

konieczność przyjęcia na siebie przez zamawiającego odpowiedzialności za ekspercką ocenę cech oferty, których nie da się zmierzyć wprost. Istnieje wśród członków komisji przetargowych naturalna obawa przed takim, do pewnego stopnia subiektywnym rozstrzygnięciem, w szczególności kiedy w świadomości ma się skalę publicznych pieniędzy, jakimi dysponuje zarządca w każdym z postępowań. Abstrahując w tym miejscu zupełnie od tego, czy zamawiający dysponuje potencjałem kadrowym, który byłby w stanie merytorycznie sprostować takim zadaniom. Nie ulega wątpliwości, że pole do kwestionowania rozstrzygnięć komisji przetargowych znacznie się poszerza, co może prowadzić do ciągłych się miesiącami serii odwołań i spraw sądowych. Mijamy nadzieję, że obietnice PKP PLK odnośnie dynamicznego wzrostu podaży przetargów na projektowanie i roboty zostaną dotrzymane i poszczególne oferty zachowają się racjonalnie, jeśli chodzi o procedury odwoławcze. Na „sytm” rynku jest automatycznie mniejsza skłonność do skupiania się na prawnych

przepychankach, ponieważ przegraną w jednym przetargu łatwiej nadrobić w innym.

Wiemy, że stopień zaawansowania prac nad wdrażaniem nowej perspektywy unijnej jest na bardzo niskim poziomie. Branża alarmuje, że zastój w realizacji inwestycji infrastrukturalnych może spowodować upadek wielu podmiotów. Jak ocenia pani doświadczenia firm modernizujących polskie linie kolejowe w poprzedniej perspektywie unijnej, czego nauczyliśmy się, jakich błędów należy unikać?

Trzeba powiedzieć sobie prawdę – jak dotąd sytuacja wygląda dramatycznie. Kiedy słyszymy dziś od przedstawicieli PKP PLK i ministerstwa, że nakłady na inwestycje w tym roku niewiele przekroczą 4 mld zł, zastanawiamy się poważnie nad dalszym funkcjonowaniem naszych przedsiębiorstw. Trudno porównywać firmy u progu poprzedniej i tej perspektywy: to nie są takie same przedsiębiorstwa. Wiele zainwestowaliśmy w pracowników, wysokowydajny sprzęt, nowoczesne technologie itp., żeby przygotować się do zapowiadanych ogromnych nakładów

na inwestycje w infrastrukturę kolejową. To, co miało być dla firm wykonawczych atutem, co miało pozwolić na sprawną realizację dużych kontraktów, jest teraz potężnym balastem. Firmom, które w dobrej wierze rozbudowały swój potencjał, trudniej też obecnie być konkurencyjnym w przetargach, choć brzmi to absurdalnie. Wynika to również z faktu, że przetargów jest bardzo mało, konkurencja bardzo agresywna, a ceny oferowane przez walczących o każde zlecenie firm są często poniżej kosztów materiałów. To droga donikąd.

Niestety opóźnienie startu obecnej perspektywy jest już w tym momencie porównywalne z poślizgiem na starcie poprzedniej siedmioletki. Nie zapominajmy, że największe przetargi poprzedniej perspektywy pojawiły się dopiero po ponad trzech latach od początku okresu kwalifikowalności, a były to projekty w systemie „projektuj i buduj”, zatem ich faktyczny start na placu budowy miał miejsce jeszcze później. Doprowadziło to do sytuacji, w której konieczne było przesuwanie środków w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na projekty szynowe w miastach i zakupy taboru.

Rozumiem, że odpowiedź na ostatnie wcześniejsze pytanie nie będzie pozytywna... Przednia perspektywa niczego nas nie nauczyła?

