

Ważne problemy branży drogowej na Walnym Zgromadzeniu OIGD

Utworzono: piątek, 04, maj 2018 10:51



26 kwietnia w Krakowie odbyło się Walne Zgromadzenie Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa. Zakończyła się m.in. kadencja Rady Izby, której członkom dziękował Adam Kulikowski.

- Z dumą i satysfakcją możemy stwierdzić, że udało nam się wiele zrobić, rozwiązać kilka problemów, nadać właściwy bieg sprawom dla nas ważnym – mówił Adam Kulikowski. Następnie przywitał nowe firmy, które w 2017 i 2018 roku zostały członkami OIGD, a także gratulował tym, które obchodziły okrągłe rocznice powstania.

Poza stałymi punktami Walnego Zgromadzenia, takimi jak wybór prezydium, kilku komisji, przedstawienia bilansu za ubiegły rok, czy sprawozdania z działalności, był też czas na wystąpienia gości. W tym roku na zaproszenie OIGD przyjechała wicedyrektor GDDKiA Iwona Stępień-Kotlarek oraz wiceminister infrastruktury Marek Chodkiewicz.

Iwona Stępień Kotlarek przyznała, że ostatnimi czasami głównymi tematami spotkań z Izbą były np. warunki udziału w postępowaniach przetargowych.



- W związku ze skokiem cen, taką bolączką, o której ciągle rozmawiamy, jest waloryzacja kontraktów, zgodnie z

Ważne problemy branży drogowej na Walnym Zgromadzeniu OIGD

Utworzono: piątek, 04, maj 2018 10:51

Państwa opiniami, waloryzacja nieskuteczna – powiedziała Iwona Stępień-Kotlarek. – Kolejna sprawa dotyczy dzielonego podatku VAT.

Każdemu wykonawcy przysługuje waloryzacja, która jest zapisana w kontrakcie. Zależy ona m.in. od wskaźników Głównego Urzędu Statystycznego. Wskaźniki są opracowywane na podstawie informacji zebranych od samych wykonawców. Problem polega na tym, że podawane są one na podstawie cen wpisanych w ofertach, często nieaktualnych po 2-3 latach prowadzenia inwestycji.

- GUS twierdzi, że w wytycznych do sprawozdawczości macie Państwo do wyboru: albo ceny uzyskane albo ceny, które uzyskalibyście, gdybyście dzisiaj składali ofertę – poinformowała Stępień-Kotlarek. – GUS będzie się starał kontrolować, czy te wskaźniki oddają rzeczywisty wzrost cen, natomiast metoda nie ulegnie zmianie. To od Państwa będzie zależało, jakie te wskaźniki będą.

Zdaniem Prezesa GUS, sprawozdawczość jest wykonywana w działach księgowości, które nie analizują jakie są koszty na danej budowie, tylko podają cenę z umowy. Nie są one aktualizowane, więc nie odpowiadają do końca rzeczywistości. Prawo zamówień publicznych nie pozwala na zmiany w zawartych już umowach. Jeśli zostały tam zawarte zapisy co do rodzaju waloryzacji, są one obowiązujące. Jedynym więc sposobem na uzyskiwanie większych kwot jest sprawozdawanie do GUSu aktualnych cen materiałów i robót.

- Jeśli udałooby nam się zaktualizować te ceny poprzez wskaźniki GUSowskie, to będzie najszybsza metoda, z której będziecie Państwo korzystali z miesiąca na miesiąc, a nie dopiero po zakończeniu umowy – dodała Stępień-Kotlarek.



- Być może wprowadzimy tzw. płatność tymczasową, co spowodowałoby, że przedsiębiorca nie traci płynności – poinformował Marek Chodkiewicz, wiceminister infrastruktury. – Dopiero po tym następowałaby płatność ostateczna, uwzględniająca wzrosty cen, poparta np. fakturą zakupu materiałów.

Przy okazji będzie też brany pod uwagę harmonogram pracy, czy późniejszy zakup o

Ważne problemy branży drogowej na Walnym Zgromadzeniu OIGD

Utworzono: piątek, 04, maj 2018 10:51

wyższej cenie nie jest jednak winą wykonawcy. Takie ugody mogłyby być zawierane w ciągu kilku tygodni.

- Jest zgoda, żeby na mocy artykułu 54a ustawy o finansach publicznych zawierać ugody z firmami, aby wypłacać tymczasowe kwoty z tytułu wzrostu cen, które byłyby na koniec kontraktu rozliczane – dodała Barbara Dzieciuchowicz, kolejny raz wybrana na stanowisko prezesa OIGD.

Nowa metoda waloryzacji

Generalna Dyrekcja oraz Główny Urząd Statystyczny próbują opracować nową metodologię waloryzacji – nowy wskaźnik oparty o koszty. Prawdopodobnie powstanie systematycznie aktualizowany koszyk materiałów – asfaltu, stali, kruszyw, czyli głównych cenotwórczych wskaźników w kontraktach drogowych.

- Z punktu widzenia administracji państwowej, odpowiedzialnej za wydatkowanie środków z budżetu państwa, musimy mieć wiarygodne wskaźniki waloryzacji – podkreśliła Iwona Stępień-Kotlarek.



