

Infrastruktura kołem się toczy

■ **Magdalena Tokarska**, Executive Club Sp. z o.o., redaktor prowadząca „EC Magazine”, Executive Club Sp. z o.o.

O polskiej infrastrukturze drogowej, kolejowej, a nawet energetycznej trzeba mówić albo dobrze, albo wcale. Podobno w naszym kraju 38 mln ludzi zna się na polityce i piłce nożnej. Kierowców, pasażerów pociągów i ludzi używających w domu prądu jest niewiele mniej. Ten, kto chce mówić źle, pójdzie więc na łatwiznę.



Panel I *Prawo Zamówień Publicznych*



Panel II *Finansowanie inwestycji infrastruktury drogowej*



Piotr Chełkowski, prezes zarządu PRI Pol-Aqua SA

Nie trzeba być specjalnie spostrzegawczym, aby zauważyć, że większość dróg – szczególnie miejskich i gminnych – jest w opłakanym stanie. Znaczna część taboru kolejowego, dworców czy nawet samej trakcji należy raczej do relikwów ubiegłej epoki niż wyróżnia nasz kraj na tle innych. Wreszcie energia, począwszy od drogiego prądu, a skończywszy na niewielkim udziale energii zielonej wytwarzanej w całości przez Polskę, tylko gruntuje tezę o słabym rozwoju naszego kraju.

To już wiemy. To każdy może zobaczyć. Czas więc zacząć mówić dobrze i myśleć

o przyszłości. Właśnie z myślą o tym co przed nami, Executive Club zorganizował III edycję konferencji *Infrastruktura polska*, na którą zostały zaproszone największe autorytety ze wszystkich strategicznych dziedzin związanych z infrastrukturą. Obok ekspertów pojawili się także ci, którzy funkcjonowanie kolei, sieci dróg czy energetyki znają najlepiej, gdyż są prezesami największych polskich firm, na co dzień zajmujących się tymi gałęziami gospodarki.

Jeszcze do niedawna światło w tunelu, dziś już potężna lampa, która świeci ogromnym światłem – to oczywiście Euro 2012. Chyba

nikt nie wątpi, że bez Mistrzostw Europy stan naszej infrastruktury niewiele by się poprawił, bo i po co rząd miałby główkować, skąd wziąć pieniądze na tak gigantyczne inwestycje. Z pomocą przysły UEFA i Unia Europejska. Pierwsza przyznała piłkarskie Euro, druga papierowe euro na budowę. Choć niektórych skandali, jak chociażby ten z autostradą A2, nie udało się uniknąć, Polskę śmiało można uznać za jeden wielki plac budowy. Co wcale nie oznacza, że już teraz nie trzeba myśleć, jak będzie wyglądał nasz kraj po turnieju.

Rząd właśnie opracował nowy plan budowy dróg na lata 2014–2020. Priorytetem



Dariusz Blocher, prezes zarządu Budimex SA



Krzysztof Celiński, dyrektor generalny Halcrow Group



Józefa Majerczak, PKP Polskie Linie Kolejowe SA

Panel I *Prawo Zamówień Publicznych*

Moderator: Agnieszka Stefańska, dziennikarka „Rzeczpospolitej”

Uczestnicy panelu: Jacek Sadowy, prezes Urzędu Zamówień Publicznych; Ewa Beata Basiak, dyrektor zarządzający TUIR Warta; Paweł Antonik, prezes Zarządu Strabag SA; Piotr Chełkowski, prezes zarządu PRI Pol-Aqua SA; Wojciech Schefke, prezes zarządu Doka Polska Sp. o.o.; Arkadiusz Korzeniewski, partner, adwokat, CMS Cameron McKenna

Panel II *Finansowanie inwestycji infrastruktury drogowej*

Moderator: Bartłomiej Jankowski, adwokat, partner w kancelarii prawnej WKB Wierciński, Kwieciński, Baehr

Uczestnicy panelu: Radosław Stępień, podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej; Lech Witecki, generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad; Tomasz Wirth, p.o. dyrektora generalnego Société Générale Corporate & Investment Banking Polska; Emil Wąsacz, prezes zarządu Stalexport Autostrada Małopolska SA, Wojciech Trojanowski, wiceprezes zarządu Strabag SA

