

Prezes Izby:
Marita Szustak

Wiceprezes Izby:
Piotr Macioszek,
Przemysław Korwiel,
Wiesław Nowak

Członkowie Zarządu:
Andrzej Kwiek,
Henryk Pińkowski,
Ryszard Leszczyński



Warszawa, dnia 7 kwietnia 2016 r.

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
Al. Jerozolimskie 125/127
02-017 Warszawa

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury i Budownictwa

Dotyczy:

Postępowania przetargowego Nr 6060/ICZ3/11096/04372/15/P

Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. „Prace na linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin Północny na odcinku Łuków – Parczew” w ramach projektu „Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin”

oraz ogłoszonych w dniu 11 marca 2016 r przetargów na dostawy materiałów kolejowych nr:

6060/ICZ1/04887/01994/16/P – (dostawa tłuczni)

6060/ICZ1/04888/02012/16/P – (dostawa rozjazdów)

6060/ICZ1/04889/02020/16/P – (dostawa podkładów)

6060/ICZ1/04890/02013/16/P – (dostawa szyn)

Szanowny Panie Ministrze,

działając w imieniu Izby Gospodarczej Transportu Lądowego (IGTL), w związku z ogłoszonymi przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na przestrzeni zaledwie 7 dni dwoma zmianami Nr 5 (z 4 marca 2016 r.) oraz Nr 6 z (11 marca 2016 r.) do przetargu Nr 6060/ICZ3/11096/04372/15/P (linia Nr 30 odcinek Lublin-Parczew), wyrażamy nasze głębokie zaniepokojenie proponowanymi rozwiązaniami przyjętymi w naszej ocenie w sposób pospieszny, bez dogłębnego przemyślenia tematu i analizy problemów, które te

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego; Al. Jerozolimskie 125/127, 02-017 Warszawa
tel. +48 22 654 09 42, fax. +48 22 654 08 96; e-mail: igt@igt.pl; www.igt.pl
NIP: 527-10-49-972; REGON: 011594198; KRS nr: 0000130913
Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy, XII Wydział Gospodarczy KRS
Konto: Bank Pekao SA, I o/W-wa - filia, Nr rachunku 92 1240 1037 1111 0000 0693 2684

zmiany spowodują dla wszystkich uczestników procesu budowlanego: wykonawcy robót, producentów i dostawców towarów, Zamawiającego. Rozdzielenie dostaw materiałów od robót wykonawczych w naszej ocenie nie tylko nie spowoduje przyspieszenia procesu budowlanego, ale rozmyje odpowiedzialność poszczególnych uczestników procesu z tytułu odpowiedzialności gwarancyjnej i terminowej realizacji zadania, zwiększy koszty dostaw i realizacji.

Proponowane ostatnią zmianą z dnia 11 marca br. rozwiązanie istotnie wydłuży, o ile nie sparaliżuje całości prac na tej linii.

Podstawowe fakty dotyczące przetargu Nr 6060/ICZ3/11096/04372/15/P

1. Przetarg ten ogłoszono w dniu 28 września 2015 r. PKP PLK SA ogłaszała zmiany do przetargu aż 6rotnie w dniach: 2 października 2015, 4 listopada 2015, 8 grudnia 2015, 27 stycznia 2016, 4 marca 2016, 11 marca 2016.
2. Do dnia 20 listopada 2015 r. do PKP PLK otrzymała od potencjalnych wykonawców 916 pytań dotyczących SIWZ.
3. Do dnia 7 kwietnia 2016 r. ukazały się odpowiedzi na zadane pytania które stanowią poniżej 5% wszystkich zadanych.
4. Ostatnia zmiana SIWZ z 11 marca 2016 r podzieliła roboty budowlane na dwa zadania w zakresie budowy, wprowadziła oczekiwanie od Wykonawcy skrócenia terminu robót aż o 5 miesięcy (z 14 do 9 miesięcy) oraz wyłączyła do nowo ogłoszonych w tym dniu odrębnych czterech postępowań przetargowych dostawy podstawowych materiałów: tłucznia, rozjazdów, podkładów oraz szyn.
5. W dniu 17 marca 2016 r. wpłynęło odwołanie firmy Krakowskie Zakłady Automatyki S.A. dotyczące zmian warunków przetargu na zaprojektowanie i zabudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym i telekomunikacji a w dniu 21 marca 2016 r. wpłynęło odwołanie firmy Budimex S.A. dotyczące zmian warunków przetargu na roboty budowlane. Wskazane odwołania, do czasu prawomocnego ich rozpatrzenia przez KIO, uniemożliwiają zawarcie umów przez PLK PLK.

