

6/2021

ISSN 1644-1958

IRK

RYNEK KOLEJOWY

www.rynek-kolejowy.pl



TEMAT NUMERU

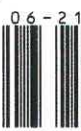
Utrzymanie i naprawa taboru

W numerze: Rozmowy ze S. Carle (Siemens Mobility), P. Choduniem (Medcom), B. Kowalskim (Olkol), A. Popką (Budimex), K. Wiktorowiczem (PKP Intercity Remtrak) · Infrastruktura 2021: Nowe wyzwania przed całą branżą · Koszty utrzymania taboru towarowego rosną · Magistrala węglowa także dla pasażerów? · Zastępczy busik może raz na zawsze zniechęcić do kolei · Alstom prezentuje jednostkę Coradia iLint · Nowe piętrowe wagony Skody · „Wielka kolej” w Wielkiej Brytanii – projekt GBR

Rynek Kolejowy ISSN 16441958



9 771644 195001



0 6 - 2 1

Cena 25,00 zł 8% VAT



Wszystkie fot. Łukasz Patera / „Rynek Kolejowy”

Roman Czubiński

INFRASTRUKTURA 2021: NOWE WYZWANIA PRZED CAŁĄ BRANŻĄ

Choć branża budowlana wyszła z kryzysu pandemicznego na ogół bez szwanku, za progiem czekają kolejne zagrożenia. Należą do nich: wzrost cen surowców, zbyt mała liczba przetargów na inwestycje w kolejnych latach i rozpoczynająca się wojna cenowa – uznali uczestnicy debaty podczas Kongresu Infrastruktury Polskiej. Pojawił się też postulat wyrównania dysproporcji w finansowaniu modernizacji i rozbudowy kolei oraz dróg.

– Asymetria w finansowaniu kolei i dróg musi zostać zniwelowana. Zapewnienie kolei takich środków, jakie mają drogi, to minimum – stwierdził kategorycznie prezes Grupy KZN Biezanów Rafał Leszczyński. Jego zdaniem duże możliwości daje w tym zakresie unijny Zielony Ład i sformułowane w nim cele ekologiczne.

– Emisyjność kolei w przeliczeniu na pasażerokilometr lub tonokilometr jest ok. 4-krotnie niższa niż samochodów. Czy mamy ambicje być prymusem przemian ekologicznych, a nie tylko ubogim krewnym? – pytał. Zdaniem Leszczyńskiego zwiększenie finansowania inwestycji kolejowych pozwoli stworzyć silne polskie

podmioty w branży, które radzą sobie na światowych rynkach, a nie tylko walczą o byt.

Co z okresem przejściowym między perspektywami?

Niepokój prezesa Grupy KZN budzi też widmo luki inwestycyjnej na początku nowej unijnej perspektywy budżetowej. W jego ocenie ministerstwo i zamawiający powinni podjąć konkretne kroki, by uniknąć podobnej sytuacji w kolejnych okresach przejściowych. – Jeśli wiemy, że po 2030 r. znów będzie luka, planujemy projekty na okres przejściowy i ich finansowanie. Wtedy branża infrastrukturalna będzie w miarę ustabilizowana – zaproponował Leszczyński.

– Czekamy na sytuację, w której po zakończeniu jednego planu inwestycyjnego kolejny będzie wdrażany jak najszybciej – zgodził się dyrektor sprzedaży Alstom w Polsce Krzysztof Struzik. Szczególne oczekiwania firma wiąże z planami budowy kolei dużych prędkości. – Rozwój systemu kolejowego w Polsce i w Europie, w tym wprowadzenie kolei dużych prędkości, nie będzie możliwy bez zaangażowania sprawdzonych dostawców infrastruktury i taboru, mających wypracowane już odpowiednie standardy, z których warto korzystać. Alstom ma wieloletnie doświadczenie w tym zakresie – przypomniał.

Prezes zarządu Budimex S.A. Artur Popko zaproponował finansowanie inwestycji okresu przejściowego w partnerstwie publiczno-prywatnym. – Może będzie to dobry moment, by zacząć to robić? Wiem, że nasze państwo obawia się kapitału prywatnego, ale warto spróbować – stwierdził.

