

Nowogard, dnia 11.06.2025 r.

PRD NOWOGARD SA

ul. Górna 2/1
72-200 Nowogard

Pan Donald Tusk
Prezes Rady Ministrów
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
al. Ujazdowskie 1/3
00-583 Warszawa

LIST OTWARTY

Szanowny Panie Premierze,

W imieniu PRD NOWOGARD SA – Lidera Konsorcjum („Konsorcjum”) realizującego kluczowy odcinek drogi ekspresowej S3 Dargobądz-Troszyn zwracamy się do Pana z apelem niezwłocznego podjęcia działań, które doprowadzą do pokrycia nadzwyczajnych kosztów realizacji tej inwestycji, powstałych wskutek niezawinionych przez nas czynników geopolitycznych i makroekonomicznych. Na szali leży przetrwanie firm tworzących Konsorcjum oraz oddanie przed sezonem wakacyjnym do użytkowania drogi S3 – jednej z dwóch głównych arterii komunikacyjnych prowadzących nad polskie morze.

Zwracamy się do Pana bezpośrednio w liście otwartym, ponieważ wszystkie nasze dotychczasowe rozmowy, wnioski i propozycje kierowane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz do Ministerstwa Infrastruktury w okresie od października 2023 roku nie spowodowały żadnej reakcji realnie rozwiązującej poruszany problem.

Inwestycja o kluczowym znaczeniu

Droga ekspresowa S3 stanowi fragment międzynarodowej trasy E65, leżącej w transeuropejskim korytarzu transportowym (TEN-T) i prowadzi od portu w Świnoujściu, wzdłuż zachodniej granicy Państwa, przez Szczecin, Gorzów Wielkopolski i Zieloną Górę do granicy z Czechami. Za pośrednictwem linii promowych obsługiwanych przez terminal w Świnoujściu zapewnia najkrótsze bezpośrednie połączenie Skandynawii z Czechami, Pragą oraz portami basenu Morza Śródziemnego.

Budowa S3: wykonawcy w finansowej pułapce, bez realnej pomocy ze strony Państwa

Inwestycja jest realizowana przez Konsorcjum na podstawie opiewającego na ponad 552 mln złotych netto (679 mln brutto) kontraktu zawartego ze Skarbem Państwa – Generalnym Dyrektorem

Dróg Krajowych i Autostrad („GDDKiA”). W marcu 2020 r., tuż przed wybuchem pandemii Covid-19 Konsorcjum złożyło ofertę, a w sierpniu 2020 r. podpisało umowę. W tamtym czasie nikt nie przewidywał skutków, jakie pandemia wywołała w światowej gospodarce. Po zaprojektowaniu inwestycji i bezpośrednio przed przystąpieniem do realizacji prac, w lutym 2022 r. wybuchła wojna w Ukrainie.

W okresie realizacji kontraktu wystąpił szereg niezależnych od nas wydarzeń, które doprowadziły do gwałtownego i nieprzewidzianego wzrostu kosztów jego realizacji:

- Dynamiczny wzrost cen w budownictwie rozpoczęty w 2020 r. w wyniku pandemii Covid-19,
- Dalsze, gwałtowne przyspieszenie wzrostu cen surowców i materiałów budowlanych (stal, asfalt, kruszywa, paliwo) w związku z wojną w Ukrainie i problemami z dostępnością materiałów,
- Istotny wzrost kosztów robocizny.

Według niezależnych ekspertów i portali branżowych w latach 2020-2023 rzeczywisty średni koszt realizacji projektów budowlanych wzrósł łącznie o około 40%.

