

Klęska urodzaju - wrażenia z IV Ogólnopolskiej Konferencji Infrastruktura Polska

Utworzono: wtorek, 29, styczeń 2013 08:24 Krzysztof Jamrozik



To właśnie branża budowlana miała pomóc Polsce w dokonaniu skoku cywilizacyjnego w ciągu ostatnich dwóch lat, kiedy boom inwestycyjny osiągnął apogeum. I na pewno pomogła, jeśli spojrzeć przez pryzmat ogromnego frontu robót na terenie całego kraju. Jednak wygląda na to, że ten postęp w rozwoju infrastruktury był wprawdzie skokiem cywilizacyjnym, ale wcale nie przebiegł w sposób cywilizowany.

Takie wrażenie można było odnieść podczas IV Ogólnopolskiej Konferencji Infrastruktura Polska zorganizowanej przez Executive Club we współpracy z Polskim Związkiem Pracodawców Budownictwa i plejadą znamienitych partnerów związanych z branżą infrastrukturalną. Konferencji, na której zebrał się czołowi przedstawiciele sektora budowlanego, inwestorów, wykonawców, a także eksperci od prawa zamówień publicznych, kontraktów, finansowania i ubezpieczeń inwestycji. Nie zabrakło wśród nich Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych i Podsekretarza Stanu z Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Ministerstwa Skarbu Państwa. Zebrał się, by debatować na tym, co sprawiło, że na zakończenie perspektywy finansowej 2007-2013 polska branża budowlana znalazła się w zapaści i co należy zrobić, żeby nie dopuścić do tego w przyszłości. Pomimo budzącej wielkie emocje tematyki atmosfera konferencji generalnie była spokojna, choć momentami pełna napięcia, a wystąpienia rzeczowe. Również paneliści nie stracili zimnej krwi.

W trakcie wystąpienia inauguracyjnego Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Janusz Żbik, wskazywał na między innymi na niedoskonałości krajowych przepisów, z powodu których przygotowanie inwestycji ciągnie się latami i potrafi trwać kilkakrotnie dłużej niż sama budowa. Jednak nad poprawą wadliwych regulacji prawnych pracuje już specjalna komisja.

Klęska urodzaju - wrażenia z IV Ogólnopolskiej Konferencji Infrastruktura Polska

Utworzono: wtorek, 29, styczeń 2013 08:24 Krzysztof Jamrozik

W tej optymistycznej atmosferze kontynuował Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa, Paweł Tamborski. W swoim wystąpieniu opowiedział o założeniach mechanizmu, który zapewni finansowanie inwestycji w okresie przejściowym, kiedy jedna perspektywa finansowa się kończy, a fundusze z drugiej perspektywy nie będą jeszcze dostępne. Będzie nim Program Inwestycje Polskie, który ma wspomóc finansowanie długoterminowych projektów infrastrukturalnych i dostarczyć funduszy niezbędnych do zainicjowania inwestycji. Finansowanie będzie przeznaczone na rozwój infrastruktury energetycznej, gazowej, transportowej i przemysłowej. Program ma umożliwić szybkie uruchomienie środków finansowych poprzez udostępnianie na ten cel aktywów Skarbu Państwa pochodzących z prywatyzacji. Fundusze będą przechodziły przez Bank Gospodarstwa Krajowego, a obsługę programu będzie prowadzić utworzona w tym celu spółka Polskie Inwestycje Rozwojowe, która niedługo rozpocznie działalność.

Podczas kolejnego wystąpienia nastroje na sali wyraźnie opadły - i nie bez powodu. Prezes Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa, Marek Michałowski wraz z Głównym Ekonomistą Banku Gospodarstwa Krajowego, Tomaszem Kaczorem opisali w jakiej kondycji znalazła się polska branża budowlana oraz przyczyny, dla których zakończenie największego programu budowy infrastruktury zasilonego bezprecedensowym zastrzykiem kapitałowym wygląda jak „Krajobraz po bitwie”. Taki właśnie tytuł miało wspólne wystąpienie, w którym przedstawili proces upadku przedsiębiorstw budowlanych i naszkicowali możliwe konsekwencje dla gospodarki kraju.



