

Stanowisko Instytutu Staszica na temat obecnego stanu inwestycji infrastrukturalnych

Utworzono: piątek, 15, maj 2020 14:48 Joanna Bohatkiewicz



Czasy kryzysów, takich jak trwająca pandemia, skłaniają decydentów, a często i opinię publiczną do myślenia w horyzoncie krótkoterminowym i w stanie moralnej paniki. Przejawia się to w wypowiedziach i postulatach formułowanych przez polityków oraz publicystów, takich jak rezygnacja z istotnych inwestycji, zwłaszcza z zakresu obronności (zakup F-35), infrastruktury (budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego) czy istotnych inwestycji drogowych i kolejowych. Instytut Staszica stoi na stanowisku, iż to właśnie inwestycje infrastrukturalne są tym elementem, który może w największym stopniu pobudzać gospodarkę w dobie kryzysu i spowolnienia oraz pomagać walczyć z bezrobociem. Obecnie mamy do czynienia z sytuacją „teraz albo nigdy”. Wyczerpywanie się funduszy europejskich jako podstawowego źródła finansowania inwestycji infrastrukturalnych w kolejnych perspektywach unijnych decyduje o tym, że jest to ostatni moment, kiedy możemy na trwałe zmienić naszą infrastrukturę przy wsparciu finansowania zewnętrznego.

Branża infrastrukturalna w dobie koronawirusa

Generalnie pandemia i związane z tym problemy dotknęły branżę budowlaną, choć relatywnie w mniejszym stopniu, niż inne sektory gospodarki. Roboty wykonywane są najczęściej na wolnym powietrzu, producenci wyrobów wdrożyli procedury i zapewnili środki ochrony, umożliwiając w ten sposób produkcję, inwestorzy, GDDKiA oraz PKP PLK, dysponują pieniędzmi na realizację inwestycji. To sprawia, że podstawowym oczekiwaniem branży nie jest wsparcie od rządu, ale możliwość realizacji robót oraz produkcji wyrobów dla infrastruktury na poziomie zakładanym w dokumentach rządowych. Można bowiem w taki sposób prowadzić cały pakiet spraw inwestycyjnych, aby branża nie była obciążeniem dla budżetu państwa i pracowała w tempie jak najmniej zaburzonym przez pandemię koronawirusa. Jak podaje Polski Kongres Drogowy, z uśrednionych informacji wynika, że firmy oceniają swój potencjał wykonawczy, zwłaszcza kadrowy w tej chwili na mniej więcej 73% potencjału normalnego i planowanego.

Stanowisko Instytutu Staszica na temat obecnego stanu inwestycji infrastrukturalnych

Utworzono: piątek, 15, maj 2020 14:48 Joanna Bohatkiewicz

Oczywiście pandemia rodzi dla branży realne zagrożenia, takie jak spowolnienie realizacji rozpoczętych inwestycji lub wręcz ich przerwanie. Może to być spowodowane przyczynami takimi, jak absencja pracowników, brak podwykonawców, problemy z pozyskaniem materiałów, logistyką czy choćby kwarantanną po zachorowaniu kogoś z pracowników. Branża cierpi także na skutek efektu ciągniętego – przez niższe zamówienia lub brak zamówień na materiały i wyroby, a w konsekwencji ograniczanie lub przerwanie produkcji przez firmy pracujące na rzecz tych inwestycji. Pandemia powodować może także spowolnienie lub przerwanie ogłaszania przetargów przez inwestorów, spowodowane częstymi w czasie koronawirusa zmianami w sposobie pracy (praca zdalna, zawieszenie projektów, zamknięcie urzędów itp.).

Tymczasem Polska jest w środku ofensywy inwestycyjnej, zwłaszcza w drogownictwie i na kolei. Krajowy Program Kolejowy zakłada na rok bieżący wydatki PKP PLK na inwestycje w wysokości 12,4 mld zł. Byłyby to najwyższe roczne wydatki PLK; przypomnijmy, że w 2019 roku było to rekordowe 10 mld zł. Mimo epidemii poziom 12,4 mld zł jest możliwy do realizacji. Warunkiem jest pilne rozstrzygnięcie przetargów będących w procedowaniu i ogłaszanie nowych.

