

Andrzej Dzięgielewski

były Prezes „Kolprojekt” Sp. z o.o.

PRZYGOTOWYWANIE PROCESÓW INWESTYCYJNYCH Z PUNKTU WIDZENIA PROBLEMÓW REALIZACJI DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ

- I. Zalety i wady formuły „Projektuj i buduj”
- II. Proces przygotowania projektów infrastrukturalnych
- III. Proces projektowania nowych linii kolejowych tzw. „szprych” w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego
- IV. Organizacja profesjonalnego biura projektowego

I. Zalety i wady formuły „Projektuj i buduj”

W ostatnim czasie daje się zauważyć, iż Inwestorzy coraz częściej organizują przetargi w formule „Projektuj i buduj”. Z punktu widzenia Zamawiającego jest to bardzo wygodna forma z następujących powodów:

- organizowanie jednego przetargu,
- krótszy czas realizacji inwestycji,
- uniknięcie odpowiedzialności za jakość dokumentacji projektowej,
- mniejsze zaangażowanie organizacyjne i merytoryczne,
- mniejsze ryzyko finansowe z uwagi na coraz częstsze ustalanie w przetargach wynagrodzenia ryczałtowego.
- uniknięcie wzajemnego „przerzucania się” odpowiedzialnością pomiędzy Projektantem, a Wykonawcą za opóźnienia w realizacji, błędy w dokumentacji projektowej, niedoszacowanie inwestycji, czy też wadliwą jakość robót budowlanych.

Etap przygotowania przetargu w formule „Projektuj i buduj” wymaga od Inwestora przy opracowywaniu programu funkcjonalno-użytkowego dysponowania wysoko wykwalifikowanymi fachowcami nie tylko z dziedziny budownictwa, ale także ekonomii i prawa.

Organizowanie przetargów w formule „Projektuj i buduj” zmusza firmy wykonawcze do posiadania w swej strukturze komórki projektowej z odpowiednimi fachowcami lub do współpracy z biurem lub biurami projektów, do których mają zaufanie.

Taka formuła może też dla Zamawiającego wiązać się z ryzykiem presji wywieranej przez Wykonawcę robót na Projektantach do szukania tańszych i gorszych rozwiązań projektowych, aby tylko minimalizować koszty realizacji, szczególnie w przypadku stosowania cen ryczałtowych zgodnie z zawartą umową.

W rozstrzygniętych ostatnio przetargach w większości przypadków decydującym czynnikiem jest cena. Pomimo, że oprócz ceny istnieje wiele innych kryteriów do wyboru zwycięzcy przetargu takich jak:

- odpowiednio wysoko wykwalifikowana kadra,
- doświadczenie przy realizacji podobnych obiektów,
- usprzętowanie firm,
- referencje,
- kondycja finansowa firmy itd., itp. ...

wygrywa na ogół firma oferująca najniższą cenę. Przyczyną wyżej opisanej sytuacji jest często obawa Inwestora o posądzenie go o korupcję.

Wnioski

Uważam, że formuła „Projektuj i buduj” jest najbardziej korzystna dla Inwestora z powodów podanych wyżej, niestety jest ona niekoniecznie dobra dla obiektu budowlanego. W systemie „Projektuj i buduj” Zamawiający zmuszony jest do podania w materiałach przetargowych bardzo dokładnych warunków zamówienia. Niestety nie każdy Inwestor dysponuje kadrami fachowców zdolnych do precyzyjnego określenia tych warunków, co w konsekwencji może doprowadzić do niskiej jakości wykonania robót budowlanych. Dlatego mimo zalet dla Inwestora formuła „Projektuj i buduj” z punktu widzenia ostatecznego zakresu, kosztów, czasu realizacji i wreszcie jakości rozwiązań budowlanych wydaje się być bardzo problematyczna.

Dla dobra zadania inwestycyjnego wydaje się bardziej prawidłowe opracowanie przed ogłoszeniem przetargu na roboty budowlane dokumentacji projektowej przez profesjonalne biuro projektowe, a także przeprowadzenie wszelkich procedur urzędowych oraz uzyskanie wszelkich pozwoleń i zgód (m.in. pozwolenia na budowę, poprzedzonego oceną wpływu na środowisko itp. itd.)

