

Warszawa, 30.05.2023 r.

PZPB/34/2023

OIGD/69/2023

Szanowny Pan

Andrzej Adamczyk

Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

jako ogólnopolskie organizacje zrzeszające wykonawców, podwykonawców i dostawców sektora budownictwa oraz infrastruktury w Polsce, zwracamy się do Pana z wnioskiem o pilne podjęcie działań zaradczych, wobec skutków utrzymujących się nadal na polskim rynku budowlanym wysokich cen materiałów i robocizny oraz kosztów finansowania (stóp procentowych).

Bardzo pozytywnie wraz z całą branżą drogową przyjęliśmy działania Ministerstwa Infrastruktury, które poczynszy od miesięcy letnich ubiegłego roku, zaowocowały podpisaniem aneksów zwiększających waloryzację kontraktową z 5% do 10% w ramach kontraktów inwestycyjnych PBDKiA. Widzimy jednak konieczność podjęcia kolejnych działań w tym zakresie. Zwracamy uwagę, iż celem wprowadzonej zmiany, było odzwierciedlenie części wzrostów cen jakie miały miejsce w roku 2022, po wybuchu wojny na Ukrainie. W dacie uzgadniania zmian do kontraktów, strony nie miały jeszcze wiedzy, jak będą kształtować się ceny materiałów, robocizny, czy kosztów finansowania w kolejnych miesiącach. Zakładano ich czasowy wzrost, który jednak w kolejnych miesiącach mógł być skompensowany ewentualnym spadkiem, skutkującym utrzymaniem się średniego poziomu wzrostu cen w okresie realizacji kontraktów na poziomie około 10%. Niestety po 14 miesiącach od rozpoczęcia wojny, ceny bez mała wszystkich materiałów i usług budowlanych nadal utrzymują się na poziomach drastycznie wyższych niż ceny z dat składania ofert, przypadających przed dniem 24 lutego 2022 r. Co prawda ceny niektórych materiałów i surowców są nieco niższe, niż w szczytowym momencie ubiegłego roku (przypadającym co do zasady na miesiące maj i czerwiec 2022 roku), to jednak nadal są na znacząco wysokim poziomie, co w dalszym ciągu w istotny sposób pogłębia straty przedsiębiorstw.

Niestety zwiększony w ubiegłym roku limit waloryzacyjny z 5% do poziomu 10% nie nadąży - w odniesieniu do ofert złożonych przed 24 lutego 2022 r. - za realnym wzrostem kosztów, który w końcówce I kwartału 2023 r., w zależności od terminu pozyskania kontraktu w latach 2020 – 2022, sięga nawet kilkudziesięciu procent (dane szczegółowe w Załączniku nr 4 do pisma). Na powyższe bezpośredni wpływ miał gwałtowny wzrost cen czynników kosztotwórczych w okresie styczeń 2022 – styczeń 2023, głównie tych związanych z drastycznymi wzrostami cen praktycznie wszystkich rodzajów i źródeł pozyskiwania energii.

Problemy z pozyskaniem komponentów do produkcji, samą produkcją czy zaburzoną logistyką z powodu zerwania łańcuchów dostaw (pandemia Covid 19 i wojna w Ukrainie), miały również niewątpliwy wpływ w ostatnim roku na wzrost cen materiałów strategicznych w infrastrukturze drogowej, i tak:

- olej napędowy, wzrost o ok. 24%
- cement, wzrost o ok. 39%
- beton, wzrost o ok. 23%
- kruszywa - mieszanka, wzrost o ok. 35%
- kruszywa - grysy, wzrost o ok. 21%
- transport kolejowy, wzrost o ok. 35%
- transport kołowy, wzrost o ok. 37%.

