



Polskie inwestycje do roku 2015 przyczynią się niewątpliwie do podniesienia jakości życia Polaków, ale w procesie inwestycyjnym rozwoju naszego kraju to dopiero pierwszy krok w budowaniu polskiej marki opartej na nowoczesnej infrastrukturze transportowej.

Przemiany i budowa polskiej sieci transportowej sprawia, że lata zniewolenia i grabieży kraju pozostaną jedynie wydarzeniem historycznym, a nie piętnem, które kreuje obawy inwestorów z całego świata przed inwestowaniem w Polsce. Zachowania inwestorów w ostatnich miesiącach, kiedy w czasach kryzysu analiza ryzyka determinuje podejmowanie decyzji pokazały, że nasz kraj mimo członkostwa w UE nadal utożsamiany jest z grupą krajów postkomunistycznych o większym wskaźniku ryzyka niż „stare” kraje członkowskie UE. Jednak z drugiej strony to właśnie najbardziej rozwinięte kraje UE upatrują w polskim rynku budowlanym szansę na przetrwanie w czasach kryzysu światowej gospodarki. Dzieje się tak ze względu na największy w historii Polski oraz w powojennej historii Europy program budowy infrastruktury transportowej.

Porównując plany rozwoju gospodarczego oraz plany inwestycji infrastrukturalnych w Polsce do głębokości rynku usług w tym sektorze śmiało możemy stwierdzić, że Polski rynek budowlany nie tylko jest atrakcyjny z punktu widzenia środków jakie zostaną wydane na budowę infrastruktury, ale również jest to rynek, na którym jest miejsce do współpracy wielu przedsiębiorstw infrastrukturalnych. Dla przykładu można wskazać, że na same inwestycje w najważniejsze drogi do roku 2012 przeznaczono ponad sto miliardów złotych.

Infrastruktura branżą na czas kryzysu

Utworzono: piątek, 05, luty 2010 08:33 Artur Fojud



Planowana alokacja środków na rozwój sieci dróg krajowych i autostrad

Niestety ze względu na konieczność dostosowania polskiego prawa do prawa UE już na początku tego okresu wystąpiły pewne opóźnienia, które sprawiły, że realizacja budżetu w roku 2008 została wykonana tylko w ok. 60%. Sytuacja ta spowodowała, że w najbliższych latach Polska stanie się największym rynkiem budowlanym w Europie. Może to złagodzić skutki wpływu światowego kryzysu na polską gospodarkę, i jest ogromną szansą dla przedsiębiorstw z sektora infrastrukturalnego.

Nie możemy zatem zmarnować historycznej szansy rozwoju sieci transportowej i dlatego szybko i skutecznie musimy uporać się zagrożeniami do których zaliczyć należy:

- bariery administracyjne w fazie przygotowania zadań,
- brak bieżącej płynności przedsiębiorców zaangażowanych w procesy inwestycyjne,
- brak jednolitego zarządzania największym w Europie rozproszonym rynkiem inwestycji prowadzonych równolegle,
- niewystarczające przygotowanie logistyczne do przeprowadzenia równoległego tych inwestycji w krótkim horyzoncie czasu.

Przedsiębiorstwa, które są zaangażowane na polskim rynku z pewnością gwarantują pożądaną jakość obsługi tych inwestycji. Jednak konieczność ukrytego kredytowania kontraktów przez przedsiębiorców jest poważnym zagrożeniem dla polskiej gospodarki i może być powodem osłabienia lub upadku rentownych przedsiębiorstw obsługujących sektor infrastruktury. To właśnie prefinansowanie wielu kontraktów realizowanych w krótkim czasie grozi utratą płynności.

Odpowiedzialny za to poważne zagrożenie dla polskiej gospodarki jest system prawny, w którym niemożliwe jest wypłacanie zaliczek wiarygodnym i zweryfikowanym w procesie udzielania zamówień przedsiębiorcom, a terminy płatności za zrealizowane usługi są zbyt długie. Sytuacja ta nie służy ani przedsiębiorcom, ani też polskiej gospodarce, powoduje ona jedynie wzrost cen usług. Wzrost ten wynika z konieczności uwzględniania kosztów obsługi finansowej dla ukrytego kredytowania przy realizacji kontraktów. Przy utrudnionym dostępie w czasach kryzysu do instrumentów finansowych dla przedsiębiorców jest to poważny

problem, którego nie można lekceważyć. Likwidacja tej bariery znacząco zmniejszy ryzyko dla realizacji tak ambitnego programu inwestycyjnego i przyspieszy rozwój przedsiębiorstw, co będzie miało korzystny wpływ na gospodarkę i tempo wyjścia z kryzysu.

