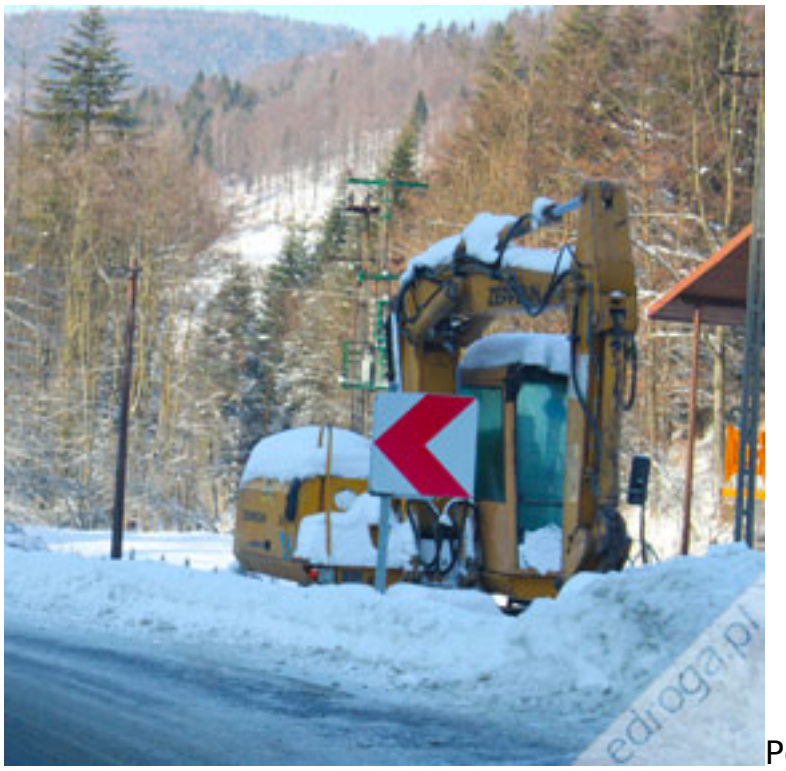
„Projektuj-buduj” nie jest panaceum na wszystko

Utworzono: wtorek, 09, luty 2010 08:27 Agnieszka Serbeńska



Powszechnie system „projektuj–buduj” (Desing and Build) spotyka się z większą liczbą krytycznych głosów w stosunku do opinii argumentujących korzyści jego stosowania. Na pewno wynika to z obaw związanych z przerzucaniem ryzyka z inwestora na wykonawcę takiego kontraktu. Ponadto, na rynku polskim jest za mało praktycznych doświadczeń z wdrożenia tego systemu, dowodzących efektów tej metody.

Kiedy i czy warto korzystać z systemu „projektuj-buduj”? W jakich inwestycjach on się sprawdza? Odpowiedzi na te pytania poszukiwano podczas panelowej dyskusji na konferencji „Infrastruktura Polska”, zorganizowanej w styczniu przez Cigno Consulting i Polski Kongres Drogowy.

Pierwsze w kraju wdrożenia systemu „projektuj–buduj” miały miejsce w chwili uruchomienia funduszy unijnych perspektywy budżetowej 2004-2006. Zasadniczą motywacją jego stosowania była możliwość włączenia kosztów projektowania do puli środków kwalifikowanych. Równocześnie system ten umożliwiał składanie wniosków aplikacyjnych oraz podpisywanie umów o dofinansowanie projektów bez konieczności posiadania pełnej dokumentacji technicznej oraz pozwolenia na budowę. Do wniosku o środki wystarczał program funkcjonalno-użytkowy i koncepcja projektu. Zdecydowanie przyspieszało to proces inwestycyjny.

