

## Opóźnienia w uzyskiwaniu decyzji potrafią „położyć” każdą inwestycję



**Marita Szustak**, prezes Izby Gospodarczej Transportu Lądowego

**2016**

### Największym wyzwaniem – przetrwanie

Odpowiedź na pierwsze pytanie jest dość oczywista – wpływ spowolnienia w inwestycjach kolejowych był dla sektora fatalny. Tak radykalne wyhamowanie zamówień publicznych miało bardzo negatywny wpływ na kondycję producentów, wykonawców i przewoźników, bo nie zapominajmy, że również oni są zależni od wolumenu materiałów dowożonych na place budów. Największym wyzwaniem, jakie stało przed firmami z branży, było przetrwanie i utrzymanie potencjału zbudowanego w ostatnich latach poprzedniej perspektywy. Trzeba przyznać, że było to niezwykle trudne i w niektórych przypadkach nie do końca się udało, ponieważ liczba zleceń była znacznie poniżej wcześniejszych zapowiedzi i krótko mówiąc, sprzęt i ludzie mieli przestoje. Doszło nawet do grupowych zwolnień.

Na pewno na minus w roku 2016 należy zapisać brak kontynuacji programu modernizacji sieci kolejowej na poziomie,

który pozwoliłby firmom rozważać własne inwestycje w dłuższym okresie. Najgorsze dla stabilności cen, terminowości i jakości są takie wahania podaży zamówień. Jeżeli nie ma pewności, co wydarzy się w kolejnych miesiącach i latach, firmy starają się wszelkimi sposobami zdobyć kontrakty, co nierzadko prowadzi do oferowania cen bez żadnego bufora bezpieczeństwa lub przyjmowania nierealnych terminów wykonania. To wszystko ostatecznie odbija się na zamawiającym.

Do pozytywów należy zaliczyć kontynuowanie dialogu w ramach Forum Inwestycyjnego. Zostały ustalone pewne od dawna postulowane przez rynek rozwiązania, takie jak np. zaliczki czy zasady wcześniejszych zakupów materiałów. Zmiana PZP pozwoliła na bar-

dziej odważne zmierzenie się PKP PLK SA z zagadnieniem wprowadzenia „prawdziwych” pozacenowych kryteriów wyboru ofert. Jest jeszcze bardzo dużo do zrobienia i nie można popaść w samozadowolenie. Dlatego liczymy jako producenci i wykonawcy, że władzom i pracownikom zarządcy infrastruktury nie zabraknie zapału, aby mierzyć się z kolejnymi problemami w kontraktach i wypracowywać wspólnie z Forum Inwestycyjnym najlepsze rozwiązania.

**2017**

### Czekamy na dynamiczny start projektów inwestycyjnych

Z jednej strony wszyscy z ogromnymi nadziejami oczekują na zapowiadany wielokrotnie przez Zarząd PKP PLK SA dynamiczny start projektów inwestycyjnych. To na pewno pozwoli złapać oddech firmom, które w wielu przypadkach znalazły się głęboko pod przysłowiową kreską. Niemniej jednak należy zwrócić uwagę na fakt, że w obecnej perspektywie finansowej powtarzamy schemat znany sprzed kilku lat. W jednym czasie na rynek rzucona jest ogromna ilość zamówień i w znakomitej większości mamy do czynienia z systemem „projektuj i buduj”. Tu od razu należy zastanowić się, czy taka kumulacja prac projektowych jest możliwa do obsłużenia przez mocno przetrzebioną branżę projektową. Od dawna alarmujemy, że potencjał projektowy został znacznie ograniczony i kiedy w jednym czasie konieczne będzie przygotowanie dokumentacji dla dziesiątek zadań, może

pojawić się ponownie problem z jakością.

Równie ważna jest kwestia sprawności działania administracji i PKP PLK SA. Poprzednia perspektywa pokazała, że opóźnienia w uzyskiwaniu decyzji potrafią „położyć” każdą inwestycję. Decyzji i uzgodnień jest cała litania – środowiskowe, lokalizacyjne, pozwolenia na budowę, wywłaszczenia, pozwolenia wodno-prawne, przyłączenia do mediów itd. – pozostawienie wykonawcy bez wsparcia i przerzucenie na niego całej odpowiedzialności za proces już w poprzedniej perspektywie dowiodło swojej nonsensowności. Podobną wagę ma kwestia zapewnienia finansowania. Wszyscy pamiętamy sytuacje, kiedy wybrany wykonawca tygodniami czekał na podpisanie umowy, ponieważ zamawiający w momencie rozstrzygnięcia przetargu nie dysponował zgodą Ministerstwa Finansów na zaciągnięcie zobowiązania. To nie może się powtórzyć.

Na koniec, choć nie najmniej ważna, pozostaje jeszcze kwestia dostępności usług specjalistycznych przy robotach na liniach kolejowych, dostępności urządzeń SRK, elementów zasilania itd. W większości przypadków nie są to asortymenty produkowane „na półkę”, zatem kumulacja robót może spowodować problemy w dostawach. Podobnie wyzwaniem będzie logistyka materiałów, w szczególności masowych.

Jednym słowem: patrzymy w przyszłość z nadzieją, ale jako doświadczeni przedsiębiorcy mamy świadomość potencjalnych trudności, jakie nas wszystkich czekają.

**Od dawna alarmujemy, że potencjał projektowy został znacznie ograniczony i kiedy w jednym czasie konieczne będzie przygotowanie dokumentacji dla dziesiątek zadań, może pojawić się ponownie problem z jakością.**