Jeżeli nawet część z nowych przetargów będzie realizowana począwszy od 2021 roku, to po rozstrzygnięciu przetargu w roku bieżącym i zawarciu umowy z wykonawcą będzie mógł on kupić część materiałów. Tego typu wcześniejsze zakupy mogły być dotychczas finansowane przez PLK do wysokości 90%. Nie ma przeszkód, aby było to 100%. Dzięki temu już w 2020 roku można pożytkować środki na poczet wydatków w latach kolejnych. Tym bardziej, że nie ma już przestrzeni na przesuwanie wydatków i robót na lata kolejne. Na 2021 r. w Krajowym Programie Kolejowym zapisano aż 15,3 mld zł! Dodatkowo w przyszłym roku rozpoczyna się trzecia unijna perspektywa 2021-2027, a PLK posiada już gotowe dokumentacje na projekty z tej perspektywy i to w systemie „buduj” – czyli do szybkiej realizacji. I tak, do końca 2023 roku polską gospodarkę czeka wyścig z czasem, dotyczący wykorzystania środków z perspektywy 2014-2020, a trzecia perspektywa w praktyce zamiast w 2021 rozpocznie się u nas w 2024 roku. Poza tym zapowiedzi reformy unijnych funduszy pokazują, że może to być ostatnia realna szansa na pozyskanie tak znaczących środków na infrastrukturę.

Także GDDKIA posiada obecnie potencjał dla utrzymania i intensyfikacji prac na odcinkach drogowych – jak podaje Dyrekcja obecnie realizowanych jest 95 projektów o łącznej długości 1178 km, w przetargach jest 16 zadań na 184,7 km, zaś w przygotowaniu – 138 zadań o łącznej długości 2760,9 km.

Zrozumiałe jest więc, że i branża drogowa zwraca uwagę na konieczność wykorzystania potencjału budownictwa do pobudzania wzrostu gospodarczego, co wymaga kontynuowania wielkich programów inwestycyjnych: Programu Budowy Dróg Krajowych, „Mosty dla Regionów”, „100 obwodnic”, inwestycji na drogach powiatowych i gminnych, współfinansowanych z Funduszu Dróg Samorządowych. Jako priorytet branża drogowa wskazuje zachowanie płynności finansowej która zależy od wszystkich podmiotów: zamawiających, inżynierów kontraktu, generalnych wykonawców i podwykonawców. Rozwiązaniem postulowanymi mogą być: wprowadzenie płatności częściowych, zmniejszenia gwarancji, uproszczonego dostępu do linii kredytowych, ze spłatami dotowanymi przez państwo. W latach

Stanowisko Instytutu Staszica na temat obecnego stanu inwestycji infrastrukturalnych

Utworzono: piątek, 15, maj 2020 14:48 Joanna Bohatkiewicz

poprzedniego kryzysu w budownictwie, wiele firm zostało przez banki wpisane na „czarne listy”. Teraz te same firmy są dla banków szansą. Sektor bankowy jeśli je sfinansuje dostanie odsetki. Drogą do przyspieszenia obiegu pieniądza jest przyspieszanie odbiorów robót, wystawiania Przejściowych Świadczeń Płatności i fakturowania.

Nie można zapominać, że pandemia dodatkowo jeszcze pogłębiła problemy i patologie nękające polską branżę infrastrukturalną, takie jak duże przesunięcia terminów ogłaszania i rozstrzygania przetargów. W poprzednich latach KPK nigdy nie był realizowany zgodnie z wcześniejszymi założeniami, a w dzisiejszej sytuacji opóźnienia mogą być jeszcze większe. Praktyką było przesuwanie niewykonanych robót na lata kolejne. I tak KPK z września 2015 zakładał wydatki w latach 2021 do 2023 kolejno: 7 mld, 3 mld, 1,9 mld zł, a ostatni, z września 2019, odpowiednio: 15,3 mld, 12 mld, 8 mld zł.

Kolejnym problemem w ostatnich 2 latach były duże różnice w ofertach cenowych wykonawców w odniesieniu do cen szacowanych w przetargach. Przekroczenia, często kilkudziesięcioprocentowe, powodują wydłużanie procedur, a także unieważnianie przetargów. Skalę problemu obrazuje fakt, że suma przekroczeń, mierzona jako różnica między najniższą ofertą w przetargu i ceną szacowaną przez PLK, w tym okresie przekracza już 10 mld zł.

