



INFRASTRUKTURA POLSKA 2015

tekst: **JOANNA MICIAK**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne, zdjęcia: **EXECUTIVE CLUB**

W jakich kierunkach rozwijać się będzie infrastruktura drogowa i kolejowa w Polsce? Jakie są najkorzystniejsze metody finansowania inwestycji z tego zakresu? Co należy zrobić, by przyspieszyć podejmowanie decyzji i usprawnić realizację procesu inwestycyjnego? Te i wiele innych problemów stanowiło przedmiot ważnej dyskusji, która toczyła się 19 lutego 2015 r. podczas konferencji *Infrastruktura Polska*.



Wydarzenie organizowane już po raz szósty przez Executive Club zgromadziło ok. 120 uczestników – przedstawicieli inwestorów, liderów największych przedsiębiorstw krajowych i międzynarodowych, wysokich rangą reprezentantów administracji publicznej, a także ekspertów i analityków z renomowanych ośrodków badawczych. Spotkanie zakończyło się w sposób szczególny – galą wręczenia nagród dla najlepszych podmiotów sektora. Diamentami Polskiej Infrastruktury uhonorowano spółki i osobistości, które wyróżniały się na rynku w 2014 r.

Na styku dwóch perspektyw

Zgromadzonych w warszawskim hotelu Sheraton gości powitali prezes Executive

Club Beata Radomska oraz przewodniczący Rady Executive Club Marek Michałowski. „Tegoroczna edycja konferencji ma wyjątkowy charakter. Odbywa się w bardzo ciekawym momencie, czyli na styku dwóch perspektyw unijnych – pierwsza już się zakończyła, obecnie ogłaszane są kolejne przetargi drugiej perspektywy. Rodzi się w związku z tym wiele pytań, m.in. o to, czy dobrze gospodarowaliśmy środkami przyznanymi nam w ramach poprzedniego okresu finansowania, na jakie napotkaliśmy problemy, jak sobie z nimi poradziliśmy, czy wyciągnęliśmy wnioski na przyszłość, czegoś się nauczyliśmy i będziemy potrafili zrobić z tej wiedzy użytek, tak by jeszcze lepiej i efektywniej wykorzystać unijne pieniądze, realizując

nowe zadania w ciągu najbliższych lat. Mam nadzieję, że dzisiejsza konferencja dostarczy odpowiedzi na wiele z tych pytań” – mówił Marek Michałowski.

Wszystkich zebranych w problematykę spotkania wprowadziła prof. Zofia Bolkowska, ekspert Polskiej Izby Konstrukcji Stalowych, która zaprezentowała zmiany, jakim podlegało polskie budownictwo w ciągu minionych 50 lat. W swoim wystąpieniu prof. Bolkowska wskazała trzy, jej zdaniem, najważniejsze czynniki decydujące o istotnym wpływie infrastruktury na sytuację gospodarczą kraju. Po pierwsze, infrastruktura, choć często zmagać się musi z mniej lub bardziej dotkliwymi w skutkach kryzysami, znacząco wspomaga rozwój gospodarki. Po drugie –

m.in. od niej właśnie zależy jakość i komfort życia społeczeństwa. Ostatnia, trzecia przyczyna wynika z faktu, że budownictwo, w tym szczególnie budownictwo infrastrukturalne, którego udział w całym sektorze wynosi ok. 60%, w istotny sposób reguluje rynek pracy. „Budownictwo jest bezpośrednim pracodawcą ok. 600 tys. osób, a ponadto stanowi ważny czynnik wspierający główne gałęzie przemysłu. Z moich badań wynika, że 100 zatrudnionych w tej branży daje pracę co najmniej 400 osobom związanym z innymi dziedzinami gospodarki” – wyjaśniła prof. Bolkowska. Ekspert Polskiej Izby Konstrukcji Stalowych podkreśliła również znaczenie projektów z zakresu infrastruktury dla rozwoju nowoczesnych technologii i innowacyjnych rozwiązań, wdrażanych na polskim rynku m.in. dzięki współpracy z inwestorami zagranicznymi. Na zakończenie, mówiąc o tym, co w rodzimym budownictwie infrastrukturalnym wymaga jeszcze poprawy, profesor wyraziła nadzieję, że w najbliższych latach „będziemy budować szybciej i taniej”.

Dokąd zmierza polska infrastruktura?

Celem konferencji *Infrastruktura Polska* jest wymiana poglądów na temat kondycji sektora między reprezentantami przedsiębiorstw, instytucji i jednostek badawczych związanych z branżą infrastrukturalną oraz wypracowanie wspólnych wniosków, lepszych rozwiązań systemowych i organizacyjnych, które można by zastosować w przyszłości. Formuła spotkania z udziałem wszystkich uczestników procesu inwestycyjnego – zamawiających, wykonawców, przedstawicieli administracji rządowej, a także ekspertów, naukowców i prawników – umożliwiła wieloaspektową analizę poruszanych podczas rozmów zagadnień z uwzględnieniem różnych punktów widzenia.