Wykorzystanie unijnych funduszy nowej perspektywy budżetowej nadal stawia działania inwestorów pod presją terminów. Potrzeba przyspieszenia procedur przygotowania projektów jest więc istotnym argumentem przemawiającym za stosowaniem systemu „projektuj-buduj”. - System ten ma usprawnić realizację inwestycji i takie są jego intencje. Ma skrócić czas przygotowań, co odbywa się poprzez przekazanie całego zadania jednemu podmiotowi. Barier w tym systemie jest jednak tyle, że poza oczekiwanym społecznie przyspieszeniem, istnieje wiele

Phoca PDF

argumentów przeciw stosowaniu tego rozwiązania – zauważa Stanisław Żmijan, zastępca przewodniczącego Sejmowej Komisji Infrastruktury.

Kiedy więc stosować system „projektuj–buduj”? - Trudno na to pytanie odpowiedzieć wprost. Nie jest możliwe zwymiarowanie pewnych rzeczy tak, by stwierdzić, że w danym przypadku na pewno tak, w innym przeciwnie – zastrzega prof. Leszek Rafalski, dyrektor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów.

Stosowanie tego systemu odnosi się do dwóch grup przedsięwzięć. Pierwszą są nowe projekty drogowe, drugą – zadania utrzymaniowe na sieci dróg. - W przypadku nowych inwestycji na pewno system „projektuj–buduj” będzie właściwy do zastosowania, kiedy zamawiający stwierdzi, że nie ma innej możliwości sprawnego wykonania całej procedury związanej najpierw z przygotowaniem projektu, a potem z realizacją budowy. Zatem woli oddać to jednemu wykonawcy, bądź konsorcjum, które zrealizuje projekt kompleksowo. Oczywiście, nie zgromadziliśmy jeszcze odpowiednio wiele doświadczeń, by w przypadku nowych inwestycji przekonywać, że warto ten system brać po uwagę – zastrzega prof. Leszek Rafalski.

W kraju nie mamy również żadnych doświadczeń w adekwatnym stosowaniu tego systemu do przedsięwzięć związanych z utrzymaniem dróg. – Polega to na tym, że podmiot najpierw remontuje drogę, a następnie ją utrzymuje w określonym czasie, pobierając za to wynagrodzenie. Takie rozwiązanie jest właściwe w sytuacjach, kiedy zarządcy nie stać na remont drogi – podkreśla prof. Leszek Rafalski.

Kilka lat temu została podjęta praca nad koncepcją wdrożenia tego systemu do utrzymania odcinków dróg krajowych. Niestety, jej wprowadzenie było niemożliwe. Zasadniczą barierą stał się brak rozporządzenia regulującego wymagania techniczne użytkowania dróg, a więc opisującego standardy bieżącego utrzymania. Są one w miarę usystematyzowane dla akcji zimowych. Nie ma ich natomiast dla letniego utrzymania.

Nie zabrakło również barier we wdrożeniach systemu „projektuj-buduj” dla inwestycji na sieci dróg krajowych. Kilka lat temu powstała koncepcja pilotaży na przebudowy dla odcinków Białystok – Jeżewo i Olsztynek – Nidzica, oraz dla odcinków drogi nr 10 i S8. Od tego pomysłu jednak odstąpiono. - W moim przekonaniu, odnoszonym do światowych doświadczeń, system „projektuj-buduj” jest bardziej efektywny dla inwestycji punktowych, w których obszar problemów jest skoncentrowany i łatwy do zdefiniowania. Natomiast w przypadku inwestycji liniowych, jak drogi, liczba nieprzewidywalnych zdarzeń i problemów pojawia się co sto metrów – wyjaśnia Zbigniew Kotlarek, prezes Polskiego Kongresu Drogowego.

W opinii Zbigniewa Kotlarka w tym systemie, kiedy podmiot ma być jednocześnie projektantem i wykonawcą, a też wykonywać pewne funkcje inwestora, istotnym problemem jest zapewnienie dostatecznie dobrze wykwalifikowanej służby, aby z katalogu wszystkich trudności móc po kolei je rozwiązywać. Opowiada się więc za stosowaniem tego systemu jako narzędzia usprawniającego realizację inwestycji, ale pod warunkiem zachowania rozsądku w podejmowanych decyzjach, ponieważ

Phoca PDF

„projektuj-buduj” nie jest panaceum na wszelkie problemy. Natomiast w określonych sytuacjach na pewno ma szansę się sprawdzić, na przykład w realizowanych obecnie w partnerstwie publiczno-prywatnym odcinkach autostradowych.