II. Proces przygotowania projektów infrastrukturalnych

Proces przygotowania projektów infrastrukturalnych jest niezmiernie ważny do osiągnięcia sukcesu przy realizacji całej inwestycji. Proces ten wymaga następujących opracowań:

- szczegółowa inwentaryzacja i charakterystyka terenu, na którym przewidywana jest planowana inwestycja,

- określenie stanu technicznego infrastruktury istniejącej na tym obszarze,
- propozycje zmian jakie należy wykonać, aby osiągnąć zamierzony cel inwestycyjny, w tym:

1. wykonanie niezbędnych robót budowlanych,
2. wykaz sprzętu i wyposażenia niezbędnego do wykonania zadania inwestycyjnego,
3. koszt całego przedsięwzięcia z podziałem na:
 - a. dokumentację projektową – w tym koszty prac geologicznych i geodezyjnych,
 - b. roboty budowlane
 - c. zakup sprzętu
 - d. koszt nadzoru
 - e. środki trwałe
 - f. koszty zarządzania

Opisane powyżej zagadnienia składają się na zakres Studium Wykonalności, które odpowie na pytanie czy inwestycja jest opłacalna i odpowiada celowi, któremu ma służyć.

Aby podjąć decyzję o rozpoczęciu realizacji zadania inwestycyjnego wszystkie części studium t.j. techniczna, ekonomiczna i finansowa muszą dać wynik pozytywny. Studium Wykonalności powinno być wykonane przez doświadczony zespół specjalistów, t.j. inżynierów, ekonomistów, analityków i prawników.

Dobre wykonanie Studium Wykonalności stanowi podstawę do pozyskania środków finansowych niezbędnych do zrealizowania zadania inwestycyjnego.

Wniosek

Do dobrze wykonanego Studium Wykonalności predystynowany jest zespół specjalistów ściśle współpracujących ze sobą umiejscowiony w podmiocie gospodarczym takim jak biuro projektowe.

III. Proces projektowania nowych linii kolejowych tzw. „szprych” w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego

Realizacja tzw. „szprych” do CPK jest niezmiernie trudnym do zrealizowania zadaniem. Należy wykonać dziesiątki studiów wykonalności. Będą tu dziesiątki zadań inwestycyjnych, składających się na całość zadania inwestycyjnego w postaci 10 „szprych”.

Zaprojektowanie 1600km nowych linii kolejowych i modernizację setek kilometrów istniejących linii kolejowych wymaga olbrzymiego zaangażowania sił i środków.

Podział odpowiedzialności: Spółka CPK za budowę nowych linii kolejowych oraz PKP PLK za modernizację linii istniejących wydaje się z punktu logicznego dobrym rozwiązaniem. Pomimo ww. podziału kompetencyjnego tego gigantycznego przedsięwzięcia uważam, że powinna być stworzona komórka organizacyjna, która miałaby nadzór nad wszystkimi opracowaniami dotyczącymi budowy nowych linii i modernizacji istniejących linii. Komórka ta powinna zabezpieczyć kompatybilność rozwiązań całego przedsięwzięcia inwestycyjnego. Być może taka komórka już istnieje, o czym mogę nie wiedzieć. Po opracowaniu Studium Wykonalności powinny być organizowane przetargi na wykonanie dokumentacji projektowej. Organizowanie przetargów w formule „Projektuj i buduj” z uwagi na kompatybilność rozwiązań uważam za ryzykowne pociągnięcie.

Wnioski

Moim zdaniem budowa lotniska w Baranowie, które nigdy w pełni nie będzie wykorzystane, z uwagi na konkurencję w sąsiednich krajach (Berlin) oraz stagnację w perspektywie rozwoju lotnictwa, chociażby z uwagi na pandemię przerasta nasze możliwości. Olbrzymie koszty związane z budową samego lotniska oraz z pracami przygotowawczymi takimi, jak wywłaszczenia, ekshumacje cmentarzy itd. można by było przeznaczyć na budowę nowych linii kolejowych i modernizację istniejących oczywiście w innym niż „szprychy” układzie i ewentualnie na rozbudowę lotniska w Modlinie (w razie perspektywicznych potrzeb).