Warto zaznaczyć, że analitycy branżowi dostrzegają w roku bieżącym symptomy stabilizacji cen materiałów, jednak następuje ona na bardzo wysokim poziomie. Szczegółowe informacje w tym względzie ujęte są w:

Załączniki 1,2,3 – prezentują skalę wzrostów wskaźników waloryzacyjnych w okresie od momentu rozpoczęcia publikacji, szczegółowo w okresie 2022-2023 oraz udział wartościowy wskaźników z uwzględnieniem ich wagi dla wybranego kontraktu infrastrukturalnego.

Analiza wzrostu cen w odniesieniu do realizowanych kontraktów – dokonana z uwzględnieniem koszyka waloryzacyjnego, określonego w umowach - wskazuje, że próg 10% limitu waloryzacji został już osiągnięty w przypadku ponad jednej trzeciej (35%) zbadanych kontraktów na budowę dróg, pomimo ich zrealizowania w części, a nie w całości. PZPB oraz OIGD dokonały analizy realizowanych kontraktów, zawartych przed 24 lutego 2022 r. w zakresie poprawności działania mechanizmu waloryzacji. Wyniki badania zaprezentowane są w Załączniku nr 4 dla 35 zanonimizowanych kontraktów drogowych. Należy odnotować, że w ramach reprezentatywnej grupy przebadanych kontraktów, nieprzewidywalną w dacie składania ofert wartość wzrostu kosztów ponad obowiązujący 10% limit waloryzacji, to jest w zakresie w całości ponoszonym przez firmy wykonawcze, a w konsekwencji podwykonawców, szacujemy na co najmniej 1 miliard złotych netto.

W ocenie branży, waloryzacja powinna również obejmować wzrost kosztów czynności wykonywanych w ramach obsługi gwarancyjnej, które co do zasady w kalkulowane są w wynagrodzenie umowne. W aktualnie realizowanych kontraktach Wykonawcy zobowiązują się do różnego rodzaju świadczeń w ramach gwarancji na okres do 10 lat, a biorąc pod uwagę nieprzewidywalność czynników cenotwórczych oraz inflacji w tak odległej perspektywie czasu, zwiększenie limitu waloryzacji powinno uwzględniać także i to ryzyko.

Załącznik nr 4 – Zestawienie tabelaryczne danych z realizowanych kontraktów, ze szczegółowym określeniem wysokości osiągniętych wskaźników indeksacyjnych, momentu w czasie osiągnięcia limitu oraz propagacją wskaźnika waloryzacji na okresy przyszłe.

Mając powyższe na uwadze, zwracamy się do Pana Ministra z wnioskiem o podjęcie pilnych działań, które będą prowadziły do urealnienia limitu waloryzacji w zawartych umowach, dla których oferty składane były przed 24 lutego 2022 r. Znane na dzisiaj wskaźniki uzasadniają zwiększenie tego limitu z 10% do poziomu 20%, co mimo jego podniesienia, nadal będzie oznaczało, że strona publiczna wciąż przenosi na przedsiębiorców 50% odpowiedzialności za wzrost kosztów.

Należy również podnieść, że w toku rozmów o zmianie wysokości limitu waloryzacji w 2022 roku, strony przyjęły wymiar limitu waloryzacji w wysokości 10%, jako wartość opartą na wskaźnikach znanych do połowy 2022, podlegającą korekcie w sytuacji, gdy 10% limit przestanie być adekwatny do poziomu cen w okresie realizacji kontraktów. Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury wielokrotnie podnosili, że w odniesieniu do kontraktów realizowanych limit 10% może ulec zmianie, o ile będzie niewystarczający dla zrównoważenia zmian cen, których nie można było uwzględnić w ramach ofert składanych przed 24 lutego 2022 r. Takie działanie będzie również w pełni zgodne z zawartymi aneksami, w myśl których – pomimo zwiększenia limitu waloryzacji do 10% - strony nie wyłączyły jakichkolwiek dalszych roszczeń mających źródło w zmianach cen wskutek wojny na Ukrainie.