Tematyka konferencji została podzielona na cztery bloki tematyczne, z których każdy obejmował inną grupę problemów. Moderator pierwszego panelu – Jan Roliński, partner w kancelarii WKB Wierciński, Kwieciński, Baehr, zaprosił do dyskusji Dariusza Blochera – prezesa zarządu Budimex SA, Piotra Chełkowskiego – dyrektora zarządzającego Doka Polska Sp. z o.o., Małgorzatę Matecką z Departamentu Prawnego Urzędu Zamówień Publicznych, Bartosza Soroczyńskiego – dyrektora generalnego Lighting



Z tego, co mogliśmy usłyszeć podczas konferencji wynika, że obie strony – zarówno inwestorzy, jak i wykonawcy – wyciągają wnioski z przeszłości. Kiedyś deklarowano chęć i gotowość do rozmowy, ale dialogu tak naprawdę nie było. Dziś już się rozmawia – ludzie zasiedli do stołu i mówią otwarcie, co się sprawdza i funkcjonuje dobrze, a co koniecznie należy zmienić. Usłyszeliśmy, że tworzone jest od nowa Prawo zamówień publicznych i, co ważne, organizuje się szeroką społeczną debatę na ten temat. Jest zatem szansa, że będzie to prawo dużo bardziej dostosowane do panujących obecnie realiów, może nawet nastawione na innowacje. Dotychczas obowiązujące przepisy konserwują bowiem stare rozwiązania, nie dając możliwości wprowadzania innowacyjnych technologii. Zbyt wiele ryzyk po stronie wykonawcy i kryterium najniższej ceny blokują przedsiębiorstwa, wymuszając stosowanie najtańszych, sprawdzonych rozwiązań. Na pewno dużo jeszcze przed nami, ale już w tej chwili widać, że uczymy się na błędach poprzedniej perspektywy. Wówczas inwestycje ruszyły tak naprawdę dopiero po dwóch latach i prace miały się zakończyć w nierealnym terminie. Teraz wiemy, że przynajmniej to się nie powtórzy – część przetargów już ogłoszono, niebawem będą rozpisane kolejne, więc wszystko będzie można lepiej rozplanować w czasie i spokojnie przygotować się do kontraktu. Widać zatem coraz więcej jaskółek zmian, świadczących o tym, że ta perspektywa unijna będzie wyglądać zupełnie inaczej.

MAREK MICHAŁOWSKI,
przewodniczący Rady Executive Club, przewodniczący Rady Nadzorczej Budimex SA



Mamy nadmierną wiarę w to, że kolejne nowelizacje i próby uregulowania wszystkiego za pomocą szczegółowych przepisów będą w stanie zapobiec wszelkim nieprawidłowościom. Życie zawsze jest bogatsze i dostarcza wielu dowodów na to, że nie wszystko da się drobiazgowo określić i dokładnie uporządkować. Zawsze będziemy musieli się zmagać z dynamiką zmieniającego się otoczenia. Ale rzecz jasna, jeśli pojawiają się nowe, problematyczne kwestie, które trzeba uregulować, to powinniśmy to robić. W mojej ocenie ustawa Prawo zamówień publicznych, czyli podstawowy dokument w tym zakresie, niele reguluje sprawy związane z przygotowaniem i realizacją inwestycji infrastrukturalnych. Dużo zależy od tego, jak będzie stosowane to prawo, a z tym niestety mamy problemy. Sądzę, że naprawdę dobrze odrobiliśmy lekcję – po drodze uchwaliliśmy np. ustawę o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawę o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia, ustawę o koncesji na roboty budowlane lub usługi. Te dokumenty także dają możliwość udzielania zamówień publicznych. Co więcej, celowo zostały opracowane po to, by można było absorbować kapitał prywatny do zadań związanych z budową infrastruktury drogowej i kolejowej. Na razie wykorzystujemy je w bardzo niewielkim zakresie. Mamy zatem możliwości, dysponujemy oprzyrządowaniem prawnym, ale musimy chcieć i umieć z nich skorzystać.