Z przykrością można stwierdzić, że nie wyciągnęliśmy z poprzedniej perspektywy żadnych wniosków, niczego nie nauczyliśmy się na błędach i sytuacja wygląda dziś łudząco podobnie, a środków jest znacznie więcej. Na domiar złego, znaczna część projektów to inwestycje finansowane z instrumentu CEF, który jest ukierunkowany na wsparcie inwestycji na liniach objętych siecią bazową TEN-T. Z tego powodu nie będzie już takiej elastyczności po stronie Komisji Europejskiej, jak w przypadku dopuszczenia rewitalizacji na

liniach poza siecią transeuropejską do finansowania z Funduszu Spójności 2007-2013.

Odrębną kwestią jest spiętrzaająca się z każdym kwartałem „górką” inwestycyjna na ostatnie lata tej perspektywy. Zakładając, że wszystkie środki zostają na torach oraz przyjąwszy realistyczne terminy rozpoczęcia robót z uwzględnieniem czasu na projektowanie, można dojść do wniosku, że roczne nakłady inwestycyjne w kolejnych latach powinny wynosić nawet kilkanaście miliardów złotych. Przypomnijmy sobie, jak wyglądała sytuacja w 2015 roku, kiedy PLK walczyła o uratowanie środków z poprzedniej perspektywy. Znacznie ograniczona przepustowość sieci, niestabilność rozkładu jazdy, którego i tak nie można było dotrzymać, kłopoty z dostępnością i logistyką materiałów i podwykonawców – a to wszystko przy rocznym wykonaniu inwestycji na poziomie nieco ponad 7,5 mld zł. Jeżeli nie nastąpi w najbliższych tygodniach i miesiącach przełom i radykalna poprawa tempa przygotowania dokumentacji i ogłaszania postępowań, to niestety perspektywy nie są optymistyczne.

A trzeba pamiętać, że to ostatnia tak duża perspektywa, w następnej, po 2023 roku środków z UE będzie mniej. W jakim kierunku firmy wykonawcze powinny kierować swoją aktywność?

Jest to pytanie bardzo istotne i tak naprawdę wszyscy powinniśmy się teraz skupiać nad poszukiwaniem na nie odpowiedzi, a nie zastanawiać się, jak uruchomić czy przyspieszyć inwestycje z perspektywy 2014-2020. Co więcej, to pytanie powinno mieć raczej innego adresata – ministrów właściwych do spraw transportu, finansów i rozwoju. Profil naszej, czyli firm wykonawczych, działalności jest pochodną strategii zarządcy infrastruktury, a ta z kolei wynika z długookresowej polityki transportowej państwa,

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego (Land Transport Chamber of Commerce) jest organizacją samorządu gospodarczego działającą od 1995 roku na mocy Ustawy z 30 maja 1989 r. o izbach gospodarczych. Izba pełni rolę reprezentanta firm związanych z transportem kolejowym wobec administracji państwowej oraz różnego rodzaju organizacji krajowych i zagranicznych, mających wpływ na działalność tych przedsiębiorstw.

Izba skupia kilkadziesiąt przedsiębiorstw z całego kraju związanych z branżą kolejową. Celem Izby jest przede wszystkim ochrona interesów firm oraz występowanie do organów administracji państwowej i samorządowej z wnioskami i opiniami w zakresie regulacji dotyczących szeroko rozumianego transportu kolejowego.

IGTL ułatwia swoim członkom dostęp do wiedzy o aktualnych procesach gospodarczych, szczególnie tych dotyczących transportu i infrastruktury kolejowej. Współpraca z Izbą daje członkom możliwość bezpośredniego wpływu na kształtowanie warunków działalności i rozwoju transportu kolejowego, a także integruje branżę kolejową.

W IGTL funkcjonują trzy sekcje branżowe: Przewoźników Kolejowych, Wagonów i Spedycji, Budownictwa Kolejowego. Członkiem Izby może zostać podmiot gospodarczy prowadzący działalność gospodarczą zgodnie z zasadami etyki zawodowej, z wyłączeniem osób fizycznych prowadzących taką działalność jako zajęcie uboczne.