Obecnie, z przyznanego firmom wykonawczym 10 % limitu, w oparciu o model waloryzacyjny przyjęty w kontraktach, przedsiębiorcy ponoszą lub już ponieśli 50% wzrostów kosztów, które nastąpiły dotychczas, natomiast ponad przyznany limit 10 % ponoszą oni lub poniosą w tym modelu waloryzacyjnym aż 100% wzrostu kosztów, o ile nie nastąpi podniesienie limitu. W konsekwencji, realne ryzyko spoczywające na wykonawcach jest znacząco wyższe niż forsowany przez stronę publiczną podział ryzyka „pół na pół”.

W przedstawionej w Załączniku nr 4 rzeczywistości oznacza to, że dla 12 z 35 zaprezentowanych kontraktów drogowych, dla których już nastąpiło przekroczenie 10 % limitu, przedsiębiorcy wg stanu na dzień 01.05.2023 r. pokryli 100% wzrostów w zakresie limitu przekroczonego średnio o 4,22 punktu %. Natomiast dla wszystkich 35 prezentowanych kontraktów drogowych, dla których przedstawiono propagację wartości procentowej waloryzacji dla okresu do końca realizacji kontraktów na podstawie dostępnych wskaźników na koniec lutego 2023r., wysokość waloryzacji, jaka winna być przyznana (gdyby nie było limitu) średnio osiągnie 19,89%, co będzie skutkowało przerzuceniem na wykonawców odpowiedzialności za poniesienie 100 procent wzrostu kosztów dla limitu docelowo przekroczonego średnio aż o 9,89 punktów %.

W naszej zgodnej ocenie, zmiana limitów waloryzacji, wobec obiektywnych czynników, wskazanych w niniejszym wystąpieniu, jest obecnie niezbędną i uzasadnioną, a jej zaniechanie doprowadzi do istotnego osłabienia polskiego rynku wykonawczego, zaś w skrajnych przypadkach – może doprowadzić nawet do upadłości przedsiębiorstw budowlanych i niewykonania zawartych umów o zamówienia publiczne. Konsekwencją tego, poza negatywnymi skutkami społecznymi dla pracowników i firm sektora MŚP (występujących jako dalsi podwykonawcy), dla zamawiających publicznych będzie niewykonanie w terminie inwestycji o znaczeniu strategicznym dla kraju, a także dodatkowe koszty wykonawstwa zastępczego.

Co istotne, nieadekwatność limitów waloryzacyjnych nie jest ograniczona wyłącznie do kontraktów inwestycyjnych. Pragniemy w tym miejscu zasygnalizować, że analogiczny problem istotnego przekroczenia kosztów wykonywania umów w stosunku do limitu waloryzacji (brak waloryzacji, 5% lub 10% - zależnie

od kontraktu) dotyczy także drogowych kontraktów utrzymaniowych. OIGD oraz PZPB przedstawia Panu Ministrowi wyniki badania, analogicznie do wyników przedstawionych w niniejszym wystąpieniu.

Nadto, zmuszeni jesteśmy również zasygnalizować, że tożsamy problem występuje na kontraktach PKP-PLK. Ten temat będziemy chcieli rozwinąć w dalszej komunikacji z Panem Ministrem z uwagi na jego skalę i wagę, gdyż dotychczas nie zmieniono aneksami do umów limitu waloryzacji koszykowej na większości bieżących kontraktach z 5% na 10% oraz nie wprowadzono waloryzacji koszykowej z limitem 10% na kontraktach, gdzie obowiązywały tzw. „stare zasady” waloryzacji.

Zważywszy na istotność kwestii poruszanych w niniejszym piśmie, prosimy Pana Ministra o osobiste spotkanie z przedstawicielami naszych organizacji, we wskazanym przez Pana terminie.

