

PROTOKÓŁ Nr 1/2023

z pierwszego posiedzenia plenarnego Krajowej Sekcji Kolejowej SITK RP w roku 2023, w dniu 14.02.2023 r., o godzinie 12:00, w sali konferencyjnej B, III piętro w budynku Warszawskiego Domu Technika NOT w Warszawie przy ul. Tadeusza Czackiego 3/5.

Pierwsze w roku 2023, plenarne posiedzenie Krajowej Sekcji Kolejowej SITK RP odbyło się w dniu 14.02.2023 r., o godzinie 12:00, w sali konferencyjnej B, III piętro w budynku Warszawskiego Domu Technika NOT w Warszawie przy ul. Tadeusza Czackiego 3/5. W czasie posiedzenia odbyło się Seminarium oraz debata na temat: „**Procesy utrzymaniowe infrastruktury kolejowej w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**”. Podczas Seminarium w debacie wzięli udział przedstawiciele Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz przedstawiciele kluczowych firm związanych z infrastrukturą transportu szynowego. W posiedzeniu wzięło udział około 70 osób, a w tym Członkowie KSK SITK RP.

Posiedzenie odbyło się wg następującego porządku obrad:

1. Otwarcie posiedzenia KSK SITK RP oraz Seminarium przez Sekretarza Generalnego SITK RP Wawrzyńca Wychowańskiego w zastępstwie Przewodniczącego Krajowej Sekcji Kolejowej SITK RP Arnolda Brescha.
2. Powitanie zaproszonych Gości.
3. Uczczenie minutą ciszy pamięci naszej zmarłej Koleżanki Józefy Sobczyńskiej – Stefańskiej z Oddziału SITK RP w Kielcach.
4. Wprowadzenie przez Prezesa Zarządu Krajowego SITK RP Jacka Pasia w tematykę Seminarium „**Procesy utrzymaniowe infrastruktury kolejowej w PKP PLK S.A.**”. Pierwsze z tego cyklu spotkanie poświęcone zostało procesom utrzymaniowym urządzeń sterowania ruchem – wystąpienia prelegentów.
5. Pytania i odpowiedzi oraz dyskusja.
6. Podsumowanie i informacja o planowanych konferencjach.
7. Zakończenie Seminarium i posiedzenia KSK SITK RP oraz zaproszenie na uroczysty obiad.

Ad. 1. Pierwsze w roku 2023, plenarne posiedzenie Krajowej Sekcji Kolejowej oraz Seminarium otworzył Sekretarz Generalny SITK RP Wawrzyniec Wychowański w zastępstwie Przewodniczącego Krajowej Sekcji Kolejowej SITK RP Arnolda Brescha.

Ad. 2. Sekretarz Generalny SITK RP Wawrzyniec Wychowański powitał zebranych Członków KSK oraz zaproszonych Gości w następującej kolejności:

1. Przedstawiciele Izby Gospodarczej Transportu Lądowego w osobach:
 - Marita Szustak – Prezes Zarządu IGTL,
 - Maciej Gładys - Dyrektor Zarządzający Biurem IGTL.
2. Przedstawiciel Railway Business Forum – Przewodniczący Zarządu Adrian Furgalski, a także Prezes Zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR,
3. Przedstawiciele i współpracownicy Stowarzyszenia Prawa Zamówień Publicznych oraz Urzędu Zamówień Publicznych w osobach:
 - Sylwester Kuchnio - członek Zespołu Prawa Zamówień Publicznych i Kontraktów Rządowych,
 - Andrzej Dudicz – Radca Prawny w Kancelarii CAVERE,
 - Piotr Kanadys – Radca Prawny w Kancelarii CAVERE,
 - Grzegorz Gładysz – Radca Prawny w Kancelarii CAVERE,

