku i wykorzystywanie ich w sposób niezgodny z przeznaczeniem (np. budowa niepotrzebnych ekranów poza terenem zabudowanym, o czym niedawno było głośno w mediach).

Odnoszę wrażenie, że mamy obecnie do czynienia z sytuacją, kiedy bardzo mocno zawyżone koszty dokumentacji są akceptowane przez obie strony i służą szybkiemu wydawaniu przez PKP unijnych pieniędzy, których nie wykorzystano w rozsądny sposób, gdy był na to czas.

Przykładem takiej niegospodarności może być choćby zamówienie PKP PLK na dokumentację przebudowy linii kolejowej nr 7 na odcinku Otwock – Lublin. Szacunkowy koszt dokumentacji tej modernizacji to ponad 209 mln zł netto, czyli ponad ćwierć miliarda złotych brutto. Za tę kwotę np. w USA można zatrudnić na dwa lata (na okres kontraktu) dwustu pięćdziesięciu inżynierów transportu, budownictwa i energetyki, płacąc im najwyższe stawki rynkowe w tym kraju. Koszt tej dokumentacji (1,73 mln zł/km linii) o 70% przekracza kwotę, za którą niezależny od PKP samorząd województwa dolnośląskiego wykonał prace modernizacyjne (nie dokumentację, a roboty budowlane) na przejętej od PKP, całkowicie zdewastowanej, położonej najwyżej w kraju górskiej linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrachov.

Nie jest to jedyny przykład drenowania PKP. Ostatnio zakupiony został w Fabryce Pojazdów Szynowych „H. Cegielski” tabor dla IC (dwadzieścia pięć wagonów) za kwotę 175 mln zł. Ceny te w żaden sposób nie przystają do kosztów produkcji. Warto zauważyć, że zakupiono zwykle wagony, osiągające prędkość do 160 km/h. Tymczasem firma Siemens dostarcza kolejom czeskim tylko za nieznacznie wyższą kwotę (o 10%) składy pociągów typu Railjet o dużej prędkości (230 km/h), w tym wagony sterownicze (a więc wyposażone w cały system sterowania pociągiem). Zwracam uwagę, że Fabryka Pojazdów Szynowych „H. Cegielski” była jedynym oferentem w opisywanym postępowaniu. Jak mówi popularny na internetowych forach kolejowych żart, w Polsce nowe, ale zupełnie konwencjonalne wagony są kupowane po cenach (w przeliczeniu na kilogram) komputerów albo luksusowych samochodów, takich jak Mercedes S-class.

W związku z tym kieruję do Pana Ministra następujące pytania:

1) Czy Pan Minister również dostrzega ten problem?

2) W odpowiedzi z dnia 7 maja 2012 r. na moje wcześniejsze zapytanie pisał Pan Minister, że na remont trasy Wrocław – Jelenia Góra przeznaczono ponad 94 mln zł. O ile minut remont tej trasy pozwoli skrócić czas przejazdu i jak to się ma do średnich kosztów remontów linii kolejowych w Unii Europejskiej lub USA oraz ich efektywności (liczonej w mln euro/minutę oszczędności czasowej)?

3) Popularna teoria głosi, że zawyżanie kosztów dokumentacji jest spowodowane złą cenową wąskiej i spójnej grupy ludzi z uprawnieniami (w ogromnej większości byłych pracowników PKP), którzy mają swoisty monopol na tym rynku. Sposób przeprowadzenia postępowania dotyczącego dokumentacji przebudowy linii kolejowej nr 7 (podział zamówienia na mniejsze kawałki i wykluczenie możliwości złożenia jednej oferty na całość) potwierdza te obawy. Czy Pan Minister zetknął się z tą teorią? Ile osób w Polsce (w zaokrągleniu) ma obecnie uprawnienia do projektowania linii kolejowych? I, dla porównania, ile osób ma takie uprawnienia w Niemczech i w Czechach? Czy wobec faktu, że tamtejsze linie kolejowe cieszą się opinią co najmniej równie dobrą jak nasze, nie rozważa Pan możliwości wpuszczenia na nasz rynek tamtejszych projektantów?

Jarosław Obremki