Z wyrazami szacunku,

Jan Styliński



Prezes Zarządu PZPB

Barbara Dzieciuchowicz



Prezes Zarządu OIGD

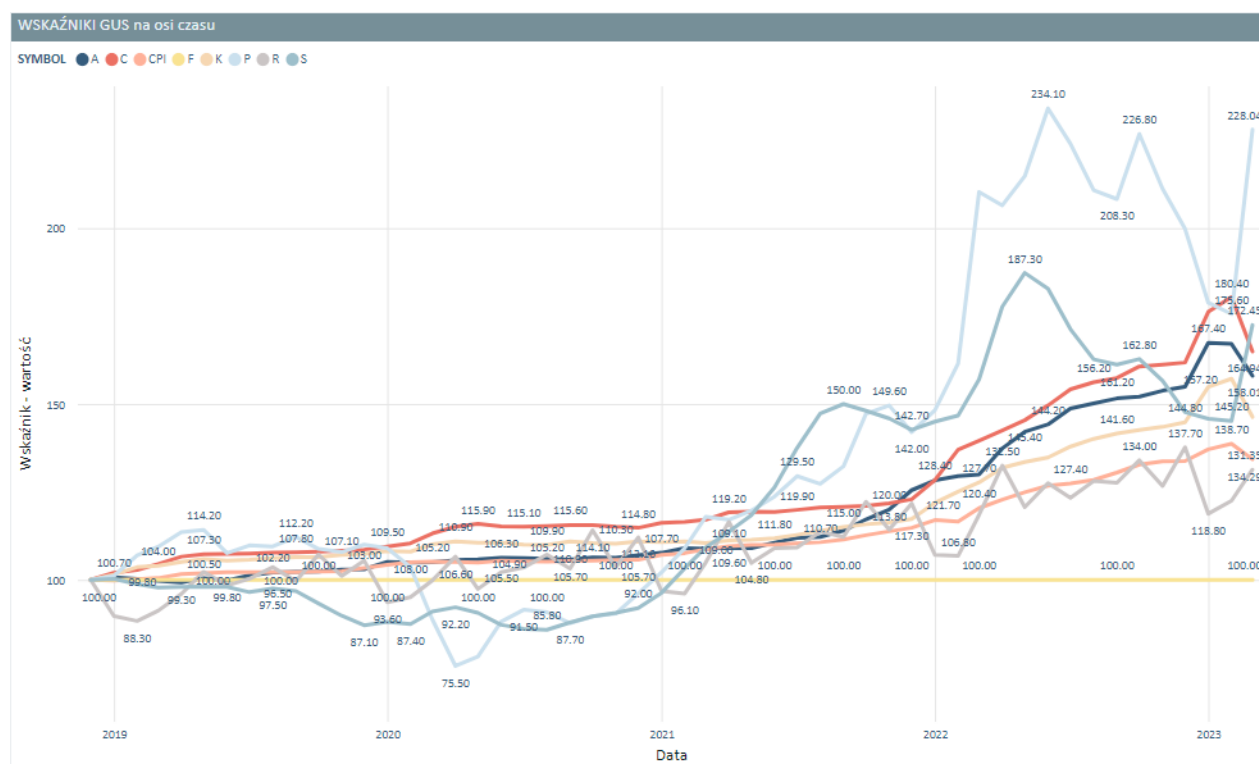
Załączniki 1, 2 oraz 3 – prezentują skalę wzrostów wskaźników waloryzacyjnych w okresie od momentu rozpoczęcia publikacji, szczegółowo w okresie 2022-2023 oraz udział wartościowy wskaźników z uwzględnieniem ich wagi dla wybranego kontraktu infrastrukturalnego.

Legenda do oznaczeń literowych w załącznikach 1,2, 3.