4. Przedstawiciele Członka wspierającego ALSTOM ZWUS w Katowicach:
 - Adam Juretko - Wiceprezes Zarządu,
 - Krzysztof Struzik – Członek Zarządu,
 - Alfred Kurkowski – Prokurent.
5. Przedstawiciel Członka wspierającego Rail Engineering – Sławomir Nalewajka - Prezes Zarządu,
6. Przedstawiciele Członka wspierającego Siemens Mobility:
 - Piotr Makowski - Kierownik ds. rozwoju biznesu pionu automatyki kolejowej w Siemens Mobility,
 - Jacek Słaby – Kierownik Działu w Siemens Mobility,
7. Przedstawiciele Członka wspierającego Voestalpine Signaling Poland:
 - Mariusz Buława – Prezes Zarządu,
 - Artur Nowak – Prokurent w Voestalpine Signaling Poland,
8. Przedstawiciele Członka wspierającego Ground Transportation Systems Polska:
 - Paweł Przyżycki – Członek Zarządu,
 - Juliusz Biernat – Dyrektor Uruchomień i Serwisu,
 - Tomasz Rochowiak – Prokurent w Ground Transportation Systems Polska,
 - Maciej Libicki.
9. Przedstawiciele Członka wspierającego Zakładów Automatyki KOMBUD:
 - Anna Szczygielska – Członek Zarządu,
 - Kazimierz Frąk.
10. Przedstawiciel Członka wspierającego PKP Energetyka – Tomasz Besztak - Prokurent,
11. Przedstawiciel Członka wspierającego PKP Informatyka – Radosław Zawierucha – Członek Zarządu,
12. Przedstawiciel Członka wspierającego TINES Rail:
 - Tomasz Szuba - Prezes Zarządu,
 - Robert Kuczyński.
13. Przedstawiciel Członka wspierającego Track Tec Koltram – Andrzej Berndt – Członek Zarządu,
14. Przedstawiciel Członka wspierającego KZN Biezanów – Jarosław Kukic.
15. Przedstawiciel Członka wspierającego PKP INTERCITY – Marek Kapusta – Dyrektor Biura Dyspozytury i Realizacji Przewozów w PKP Intercity.
16. Przedstawiciel Członka wspierającego Instytut Kolejnictwa – Marek Pawlik – Dyrektor ds. Interoperacyjności Kolei.
17. Członkowie Krajowej Sekcji Kolejowej SITK RP.
18. Honorowy Przewodniczący UIC – Adam Wielądek.
19. Honorowy Prezesa SITK RP – Janusz Dyduch – został zaproszony do Prezydium.
20. Sekretarz Oddziału Radomskiego i wieloletni Sekretarz Zarządu Krajowego SITK RP – Waldemar Fabirkiewicz.
21. Przewodnicząca Rady Krajowej SITK RP – Józefa Majerczak.
22. Sekretarz Krajowej Sekcji Kolejowej SITK RP – Piotr Rakowski - został zaproszony do Prezydium.

Ad. 3. Sekretarz Generalny SITK RP Wawrzyniec Wychowański poinformował zebranych o śmierci i pogrzebie naszej stowarzyszeniowej Koleżanki Józefy Sobczyńskiej - Stefańskiej. Przez wiele lat pełniła funkcję Sekretarza w Oddziale SITK RP w Kielcach oraz Członka Krajowej Komisji Rewizyjnej przy Zarządzie Krajowym SITK RP. Koleżanka Józefa była również aktywnym Członkiem naszej sekcji, Krajowej Sekcji Kolejowej. Za swoją pracę została nagrodzona wieloma odznaczeniami: Srebrnym i Złotym Krzyżem Zasługi oraz między innymi Złotą z Diamentem Odznaką Honorową SITK RP. W hołdzie pamięci uczestnicy posiedzenia uczcili pamięć Koleżanki Józefy Sobczyńskiej - Stefańskiej minutą ciszy.

Ad. 4. Sekretarz Generalny SITK RP Wawrzyniec Wychowański poprosił o zabranie głosu Prezesa Zarządu Krajowego SITK RP Jacka Pasia, który wprowadził zebranych w tematykę spotkania „**Procesy utrzymaniowe infrastruktury kolejowej w PKP PLK S.A.**”. Pierwsze z tego cyklu seminarium poświęcone zostało procesom utrzymaniowym urządzeń sterowania ruchem kolejowym. W tym obszarze działania zainteresowanych jest wiele podmiotów począwszy od Zamawiającego PKP PLK S.A. i jednocześnie Użytkownika i Operatora, po przez biura projektowo - rozwojowe, producentów, firmy budowlane i służby utrzymaniowe. Każda z tych grup interesariuszy realizuje zróżnicowane cele, ale również reprezentuje różne możliwości i kompetencje. Wyżej przedstawiona sytuacja budzi wiele emocji i wymaga w drodze dialogu wypracowania wspólnej płaszczyzny porozumienia celem rozwiązania narastających w tym zakresie problemów i podjęcia wiążących decyzji. Kilka lat temu pierwsze w tym zakresie kroki podjęła Izba Gospodarcza Transportu Lądowego zrzeszająca duże firmy budownictwa kolejowego w Polsce. Prowadzony od kilku lat dialog w tej formule nie pozwolił jednak skutecznie doprowadzić do konsensusu wszystkich zainteresowanych stron. Stąd urodziła się inicjatywa w Stowarzyszeniu, aby wypracować szerszą platformę dialogu obejmującą wszystkich interesariuszy. SITK RP to bardzo duży potencjał intelektualny naszych zasobów w każdej branży związanej z infrastrukturą transportu szynowego. Obecnie zrzeszamy w 27 Oddziałach w całej Polsce około pięć tysięcy stu Członków SITK RP. Jest to efekt pracy w Stowarzyszeniu kilku pokoleń w przeciągu 77 letniej działalności. Wśród naszych Członków są eksperci z każdej dziedziny związanej z transportem kolejowym. Aktualnie dążymy do połączenia działań w celu wypracowania skutecznych rozwiązań problemów wszystkich interesariuszy na wspólnej platformie IGTL i SITK RP.