STANISŁAW ŻMIJAN,
przewodniczący sejmowej Komisji Infrastruktury

Systems na region Europy Centralnej i Wschodniej w firmie Philips, Macieja Tarnawskiego – dyrektora Departamentu Rynków Kredytowych w Pionie Global Banking & Markets BZ WBK SA oraz pośła Stanisława Żmijana – przewodniczącego

sejmowej Komisji Infrastruktury. Debatą w tej części spotkania skupiła się wokół Prawa zamówień publicznych i finansowania infrastruktury. Uczestnicy podzielili się spostrzeżeniami na temat ostatnich nowelizacji obowiązującej ustawy i ich



Jedną z istotnych zmian, jakie należałoby wdrożyć, by uniknąć błędów popełnionych podczas realizacji inwestycji drogowych w poprzedniej perspektywie unijnej, jest usprawnienie procesu podejmowania decyzji w trakcie wykonywania robót budowlanych. Na wiele odcinków dróg przetargi są dawno ogłoszone, część została już rozstrzygnięta i w tych przypadkach nic już się nie da zrobić – obowiązuje umowa, której nie można zmodyfikować i zasadniczo zmienić relacji między stronami. Oczywiście umowa to jedno, a życie – drugie. Doświadczenie pokazuje, że dobrą umową można

wykonać źle, a złą bardzo dobrze. Przykładem dobrego wywiązywania się ze źle sporządzonej umowy jest przebudowa mostu Grota-Roweckiego w Warszawie. Kontrakt – przygotowany według starych zasad, obowiązujących w perspektywie 2007–2013 – jest bardzo restrykcyjny, rygorystyczny, miejscami nie fair w stosunku do wykonawcy, a mimo to prace postępują sprawnie. Z sygnałów, które do nas docierają, wynika, że inwestor i firma realizująca zlecenie potrafią ze sobą współpracować. Decyzje podejmowane są na bieżąco, nikt nie ucieka od odpowiedzialności, do dyspozycji wykonawcy jest oddelegowany przez zamawiającego zespół, który pomaga rozwiązywać zaistniałe problemy. Da się zatem, jak widać, efektywnie zarządzać tymi procesami, tylko trzeba chcieć. Strony muszą zrozumieć, że realizują wspólny projekt i nie są dla siebie wrogami, ale razem zmierzają do tego samego celu. Nie mogą z góry ustawiać się na pozycji tych, którzy poszukują błędów drugiej ze stron, po to, by złożyć pisemne roszczenie i wymigać się od wykonywania obowiązków wynikających z umowy albo z praktyki prowadzenia inwestycji. Partnerstwo i wzajemne zaufanie to recepta na wiele bolączek, które pojawiają się w trakcie realizacji zadania.

JAN STYLIŃSKI,

prezes zarządu Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa

wpływu na przebieg procesu inwestycyjnego. Swoje stanowiska w tej sprawie zaprezentowali głównie przedstawiciele firm budowlanych – Dariusz Blocher i Piotr Chełkowski. Wśród zmian, które mają szansę usprawnić realizację inwestycji, wymieniano m.in. zrównanie praw dostawców z prawami podwykonawców, urealnienie czasu na realizację inwestycji przez wyłączenie okresów zimowych, uzyskiwanie zapłaty za materiały zgromadzone na placu budowy, możliwość zoptymalizowania projektu przez wykonawcę, wprowadzenie odpowiedzialności podmiotów używających referencje, a także zmniejszenie ryzyka związanego ze zdobywaniem pozwoleń w ramach kontraktów typu zaprojektuj i zbuduj. Problemem wciąż jednak pozostaje najniższa cena jako kryterium decydujące o wyborze danej oferty. Stosowane obecnie przez niektórych zleceniodawców kryteria pozacenowe są bowiem, zdaniem prezesa Budimeksu, fikcją i nie mają faktycznego wpływu na ostateczne rozstrzygnięcia. Inne rozwiązania, które się nie sprawdzają, to np. obarczenie wykonawcy obowiązkiem udowodnienia, że

zaproponowana cena jest rażąco niska, próba nadmiernej ingerencji zamawiającego w umowy pomiędzy wykonawcą a podwykonawcami i dostawcami, zasady prekwalfikacji gwarantujące możliwość udziału w przetargu zbyt dużej liczbie wykonawców oraz indeksacja cen o maksymalnie 1%. W dyskusji na temat kierunków zmian, jakim należałoby poddać obowiązujące w Polsce Prawo zamówień publicznych, często pojawiał się postulat stworzenia nowej ustawy zamiast rozwiązywania problemów w sposób doraźny za pomocą kolejnych nowelizacji i specustaw. Jak zapewniła Małgorzata Matecka, prace nad takim dokumentem już trwają. Jego przyjęcie planowane jest na jesień bieżącego roku – jeśli tak się stanie, ustawa wejdzie w życie w kwietniu 2016 r. Paneliści podkreślali jednak, że modyfikacji wymagają nie tylko przepisy Prawa zamówień publicznych, ale również podejście i działania tych, którzy je stosują w praktyce. Sama zmiana otoczenia prawnego, choć potrzebna, nie wystarczy, by uzdrowić sytuację w branży – konieczna jest również, zdaniem Stanisława Żmijana, dobra

wola i mądre korzystanie z obowiązujących regulacji.