Z przedstawionych powyżej faktów wynikają następujące wnioski:

PKP PLK SA od 20 listopada 2015 r. nie publikuje żadnych odpowiedzi na pytania dotyczące przetargu, przez co uniemożliwia potencjalnym wykonawcom precyzyjną kalkulację cen za oferowane usługi. Jednocześnie w dniu 11 marca PKP PLK podejmuje niezrozumiałą decyzję w zakresie:

- podziału robót budowlanych na dwa zadania, tj. SRK oraz pozostałe roboty,
- skrócenia terminu na wykonanie robót z 14 do 9 miesięcy,

- wyłączenia do nowo ogłoszonych 4 postępowań dostaw: tłucznia, rozjazdów, podkładów, szyn,
- wprowadzenia dodatkowych opcji zakupu materiałów ponad ilości określone w przetargach,
- wyznaczenia terminu składania ofert na roboty budowlane na 4 kwietnia 2016 r.

Biorąc pod uwagę fakt, że prace w zakresie SRK oraz pozostałe prace budowlane prowadzone są jedynie w pewnym zakresie równolegle, natomiast w dużej części następują one po sobie, podział robót budowlanych w ten sposób nie wpłynie na przyspieszenie robót budowlanych, a wręcz, w naszej ocenie, je skomplikuje, prowadząc do niepotrzebnych konfliktów w zakresie koordynacji prac pomiędzy wykonawcami.

Wyłączenie z przetargu na roboty budowlane organizacji przez wykonawcę robót dostaw kluczowych materiałów infrastrukturalnych, tj., tłucznia, rozjazdów, podkładów i szyn, do odrębnych postępowań przetargowych nie przyspieszy realizacji zadania, gdyż z terminowością dostaw tych elementów oraz logistyką dostaw firmy budowlane również nie miały w przeszłości i nie mają teraz problemu. Wpłynie natomiast na znaczące zwiększenie kosztów i odpowiedzialności po stronie Zamawiającego poprzez konieczność kontroli jakościowej i dokumentacyjnej materiałów, zorganizowania placów składowych lub logistyki dostaw bezpośrednio na budowę, rozmyje odpowiedzialność gwarancyjną za wykonany obiekt, jak i odpowiedzialność za terminy realizacji, np. poprzez niedostarczenie materiałów w terminie postulowanym przez wykonawcę. Przyjęte rozwiązanie w ocenie IGTL skomplikuje, a nie ułatwi realizację zadań inwestycyjnych.

Ważnym i istotnym elementem wsparcia PKP PLK SA w tym zakresie powinno być nie rozdzielenie wykonawstwa i dostaw materiałów, ale zezwolenie na fakturowanie zamawiającego wartością materiałów dostarczonych na plac budowy oraz umowne rozszerzenie definicji placu budowy o magazyny producentów, w których będą składowane materiały przeznaczone i zakupione na konkretne inwestycje. Dodatkowo należałoby rozważyć możliwość otrzymywania przez wykonawców zaliczek na prowadzenie budów wraz z wprowadzeniem obowiązku przekazywania zaliczek w części dotyczącej materiałów budowlanych na rzecz producentów materiałów. Takie formy wsparcia są najbardziej efektywne i możliwe do wprowadzenia bardzo szybko.

Analiza SIWZ ogłoszonych przetargów na wykonawstwo i dostawy osobno świadczą dobitnie o tym, iż PKP PLK SA nie ma doświadczenia i odpowiednich zasobów ludzkich do właściwej organizacji i koordynowania procesów dostaw z robotami budowlanymi.