W dalszej części spotkania Prezes Zarządu Krajowego SITK RP Jacek Paś poprosił Panią Prezes Zarządu IGTL Maritę Szustak o zabranie głosu i podzielenie się doświadczeniami.

Pani Prezes Marita Szustak na wstępie podziękowała za zaproszenie i propozycję współpracy, a następnie przedstawiła w skrócie dotychczasowe dokonania IGTL. Roboty utrzymaniowe są przedmiotem dyskusji już dość długo. W kontekście urynkowienia tych robót oczekujemy umożliwienia udziału w przetargach na roboty utrzymaniowe również firm spoza grupy PKP. Ostatnio firmy z grupy PKP planują wejście na rynek inwestycyjny w zakresie 15%. Jako odpowiedź firm zrzeszonych w IGTL postulujemy również zagwarantowania 15% udziału w rynku inwestycyjnym na roboty utrzymaniowe. Przykładem może tu być przetarg z aukcją na stację Giżycko, gdzie przyjęto ofertę o 30% cenę niższą od ceny rynkowej. Kolejnym przykładem jest propozycja PKP wprowadzenia nowej formuły utrzymania urządzeń srk na 15 lat. W efekcie pojawiły się oferty z porażającą rozbieżnością cenową od 3 do 45 milionów. W IGTL powołana została grupa robocza do spraw wycen na roboty utrzymaniowe. Firmy branży srk próbują wypracować konsensus jednak jest to bardzo trudne. Powstała propozycja wydzielenia przetargów na srk wraz z utrzymaniem i osobno przetargi na roboty. Niestety w ramach firm wykonawczych nie osiągnęliśmy konsensusu. Argumentami są duże problemy z koordynacją prac i konflikt interesów. Na dzień dzisiejszy nie ma pomysłu na prawidłową wycenę na roboty utrzymaniowe srk. Sytuację komplikuje dodatkowo zastosowanie przez Zamawiającego formuły aukcji oraz prawa opcji. Obecnie z prawa opcji Zamawiający na szczęście zrezygnował. W ramach prac naszej grupy roboczej szukamy prawnego rozwiązania

na wydzielenie z kontraktu robót utrzymaniowych dla innego podwykonawcy, co rozwiązałyby ten problem.

Na zakończenie wystąpienia Pani Prezes Marita Szustak zaprosiła SITK RP z okazji Walentynek do współpracy z Forum Kobiet w Infrastrukturze i Transporcie przy IGTL.

W dalszej części spotkania Prezes Zarządu Krajowego SITK RP Jacek Paś zaprosił przedstawiciela producenta urządzeń srk ALSTOM ZWUS w Katowicach Alfreda Kurkowskiego do przedstawiania prezentacji i omówienia zagadnień związanych z odpowiedzialnością sygnatariusza deklaracji weryfikacji WE podsystemu sterowanie w aspekcie utrzymania systemów srk. W prezentacji Alfred Kurkowski zapoznał zebranych z aktualną sytuacją formalno- prawną w transporcie kolejowym w zakresie systemów sterowania ruchem kolejowym i ich utrzymania. Polska kolej jest elementem europejskiej sieci kolejowej na której operatorzy są zobowiązani do przestrzegania obowiązujących w tym obszarze przepisów, regulacji prawnych, dyrektyw, które mają transpozycje do prawa krajowego. Wykonawca, producent podsystemów sterowania ruchem kolejowym jest zobowiązany do ścisłego przestrzegania europejskich regulacji prawnych dla swojego wyrobu. Przyjęcie w Polsce IV Pakietu kolejowego wraz z nowymi specyfikacjami interoperacyjności powoduje wzrost zobowiązań, a w tym odpowiedzialności producentów systemów srk. Producent tych systemów w pełni odpowiada za swój produkt podpisując deklarację zgodności, weryfikacji, nawet jeżeli podzleca wykonanie projektu systemu i jego wyprodukowanie. Producent na własną odpowiedzialność deklaruje mając zarówno wiedzę jak i kompetencje, że odpowiada za wyrób od momentu wprowadzenia wyrobu do obrotu, eksploatacji, aż do demontażu systemu. Głównym odbiorcą deklaracji zgodności jest użytkownik. Obie strony zarówno producent, jak i użytkownik muszą mieć pełną świadomość wagi tego dokumentu. Cały proces użytkowania systemu srk, trwający często 20, 30 lat wymaga spełnienia pełnej odpowiedzialności za system przez wykonawcę i użytkownika zgodnie z wymaganiami zasadniczymi zapisanymi w dyrektywach interoperacyjności oraz zaleceniach i wykładniach. W przypadku nie spełnienia wymagań wynikających z odpowiedzialności użytkownik może wszcząć postępowanie administracyjne. TSI określa podstawowe parametry RAM dostępności i niezawodności podsystemu. Parametry wymagają precyzyjnego zdefiniowania tak aby były one jednoznaczne, weryfikowalne i akceptowalne. Wdrażana jest nowa Dyrektywa TSI CCS 2022 określająca bezpieczną integrację w zakresie dowodów na spełnienie wymagań, certyfikatów i dopuszczeń, wymagająca wypracowania dobrej praktyki.