W wyniku powyższych zjawisk koszty **realizacji kontraktu są o prawie 173 mln zł wyższe od tych, które zakładała umowa z GDDKiA**. Ponadplanowe koszty realizacji inwestycji generowane były przez lata (o czym na bieżąco informowana była GDDKiA) a Konsorcjum nie miało możliwości ich uniknięcia poprzez zmianę harmonogramu robót lub zakup materiałów na zapas. **Zwiększone wydatki opłacaliśmy na bieżąco ze środków własnych, aby nie powodować opóźnień w realizacji prac. W ten sposób ze środków prywatnych finansowaliśmy publiczną inwestycję.** O narastającej kwocie nieplanowanych kosztów w trakcie realizacji kolejnych etapów kontraktu na bieżąco informowaliśmy GDDKiA, wielokrotnie wnioskując o podwyższenie wynagrodzenia. W odpowiedzi GDDKiA przystąpiła na 15% limit waloryzacji kontraktu (ok. 83 mln zł), który pokrył ponadplanowe koszty Konsorcjum w niespełną połowę. Ostatnia pozytywna decyzja GDDKiA w tej sprawie zapadła we wrześniu 2023 roku.

Aktualnie, w sytuacji, w której kontrakt jest zrealizowany w 95%, suma ponadplanowych kosztów poniesionych przez Konsorcjum wynosi tylko w złożonych roszczeniach materiałowych już ok. 35,7 mln zł - mowa o z nadzwyczajnym wzroście cen materiałów budowlanych (stal, kruszywo, asfalt). Ponadto Konsorcjum ponosi stałe, również niemożliwe do wcześniejszego zaplanowania i stanowiące roszczenia, koszty w wysokości ok. 1 mln zł miesięcznie, które nie są jak dotąd, mimo wielu przesłanek ku temu, uznawane przez Zamawiającego. Przez lata pokrywaliśmy wydatki związane z realizacją inwestycji z własnych środków, doprowadzając niemal do finału budowę drogi S3, aby krok przed jej ukończeniem pozostać z niemożliwym do udźwignięcia ciężarem finansowym. Powyższa sytuacja doprowadziła do wszczęcia postępowania restrukturyzacyjnego i wniosku o upadłość jednego z partnerów Konsorcjum, który realizował największy zakres prac.

Pozorowany dialog i gra na czas zagraża naszym firmom

Mając świadomość powagi sytuacji, od 2022 r. zgłaszamy GDDKiA w trybie kontraktowym wszystkie roszczenia związane z nadzwyczajnym wzrostem kosztów budowy. Wielokrotnie zwracaliśmy się o zmianę umowy i podwyższenie wynagrodzenia. Czterokrotnie wnioskowaliśmy o mediację przed Sądem Polubownym przy Prokuraturze Generalnej RP. Odbyliśmy w tej sprawie kilkadziesiąt spotkań z przedstawicielami oddziału GDDKiA w Szczecinie, centrali GDDKiA w Warszawie oraz Ministerstwa Infrastruktury, przedstawiając otwarcie sytuację na kontrakcie oraz jej przyczyny. Niestety, deklaracje przychylności i dobrej woli złożone w trakcie tych spotkań okazały się nie mieć pokrycia w działaniach. Wciąż spotykamy się z odmową uwzględnienia naszych słusznych roszczeń, nawet w sytuacji, gdy działające zgodnie z kontraktem podmioty (Komisja Rozjemstwa w Sporach, Inżynier Kontraktu) uznawały nasze racje.

Po trzech latach rozmów, próśb i ponagleń, przy pełnej transparentności z naszej strony, odbieramy postawę GDDKiA i Ministerstwa Infrastruktury jako pozorowany dialog zmierzający do tego, abyśmy dokończyli inwestycję niezależnie od skutków finansowych dla firm tworzących Konsorcjum. Nie zgadzamy się na taki scenariusz, ponieważ:

- Oznaczałby on najprawdopodobniej konieczność złożenia wniosku o ogłoszenie upadłości kolejnych spółek tworzących Konsorcjum, które nie dysponują tak dużymi rezerwami finansowymi, które pozwoliłyby na finansowanie realizacji kontraktu przez kolejne kilka lat, do zakończenia sporu sądowego.
- Nie możemy i nie chcemy działać na szkodę naszych firm oraz naszych podwykonawców i kontrahentów, a tym byłoby dalsze finansowanie kontraktu z własnych środków bez perspektywy otrzymania wynagrodzenia od Zamawiającego.
- Jest to rozwiązanie niekorzystne z punktu widzenia budżetu Państwa, gdyż:
 - Przegrana GDDKiA w sądzie wiązać się będzie z większymi kosztami niż zaspokojenie roszczeń wykonawcy w trybie kontraktowym,
 - Upadłość wykonawców oznaczać będzie uszczuplenie wpływów podatkowych oraz wywołanie negatywnych skutków społecznych, których niwelowanie w konsekwencji będzie obciążeniem dla finansów publicznych.