W opublikowanych SIWZ na dostawy towarów popełniono wg nas szereg błędów, które skutkować będą znaczną ilością pytań. Zawarto w nich np. zapisy sprzeczne z prawem podatkowym (przekazanie nieodpłatnie do realizacji zamówienia zasobów /wagonów/ PKP PLK , co spowoduje zaniżenie podstawy opodatkowania w VAT zarówno u Zamawiającego jak i u Wykonawcy-nieodpłatne świadczenie po stronie Wykonawcy). Obciążono dodatkowo producentów materiałów niestosowanymi wcześniej przez wykonawców dodatkowymi gwarancjami zabezpieczającymi dobre wykonanie umowy, a z ustalonego z PKP PLK w Warunkach Technicznych Wykonania i Odbioru (WTWiO) i okresu gwarancji na wyroby, uczyniono jedno z kryteriów wyboru oferty, oczekując znacznego wydłużenia okresu gwarancji ponad wymagania WTWiO. Taki model zakupów obciąża dodatkowo dostawców, zwiększa ich poziom ryzyka operacyjnego i finansowego (konieczność zabezpieczenia dostaw z ewentualnych zamówień opcjonalnych, konieczność ustanawiania dodatkowych zabezpieczeń dobrego wykonania umowy po zakończeniu okresu dostaw). W zakresie parametrów określających dostawy i ich logistykę nie sprecyzowano m.in. tak istotnych parametrów jak: wielkości minimalnej i maksymalnej dostawy, terminu dostawy, miejsca dostawy, błędnie określono sposób odbioru ilościowego. Wszystko to w sposób oczywisty wpłynie również na zwiększenie cen materiałów.

Dodatkowo podział zadań przetargowych oraz wyodrębnienie dostaw materiałów może realnie doprowadzić do wydłużenia realizacji prac, zwłaszcza ze względu na brak po stronie PKP PLK zasobów i doświadczenia do bieżącego koordynowania tylu postępowań na raz.

Podsumowując, PKP PLK powinna sprawnie odpowiadać na zadane pytania przez wykonawców i rozstrzygać postępowania, a organizację dostaw towarów pozostawić w rękach wykonawców, którzy mają już wypracowane w praktyce z producentami mechanizmy i sposoby organizacji dostaw na plac budowy, odpowiedzialności gwarancyjnej , logistyki finansowej.

Wyrażamy zaniepokojenie wdrażaniem przez PKP PLK praktyk w przetargach, które zdaniem zdecydowanej większości naszych członków nie spowodują usprawnienia procesów inwestycyjnych, o co z niezmienną zabiegamy. W naszym odczuciu, w sposób istotny proponowane w opisanych wyżej postępowaniach przetargowych je pogorszą. Nie bez znaczenia jest również fakt, że niekorzystnie wpłyną też na kondycje finansową firm wykonawczych, których planowane przychody drastycznie spadną (banki oceniają wiarygodność podmiotu min po przerobach), jak również spowodują szereg nowych problemów po stronie Zamawiającego, który zamiast skupiać się na właściwym i skutecznym organizowaniu dużych procesów inwestycyjnych, z czym ma niestety spore problemy, będzie musiał organizować i nadzorować dostawy materiałów, prowadzić proces kontrolny ich jakości, koordynować terminy dostaw i robót budowlanych, organizować place składowe, ponosić odpowiedzialność względem wykonawcy robót za jakość materiałów, ewentualne opóźnienia w dostawach , jak również

odpowiedzialność w stosunku do dostawców i producentów za ewentualne opóźnienia w odbiorze materiałów przez wykonawcę. Przyjęte rozwiązania spowodują, że Zamawiający zamiast się skupiać na prowadzeniu inwestycji uwikła się w rozwiązywanie problemów bieżących na budowie, które dotychczas nie były przedmiotem jego zainteresowania.


Zwracamy się do Pana Ministra o spowodowanie wyeliminowania z praktyk PKP PLK, dotyczących procesów inwestycyjnych, wątpliwych, nie sprawdzonych rozwiązań, których skutki mogą jedynie pogłębić wystarczająco duże problemy branży.

Z poważaniem

Marita Szustak
Prezes Zarządu IGTL



Ryszard Leszczyński
Członek Zarządu IGTL



Wiceprezes Zarządu IGTL
Przewodniczący Sekcji
Budownictwa Kolejowego

Wiesław Nowak