Prezes Zarządu Krajowego SITK RP Jacek Paś podziękował za prezentację i poprosił o zabranie głosu przez Piotra Majerczaka, Członka Zarządu PKP PLK S.A., Dyrektora ds. utrzymania infrastruktury. Dyrektor Piotr Majerczak na wstępie odniósł się do planów rozwojowych Spółek PKP. W związku z wdrażaniem programu dokapitalizowania Spółek Grupy PKP planuje się rozwój spółek pod każdym względem i budowania kompetencji w nowych branżach, ale nie w zakresie produkcji urządzeń srk. Innym zagadnieniem jest program utrzymaniowy, który jest programem wieloletnim w finansowaniu zarządcy w obszarach, gdzie nie można uzyskać rentowności w przewozach. Jest to program zgodny z dyrektywami unijnymi w wysokości kilku miliardów PLN w skali roku, ale przeznaczony na kompleksowe prace utrzymaniowe, a w tym w niewielkim fragmencie na prace utrzymaniowe systemów srk w przybliżonej wysokości około 300 mln PLN. Obecnie specyfikacje przetargowe dla zadań związanych z pracami utrzymanowymi są tak opisywane aby ich interpretacja była jednoznaczna i nie generowała przypadków tak dużego rozrzutu kwot ofertowych, tak jak to miało miejsce w przypadku opisywanym przez Panią Prezes Maritę Szustak. Dla PKP PLK S.A. najważniejsze jest aby urządzenia srk były utrzymywane w sposób gwarantujący należyte, bezawaryjne użytkowanie oraz umożliwienie wyboru sposobu zlecenia prac utrzymaniowych. Przepisy, które zostały wypracowane dla zlecenia robót utrzymaniowych z uwzględnieniem Prawa Zamówień Publicznych i ze wsparciem Kancelarii Prawnej w większym zakresie

gwarantują realizację zobowiązań wykonawcy do robót utrzymaniowych srk w całym kilkunastoletnim okresie użytkowania. Dotychczasowe doświadczenia PKP dotyczące wyłączenia z przetargów systemów srk nie sprawdziły się. Celem PKP jest wypracowanie metod określenia nakładów na prace utrzymaniowe dla różnych rozwiązań technicznych urządzeń od typów bezobsługowych do obsługi pracochłonnej. Dziękując za zaproszenie i możliwość wystąpienia Dyrektor Piotr Majerczak potwierdził otwartość do poszukiwania optymalnych dla wszystkich interesariuszy rozwiązań w zakresie wykonywania robót utrzymaniowych urządzeń srk w pełnym okresie ich eksploatacji.

Prezes Zarządu Krajowego SITK RP Jacek Paś podziękował Dyrektorowi Piotrowi Majerczakowi za przedstawienia stanowiska PKP PLK S.A. w sprawie problematyki eksploatacji i utrzymania systemów srk w infrastrukturze transportu kolejowego.

Ad. 5. W kolejnym punkcie programu spotkania Prezes Zarządu Krajowego SITK RP Jacek Paś zaprosił uczestników spotkania do zadawania pytań do prelegentów.

Z pytaniem skierowanym do Firmy ALSTOM ZWUS, producenta urządzeń srk Alfreda Kurkowskiego zgłosiła się Pani Agata Przybecka reprezentująca Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu – Czy w zabudowany przez Pana firmę podsystem srk może ktokolwiek ingerować w zakresie utrzymania?

W odpowiedzi Alfred Kurkowski wyjaśnił, że celem wykonywania robót utrzymaniowych jest zapewnienie bardzo wysokiego poziomu nienaruszalności bezpieczeństwa w ruchu pociągów po przez wykonywanie nadzoru nad pracą systemów w sposób prewencyjny, a nie oczekiwanie na wystąpienie awarii i ich usuwanie. Zgodnie z TSI każdy producent musi określić w dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji, kompetencje personelu uprawnionego do użytkowania, obsługi i utrzymania. Jeżeli osoby posiadające odpowiednie kompetencje ingerują w system to jednocześnie przejmują pełną odpowiedzialność za system zgodnie z deklaracją zgodności oraz wymaganiami zasadniczymi zapisanymi w dyrektywach interoperacyjności.

