

Jaka perspektywa dla podmiotów gospodarczych? Potrzebna strategia rządu

Nikt nie ma wątpliwości, że jesteśmy już prawie w połowie ostatniej „dużej” perspektywy finansowej i po 2023 roku źródło w postaci Funduszu Spójności w zasadzie wyschnie. W tej sytuacji podmioty gospodarcze oczekują na ruch ze strony rządu. Nadszedł ostatni moment, żeby określić, jak będziemy mierzyć się z inwestycjami, a przede wszystkim ich finansowaniem w perspektywie dziesięciu czy dwudziestu lat wprzód – przekonuje Marita Szustak, prezes zarządu Izby Gospodarczej Transportu Lądowego.

ROZMAWIAŁA: AGNIESZKA JUREWICZ



Marita Szustak ukończyła Politechnikę Krakowską na kierunku budownictwo, a także podyplomowe studia z zakresu marketingu oraz zarządzania. Od 1995 roku zawodowo związana z branżą budowlaną. Przez dziesięć lat pracy w krakowskim Przedsiębiorstwie Robót Komunikacyjnych SA przeszła od stanowiska inżyniera budowy, przez średnie szczeble zarządzania do funkcji dyrektora ds. marketingu i przygotowania produkcji. Następnie obejmowała kierownicze stanowiska w firmach wykonawczych w branży budownictwa kolejowego, pełniąc kolejno funkcje wiceprezesa, dyrektora marketingu i rozwoju w Przedsiębiorstwie Robót Kolejowych i Inżynierskich SA oraz wiceprezesa zarządu, dyrektora handlowego w firmie Trakcja PRKil SA. W kwietniu 2016 roku objęła stanowisko prezesa zarządu, dyrektora handlowego w Track Tec Construction Sp. z o.o. Od 2007 roku pełniła społecznie rolę wiceprezesa zarządu, przewodniczącej Sekcji Budownictwa Kolejowego w IGTL. W marcu 2016 roku decyzją Walnego Zgromadzenia została wybrana na prezesa Izby.

FOT. IZBA GOSPODARCZA TRANSPORTU LĄDOWEGO

Uproszczenie procedur udzielania zamówień, ograniczenie stosowania kryterium najniższej ceny w przetargach, obowiązek zatrudniania pracowników na etat – to tylko niektóre zapisy znolizowanej ustawy Prawo zamówień publicznych. Jakie istotne zmiany z punktu widzenia przedsiębiorców branży kolejowej wnoszą? Czy wyczerpuje ona potrzeby branży w kwestii zamówień publicznych?

Wydaje się, że najistotniejsze uregulowania dotyczą stosowania pozacenowych kryteriów oceny ofert. Dotychczasowe przepisy dopuszczały oczywiście możliwość kierowania się przy wyborze kontrahenta innymi niż cena cechami oferty, ale w tym zakresie rozminięcie się teorii z praktyką było aż nadto widoczne. Obecnie możliwość zastosowania ceny jako dominującego bądź jedynego kryterium uwarunkowana będzie precyzyjnym opisaniem standardów jakościowych odnoszących się do wszystkich istotnych cech przedmiotu zamówienia. Co więcej zamawiający obowiązany będzie do wykazania metody uwzględnienia kosztów cyklu

życia projektu. Moim zdaniem, w przypadku kolejowych projektów infrastrukturalnych, w szczególności w systemie „projektuj i buduj”, będzie to zadanie karkołomne – SIWZ jest przecież w takim przypadku tworzone na podstawie programu funkcjonalno-użytkowego, czyli dokumentu o ograniczonej szczegółowości.

Można zatem zakładać, że PKP Polskie Linie Kolejowe SA stosować się będą do limitu wagi dla kryterium ceny na poziomie 60 proc. Ale tu rodzi się pytanie, jakie kryteria zostaną zastosowane do oceny pozostałych 40 proc. Intuicyjnie wszyscy wyczuwają zamiary ustawodawcy, który wprowadzając to rozwiązanie, daje zamawiającym jednoznaczny sygnał do większego skupienia się na jakości, innowacyjności, organizacji i metodzie realizacji przedmiotu zamówienia (co akurat w przypadku projektów kolejowych ma kluczowe znaczenie). Z drugiej strony istnieje obawa, że instytucje publiczne pójdą jednak na łatwiznę, trzymając się nadal niemającego nic wspólnego z jakością terminu realizacji czy terminu gwarancji. Czas pokaże...