Furgalski: Czas na zakupy interwencyjne

Wobec trudności związanych z przejściem między unijnymi perspektywami finansowymi szczególne znaczenie ma państwowe wsparcie finansowe dla branży. Niestety, wciąż daje się tu zauważyć dyskryminowanie kolei przez władze państwowe. Zwrócił na to uwagę prezes zarządu ZDG TOR i przewodniczący Railway Business Forum Adrian Furgalski. – Sytuacja jest zła. Dlatego minister finansów nie chce korzystać z istniejących narzędzi, choćby emitując dla Funduszu Kolejowego obligacje za 5 mld zł? W przypadku funduszu drogowego rząd zdecydował się na taki krok, natomiast dla kolei zapewnił tylko gwarancję finansowania. Kolej powinna być traktowana przez Ministerstwo Finansów tak samo jak drogi – stwierdził Furgalski.

Branża spodziewała się, że w Krajowym Planie Odbudowy więcej środków zostanie przeznaczonych na tabor i infrastrukturę kolejową. Wbrew nadziejom w unijnym programie FENIKS (kontynuacja Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”) nie będzie zapewne zwiększenia środków na inwestycje w kolej, choć dojdzie prawdopodobnie do zmniejszenia puli

funduszy na drogi. – Na pewno środków nie wystarczy dla wszystkich zaplanowanych przedsięwzięć; istniejąca już infrastruktura też wymaga ogromnych nakładów. GDDKiA ma większą poduszkę finansową: drogowy program inwestycyjny ma wartość 160 mld zł, a kolejowy 76 mld zł – punktował prezes ZDG TOR.

Jednym ze środków zaradczych – zdaniem Furgalskiego – mogą okazać się interwencyjne zakupy niektórych materiałów wykorzystywanych przy modernizacjach linii. – Część firm krzywo patrzy na takie rozwiązanie. Trzeba jednak będzie zawrzeć jakiś kompromis i to zrobić – po to, by potem było od kogo kupować – przekonywał ekspert.

Zmiany przepisów i wzrost cen

Prezes ZDG TOR nawiązał też do niedawnej zmiany przepisów o ochronie środowiska. – Problem narastał od dawna, teraz musimy rozwiązywać go w trybie awaryjnym. Zrobmy, co się da, by choć realizowanych już projektów nie musieć zmieniać – wezwał. Zarówno inwestorzy kolejowi, jak i drogowi obawiają się, że większość decyzji środowiskowych będzie teraz zaskarżana. – Jak sprostać nowemu wyzwaniu? Trzeba szybciej podejmować i lepiej prowadzić dialog z organizacjami ekologicznymi, by rozbroić bombę zawczasu. Powinniśmy też lepiej wyposażać decyzje środowiskowe i zadbać o odpowiednie procedury w sądach – proponował Furgalski.

Zmiany w Prawie zamówień publicznych spowodowały natomiast, że większość rozstrzygnięć przetargów jest zaskarżana do Krajowej Izby Odwoławczej. Dłużej trwa też oczekiwanie na wyrok. – Pojawia się zagrożenie rywalizacji ceną. Mocno rosną ceny stali. Hedging stosowany przy innych surowcach się nie sprawdza. Być może pora na ruch zamawiającego. Dobrze, że waloryzacja została wpisana do PZP, ale rynek ma wątpliwości, czy 5% wystarczy – stał mocno wpływa na koszyk cen. Może powinno się zatem skorzystać z innych możliwości przewidzianych w ustawie? – kontynuował ekspert.

Prezes zarządu Budimex S.A. Artur Popko przyznał, że dialog z zamawiającymi jest trudny. – Nawet ta trudna waloryzacja, która działa dziś, uratowała wiele firm. Jej wzór trzeba jednak przeanalizować – stwierdził. W szczególnie trudnej sytuacji są firmy takie jak należący do Budimeksu Mostostal Kraków, który – jeśli nie ulegną zmianie ani trendy, ani przepisy – straci w tym roku 20 mln zł. Zdaniem Popki gwałtowny wzrost cen to wynik chęci odbicia po kryzysie pandemicznym i podniesienia marż. – My patrzymy w przyszłość z optymizmem i traktujemy pandemię jako szansę rozwoju. Staramy się wejść na rynki Czech, Słowacji czy Niemiec. W innych krajach sytuacja na rynku jest o wiele gorsza – powiedział prezes Budimeksu.



Wykonawcy: Aukcje elektroniczne to „kasyno”

Zdaniem przedstawiciela firmy Skanska obserwowana dziś walka cenowa o zamówienia przypomina tę z roku 2016. – W jednym z ostatnich przetargów startowało 19 firm, które konkurowały praktycznie tylko ceną! Różnicą na niekorzyść jest fakt, że coraz więcej zamawiających stosuje aukcje elektroniczne. To hazard – ocenił Podraza, zastanawiając się, czy nie należałoby zakazać ich ustawowo. – Inwestycje budowlane to nie powtarzalny samochód ani nawet dzieło sztuki. Potencjalne korzyści finansowe z obniżenia ceny dla zamawiających są niewspółmierne do zagrożeń, związanych na przykład ze wzrostem cen za 2-3 lata – przekonywał.