Kolejny głos w dyskusji zabrał Marek Pawlik – Dyrektor ds. Interoperacyjności Kolei w Instytucie Kolejnictwa. Dyrektor Marek Pawlik zwrócił uwagę na pewne istotne obszary w dyskusji, które zostały pominięte. Możemy zauważyć pewne analogie w porównaniu systemów srk ze współczesną techniką telefonii komórkowej, gdzie w przypadku telefonów wszyscy widzimy jak często musimy uaktualniać system operacyjny. Dzisiaj elektroniczne, komputerowe systemy srk również wymagają w ciągu ich użytkowania wprowadzania uaktualnień. Powinien to być proces ciągły, uporządkowany i transparentny dla użytkownika, ale i użytkownik PKP PLK S.A. powinien mieć świadomość, że dokumenty w postaci deklaracji zgodności i certyfikaty dopuszczenia nie zamykają problematyki użytkowania systemów srk i ich bezpieczeństwa i niezawodności. W okresie eksploatacji trwający kilkadziesiąt lat niezbędny jest ciągły nadzór nad systemem wraz z jego uaktualnianiem przez producenta. Warunki bezpiecznego użytkowania powinny być realizowane po przez stały nadzór nad pracą systemu w całym cyklu życia systemu srk od chwili pomysłu stworzenia wyrobu, do czasu jego wycofania z użytkowania i utylizacji za pomocą dedykowanych do tego celu systemów i w wielu dziedzinach obowiązującego, takich jak FRACAS (Failure reporting, analysis and correction action system). Z doświadczeń Instytutu wynika, że na dzień dzisiejszy takiego stałego nadzoru nad niezawodnością systemu wraz z jego batchowaniem przez producenta i z feedbackiem do użytkownika, jako procesu ciągłego po prostu nie ma. Na zakończenie swojej ważnej wypowiedzi Dyrektor Marek Pawlik zachęcił zarówno producentów jak i użytkowników do pilnego uzupełnienia tej luki i podziękował za uwagę.

W nawiązaniu do wystąpienia przedmówcy głos zabrał Prezes biura projektów Rail Engineering Sławomir Nalewajka. W dobie olbrzymiego postępu technologicznego, rzeczywiście najbardziej widocznego na przykładzie przywołanych wcześniej telefonów komórkowych, użytkownik PKP PLK S.A. powinien odpowiedzieć na podstawowe pytanie, czy przedmiotem zakupu są systemy

sterowania czy funkcjonalność. Może należałoby wydzielić elementy srk przytorowe, stanowiące element drogi kolejowej, takie jak semafony, napędy, liczniki osi o dużej trwałości oraz osobno system srk. Zachodzi jednak kolejne pytanie, kto jest właścicielem systemu, kto ma dostęp do systemu, do logowania i uaktualniania, poprawiania systemu wraz z ponoszeniem odpowiedzialności i gwarancjami bezpieczeństwa. Analogią może tu służyć np. usługa telewizji kablowej. Użytkownik nie jest właścicielem infrastruktury wraz z urządzeniami (dekoderem), a płaci wyłącznie abonament za usługę. Takie rozwiązanie byłoby dobre do zastosowania w przypadku systemów srk pod warunkiem wypracowania do tego rozwiązania podstaw formalno-prawnych, które jednoznacznie określą obszary odpowiedzialności i bezpieczeństwa w podziale na usługę, funkcjonalność oraz infrastrukturę.

W odpowiedzi na wstąpienie przedstawiciela biura projektów Rail Engineering Prezesa Sławomira Nalewajki głos zabrał Piotr Majerczak, Członek Zarządu PKP PLK S.A., Dyrektor ds. utrzymania infrastruktury. Aktualny podział kompetencji powoduje, że producent nie ma dostępu do danych użytkownika, danych ruchowych na poszczególnych stacjach, a użytkownik nie ma dostępu do systemu i kodów błędów. Od kilku lat PKP PLK S.A. pracuje nad możliwościami udostępniania danych z systemu dla producenta szczególnie przy budowie LCS i CUD, co mogłoby pozytywnie wpłynąć na bezpieczeństwo systemu po przez prewencyjne utrzymanie systemu. Naszym zdaniem podział na system i usługę nie jest najważniejszy. Istotne jest czy ze względu na bezpieczeństwo i odpowiedzialność możemy sobie pozwolić na podział infrastruktury srk. Część urządzeń przytorowych srk pozostałaby w terenie takie jak semafony, napędy natomiast nastawnica sterująca mogłaby zostać zlokalizowana w dowolnym miejscu, również np. u producenta. W takim rozwiązaniu problemem jest kwestia odpowiedzialności za bezpieczeństwo w ruchu. Proponowane wcześniej rozwiązania w oparciu o pracę systemu w chmurze na łączach internetowych nie daje gwarancji pełnego zabezpieczenia przed cyberatakami. Przy takim rozwiązaniu trzeba sobie zdawać sprawę, że pomimo zastosowania zabezpieczeń może nastąpić włamanie i przejęcie systemu, a w efekcie może to doprowadzić do unieruchomienia systemu transportowego lub katastrofy. W takim przypadku odpowiedzialność za bezpieczeństwo musi być bardzo precyzyjnie i jednoznacznie określone. W najbliższych latach PKP PLK S.A. planuje zbudowanie sieci internetowej wewnętrznej zamkniętej, bezpiecznej i wówczas możliwe będzie przyjęcie pełnej odpowiedzialności. Do czasu stworzenia takiej bezpiecznej platformy przekazywania danych PKP PLK S.A. są otwarte na udział w innych projektach z możliwością ich poligonowego sprawdzenia również pod względem bezpieczeństwa.