Realizując program budowy polskiej sieci transportowej należy koniecznie doprowadzić do zmiany proporcji pomiędzy czasem na zaprojektowanie i optymalizację a czasem na przeprowadzenie niezbędnych procedur administracyjnych w procesie inwestycyjnym. Pomimo funkcjonowania kilku ustaw specjalnego przeznaczenia, faktyczna relacja pomiędzy przygotowaniem a zatwierdzeniem projektu infrastrukturalnego stanowi poważną barierę dla jakości i czasu życia budowanej infrastruktury. Jak wynika z wielu analiz rzeczywisty czas poświęcony na procedury administracyjne związane z uzyskiwaniem niezbędnych opinii, zatwierdzeń i decyzji zajmuje blisko 70% całego czasu na przygotowanie inwestycji infrastrukturalnej, a na optymalne zaprojektowanie pozostaje tylko ok. 30% tego czasu. Ta niekorzystna proporcja w procesie inwestycyjnym jest w dużym stopniu odpowiedzialna za opóźnienia i zwiększenie kosztów budowy oraz w znacznej mierze powoduje obniżenie jakości i skrócenie czasu życia budowanej infrastruktury.

Konsekwencje takiego stanu ponosić będziemy po realizacji tego ambitnego programu inwestycyjnego, gdyż spowoduje to konieczność zwiększonych nakładów na utrzymanie podczas eksploatacji infrastruktury. Pamiętać należy, że nastąpi to w latach, gdy Polska nie będzie już dysponowała już tak dużym wsparciem z funduszy UE, a jednocześnie będzie posiadała znacząco większą sieć transportową do utrzymania. Aktualnie jest to ostatni moment, aby zadbać o zmianę zgubnych dla polskiego budżetu w latach przyszłych proporcji. Wynikają one z barier które można stosunkowo łatwo pokonać.

W czasach gdy rozwój infrastruktury jest sposobem na złagodzenie skutków kryzysu oraz ze względu na opóźnienie w realizacji programu budowy polskiej sieci transportowej musimy pamiętać, że czeka nas realizacja zadań budowlanych w znacząco krótszym czasie niż wcześniej planowano. Konieczne jest zatem właściwe podejście do koordynacji i zarządzania grupą zadań priorytetowych realizowanych w jednym czasie na rozproszonych placach budów. I choć wiąże się to niewątpliwie z pewną uciążliwością dla społeczeństwa zostanie ona zaakceptowana wyłącznie w sytuacji, gdy realizacja inwestycji nie przyczyni się do degradacji istniejącej i niedostosowanej do takich obciążeń sieci transportowej i będzie realizowana w oparciu o dobrą komunikację społeczną do której niewątpliwie niezbędne jest skuteczne zarządzanie tymi procesami.

W najbliższych latach branża infrastrukturalna w Polsce będzie jedną z niewielu, która nie tylko może być stabilna w czasach kryzysu, ale dzięki niej również przedsiębiorcy z tej branży mogą liczyć na szybki rozwój i wzrost przychodów. Wszystko jednak zależy od skutecznego i szybkiego pokonania wspomnianych wcześniej barier. Aby ten cel osiągnąć należy przede wszystkim:

- zadbać o jakość realizowanych prac przez zmianę proporcji czasu przeznaczonego na przygotowanie i zatwierdzenie rozwiązań infrastrukturalnych,
- zapewnić płynność finansową (zaliczki i szybsze rozliczenia wykonanych kontraktów) i zminimalizować okres prefinansowania przez przedsiębiorców zadań infrastrukturalnych w fazie przygotowania i realizacji zadań infrastrukturalnych,
- zaplanować i właściwie zarządzać realizacją równoległą wielu zadań budowlanych i zminimalizować uciążliwość z tym związaną dla społeczeństwa,
- rozważyć wprowadzenie specjalnych uregulowań prawnych wpływających na zwiększenie odpowiedzialności bezpośredniej urzędników za czas i skuteczną obsługę wydawania decyzji administracyjnych przy jednoczesnym znaczącym zwiększeniu uposażeń w administracji publicznej odpowiedzialnej za największe w Europie procesy inwestycyjne.

Mając na uwadze tak ogromne środki, jakie budżet UE oraz budżet Polski zagwarantował na inwestycje w infrastrukturę transportową i które należy wydać w okresie kilku lat, można śmiało stwierdzić, że branża infrastrukturalna jest jedną z nielicznych, która z pewnością może uzyskać stabilny wzrost w czasach walki ze skutkami światowego kryzysu. Już teraz możemy być pewni, że Polska to największy rynek inwestycji infrastrukturalnych w historii powojennej Europy, a czy w niedalekiej przyszłości również będzie ona krajem godnym zaufania światowych inwestorów oraz europejską marką będącą synonimem jakości i solidności nadal zależy tylko od tempa likwidacji barier w procesie inwestycyjnym. I choć sprawdzeniem naszej skuteczności będzie na pewno stan naszej infrastruktury jaką przygotujemy do roku 2012 w związku z organizacją Mistrzostw Europy w piłce nożnej to pamiętać należy, że jest to jedynie przystanek, a horyzontem docelowym jest niewątpliwie rok 2015, do którego zbliżamy się każdego dnia.

Artur Fojud
www.fojud.pl