Panel III *Infrastruktura kolejowa – plany inwestycyjne*

Moderator: Krzysztof Celiński, dyrektor generalny Halcrow Group

Uczestnicy panelu: Józefa Majerczak, członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA; Dariusz Blocher, prezes zarządu Budimex SA; Paweł Jagusiak, wiceprezes Polskiego Związku Producentów Kruszywy; Leszek Niedałowski, wiceprezes zarządu STBU Brokerzy Ubezpieczeniowi

Panel IV *Infrastruktura energetyczna*

Moderator: dr Mirosław Duda, doradca zarządu Agencji Rynku Energii SA

Uczestnicy panelu: Janusz Nowak, wiceprezes i dyrektor ds. produkcji EDF Polska Sp. z o.o.; Marcin Laskowski, dyrektor Departamentu Inwestycji PSE Operator SA, Karolina Siedlik, partner, radca prawny, CMS Cameron McKenna; Wiesław Różacki, prezes zarządu Rafako SA; Henryk Ciesielski, dyrektor zarządzający American Appraisal Sp. z o.o.

ma być sieć płatnych autostrad, która po wprowadzeniu elektronicznego systemu poboru opłat viaTOLL, już zaczyna na siebie zarabiać. „Im więcej mamy ciągów, które łączą się ze sobą, tym kierowcy mają mniejszą skłonność do korzystania z dróg alternatywnych. Jeżeli ten ciąg wynosi 200 czy 300 km, to zyskujemy tyle czasu, że spadają nasze koszty transportu i rekompensuje to nam opłatę za poruszanie się po tych drogach” – zapewniał Radosław Stępień, wiceminister transportu. Oprócz korzyści czysto finansowych system jest również prawdziwą skarbnicą wiedzy, która może okazać się niezwykle pomocna w przystosowaniu sieci dróg do potrzeb kierowców i spedytorów.

Im większa liczba nowoczesnych dróg, tym większa szansa na wpływy do budżetu. Aby tak się stało, drogi trzeba będzie budować także po Euro. Nikt nie ma wątpliwości, że wtedy tempo prac spadnie. Jednak jest szansa, że poprawią się warunki rozstrzygnięcia przetargów na budowę. W tej chwili Prawo zamówień publicznych wskazuje, że najważniejsza w końcowym rozrachunku jest cena. I choć w tym zakresie niewiele można zrobić, to nikt nie ma wątpliwości, że istnieje potrzeba wprowadzenia specjalnych środków służących do eliminowania cen dumpingowych. Tu eksperci mówią jednym głosem – cena musi znaleźć się pod specjalnym nadzorem. Przykład rzeczonyj autostrady A2 pokazał dobitnie, że nie da się zbudować (przynajmniej w Polsce) drogi po nierealistycznie niskich cenach. „Można w trakcie przetargu złożyć ofertę, która jest bez pokrycia, zejść z placu budowy, a następnie jak gdyby nigdy nic ubiegać się o zamówienia publiczne. Można sobie pozwolić na złożenie nierealnej oferty, bo nie ma za to sankcji” – mówił Jacek Sadowy, prezes Urzędu Zamówień Publicznych. Dlatego trwają prace nad zapisami prawnymi, dzięki którym już niebawem inwestor ma dostać zdecydowanie więcej informacji zarówno o planie budowy, jak i wykonawcach oraz podwykonawcach.

Apetyt na lepsze drogi rośnie w miarę jedzenia, a przez to i oczekiwania stają się coraz większe. „Przed nami olbrzymia odpowiedzialność, bo rozochociliśmy rynek. Te miliardy, o których powiedział pan minister Stępień, to są fakty. Jak dodamy do tego koncesyjne projekty, uzyskamy prawie 85 mld zł. To jest kwota, która znajduje się w obrocie przez ostatnie cztery lata” – tłumaczył Lech Witecki, generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad. Dlatego też nie ma co się dziwić, że na tle infrastruktury drogowej polska kolej wypada po prostu blado. Trzeba powiedzieć sobie wprost i bez ogródek: mało inwestycji kolejowych jest rozliczanych z pieniędzy unijnych, perspektywa na lata 2014–2020 rysuje się dość mgliście, nie pomaga również fakt, że przetargi w kolejnictwie przeprowadza się dużo trudniej niż w drogownictwie.