W uzupełnieniu przedstawiciel dostawcy systemów z firmy KOMBUD, Pani Anna Szczygielska w aspekcie elektronicznych systemów sterowania ruchem kolejowym i związanych z nim rozwiązaniach cyfrowych, poinformowała że aktualnie ze względu na światowy konflikt i zagrożenie militarne, na poziomie europejskim opracowywana jest ustawa o cyberodporności. Jej edycja przewidziana jest w lutym 2024 roku. Dokument nakłada na dostawców systemów srk obowiązek zarządzania podatnościami i aktualizację oprogramowania, co ściśle wiąże się z tematyką spotkania i wymaga podjęcia pilnych działań ze strony producentów systemów jak i PKP PLK S.A.

Przedstawiciel firmy KOMBUD Pan Kazimierz Frąk podniósł kwestię problemów rozliczeniowych firmy z zamawiającym w okresie przykładowych 25 lat. Za urządzenia mamy rozliczenie w trybie zakupowym tj. zapłata następuje po zrealizowanej dostawie i otrzymujemy zwrot kosztów tym samym roku, natomiast płatność za usługę rozłożona jest na przykładowych 25 lat. Zachodzi pytanie czy producenci i przemysł są gotowi ekonomicznie na tak realizowane rozliczenia.

O głos poprosił Paweł Przyżycki z firmy Ground Transportation Systems Polska, wcześniej Thales i przedstawił swoje stanowisko w sprawie aktualizacji oprogramowania systemów

sterowania ruchem kolejowym i części zamiennych do urządzeń srk. Zarówno aktualizacja oprogramowania jak i produkcja i dostawa części zamiennych możliwa jest wyłącznie przez producenta ze względu na prawa autorskie i tajemnicę producenta. Tego nie robi żaden podmiot trzeci. W sprawie struktury kontraktowania srk, czy łączyć czy realizować w oddzielnych zamówieniach. Praktyka wskazuje, że przy realizacji oddzielnej wymagana jest mocna rola inżyniera fidukowskiego. Temat opcji utrzymaniowych pokazuje, że aktualne zapisy w SIWZ w zakresie opcji utrzymaniowych są zupełnie inne niż wypracowane przez obie strony w ostatnich kilku latach. Dodatkowo opcje były na bieżąco zmieniane w trybie pytań i odpowiedzi. Zabrakło ze strony PKP PLK S.A. gotowości do rozmów i konsultacji w tym zakresie. Poruszana wcześniej tematyka nowych dyrektyw cyberbezpieczeństwa powinna być rozpatrywana w połączeniu minimum branż srk, teletechniki, transmisji danych i zasilania urządzeń srk, co było przedmiotem i konkluzją międzynarodowego seminarium w listopadzie ubiegłego roku w budynku NOT. Niestety podczas realizacji inwestycji kolejowych każda z wymienionych branż wykonywana jest przez innego wykonawcę.

W odpowiedzi zabrał głos Piotr Majerczak, Członek Zarządu PKP PLK S.A., Dyrektor ds. utrzymania infrastruktury i wyjaśnił pewne różnice między umową utrzymaniową na kompletny podsystem srk w danym projekcie inwestycyjnym, a umową utrzymaniową ramową ogólną dla całej sieci kolejowej w Polsce. PKP PLK S.A. z biegiem lat wzbogaca się o nowe doświadczenia i ciągle doskonalili swoje procedury przetargowe. Stąd powstają pewne różnice w wymaganiach sprzed wielu lat i obecnie. W konkretnym procesie inwestycyjnym na konkretne zadanie, gdzie występują roboty utrzymaniowe z wystawioną deklaracją na konkretny podsystem, produkt, który ma przez kolejne kilkadziesiąt lat bezawaryjnie działać. PKP PLK S.A. są otwarte na propozycje i rozmowy na takiej platformie dyskusyjnej, jak to ma miejsce obecnie.

W nawiązaniu do dyskusji zabrał głos Honorowy Prezes SITK RP – Janusz Dyduch i przekazał zebrany swoją sentencję życiową z okresu kiedy był młodym naukowcem - należy zawsze pamiętać w każdym działaniu, aby nie było zwycięstwa nauki nad zdrowym rozsądkiem. Należy brać pod uwagę, że każdy problem rzeczywisty ma charakter wieloczynnikowy wymagający rozpatrzenia każdego czynnika i przeprowadzenia procesu optymalizacji. W dyskusji zabrakło elementu diagnostyki. Jeżeli analizujemy system złożony i kosztowny to musi on podlegać diagnostyce w sposób ciągły. Struktura rozproszona zgodnie z zasadami podstaw eksploatacji systemów sterowania ruchem kolejowym, uniemożliwia prowadzenie skutecznej diagnostyki i nie będzie spełniała wymogów bezpieczeństwa. W podsumowaniu Prezes Janusz Dyduch zachęcił do korzystania ze wsparcia ośrodków naukowych w rozwiązywaniu skomplikowanych problemów związanych z eksploatacją i utrzymaniem cyfrowych systemów sterowania ruchem kolejowym.

