



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i

Autostrad poinformowała o przeznaczeniu na inwestycje drogowe w ciągu minionego 2,5 roku prawie 45 mld zł. Zapowiada też, że w najbliższych latach utrzyma wysoki wskaźnik nakładów na rozwój infrastruktury drogowej. Podane wydatki dotyczą projektów z rządowego programu budowy dróg ekspresowych i autostrad oraz zadań zaplanowanych na EURO 2012. Tymczasem eksperci dostrzegają zagrożenia w realizacji inwestycji z rządowego programu i w dotrzymaniu terminu wynikającego z mistrzostw. Na ile faktycznie wykonanie programu drogowego można więc oceniać w kategorii sukcesu? Sytuację krajowych kontraktów drogowych ocenia Wojciech Malusi, prezes Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa.

Wojciech Malusi - prezes Zarządu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa:

- W drogowym sukcesie na pewno kilka spraw należy odmitologizować. Jednak ze strony Izby, jako reprezentanta firm wykonawczych, niezręczna jest dyskusja o realizacji rządowego programu budowy dróg ekspresowych i autostrad. Dlaczego? Ponieważ z jednej strony trzeba faktycznie potwierdzić, iż tyle pieniędzy ile zostało wydanych na drogi przez ostatnie dwa lata, to tak dotąd jeszcze nie było. Tego nie można kwestionować. Z drugiej strony trzeba też pamiętać, że zostało w dużej mierze poprawione prawo, które do tej pory było bardzo niekorzystne dla drogownictwa. Tu też więc nie ma co dyskutować, należy to oceniać jako plus naszej branży.

Ale... Poprawiono prawo zamówień publicznych, lecz w tym przypadku słowo poprawiono należy wziąć w cudzysłów. Poprawiono je bowiem na korzyść administracji drogowej, a na niekorzyść wykonawców. Wywołane tym duże zainteresowanie naszym drogowym rynkiem wykonawczym, owszem można uznać

jako plus. Lecz, i decydenci doskonale o tym wiedzą, również jest negatywna tego strona, ponieważ wpływa to na przedsiębiorstwa działające w kraju. Złe zasady przetargowe powodują bowiem, że umożliwia się bez żadnego nakładu inwestycyjnego występować firmom zagranicznym jako wykonawcom, którzy faktycznie wykorzystują podwykonawców z naszego rynku. Wejście firm z zewnątrz oznacza drażnienie polskiej gospodarki. Zysk z takich kontraktów bowiem trafia do zleceniobiorcy. I tę sytuację generalnie należy ocenić jako złą.

W tym sukcesie inwestycyjnym GDDKiA podaje też, że dzięki tak wysokiemu zainwestowaniu środków powstało tysiące nowych miejsc pracy. Na pewno nie powstały one w drogownictwie. W niektórych firmach szczęśliwie udało się uratować tak sytuację, by nie dopuścić do zwolnień grupowych. Ale i tak doszło do pewnych zwolnień. Bo nie było robót. Z analiz OIGD wyraźnie wynika, że krajowe firmy nie mają takiego obłożenia, by w pełni wykorzystać swoje potencjały. A tu dodatkowo, w wyniku przyjętej polityki, sprowadzano wykonawców z zewnątrz. Twierdzenie więc o nowych miejscach pracy jest bałamutne.

Jaką więc my, wykonawcy, mamy zasadniczą pretensję do rządzących? Przede wszystkim o to, że wprowadzają nas oraz społeczeństwo w błąd, mówiąc, że program budowy dróg ekspresowych i autostrad jest realizowany. Program nie jest realizowany i nie zostanie zrealizowany. Powróć do roku 2007, kiedy ogłoszono program budowy dróg ekspresowych i autostrad (który – przypomnę – nie został zmieniony do tej pory). Wówczas został on skrytykowany jako nierealny. I to z czasem okazało się prawdą. Trudno więc nam wykonawcom, Izbie, przedstawiać swoje racje, bowiem wiele osób w tym momencie zadaje pytanie: co wy chcecie, przecież opinia publiczna widzi, że jest dobrze, bo gdzie się pojedzie tam napotyka się zatory spowodowane robotami modernizacyjnymi i budowami nowych dróg. Takie panuje w kraju przekonanie. To zaciemnia prawidłową ocenę stanu realizacji programu. I właśnie ta największa nasza pretensja dotyczy wprowadzania w błąd. Ci, którzy mówią, że są duże pieniądze na drogi są w wielkim błędzie. Ci, którzy mówią, że są przygotowane inwestycje do realizacji, rozstrzygane przetargi czy podpisane kontrakty, też nie mówią prawdy. Podsumowując: zgodnie z planem całego programu w tej chwili kwota zaangażowana powinna być większa niż 45 mld zł i sięgać 60-75 mld zł. Czyli nie ma powodu do radości.