Inwestycje infrastrukturalne - najlepsza tarcza antykryzysowa

Historia gospodarcza – także wielkich kryzysów poczynawszy od lat 30. XX wieku – pokazuje, że właśnie inwestycje infrastrukturalne są najlepszą możliwą „tarczą antykryzysową” oraz motorem wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy. Właśnie inwestycje infrastrukturalne są tym elementem, który może w największym stopniu pobudzać gospodarkę w dobie kryzysu i spowolnienia oraz pomagać walczyć z bezrobociem. Ponadto inwestycje infrastrukturalne realizowane są, jak wspomniano, w horyzoncie długookresowym. Okoliczności się zmieniają, a zrealizowane inwestycje infrastrukturalne decydują na dekady o sile i bezpieczeństwie ekonomicznym państwa, perspektywach gospodarki oraz jakości życia społeczeństw. Ponadto wreszcie mamy sytuację typu „teraz albo nigdy”. Wyczerpywanie się funduszy europejskich w kolejnych perspektywach unijnych jako podstawowego źródła finansowania inwestycji infrastrukturalnych, a także zmiany geopolityczne, nadają krytycznego znaczenia inwestycjom infrastrukturalnym realizowanym tu i teraz.

Paradoksalnie obecna sytuacja może wspierać rozwiązanie niektórych problemów branży infrastrukturalnej, w tym generowanych przez nadciągający kryzys. Branża borykająca się od kilku lat z brakiem rąk do pracy może wchłonąć z rynku (także ze względu na niską barierę wejścia) pracowników tracących zatrudnienie w innych branżach, zwłaszcza wobec wyjazdu tysięcy pracowników z Ukrainy. Dlatego brak nowych zleceń i przetargów może się wiązać z katastrofą na rynku pracy – pracodawcy tnąc koszty będą zmuszani do redukcji zatrudnienia i obniżki wynagrodzeń.

Dlatego, aby utrzymać siłę branży infrastrukturalnej jako swego rodzaju koła

Stanowisko Instytutu Staszica na temat obecnego stanu inwestycji infrastrukturalnych

Utworzono: piątek, 15, maj 2020 14:48 Joanna Bohatkiewicz

zamachowego polskiej gospodarki w dobie spowolnienia, państwo polskie powinno stymulować rozwój gospodarki poprzez inwestycje w projekty infrastrukturalne, dające impuls kolejnym sektorom i branżom. Instytucje państwowe odgrywają kluczową rolę na poziomie planowania i komunikacji o nowych inwestycjach w infrastrukturze drogowej i kolejowej. Potrzebna jest determinacja, by kontynuować program rozwoju ze sprawnym wykorzystaniem środków unijnych w perspektywie obecnej i w kolejnych latach.

Co prawda Unia Europejska dopuściła przenoszenie środków na walkę z epidemią, jednak inwestycje infrastrukturalne powinny być ostatnimi, których taka operacja mogłaby dotyczyć. Gospodarka kraju wytrzyma ograniczenia przez określony czas, a będzie on tym krótszy, im mniejsza większa będzie aktywność podmiotów, w szczególności w tych obszarach, w których – przy wdrożeniu stosownych zabezpieczeń – ta aktywność jest możliwa. Bezsprzecznie inwestycje infrastrukturalne do tych obszarów należą, nie tylko z uwagi na możliwości realizacji, ale też z uwagi na ilość podmiotów w nie zaangażowanych i związanych z tym zatrudnieniem. Lepiej więc, aby ci pracownicy pobierali wynagrodzenie od pracodawcy, a nie byli na garnuszku państwa, wspierani pieniędzmi przesuniętymi z inwestycji.

Równie ważne są jest tempo ogłaszania i rozstrzygania kolejnych przetargów. To od stanu realizacji inwestycji zależeć będzie, jak szybko państwu polskiemu uda się wyjść z kryzysu gospodarczego. Dodatkowo, kryzys stwarza okazję do naprawienia problemów trapiących branżę na co dzień – uproszczenia procedur przetargowych, egzekwowania jakości i dobrych praktyk zamiast dyktatu najniższej ceny, rzetelnych rozliczeń kontraktów.

Ponadto państwo powinno stymulować aktywność banków dla zapewnienia finansowania działalności podmiotów zaangażowanych w realizowane inwestycje infrastrukturalne.

Źródło: Stanowisko Instytutu Staszica na temat obecnego stanu inwestycji infrastrukturalnych i pożądanych kierunków polityki państwa