Komentując wystąpienie przedstawiciela dawnego Thalesa głos zabrał przedstawiciel PKP PLK S.A. Mirosław Radzik. W 2017 PKP PLK S.A. prowadziło dialog techniczny ze wszystkimi przedstawicielami producentów urządzeń i systemów srk w obszarze zakontraktowania zabudowy urządzeń oraz usług utrzymania z wyraźnym zaznaczeniem granicy obowiązków leżących po stronie producenta i oddzielnie po stronie służb utrzymania PKP PLK S.A. Wówczas producenci urządzeń zgłosili problemy z oszacowaniem kosztów części zamiennych do urządzeń srk w horyzoncie czasowym ponad 5 lat. W efekcie na trzech kontraktach wprowadzone zostały zapisy o opcjach. Wprowadzony został element rozmowy z rynkiem w postaci pytań i odpowiedzi. W ich wyniku i w poszukiwaniu konsensusu zostały dokonane zmiany w SIWZ w trzech obszarach:

- waloryzacji - sposobu zmiany wartości usługi pogwarancyjnej w czasie, w odniesieniu do wyceny podanej w dniu złożenia oferty,
- zabezpieczenie wykonania dla robót znacząco zmniejsza się i zostały wprowadzone zmiany ze wsparciem KIO,

- części zamiennie - po okresie gwarancyjnym należy się liczyć z wymianą części zamiennych i wyłączone zostały z obszaru kwoty ryczałtowej zakupu części zamiennych i z naprawami. W okresie gwarancyjnym tj. do 5 lat utrzymane zostały zapisy uzgodnione na dialogu technicznym, czyli kwoty bez zmian na dzień składania oferty.

Prowadzone są dalsze prace nad znalezieniem optymalnego rozwiązania w zakresie sposobu kontraktowania oraz w zakresie opcji.

W dalszej części spotkania głos zabrał przedstawiciel Stowarzyszenia Prawa Zamówień Publicznych Sylwester Kuchnio. W swoim wystąpieniu podkreślił duże zaangażowanie stowarzyszenia we wspieraniu dobrych rozwiązań prawnych. Na spotkaniu zostały poruszone ciekawe wątki związane z kontraktowaniem i realizacją opcji. Należy zwracać dużą uwagę na zapisy wymagań zawartych w materiałach przetargowych. Nieprecyzyjne i niejednoznaczne opisy przedmiotu zamówienia powodują występowanie zjawiska dużego rozrzutu kwot ofertowych co było wielokrotnie podnoszone przez obie strony zarówno oferenta, jak i zamawiającego. Prawo Zamówień Publicznych wymaga precyzyjnego opisu przedmiotu zamówienia, który pozwoli wykonawcy na prawidłową wycenę usługi, czy dostawy. Problem podmiotowej zmiany strony kontraktu powinien zostać rozwiązany przez wypracowanie optymalnego wariantu. Zmiana wykonawcy realizującego opcje utrzymaniowe wymaga opracowania rozwiązania prawnego. Celem jest realizacja kontraktu utrzymaniowego przez kompetentnego wykonawcę i najbardziej zainteresowanego, najlepiej producenta systemów srk. Przedmiotowa zmiana wykonawcy oprócz podstawy prawnej powinna być wsparta opinią Prezesa Zamówień Publicznych. Zmiana wykonawcy kontraktowego w trakcie realizacji zamówienia na innego wykonawcę, który nie był w tym przetargu weryfikowany wymaga opracowania przejrzystych podstaw prawnych.

W nawiązaniu do dyskusji zabrał głos Radosław Zawierucha z PKP Informatyka. W kilku słowach wyraził swoje zadowolenie z udziału w ciekawym spotkaniu oraz omówił kilka swoich spostrzeżeń. Przedstawione problemy wynikają z pewnej nierównowagi między zamawiającym, a dostawcą w zakresie odpowiedzialności i wiedzy. Zamawiający usługi i systemy oczekuje ich realizacji w oczekiwanych warunkach. W przypadku wystąpienia kłopotów to zamawiający obciążony jest odpowiedzialnością za bezpieczeństwo, a według relacji brakuje monitoringu w postaci dostarczania danych o aktualnej sytuacji celem przewidywania i prewencji zdarzeń. Obecnie te dane znajdują się po stronie producentów i dostawców. Ze strony producentów dużo problemów powstaje w wyniku nieprecyzyjnego określenia przez zamawiającego kryteriów zamówienia. Opis przedmiotu zamówienia ze strony zamawiającego powinien być skwantyfikowany, precyzyjny, jednoznaczny i nie budzący wątpliwości. Im lepiej przygotowany opis tym lepszy rezultat. Obecnie zamówienia procedowane przez PKP PLK S.A. są tak skomplikowane i wielowymiarowe, że powinny być wspierane odpowiednimi narzędziami wspomagającymi te procesy.