Również inni wykonawcy krytykowali mechanizm aukcyjny. – Bierzemy udział w tym hazardzie, bo nie mamy innego wyjścia, ale to trudne. Niektóre firmy spekulacyjnie zaniżają nam ceny – poinformował prezes Budimeksu. – Kult niskiej ceny rodzi kult niskiej jakości prac. Nadzorowanie takich inwestycji to droga przez mękę – uznał Mariusz Szmyd. – Aukcje można stosować w odniesieniu do dóbr konsumpcyjnych, a nie do 2-3-letniego procesu inwestycyjnego, w tak dużym stopniu zależnego od cen surowców – uzupełnił dyrektor sprzedaży Alstomu.

– Promujemy wykonawców za właściwe przygotowanie oferty, a nie za hazard w aukcjach. Znam przypadki firm działających nieracjonalnie, które wiedząc o determinacji innej firmy, klikają „w dół”, by jej zaszkodzić. „Kasyno” nie tworzy atmosfery współpracy. Na dłuższą metę aukcje spowodują, że więcej będziemy wydawać na prawników niż na same inwestycje – ocenił prezes KZN Biezanów.

Problemy z administracją

Obawy branży – wykonawców i inwestorów – wynikają także z doświadczeń z szeroko pojętą administracją.

- Standardem jest czekanie 9-10 miesięcy na pozwolenie

nie na budowę, a 2 lata i dłużej na decyzję środowiskową. Trzeba przyrzeć się procedurom wykonania decyzji. Bez tego może okazać się, że będą i pieniądze, i siły wykonawcze, ale i tak nie będzie można odpowiednio szybko zacząć budować – stwierdził prezes Metra Warszawskiego dr Jerzy Lejk.

– Administracja publiczna to bolączka – zgodził się dyrektor Obszaru Inżynierii Kolejowej Skanska Mirosław Podraza. – Ile budów jest opóźnionych z winy wykonawców, a ile z powodu niezrozumiałych decyzji administracyjnych? 4 lata temu peron przebudowywało się na zgłoszenie, dziś potrzeba pozwolenia na budowę – przez to procedury są znacznie dłuższe. Pandemia jeszcze bardziej pogorszyła sytuację. Jeśli tak dalej pójdzie, inwestycje „projektuj i buduj” będą miały opóźnione terminy – przewidywał Podraza.

Zdaniem dyrektora operacyjnego SUEZ Consulting – SAFEGE Mariusza Szmyda urzędnicy są często nieprzygotowani do pracy z nowymi technologiami. – W centrum Poznania realizujemy dwie ulice w technologii BIM. Urzędy, które akceptują projekty, są na to zupełnie nieprzygotowane i proszą o dostarczanie dokumentacji w innej formie. To jedno z nowych ograniczeń na horyzoncie. Zastanówmy się, jak wzmocnić i doszkolić administrację, by usprawnić wydawanie decyzji – zaapelował Szmyd.

– Na reformę administracji potrzeba czasu, nie wystarczy kilka miesięcy. Pensje urzędników są niewystarczające. Co jakiś czas populistycznie zwalnia się 10% pracowników, podczas gdy w wielu obszarach należałoby wręcz zatrudnić 20-30% kolejnych – skomentował prezes ZDG TOR.

MI: Dekarbonizacja kosztuje

Ze strony Ministerstwa Infrastruktury na zarzuty i postulaty odpowiedział sekretarz stanu Andrzej Bittel.

- Zachęcam do patrzenia z szerszej perspektywy. Nowe

programy, takie jak Kolej+, świadczą o tym, że Ministerstwo Finansów przychylnie odnosi się do kolei – argumentował. Na przeszkodzie zwiększeniu finansowania kolei stoją – jak stwierdził Bittel – inne, bardzo kosztowne cele nowego Zielonego Ładu, związane z dekarbonizacją energetyki. – Dyskusja o konkretnych rozwiązaniach będzie się toczyła. Inwestowanie na liniach spalinowych nie jest dziś dobrze widziane przez Komisję Europejską. Nasze racje zderzają się, musimy więc poszukiwać kompromisu – przekonywał.