Zarówno GDDKiA, jak i Minister Infrastruktury uzasadniają swoje negatywne stanowisko rzekomą troską o finanse Państwa i domniemaną koniecznością zaspokojenia podobnych roszczeń innych firm realizujących inwestycje drogowe w podobnym otoczeniu rynkowym jak nasze firmy. Uznajemy tę argumentację za niezgodną z duchem dostępnych rozwiązań systemowych (m.in. Ustawy z dnia 7 października 2022 r. o zmianie niektórych ustaw w celu uproszczenia procedur administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorców), które stworzone zostały właśnie w celu pomocy podmiotom znajdującym się w sytuacji takiej jak nasza oraz za swoistą próbę szantażu moralnego mającego usprawiedliwić brak woli pozytywnego, polubownego rozwiązania sytuacji.

Wielokrotnie słyszeliśmy również od przedstawicieli GDDKiA oraz Ministerstwa Infrastruktury, że zrekompensowanie poniesionych przez Konsorcjum kosztów wymaga decyzji Ministra Finansów, do którego również adresujemy niniejszy apel.

Gotowe rozwiązania są na wyciągnięcie ręki. Brakuje woli politycznej

Chociaż jesteśmy pewni swoich racji, nie zgadzamy się z sugestiami GDDKiA, aby zasadność naszych roszczeń poddać rozstrzygnięciu właściwego sądu powszechnego. Zarówno łączący nas kontrakt, jak i obowiązujące przepisy, w szczególności art. 48 ustawy z dnia 7 października 2022 r. o zmianie niektórych ustaw w celu uproszczenia procedur administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorców, zawierają szereg instytucji pozwalających na uwzględnienie naszych wniosków i podwyższenie wynagrodzenia Konsorcjum, bez potrzeby angażowania sądów oraz generowania dla budżetu państwa dodatkowych kosztów związanych z prowadzeniem procesów sądowych.

Co więcej, aby wyjść naprzeciw stronie rządowej, jesteśmy gotowi na ustalenia prowadzące do pokrycia nadzwyczajnych kosztów kontraktu nie jednorazowo, a w etapach, które zabezpieczą finansowo kolejne kroki realizacji kontraktu, np.: najpierw pilne dokapitalizowanie kontraktu kwotą 35,7 mln zł w związku z poniesionymi dotychczas przez Konsorcjum zwiększonymi kosztami zakupu materiałów budowlanych, następnie zwaloryzowanie wynagrodzenia Konsorcjum o dodatkowe 5% (ok. 27,6 mln zł.), później pokrycie stałych kosztów ponoszonych przez Konsorcjum w związku z wydłużonym trwaniem kontraktu.

Brak pełnej przejezdności drogą S3 w wakacje to realny scenariusz

Stanowczo domagamy się od Pana Premiera niezwłocznego podjęcia działań, które doprowadzą do dokapitalizowania kontraktu i pokrycia nadzwyczajnych kosztów budowy odcinka drogi ekspresowej S3 Dargobądz-Troszyn, szczególnie biorąc pod uwagę następujące fakty:

- Dołożyliśmy wszelkich starań, aby terminowo i z najwyższą starannością wykonać powierzony nam odcinek strategicznej inwestycji infrastrukturalnej zapewniającej połączenie z Portem w Świnoujściu, stanowiącej część europejskiego korytarza transportowego TEN-T, trasy ważnej w kontekście bezpieczeństwa Państwa, gospodarki, a także ruchu turystycznego oraz jednego z kluczowych szlaków komunikacyjnych Pomorza Zachodniego.
- Przez cały okres realizacji kontraktu działamy transparentnie i pozostajemy w komunikacji z GDDKiA, dzięki czemu rozwiązujemy problemy, mogące wpłynąć na termin oddania inwestycji. Dotychczasowe opóźnienia w jej realizacji były niezależne od nas i wynikały z kwestii technicznych, co każdorazowo znajdowało potwierdzenie ze strony GDDKiA.
- Nasze roszczenia wynikają z niezawinionej przez nas sytuacji. Co więcej, mimo trudności związanych z realizacją kontraktu, m.in. w postaci kłopotów współkonsorcjantów, dokładamy wszelkich starań, aby inwestycja została zrealizowana w terminie, a podwykonawcy otrzymali należne wynagrodzenie.
- Istnieją narzędzia prawne, zarówno w kontrakcie, jak i obowiązujących przepisach, stworzone z myślą o sytuacjach takich jak nasza. Aby z nich skorzystać potrzebna jest tylko wola polityczna.

W sytuacji braku bezzwłocznej decyzji dotyczącej uregulowania przynajmniej części naszych roszczeń wynikających z poniesionych kosztów nie będziemy w stanie dalej finansować z prywatnych pieniędzy i kredytów budowy odcinka Dargobądz-Troszyn. Nie będziemy również w

stanie kontraktować naszych podwykonawców i dostawców, wiedząc, że nie będziemy posiadali środków, aby zapłacić za ich usługi. Scenariusz ten, spowodowany wielokrotnymi odmowami oraz trwającym trzy lata pozorowaniem dialogu w tej sprawie przez GDDKiA spowoduje, że w okresie wakacyjnym ruch po trasie S3 będzie odbywał się po placu budowy, który nie jest przystosowany do tak dużego natężenia ruchu i na którym w wielu miejscach obowiązuje ograniczenie prędkości do 40 km/h.

Ponadto spółki tworzące Konsorcjum staną przed dramatyczną perspektywą konieczności złożenia wniosków o ogłoszenie upadłości, co pociągnie za sobą poważne konsekwencje:

- W przypadku upadłości PRD NOWOGARD SA będącego ważnym elementem systemu bezpieczeństwa Państwa w zakresie zabezpieczenia budowy i naprawy infrastruktury drogowej w północno-zachodniej Polsce nastąpi istotne osłabienie odporności Państwa w sytuacjach kryzysowych.
- Postawienie w stan upadłości kolejnych firm wykonawczych, zatrudniających łącznie ponad 300 osób.
- Możliwe opóźnienie całości kontraktu o około 12 miesięcy, związane z koniecznością ogłoszenia przez GDDKiA kolejnego przetargu na wyłonienie wykonawcy, który dokończy budowę odcinka drogi S3.

Apelujemy o bezzwłoczną decyzję i deklarujemy zaangażowanie

Ze swojej strony deklarujemy pełne zaangażowanie w dalszą realizację prac przy zapewnieniu i zagwarantowaniu finansowania. Trasa S3 na odcinku Dargobądz-Troszyn jest gotowa w 95% i dokładamy wszelkich starań, aby była w pełni przejezdna przed wakacjami. Sami jednak nie jesteśmy w stanie dalej ponosić z własnych środków kosztów realizacji inwestycji publicznej.

Apelujemy do Pana Premiera o pomoc. U progu sezonu wakacyjnego 2025 roku stoimy przed wyborem: ukończyć wspólnie inwestycję i zapewnić mieszkańcom, turystom i przedsiębiorcom dostęp do ważnego odcinka drogi S3, albo zamienić kilometry asfaltu w tragiczny symbol nieskuteczności priorytetowych programów rządowych. Nie pozwólmy, aby finał budowy drogi S3 okazał się historią bez happy endu, zwieńczoną upadłością kolejnych polskich firm drogowych.

Zróbmy wszystko, aby ta strategiczna inwestycja zapisała się w historii jako wielki sukces naszego pokolenia.


Z wyrazami szacunku,

Za i w imieniu **PRD Nowogard S.A. (Lidera Konsorcjum)**:

Podpis: 

Imię i nazwisko: Krzysztof Czura

Stanowisko: Prezes Zarządu

Podpis: 

Imię i nazwisko: Katarzyna Łazarz - Brzezińska

Stanowisko: Wiceprezes Zarządu