Szacując środki na drogi należy wrócić do początku. Cały koszt realizacji programu budowy dróg ekspresowych i autostrad, przyjęty w 2007 roku, założono na poziomie 130-140 mld zł. Natomiast w planie finansowym budżet UE na lata 2007-2013 przeznaczył Polsce na inwestycje drogowe kwotę sztywną – równą 44 mld zł. To jest tylko jedna trzecia wartości całego rządowego programu. Tu należy więc zadać pytanie: skąd popłyną środki na pokrycie pozostałej części nakładów? Czyli skąd ma być te 80-90 mld zł? Oczywiście, z naszego budżetu. W związku z tym, że jest krucho z pieniędzmi w budżecie, powstały różne sposoby ich pozyskania. Czy są dobre, czy złe? Emisja obligacji jest bardzo dobrą metodą na teraz, a więc na ten bądź przyszły rok, ale przecież przyjdzie je kiedyś spłacać. Bezpośrednio z podatków w budżecie tych pieniędzy na drogi jest niewiele. Inaczej mówiąc, naszym szczęściem jest to, że jesteśmy w Unii Europejskiej i otrzymaliśmy te 44 mld zł,

Różne strony sukcesu

Utworzono: wtorek, 17, sierpień 2010 08:16 Agnieszka Serbeńska

które – nie ma innego wyjścia – musimy wykorzystać. A żeby je wykorzystać musimy posiadać własny wkład. Zatem, by nie było afery na arenie wspólnoty o niewykorzystanie funduszy unijnych, stosuje się różne kombinacje, by te pieniądze zapewnić z naszej strony.

Są więc te minimalne pieniądze na drogi, lecz nie uda się zrealizować całego programu budowy dróg do 2013 roku, nawet – stosując zasadę plus 2 – do 2015 roku. Na pytanie, jakie inwestycje na Euro 2012 nie są zagrożone, odpowiedź pozytywna istnieje tylko dla jednej, realizowanej przez AW SA, czyli autostrady A2 Nowy Tomyśl – Świecko. Pozostałe są pod wielkim znakiem zapytania. Założenie, że do Euro 2012 będą połączone ekspresówkami bądź autostradami wszystkie polskie miasta goszczące rozgrywki, nie jest realne. Nie będzie połączenia ekspresowego pomiędzy Poznaniem i Wrocławiem, nie będzie połączenia ekspresowego pomiędzy Poznaniem a Gdańskiem, nie będzie też pomiędzy Warszawą a Gdańskiem. Oceniam, że rządowy program zostanie zrealizowany nie więcej niż w 40 procentach.

Czy sytuację poprawiają oszczędności na niższych cenach kontraktów w rozstrzyganych przetargach? W tej chwili rudno jednoznacznie oceniać konsekwencje tej sytuacji. Potrzeba trzech-czterech lat, by przekonać się o tym, jak rzeczywiście zachowa się rynek drogowy. Poczekajmy do zamknięcia poszczególnych inwestycji. I przyglądamy się, jak będą zachowywać się wykonawcy poszczególnych kontraktów, bo czy czasami nie będą schodzić z placów budowy przy tak wycenionych kontraktach? Negatywnie postrzegam sprawy związane z cenami zaproponowanymi przez oferentów w przetargach. To się odbije na jakości wykonawstwa. Przecież niektóre firmy chcą zarobić pieniądze i zniknąć z naszego kraju. Trzeba więc pamiętać o tym, by dbać o kondycję przedsiębiorstw, które w Polsce były i tu zostaną. Bo to one będą wykonywały prace utrzymaniowe na tej wybudowanej sieci dróg. Przy obecnej polityce, której konsekwencją są ceny na przetargach, doprowadzi się do tego, że firmy zaczną bankrutować. I to jest duży problem. Kto to będzie robił? Bo w tej sytuacji skończą się podwykonawcy i trzeba będzie do tych prac zaangażować wielkich wykonawców.

Notowała: Agnieszka Serbeńska