Istotne pytanie postawione przez uczestników panelu konferencji „Infrastruktura Polska” dotyczyło tego, czy jesteśmy przygotowani do stosowania systemu „projektuj-buduj”? Podstawą systemu jest program funkcjonalno-użytkowy. Powinien on opisywać cechy projektu, jakich oczekuje inwestor w zakresie jakości, trwałości i użyteczności. W naszych uwarunkowaniach trudno jednak tworzyć jego precyzyjne zapisy, przeszkodą w tym są przede wszystkim niespójne przepisy techniczne. Ponadto, wobec konkurencji rynkowej nierealnie kształtuje się stosunek cen oferentów wobec wymaganych parametrów. To z kolei budzi obawy o zachowanie jakości przygotowania projektu i wykonawstwa.

Presja czasu generuje szereg problemów skutkujących nieuzyskaniem zakładanych efektów, w tym niedochowaniem jakości i niedotrzymaniem terminu – mówi Zbigniew Kotlarek, prezes PKD.

projektuj-buduj-nie-jest-panaceum-na-wszystko

- System „projektuj–buduj” tworzy płaszczyznę dobrych relacji projektant–wykonawca, co daje potencjalną szansę uzyskania jakościowo lepszego produktu, jakim jest zrealizowana droga – zapewnia Artur Fojud, prezes Zarządu Fojud S.A.. - Jednak pod warunkiem, że w przetargu na zadanie w tym systemie ustanawiana jest właściwa cena, na godziwym poziomie i po odpowiednim wyważeniu kosztów ryzyka. Wtedy rzeczywiście projektant będzie partnerem wykonawcy w tworzeniu jakościowej i trwałej drogi - zastrzega.

Niestety, ceny kontraktów są niedoszacowane, stąd projektant jest w tym systemie na gorszej pozycji. To w zakresie jego prac szuka się oszczędności w kosztach i w czasie, oczywiście ryzykując jakością. - W obecnych uwarunkowaniach właśnie ryzyko niedotrzymania jakości poprzez niską cenę przetargową jest zasadniczą obawą w odniesieniu do stosowania systemu „projektuj–buduj” – zauważa prof. Leszek Rafalski.

- System „projektuj-buduj” jest dobry, ale wówczas, gdy właściwie zostaną oszacowane ryzyka prawne, ekonomiczne i administracyjne, w tym dotyczące uzyskania najtrudniejszych decyzji środowiskowych – dodaje Stanisław Żmijan.

***

Na pewno „projektuj–buduj” warto stosować tam, gdzie działa się pod presją czasu. Ale czy spojrzenie na ten system wyłącznie od tej strony nie wypacza jego idei? - Wyjście z założenia, że skrócimy czas, bo mamy tylko jedną procedurę przetargową, zemści się brakiem efektu skrócenia czasu, bo projektant i tak musi uzyskać te same decyzje i uzgodnienia, jakie wymagane są w normalnym trybie – podkreśla

Phoca PDF

Artur Fojud. - Zatem raczej nie powinno być ważącym argumentem za wyborem tego modelu skrócenie procesu inwestycji o jedną procedurę przetargową. Czy nie chodzi więc w idei systemu „projektuj–buduj” o wykorzystanie potencjału współpracy projektanta i wykonawcy – pyta Artur Fojud i zwraca uwagę, że może właśnie w tym rodzaju powiązania działań projektanta i wykonawcy warto szukać rzeczywistych możliwości usprawnienia procesów inwestycyjnych.

Agnieszka Serbeńska

Phoca PDF