Drugi panel dyskusyjny, prowadzony przez mec. Krzysztofa Cichockiego, radcę prawnego w kancelarii Sołtysiński Kawecki & Szlęzak, dotyczył dynamiki inwestycji w obszarze infrastruktury drogowej. Prelegenci: Ewa Tomala-Borucka – p.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, Rafał Nowak – dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, Federico Tonetti – prezes zarządu Lafarge w Polsce, Jan Styliński – prezes zarządu Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa, oraz Alferd Watzl – członek zarządu Strabag Sp. z o.o., rozmawiali o bieżącej kondycji i przyszłości sektora drogowego. Zgodnie podkreślano, że w ciągu ostatnich lat – mimo licznych trudności i sytuacji kryzysowych, z których wielu firmom nie udało się wyjść obronną ręką – stan polskiej infrastruktury uległ znaczącej poprawie, ale skala potrzeb wciąż jest jeszcze spora. Część z nich zostanie zaspokojona dzięki realizacji *Programu budowy dróg krajowych na lata 2014–2023*, w ramach którego powstanie ok. 3000 km nowych tras. Przyczynić się do tego mają w dużej mierze pieniądze unijne. Zdaniem panelistów, już teraz trzeba zastanowić się nad tym, w jaki sposób będziemy finansować kolejne inwestycje, kiedy te fundusze się skończą. Jak zauważył Alferd Watzl, Polska jest teraz w wyjątkowo komfortowej sytuacji, ponieważ żaden inny kraj Unii Europejskiej nie dysponuje takimi środkami na budowę infrastruktury drogowej. Firmy budowlane mają w związku z tym duże szanse na to, by znacząco poprawić swoje wyniki z poprzednich lat, zatrudniać nowych pracowników czy nawiązywać współpracę z kolejnymi podwykonawcami. Obecnie znajdujemy się w momencie wielkiego boomu inwestycyjnego, ale nie wiemy, co wydarzy się potem i nie mamy gotowych scenariuszy działania. Członek zarządu Strabag przekonywał, że takie scenariusze należy wypracować już w tej chwili, z czym zgodzili się Federico Tonetti i Jan Styliński. Zdaniem prezesa Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa, w Polsce brakuje myślenia perspektywicznego. Dlatego świat inżynierii zachodniej nam ucieka i to nie tylko pod względem liczby wybudowanych dróg, ale również sposobu realizacji inwestycji. Wiele rozwiązań, które dopiero wdrażamy lub

planujemy wdrożyć, jest już od dawna z powodzeniem stosowanych w Europie i na świecie. Istotną szansą dla polskiej infrastruktury jest wykorzystanie możliwości, jakie stwarza sprawdzona w innych krajach metoda finansowania inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Odpowiadając na apel reprezentantów branży budowlanej, by określić priorytety działania po zakończeniu realizacji programu budowy dróg krajowych, Ewa Tomala-Borucka stwierdziła, że najważniejszym obszarem do zagospodarowania po tym okresie będzie utrzymanie tego, co już zostało wybudowane i tego, co dopiero powstanie. Na to jednak potrzebne są środki, którymi GDDKiA nie dysponuje. Problem dostrzega administracja – jak zadeklarował Rafał Nowak, planuje się dodatkowe wsparcie dla Generalnej Dyrekcji na ten cel w postaci stałej kwoty (5 mld zł) wypłacanej corocznie. Suma ta miałaby być każdego roku waloryzowana. Dzięki temu można będzie ze spokojem patrzeć w przyszłość i nie martwić się o stan budowanych dziś dróg.

W trzecim panelu, poświęconym problemom polskiego kolejnictwa, udział wzięli: Krzysztof Celiński (moderator) – dyrektor oddziału CH₂M HILL (Halcrow Group Sp. z o.o. Oddział w Polsce), Arkadiusz Krężel – przewodniczący Rady Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe SA, dr inż. Andrzej Massel – zastępca dyrektora Instytutu Kolejnictwa ds. studiów i projektów badawczych, Jacek Neska – członek zarządu PKP Cargo SA ds. handlowych, Roman Przybył – ówczesny prezes zarządu Trakcja PRKiL SA oraz Tomasz Szuba – prezes zarządu Tines Capital Group SA. Myśl przewodnią dyskusji stanowiło zawarte w tytule panelu hasło *Zrównoważony transport: sieć kolejowa przyszłością Polski i Europy?*. Prelegenci próbowali odpowiedzieć na pytanie, czy polska kolej ma szansę na istotną poprawę warunków konkurencyjności w zakresie transportu oraz jakie działania należałoby podjąć, aby stało się to możliwe. Dr inż. Andrzej Massel przypomniał, jak zmieniła się infrastruktura kolejowa w ciągu ostatnich dziesięcioleci – od roku 1990, kiedy to rozpoczął się okres systematycznej degradacji, przez jego apogeum na przełomie XX i XXI w., po trwający od kilku lat etap intensywnych działań modernizacyjnych i rewitalizacyjnych. By pokazać skalę zaniedbania, dr Massel przytoczył dane dotyczące za-