IV. Przykładowa organizacja profesjonalnego biura projektowego

Profesjonalne i nowoczesne biuro projektowe to firma, która oferuje kompleksowo usługi projektowe. Aby zwiększyć swoją atrakcyjność nowoczesne biuro projektowe winno posiadać wysoko wykwalifikowaną doświadczoną kadre, posiadać usprzętowanie w postaci nowoczesnego sprzętu komputerowego z oprogramowaniem, ploterów itd. oraz oferować również:

- uzyskiwanie pozwoleń na budowę,
- organizowanie przetargów,
- pełnienie nadzorów,
- wykonywanie opinii technicznych,
- świadczenie porad prawnych,
- wykonywanie usług poligraficznych.

Dodatkowo jeżeli firma projektowa posiada odpowiednie fundusze i wyspecjalizowaną kadrę może świadczyć usługi geodezyjne i wykonywać badania geotechniczne. Oczywiście wymaga to dodatkowego sprzętowania do wykonywania tego typu prac, co związane jest z dużymi kosztami.

Wnioski

W Polsce do 2000r. funkcjonowało 9 kolejowych biur projektowych, które swoim zakresem projektowym obejmowało tereny poszczególnych ówczesnych Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych. Natomiast biuro projektowe „Kolprojekt” pełniło nadzór techniczny i merytoryczny nad biurami w poszczególnych okręgach. Po wejściu Polski do Unii Europejskiej jak na ironię polskie biura projektowe zaczęły popadać w kłopoty finansowe. Na polski kolejowy rynek projektowy weszły zagraniczne bogate firmy projektowe, które wykorzystując załamanie się płynności finansowej polskich biur zaczęły kupować udziały w tych biurach praktycznie je przejmując, bądź podkupywały lepszych fachowców z tych biur, doprowadzając je niejednokrotnie do upadłości. Z uwagi na rysujące się duże zapotrzebowanie na siły projektowe spowodowane dużymi zaplanowanymi inwestycjami kolejowymi jest to ostatnia chwila, aby odbudować potencjał projektowy. Polscy projektanci zostali rozproszeni po różnych firmach projektowych i budowlanych, a w rozproszeniu przedstawiają znacznie mniejszą siłę fachową niż w przypadku zgrupowania ich w jednej lub kilku wyselekcjonowanych firmach. Dlatego należałoby zastanowić się i zinwentaryzować dostępne w Polsce siły projektowe. Patronat nad tym zagadnieniem powinny objąć najwyższe władze resortowe. Powołanie jednego projektowego podmiotu gospodarczego z uwagi na gospodarkę rynkową uważam za pomysł nierealny, a wręcz utopijny. Natomiast pomysł objęcia patronatem kilku firm projektowych działających aktualnie na rynku kolejowym o dobrej renomie, takich jak: BPK Łódź, BPK Poznań, Rail Engineering uważam za bardzo realny. Firma Rail Engineering pomimo obcego kapitału zatrudnia wysoko kwalifikowanych polskich projektantów w branży automatyki kolejowej.

Wytypowane przez władze resortowe firmy powinny otrzymać od Państwa środki finansowe umożliwiające realizację tego pomysłu polegającego na odbudowie sił projektowych. Firmy te powinny podjąć próby odbudowy własnych sił projektowych zatrudniając nowych pracowników oraz nawiązując kontakty z wyższymi uczelniami polegającymi na zgłaszaniu potrzeb w poszczególnych dziedzinach techniki, zwiazywanie najzdolniejszych studentów stypendiami finansowymi, jak również zgłaszanie wyższym uczelniom potrzeb na uruchamianie kierunków w branżach, w których brakuje specjalistów, a nie ma ich w programie nauczania wyższych uczelni. Kończąc uważam, że przedstawione przeze mnie wyżej opisana propozycja jest trudna do zrealizowania, ale przy zaangażowaniu najwyższych władz resortowych jest możliwe, aby została wykonana.

Andrzej Dzięgielewski