„Dostrzegając nieubłagany upływ czasu, nie dziwię się, że rynek tak to odbiera, że inwestycje kolejowe idą słamazarnie. Rzeczywiście kolej rozkręcała się bardzo wolno. Nie zbyt udało się nam czerwony FIDIC na linii E65, ponieważ projektowanie trwało bardzo długo i w tej perspektywie finansowej UE w większości zdecydowaliśmy się na żółty FIDIC” – przyznała Józefa Majerczak, członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA.

Co więcej, PKP PLK SA w latach 2014–2020 na inwestycje chce wydać ok. 30 mld zł, a GDDKiA – 80 mld zł. I znowu w końcowym rozrachunku kolej zostanie w tyle. A biorąc pod uwagę, że z Gdańska do Warszawy jedziemy pociągiem ponad siedem godzin, przygotowywane inwestycje pozostają nadal kroplą w morzu potrzeb. Jedno jest na tym etapie pewne: PKP PLK SA wraz z przewoźnikami musi jak najszybciej znaleźć receptę na zmodernizowanie kolei i zacząć walczyć o pieniądze, w przeciwnym razie polska kolej nie tylko nie będzie się rozwijać, ale zacznie się cofać.

ZDJĘCIA: NOWOCZESNE BUDOWNICTWO INŻYNIERYJNE

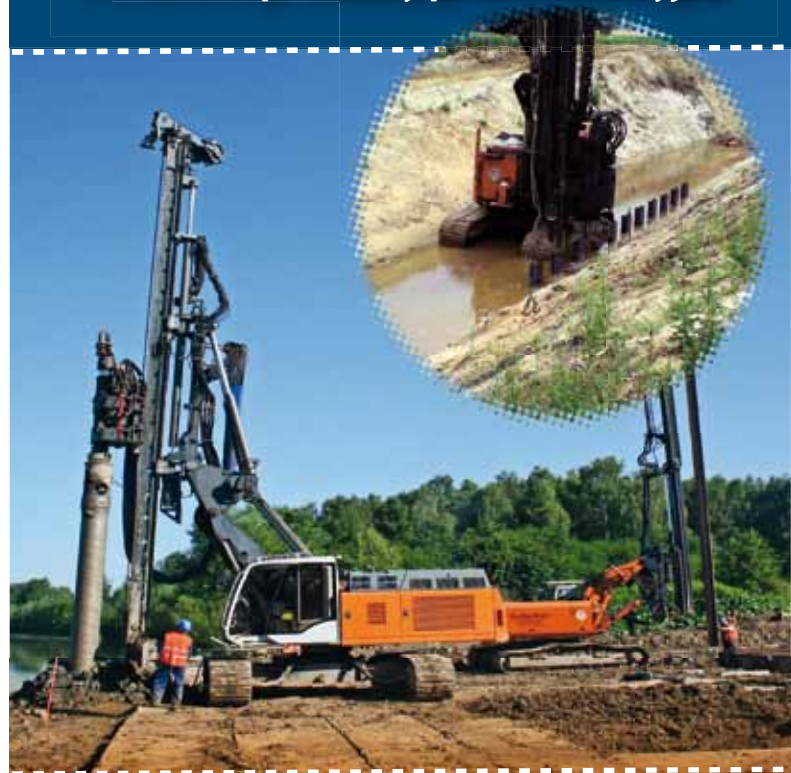
ZAPEWNIAMY
INNOWACYJNE,
PROFESJONALNE I PRZYJAZNE
DLA OTOCZENIA TECHNOLOGIE

www.gollwitzer.pl



ZABEZPIECZANIE GŁĘBOKICH WYKOPÓW

- Ścianki szczelne
- Ścianki berlińskie
- Palisady z pali żelbetowych
- Kotwy gruntowe
- Pionowe przesłony przeciwnieprzepuszczalne



FUNDAMENTOWANIE POŚREDNIE

- Pale wiercone CFA
- Pale wiercone w rurze obsadowej
- Pale wbijane



Gollwitzer Polska Sp. z o.o.

Cesarzowice 21 A
55-080 Kąty Wrocławskie
tel. +48 71 787 97 57, +48 71 792 30 58
fax: +48 71 787 97 58
e-mail: biuro@gollwitzer.pl