Ostatnie nowelizacje Prawa zamówień publicznych nie rozwiązują wszystkich problemów. Jesteśmy w połowie drogi i mamy zdecydowanie za mało czasu na wprowadzanie kolejnych zmian, które by usprawniły realizację procesów inwestycyjnych w kontekście obecnej perspektywy unijnej. Zanim doczekamy się nowej ustawy Prawo zamówień publicznych, sądzę, że niektóre kwestie można uregulować za pomocą wytycznych. Bardzo ważna jest poprawa relacji między zamawiającym, projektantem i wykonawcą. Osobiście życzylibym sobie, aby wyglądały one tak jak w sektorze prywatnym. Odnoszę wrażenie, że w przypadku niektórych

kontraktów publicznych inwestorzy stawiają bariery, przewidują gigantyczne kary, zbyt wolno podejmują decyzje, a takie działania na pewno nie służą budowaniu partnerskich relacji. Mam nadzieję, że nowa ustawa Prawo zamówień publicznych nie będzie stawiała kolejnych barier i w większym stopniu zrównoważy ryzyka związane z realizacją inwestycji między wykonawcami i zamawiającymi.

Jestem wielkim zwolennikiem partnerstwa publiczno-prywatnego jako metody prowadzenia inwestycji infrastrukturalnych. Uważam jednak, że tak jak w ciągu minionej dekady korzystano z niej bardzo rzadko, tak i przez najbliższych siedem lat niewiele się w tej kwestii zmieni. Projektów finansowanych w ten sposób jest ok. 50–60 rocznie, z czego nieliczne wchodzi w fazę realizacji. Obecnie fundusze prywatne konkurują bowiem ze stosunkowo łatwo dostępnymi i – co ważne – bezzwrotnymi środkami z budżetu Unii Europejskiej. Dopóki możemy liczyć na dopłaty unijne, inne modele finansowania inwestycji infrastrukturalnych będą wykorzystywane na małą skalę. Uważam, że po roku 2020 będziemy musieli w Polsce sięgać po kapitał prywatny i dopiero wówczas stworzone zostaną realne ramy dla rozwoju partnerstwa publiczno-prywatnego.

DARIUSZ BLOCHER,
prezes zarządu Budimex SA

kresu prowadzonych prac – w roku 1999 wymieniono zaledwie 132 km torów, podczas gdy w latach 2011–2012 po ok. 1060 km, a w 2013 r. już 1200 km.

Proces nadrabiania zaległości nie odbywa się jednak bez przeszkód. Jednym z najbardziej istotnych problemów wskazywanych przez uczestników dyskusji było opóźnienie przygotowania inwestycji, które było wyraźnie odczuwalne w poprzedniej perspektywie unijnej i daje się zauważyć także teraz, na początku kolejnego okresu finansowania. Podczas gdy przetargi w sektorze drogowym ruszyły jeszcze w trakcie trwania poprzedniej perspektywy, w kolejnictwie ten proces może zacząć się dopiero za ok. dwa lata, co z kolei grozi kumulacją robót w latach 2020–2023. Arkadiusz Krężel, mówiąc o wyzwaniach, jakie czekają PKP PLK w ramach realizacji *Krajowego programu kolejowego 2014–2023*, podkreślił właśnie konieczność takiego rozplanowania inwestycji, by uniknąć trudności i pośpiechu, obserwowanych w ciągu ostatnich trzech lat. Zaznaczył również, że najbliższy rok będzie dla PKP

PLK trudny z uwagi na czekające spółkę zmiany korporacyjne. Głównym zadaniem stawianym przed zarządem nowej kadencji będzie uporządkowanie i optymalizacja procesu przygotowania oraz realizacji projektów. Pomyślny przebieg tego procesu gwarantuje szereg korzyści, w tym zwiększenie udziału kolei w rynku przewozu towarów. Jacek Neska wyraził nadzieję, że wraz z rewitalizacją torów i – co za tym idzie – dostosowaniem ich do potrzeb transportu pojawi się możliwość ograniczenia zasobów i poprawienia oferty adresowanej do klientów. Mniej zasobów, mniej wagonów wykorzystywanych do przewiezienia tej samej liczby ładunków to – jak przekonywał członek zarządu PKP Cargo – niższe koszty, które mogłyby stanowić ważny element nowej, bardziej konkurencyjnej oferty kolei. Innym istotnym problemem poruszonym w tej części obrad było zagadnienie innowacyjności. Zdaniem Arkadiusza Krężła, wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań na polskie tory jest wyjątkowo trudne. Najważniejszymi czynnikami, które należy brać pod uwagę, planując i realizując