Oferty wyższe niż kosztorys

Przyzwyczailiśmy się do sytuacji, w której wykonawcy tłumaczyli się z rażąco niskich cen. Obecnie sytuacja wygląda zupełnie inaczej: najniższe oferty często

Ważne problemy branży drogowej na Walnym Zgromadzeniu OIGD

Utworzono: piątek, 04, maj 2018 10:51

przekraczają kosztorys inwestora. Takie przetargi są unieważniane, a przecież ceny robót nie spadają, a rosną.

- GDDKiA nie jest decydentem w sprawie wydawania środków majątkowych na inwestycje - odpowiedziała Stępień-Kotlarek. - To zależy od ministerstwa, ale tylko w granicach określonych ustawą budżetową. Nawet minister infrastruktury nie może podjąć decyzji o przekroczeniu wydatków zaplanowanych w budżecie.

Zdarza się, że przy przekroczeniu cen o 10-15 proc. podejmowana jest decyzja o zwiększeniu nakładów, ale nie przy ofertach dwu lub trzykrotnie przekraczających kosztorys.

- Zdajemy sobie sprawę, że wynika to z sytuacji na rynku: jest dużo robót, duże zapotrzebowanie, więc niektórzy wykonawcy wykorzystują tę sytuację - powiedziała zastępca generalnego dyrektora. - W każdym przypadku takie sytuacje są analizowane, a ministerstwo podejmuje decyzję na nasz wniosek.

- Powiaty również coraz częściej spotykają się z sytuacją braku wykonawców - dodał Adam Czerwiński, dyrektor ZDP w Nowym Sączu. - A jeżeli jest brak wykonawców, to ceny są dwu lub trzykrotnie wyższe od kosztorysu.

Zabezpieczenie należytego wykonania umowy dla usług utrzymaniowych

Iwona Stępień-Kotlarek poinformowała też, że w nowych umowach utrzymaniowych, zabezpieczenie należytego wykonania nadal będzie wynosiła 10 proc., ale nie od całości umowy, ale od średniego rocznego obrotu. Zabezpieczenie należytego wykonania jest dla GDDKiA rezerwą, którą posiada na wypadek, gdyby konieczne było zlecenie usług utrzymaniowych innemu podmiotowi lub opłacenie podwykonawców. Dlatego zabezpieczenie ma wynosić 10 proc. średniego rocznego obrotu z uwzględnieniem kosztów ewentualnego wykonawstwa zastępczego.



Plany inwestycyjne

W 2018 roku na inwestycje drogowe państwo z przeznaczy ok. 14 mld zł. W 2019

Ważne problemy branży drogowej na Walnym Zgromadzeniu OIGD

Utworzono: piątek, 04, maj 2018 10:51

roku będzie to już 19 mld zł, a w kolejnych latach (20-23) zaplanowano wydawanie rocznie ok. 14,5 mld zł. Co będzie po roku 2023? Minister Chodkiewicz wyraził nadzieję, że średnie roczne wydatki nie zmniejszą się aż tak bardzo, ale na chwilę obecną trudno to przewidzieć.

Transport kruszyw

Systematycznie rosną zaległości w dostawach kruszyw na place budowy. Wykonawcy skarżą się na kolej, która nie nadąża z transportem tego niezbędnego na budowie materiału, a przedstawiciele kolei twierdzą, że wina leży po stronie wykonawców. Kolejarze prowadzą mnóstwo swoich inwestycji i wiele linii jest wyłączonych z tego powodu. Zabrakło niestety koordynacji między inwestycjami dwóch największych zamawiających, czyli GDDKiA i PKP.

Podsumowanie działalności OIGD

- W minionych latach nasza Izba była częściej petentem niż partnerem w stosunku do władz państwowych i samorządowych naszej branży – podsumował Adam Kulikowski. – A najczęściej pełniliśmy rolę strażaka gaszącego pożary w zakresie prawa, zwłaszcza prawa zamówień publicznych, warunków realizacji inwestycji, wzorcowych umów, czy zasad odbioru robót.

Zarówno Adam Kulikowski, ja i Barbara Dzieciuchowicz wspomnieli o wielomiesięcznych negocjacjach z GDDKiA w sprawie wymogów stawianych firmom i ich kadrom w realizacji kontraktów drogowych. Problemem jest nadal instrukcja odbiorów jakościowych robót DP-T 14 czy wprowadzenie nierealnych i zawyżonych wskaźników właściwości przeciwpółslizgowych nawierzchni. Dużą trudność dla firm zaczyna sprawiać brak pracowników.

- Jednak najbardziej bolącym problemem w ubiegłym roku, nierozwiązanym do dziś, jest skandaliczna, różnie interpretowana przez resort finansów i infrastruktury, zasada stosowania podatku VAT na roboty utrzymaniowe – podkreślił Kulikowski. – Dotyczy to już obecnie wielomilionowych strat kilkudziesięciu firm drogowych, które bez swojej winy stały się kozłami ofiarnymi.

Te wszystkie wyżej wymienione problemy oraz wiele innych sprawia, że bardzo ambitny program budowy dróg krajowych może dla firm wykonawczych stać się jeszcze gorszą kopią programu z poprzedniej perspektywy. – Do osiągnięcia w naszej branży satysfakcji i sukcesu nie wystarczą najlepiej tworzone programy, ani nawet ich sfinansowanie – podsumował Kulikowski. – Kluczowa jest stabilność stanowionego i przyjaznego prawa, warunków i realnych zasad realizacji inwestycji, a także stabilność pracy doświadczonych kadr nie tylko po stronie wykonawców, ale także w resorcie i w strukturach organizacyjnych zamawiającego.

Ilona Hałucha