SYMBOL	WSKAŹNIK
A	8.9 - PRODUKTY GÓRNICTWA I WYDOBYWANIA, GDZIE INDZIEJ NIESKLASYFIKOWANE
C	23.5 - CEMENT, WAPNO I GIPS
CPI	C.00 - CPI
F	STAŁY
K	8.1 - KAMIEŃ, PIASEK I GLINA
P	19.2 - BRYKIETY, BRYKIETKI I PODOBNE PALIWA STAŁE WYTWARZANE Z WĘGLA I TORFU ORAZ PRODUKTY RAFINACJI ROPY NAFTOWEJ
R	F.42 - ROBOTY ZWIĄZANE Z BUDOWĄ OBIEKTÓW INŻYNIERII LĄDOWEJ I WODNEJ
S	24.1 - ŻELIWO, STAL I ŻELAZOSTOPY

Załącznik nr 1

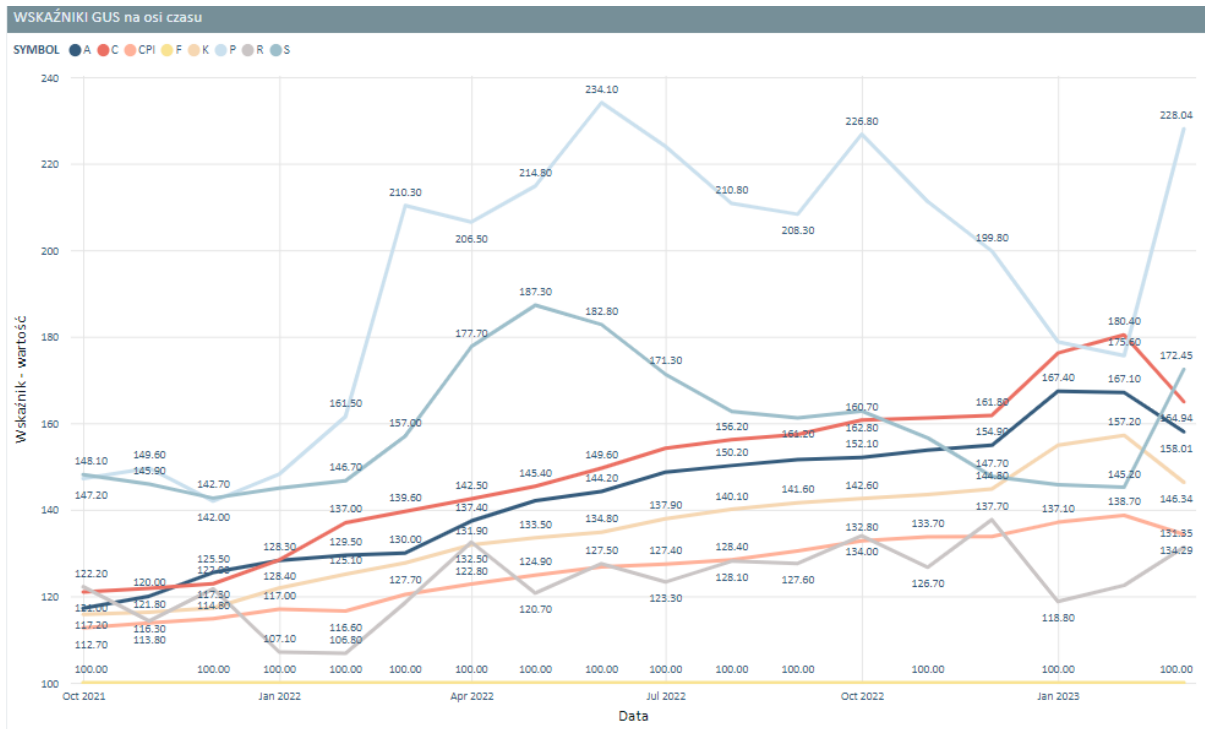
Dystrybucja wskaźników GUS na osi czasu,, od początku publikacji