Przyjęcie nowego budżetu UE na lata 2014–2020 było długo oczekiwanym wydarzeniem wśród wykonawców branży budowlanej. Jednak tak samo jak w przypadku przyjęcia poprzedniej perspektywy, również obecnej towarzyszą obawy i wielkie nadzieje związane z rozwojem infrastruktury drogowej. Warto tutaj przypomnieć, że w okresie trwania poprzedniej perspektywy, pomimo realizacji wielkich inwestycji i znaczącym rozwoju infrastruktury, kilkaset firm budowlanych ogłosiło bankructwo. Branża budowlana nie była w stanie wykorzystać możliwości, jakie niosły ze sobą ogromne inwestycje – zwłaszcza w latach 2012–2013

zamiast zarobić, musieliśmy dołożyć do nich jeszcze kilka miliardów złotych.

Wcześniej relacje między zamawiającym a wykonawcą oparte były na rywalizacji i braku współpracy. Obecnie widoczny jest wzrost dialogu, wzajemnego szacunku, zrozumienia uwarunkowań, problemów i celów wszystkich uczestników procesu inwestycyjnego, nie tylko generalnych wykonawców i inwestorów, ale także projektantów, nadzoru budowlanego i producentów materiałów. W tej dziedzinie da się odczuć postęp – jest wymiana zdań, a zamawiający mocniej wsłuchują się w głos branży. Sądzę, że wszyscy – zarówno przedsiębiorcy, jak i inwestorzy – odrobili lekcję. Obecnie stoimy przed drugą szansą, mamy nadzieję dobrze ją wykorzystać. Lepiej przygotowujemy się do kolejnych przetargów, inaczej podchodzimy do kwestii ryzyka – składamy oferty tylko wówczas, gdy możemy być pewni, że mamy dobry, doświadczony w prowadzeniu określonych prac personel i wykonaliśmy rzetelną kalkulację. Dlatego jesteśmy przekonani, że poradzimy sobie z zadaniami, do których teraz przystępujemy, i przy obopólnej współpracy z inwestorem zakończymy je z sukcesem. Każda inwestycja jest obciążona ryzykiem pojawienia się jakichś problemów i nieprzewidzianych sytuacji, dlatego ważne jest, żeby obie strony potrafiły podjąć merytoryczny dialog, bez emocji i wspólnie wypracować rozwiązania. Tylko wtedy można zrealizować projekt w terminie i zmieścić się w przeznaczonym na to budżecie.

ALFRED WATZL,
członek zarządu Strabag Sp. z o.o.

inwestycje kolejowe, są bezpieczeństwo i niezawodność – ryzyka powinny być ograniczone do minimum. To jednak, w opinii Tomasza Szuby, nie przekreśliła szans na wdrażanie nowoczesnych technologii w kolejnictwie. Na rynku dostępne są bowiem produkty firm, które nie szepczą sił i środków, żeby odpowiednio wcześniej pozyskać wydawane przez Urząd Transportu Kolejowego dokumenty dopuszczające nowe rozwiązania. W opinii prezesa Tines Capital Group, modernizacja infrastruktury kolejowej prowadzona z wykorzystaniem innowacyjnych technologii gwarantuje trwałą i bezawaryjną eksploatację, a także zapewnia dużą przepustowość i możliwość rozwijania dużych prędkości.

Dla ostatniego panelu wybrano formułę „okrągłego stołu” – zaproszeni do dyskusji przedstawiciele zamawiającego, wykonawców, administracji publicznej oraz eksperci próbowali ustalić, co udało się zmienić w ciągu ostatnich 25 lat, a także określić wspólne prio-

rytety przyszłych działań. Rozmowę w tej części spotkania poprowadził Marek Michałowski, a udział w niej wzięli uczestnicy poprzednich paneli, Dariusz Blocher i Stanisław Żmijan, oraz Przemysław Kurczewski – prezes zarządu EmiTel Sp. z o.o., Tomasz Paweł Latawiec – prezes zarządu Stowarzyszenia Inżynierów Doradców i Rzeczników, dr inż. Tomasz Rudnicki – zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, Dariusz Tokarczuk – radca prawny i partner Gide Loyrette Nouel. Dokonując podsumowania zagadnień i problemów analizowanych podczas wcześniejszych bloków, raz jeszcze zwrócono uwagę na utrudnienia prawne, które w znaczący sposób opóźniały rozwój polskiej infrastruktury. Prelegenci zgodni byli co do tego, że sytuacja na rynku powoli się stabilizuje. Nadal jednak wiele pozostaje do zrobienia – należy rozwiązać poważne problemy, które pojawiały się i pojawiają przy realizacji nawet najważniejszych projektów o strategicznym znaczeniu.