Odnosząc się do kwestii płynnego przejścia między perspektywami, wiceminister zapewnił, że resort chce jak najszybciej uruchomić inwestycje dofinansowywane z nowego okresu programowania. – Paradoksalnie jesteśmy w dość dobrej sytuacji. Aby się to udało, potrzeba jednak spełnienia kilku warunków. KPO musi



wejść w życie, warunki *ex ante* dla innych programów unijnych muszą zostać dokończone. Nie wiemy też, jakie będzie stanowisko poszczególnych partii wobec ustawy pozwalającej uelastyczyć reguły wydatkowe – a będzie to miało implikacje dla rynku – tłumaczył Bittel. Jak przypominał, władze publiczne obowiązują reguła wydatkowa i ograniczone możliwości zadłużania.

– Często materiały, na których podstawie ma zostać wydana decyzja, są źle przygotowane. Winę za przedłużanie się procedur ponosi więc nie tylko administracja – stwierdził wiceminister, odnosząc się do kolejnego zarzutu. Stwierdził też, że w niektórych przypadkach bez aukcji elektronicznych nie byłoby możliwe zmieszczenie się w kosztorysie inwestorskim.

PKP PLK: Czekamy na fundusze UE

Przed krytyką bronili się również główni zamawiający. – W roku 2020 po raz pierwszy przekroczyliśmy 10 mld zł nakładów inwestycyjnych! Po raz trzeci z rzędu zwiększamy z roku na rok realizację planów inwestycyjnych o ok. 20% – podkreślił prezes PKP PLK Ireneusz Merchel. Plan na 2021 r. przewiduje wydanie 12,5-13 mld zł. Nie wielką liczbę nowych przetargów tłumaczył oczekiwaniami na dostępność funduszy UE z nowej perspektywy budżetowej. – Niebawem zaczną się też inwestycje z programu Kolej+. W toku są jeszcze 3 duże przetargi –

zakładamy, że podpiszemy umowy do końca roku, a do 2023 r. je zrealizujemy – zadeklarował.

Zdaniem prezesa PKP PLK sytuacja jest dziś znacznie lepsza niż w roku 2016. – Był to trzeci rok perspektywy, a w realizacji były kontrakty warte tylko 5,6 mld zł – teraz jest to ok. 40 mld. Do końca 2023 r. w każdym roku wykonawcy mają do przerobienia 12-13 mld zł – zaznaczył.

Merchel określił się jako przeciwnik zakazu aukcji, zapowiedział jednak przygotowanie kilku mniejszych postępowań na zadania jednoroczne bez tego mechanizmu. – Zasadnicze pytanie brzmi: jaki jest potencjał rynku wykonawców? Roczny przerób swego czasu był szacowany na 10-12 mld zł. Biorąc pod uwagę wzrost cen, sądzę, że realne jest kilkanaście miliardów rocznie, i taką kwotę planujemy na najbliższe lata – zadeklarował. – Jeśli chodzi o wcześniejsze, wyprzedzające zakupy, trzeba byłoby zde-



żyć się z rynkiem wykonawców i producentów, a ich stanowiska są diametralnie różne – stwierdził prezes PKP PLK.

GDDKiA: Symbioza zamiast konfliktu

Pełniący obowiązki generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Żuchowski przypomniał, że kierowana przez niego instytucja już zwiększyła podaż inwestycji. – Mieliśmy ogłosić przetargi na 350 km autostrad i dróg szybkiego ruchu, ogłosiliśmy na ponad 600 km. W 2020 r. podpisaliśmy umowy na ponad 18 mld zł! Statystyki wyglądają więc korzystnie – podkreślił. Jak stwierdził, zamawiający i wykonawcy mają wspólne interesy. – Musimy znaleźć wspólny mianownik. Walka cenowa to przejaw rozwarstwienia instytucjonalnego. Takie zjawisko jednak było, jest i będzie występowało, niezależnie od kryteriów w przetargach – przekonywał.

Sprawność instytucji to, zdaniem Żuchowskiego, „miękkie podbrzusze” całego procesu inwestycyjnego. – KIO, UZP i dyrekcje środowiskowe biorą udział w sztafecie, ale nie wszyscy ich pracownicy zdają sobie sprawę z roli, jaką w niej odgrywają. Wprowadźmy zarządzanie poprzez cele, tak by wszyscy widzieli swoją rolę w systemie i byli za nią premiowani. Jeśli dana instytucja nie wie, że czas ma znaczenie (jak np. przy wydawaniu decyzji), nigdy nie będzie działała efektywnie – ocenił Żuchowski. □