Prezes Zarządu Krajowego SITK RP Jacek Paś podziękował za wystąpienie i nawiązując do omówionej tematyki zaproponował na wniosek PKP PLK S.A. utworzenie zespołu roboczego. Ze względu na kilkuletnie doświadczenia w tym zakresie IGTL, Jacek Paś poprosił o przedstawianie stanowiska i podzielenie się doświadczeniami Panią Prezes Zarządu IGTL Maritę Szustak.

Pani Prezes w swojej wypowiedzi wróciła do tematu opcji w zamówieniach PKP PLK S.A. Zamówienia na utrzymanie systemów srk z opcjami nie dają żadnej gwarancji bezpieczeństwa. Producent musiałby być konsorcjantem co nie jest możliwe. Dobrze jeżeli w konsorcjum jest wykonawca usług utrzymaniowych systemów srk, który jest powiązany często certyfikatami producenta uprawniającymi do realizacji robót utrzymaniowych. Strony reprezentujące wykonawców usług utrzymaniowych unikają wiązania się w formy konsorcjalne ze względu na solidarną odpowiedzialność oraz bardzo długi okres związania się z innymi podmiotami,

członkami konsorcjum. Czas życia systemów srk w granicach 30 lat powoduje, że członkowie takiego konsorcjum mogą przestać istnieć na rynku. Po upływie dwóch, trzech lat członek konsorcjum staje się niewolnikiem takiego kontraktu nie mając wpływu na utrzymanie systemu. Intencje zamawiającego w obecnej formule opcji nie zabezpieczają interesów zamawiającego. Należałoby stworzyć warunki równej konkurencji szczególnie, gdy do realizacji zamówienia wchodzi wykonawca z innym producentem urządzeń i innym systemem. Każdy wykonawca będzie chronił swoje know-how i wyceny z tego powodu będą zróżnicowane i trudne do porównania. Wyeliminowanie tych rozbieżności wycen po przez opis przedmiotu zamówienia rozbitego na atomy jest mało realny. IGTL nadal pracuje nad zmianami podmiotowości w umowach i jest otwarte na współpracę w tematach poruszanych na dzisiejszym seminarium w grupach technicznych. W grupie technicznej IGTL omawiane są zróżnicowane tematy dotyczące wielu branż związanych z infrastrukturą transportu kolejowego i Pani Prezes zaproponowała utworzenie podgrupy technicznej dla systemów srk.

W odpowiedzi Piotr Majerczak, Członek Zarządu PKP PLK S.A., Dyrektor ds. utrzymania infrastruktury potwierdził chęć współpracy na tej platformie dyskusyjnej w celu rozwiązywania problemów kontraktów utrzymaniowych systemów srk. Należy jednak pamiętać, aby rynek wykonawców sprecyzował swoje oczekiwania i przygotował jednoznaczne stanowisko w poruszanych tematach na planowane spotkanie. Jesteśmy zainteresowani prawnym rozwiązaniem problemu podmiotowej zmiany strony kontraktu i również w tym zakresie chętnie przystąpimy do dyskusji. PKP PLK S.A. pracuje też nad ramowymi wytycznymi do opisu przedmiotu zamówienia na przyjętym przez zainteresowane strony poziomem szczegółowości niezbędnej do wykonania prawidłowej wyceny zamówienia przez oferenta.

Prezes Zarządu Krajowego SITK RP Jacek Paś podziękował uczestnikom za udział w spotkaniu i za merytoryczne wystąpienia, a następnie poinformował o kontynuacji cyklu seminariów, z których dzisiejsze było inauguracyjnym. Zarząd Krajowy SITK RP przygotowuje dwie konferencje poświęconych kolei. W październiku bieżącego roku planowana jest konferencja IT&OT w transporcie szynowym, która będzie poruszała tematy związane z cyberbezpieczeństwem oraz druga konferencja w kwietniu poświęcona trakcji 2x25kV.

Termin kolejnego posiedzenia KSK zostanie podany w trybie roboczym w formie zaproszenia, które zostanie rozesłane do Członków KSK SITK RP pocztą elektroniczną przez Sekretarza SITK RP Kolegę Piotra Rakowskiego.

Sekretarz Generalny SITK RP Wawrzyniec Wychowański zaprosił uczestników spotkania na uroczysty obiad w restauracji „AWANGARDA”, na parterze budynku NOT.

Protokółował:

Piotr Rakowski

Przewodniczyli:

Prezes SITK RP Jacek Paś

Sekretarz Generalny Wawrzyniec Wychowański