Choć polska infrastruktura rozwijała się niezwykle dynamicznie w ciągu ostatnich lat, wciąż jeszcze – mimo wsparcia z funduszy unijnych – nie możemy wydobyć się z „ogona Europy”. W rozmowach pojawił się ponadto postulat, by myśleć o infrastrukturze szeroko, bowiem sektor ten to nie tylko drogi i kolej – to również energetyka, środowisko i hydrotechnika. Zrównoważony rozwój każdej z tych branż gwarantuje poprawę sytuacji gospodarczej kraju.

Diamenty dla najlepszych

Szóstej edycji konferencji *Infrastruktura Polska* towarzyszyło szczególne wydarzenie – konkurs dla najlepszych podmiotów branży, zorganizowany dzięki współpracy z wybitnymi autorytetami. Idea przedsięwzięcia polega na promowaniu osiągnięć sektora i zaprezentowaniu ich w szerszym kontekście. Kapituła pod przewodnictwem Marka Michałowskiego przyznała nagrody w ośmiu kategoriach. Statuetki – Diamenty Polskiej Infrastruktury – wręczono podczas gali wieczornej. W kategorii **Top Executive** nagrodę odebrał Dariusz Blocher, a wyróżnienie – Józef Zubelewicz, prezes Erbud SA. **Liderem Innowacji Roku** zostały Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe „Bieżanów” SA (uhonorowane za innowacyjną technologię produkcji i zabudowy wysokiej jakości rozjazdów kolejowych). Wyróżnienia przypadły Instytutowi Badawczemu Dróg i Mostów oraz firmie Lafarge. Statuetkę dla **Lidera Odpowiedzialności Społecznej Roku** przyznano przedsiębiorstwu Skanska SA. Wyróżnienie w tej kategorii zdobył Budimex. Za **Efektywność w zarządzaniu** doceniono PKP Cargo. **Podmiotem Finansującym Roku** został PKO Bank Polski, natomiast na wyróżnienie zasłużył BZ WBK. W kategorii **Doradca Roku** członkowie Kapituły postanowili przyznać dwie równorzędne nagrody dla doradcy prawnego i komercyjnego. Pierwszą uhonorowano kancelarię Sołtyśkiński Kawecki & Szlęzak, drugą – Kancelern EY. W kategorii **Inwestycja Roku** nagrodzono wykonawcę i inwestora, którzy „dzięki efektywnej współpracy zrealizowali inwestycję o istotnym znaczeniu dla polskiej infrastruktury”. Statuetkę przyznano Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz firmom Budimex i Strabag za budowę autostrady A4 na odcinku Dębica – Tarnów. Diament Polskiej Infrastruktury za **Projekt Roku**

otrzymało biuro Transprojekt Gdański Sp. z o.o. Docenione przez Kapitułę projekty to przeprawa mostowa przez Wisłę koło Kwidzyna oraz Pomorska Kolej Metropolitalna. Po wręczeniu nagród odbyła się część artystyczna gali – koncert Agnieszki Damrych i zespołu Madlove.

Patronat honorowy nad konferencją *Infrastruktura Polska* objęło Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Organizacja wydarzenia możliwa była dzięki pomocy partnerów: strategicznego – firmy Budimex SA, oraz głównych – spółek Doka Polska Sp. z o.o. i PKP Cargo SA. Cennego wsparcia udzielił także partner Executive Club – BZ WBK i pozostali partnerzy: Alinda Capital Partners, Bolix SA, Cigno Consulting, Erbud SA i PBDI SA, Gide Loyrette Nouel, Lafarge, Nord Partner Sp. z o.o., Sołtysiński Kawecki & Szlęzak, Strabag Sp. z o.o., Tines Capital Group SA, Trakcja PRKił SA, WKB Wierciński, Kwieciński, Baehr. Partnerem technologicznym była firma Qumak SA, a partnerami gali: Bolix, Infosys BPO Poland i Philips. Patronat medialny nad konferencją już po raz kolejny sprawowało „Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne”.



PKP PLK SA wyznaczyły kilka priorytetów na obecną perspektywę unijną. Pierwszym z nich jest zdecydowane poprawienie efektywności usług cargo, a więc zarówno transportu intermodalnego, jak i transportu związanego z udrożnieniem wszystkich jednostek, które mogłyby wyrazić chęć skorzystania z oferty przewozu ładunków koleją. W czwartym kwartale 2014 r. przeprowadziliśmy bardzo dokładną analizę obiektów przemysłowych potencjalnie zainteresowanych taką formą transportu w przypadku wzrostu inwestycyjnego czy powiększenia potencjału produkcyjnego.