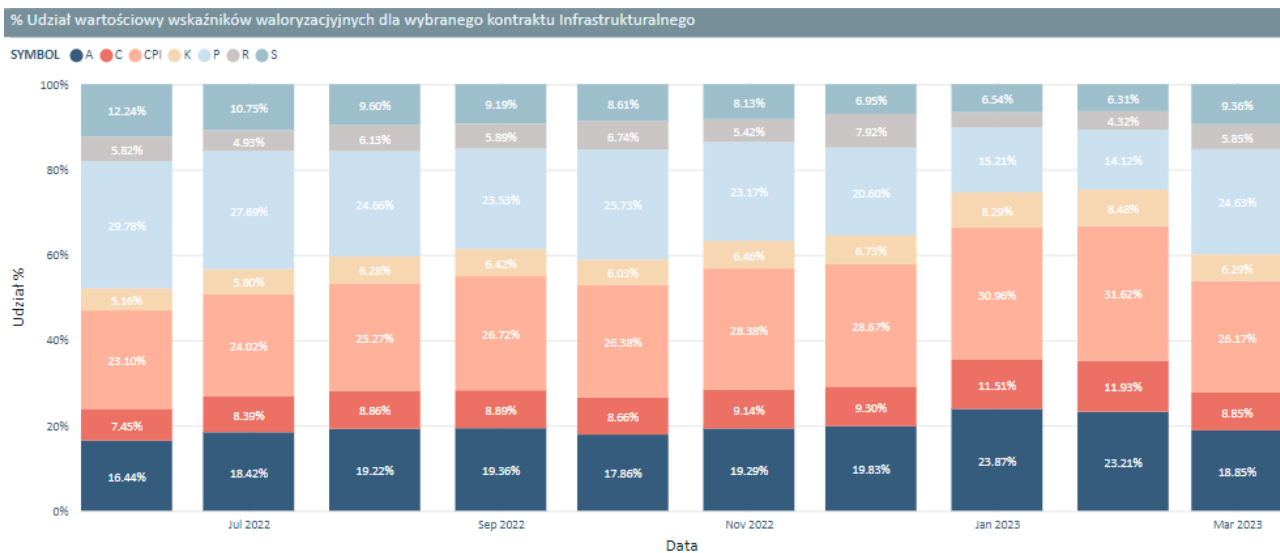
Załącznik nr 2

Dystrybucja wskaźników GUS – dane szczegółowe za okres 2022-2023



Załącznik nr 3

Udział wartościowy wskaźników z uwzględnieniem ich wagi dla wybranego kontraktu infrastrukturalnego



Wskazać należy, że widoczny jest wyraźny wzrost wskaźników, przewyższający niejednokrotnie 10% w perspektywie rocznej, co mając na uwadze wieloletni okres realizacji kontraktów Infrastrukturalnych prowadzi do osiągnięcia i przekroczenia limitów waloryzacyjnych na większości badanych kontraktów. Istotnym faktem jest wejście kontraktów w okres realizacji ze wskaźnikami skumulowanymi przekraczającymi nierzadko 120%. Widoczny jest czynnik dominujący w postaci wzrostu wskaźnika P („19.2 - BRYKIETY, BRYKIETKI I PODOBNE PALIWA STAŁE [...]”) stanowiący ponad 20% wpływu liczonego z wszystkich wskaźników. Aspektem wysoce niepokojącym jest zauważalny wzrost wskaźników P (brykiety, ... paliwa) oraz S (żeliwo, stal) w marcu (de facto jest to pierwszy miesiąc wzmożonej produkcji budowlanej po okresie zimowym) po okresie względnej stabilizacji a nawet spadku w okresie zimowym, wskazujący na przewidywane dalsze wzrosty w miesiącach letnich.

Załącznik nr 4

Tabela prezentująca 35 kontraktów drogowych, zawartych przed 24 lutego 2022 r., w przypadku których został przekroczony limit waloryzacji albo zostanie przekroczony przed końcem realizacji, z uwzględnieniem obecnych odczytów wskaźników GUS.