W tej chwili coraz więcej przedsiębiorców zgłasza nam taką potrzebę, dotyczy to również eksploatacji towarów masowych. Wszystkie te jednostki, które wyrażą gotowość współpracy w tym zakresie, będziemy się starali włączyć do programu drugiej perspektywy, mającego na celu poprawę efektywności cargo. Inną fundamentalną kwestią jest systemowe udrożnienie starej węglówki i nadodrżanki, co znacząco usprawni połączenie pomiędzy trójmiejskimi portami, Śląskiem i południem kraju. Ponadto PLK ukierunkowują się na efektywną obsługę stref ekonomicznych w Polsce, ponieważ istnieje wyraźne zapotrzebowanie na tego rodzaju wsparcie. Ważnym zadaniem będzie też oczywiście realizacja kontraktu wieloletniego, który – mam nadzieję – do czerwca zostanie zawarty i będzie tak konkretyzował kwestie dotyczące utrzymania infrastruktury, aby można było zagwarantować stabilizację stawek dostępu, a więc także pewną przewidywalność prowadzenia działalności przewozowej w obszarze cargo, jak również transportu intermodalnego. Oceniam, że wnioski wynikające z doświadczeń poprzedniej perspektywy oraz głęboka refleksja nad kwestią poprawienia technologii procesowej powinny do roku 2020 przynieść pozytywne efekty, jeśli chodzi o infrastrukturę i logistykę.

ARKADIUSZ KRĘŻEL,

przewodniczący Rady Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe SA



Polska infrastruktura kolejowa po ok. 20 latach degradacji w okresie 1990–2010 jest od kilku lat intensywnie rewitalizowana i modernizowana. Z uwagi na skalę niezbędnych działań proces ten nie odbywa się bezboleśnie – wpływa on na prowadzenie ruchu kolejowego, utrudniając realizację zarówno przewozów pasażerskich, jak i towarowych. Tym, co już udało się osiągnąć, jest przygotowanie infrastruktury do radykalnego przyspieszenia ruchu pasażerskiego w głównych relacjach międzyaglomeracyjnych od grudnia 2014 r. Stan infrastruktury na trasach, po których kursują pociągi Pendolino z Warszawy do Trójmiasta, Krakowa, Katowic i Wrocławia, uległ znaczącej poprawie. Wymienione odcinki można obecnie przemierzyć w czasie, jakiego wcześniej nie uzyskiwano. To jest niewątpliwie duży sukces poprzedniej perspektywy UE. Natomiast w najbliższych latach konieczne jest zrównoważone podejście do realizowanych projektów. Z jednej strony na wybranych liniach, należących do międzynarodowych korytarzy transportowych, potrzebne są kompleksowe modernizacje. Z drugiej – na jak największej części sieci powinny być prowadzone inwestycje rewitalizacyjne, które mają na celu usunięcie najbardziej dokuczliwych wąskich gardeł, czyli

ograniczeń prędkości, ograniczeń nacisku osi, ograniczeń dopuszczalnych długości składu pociągu, a w pewnych przypadkach też braku elektryfikacji. Taki sposób wykonywania zadań w sektorze kolejowym pozwoli najbardziej efektywnie wykorzystać dostępne środki finansowe. Ponadto w przypadku każdej z inwestycji kolejowych niezwykle ważne jest, co pokazuje doświadczenie poprzedniej perspektywy, wyznaczenie trasy objazdowej, która pozwoli złagodzić trudności ruchowe, oraz właściwa organizacja ruchu w trakcie prac, tzn. koncentracja robót na ściśle określonych odcinkach, tak by na pozostałych pociągi mogły kursować bez zakłóceń. Jak najbardziej racjonalne jest przejmowanie ładunków przez transport kolejowy, zwłaszcza ładunków w kontenerach. Szanse na to, by zwiększyć udział kolei w rynku przewozu towarów, są duże. Porty Trójmiasta przyjmują prawie 2 mln jednostek TEU w kontenerach rocznie. Już w tej chwili średnio ok. 40% kontenerów przybywających do polskich portów wyjeżdża na platformach kolejowych – zwiększenie tej liczby do ok. 60–70% dałoby kolosalny efekt w postaci odciążenia sieci drogowej. Uważam, że jest to obecnie najbardziej perspektywiczny kierunek. Ponadto tradycyjnie przy kolei powinny pozostać te ładunki, które najlepiej przewozić w taki właśnie sposób, a więc ładunki masowe, niebezpieczne, paliwa, kruszywa itp. Oczywiście, kolej nie będzie wybierana bezwarunkowo. Musi zapewnić atrakcyjny czas przejazdu i ważną dla klientów przewidywalność.

ANDRZEJ MASSEL,

zastępca dyrektora Instytutu Kolejnictwa ds. studiów i projektów badawczych