Z powodu wyhamowania inwestycji i upadłości w sektorze budowlanym w połowie 2012 r. rozpoczęły się masowe zwolnienia, które objęły nawet do 40 tys. osób. Według Eulera-Hermesa w 2012 r. w Polsce upadło 941 firm, z czego ok. 25% stanowiły przedsiębiorstwa budowlane. Prawie połowa firm w sektorze infrastruktury odnotowała straty, a w najgorszej kondycji znalazły się firmy duże zatrudniające ponad 250 osób. Wprawdzie Polska nie jest zagrożona takim obrotem sytuacji jaki miał miejsce np. w Hiszpanii, ale perspektywy na przyszłość nie są dobre. Z oszacowań wynika, że do końca 2013 r. liczba upadłości może wzrosnąć nawet o 50%, a bez pracy może zostać do 150 tys. ludzi. Będzie to 25% sektora budowlanego, który w Polsce zatrudnia ok. 600 tys. osób. A kryzys szybko rozleje się na pozostałe branże, gdyż 1 miejsce pracy w budownictwie generuje 3-4 miejsca pracy w innych sektorach gospodarki. Czyli w wyniku załamania na bezrobocie może trafić nawet 750 tysięcy Polaków. Zdaniem Prezesa Michałowskiego taki kryzys branża budowlana przeżyła w latach 2000-2003. Jednak wtedy przyczyną był brak środków finansowych i spadek liczby zamówień. Obecnie sytuacja jest

Kłęska urodzaju - wrażenia z IV Ogólnopolskiej Konferencji Infrastruktura Polska

Utworzono: wtorek, 29, styczeń 2013 08:24 Krzysztof Jamrozik

odwrotna: skala wydatków inwestycyjnych jest bezprecedensowa, liczona w dziesiątkach miliardów złotych, a wiele firm upadło dlatego, że nie poradziły sobie ze skalą zamówień i wielkością kontraktów.

Źródeł tego zjawiska można szukać w wielu miejscach, ale można je podsumować jednym stwierdzeniem: ani państwo ani firmy nie były przygotowane na nagromadzenie tak wielkiej ilości inwestycji w tak krótkim czasie. Pośród konkretnych przyczyn Prezes Michałowski wymienił: konieczność wkładu własnego ze środków krajowych, ogromną liczbę kontraktów, gwałtowny wzrost cen surowców, ryczałtowe ceny kontraktów, otwarcie rynku zamówień publicznych praktycznie na cały świat, bardzo ostrą konkurencję, brak rzetelnej oceny potencjału wykonawczego firm, pogoń za najniższą ceną, brak standardowego wzoru umowy, spory sądowe i zatory płatnicze, które wywołały łańcuch upadłości. Oprócz tego wiele spornych należności jest zablokowanych przez procesy sądowe.

Zdecydowany odpór części z tych argumentów dał w kolejnym wystąpieniu Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, Lech Witecki. Zdaniem GDDKiA to wcale nie kryterium najniższej ceny jest przyczyną trudnej sytuacji wielu firm. Podkreślił też, że z tego kryterium GDDKiA nie zamierza się wycofać, podobnie jak nie zamierza wprowadzić praktyki odrzucania najtańszych i najdroższych ofert. Dyrektor Witecki przypomniał też, że mimo kilkukrotnego odrzucania przez GDDKiA ofert ze względu na ich rażąco niską cenę, sądy rozstrzygały o przyznaniu kontraktów tym wykonawcom.

Zdaniem Dyrektora Witeckiego prawdziwą przyczyną trudności finansowych było za to niewłaściwe szacowanie ryzyk przez firmy budowlane: wykonawcy powinni byli przewidzieć wzrost cen surowców i w kalkulować go w cenę oferty. Dyrektor Witecki argumentował też, że powodem bankructwa wykonawców nie były kontrakty drogowe, lecz kłopoty na innych kontraktach oraz spory wewnątrz konsorcjów budowlanych i niemożność wywiązania się niektórych partnerów konsorcjum ze zobowiązań umownych. Wniosek jest jeden: trzeba uważnie dobierać partnerów do konsorcjum.

Według Dyrektora Witeckiego również ocena potencjału wykonawczego firm budowlanych nie jest zadaniem inwestora, lecz instytucji finansowych, które udzielają gwarancji: inwestor nie jest bowiem w stanie należycie ocenić czy wykonawca będzie w stanie wywiązać się z kontraktu, natomiast w tym przypadku zawiniła niedostateczna weryfikacja wykonawców przez gwarantów finansowych. Także szerokie otwarcie polskiego rynku inwestycyjnego na wykonawców z zagranicy GDDKiA postrzega jako element pozytywny, który zapewnił należyty poziom konkurencyjności w przetargach. Co zaś się tyczy dopuszczenia mniejszych wykonawców do dużych kontraktów i szerokiego otwarcia rynku, to Dyrektor Witecki przypomniał, że postulowała je właśnie branża budowlana, zaś administracja te postulaty spełniła. Wspomniał również, że błędy wykonawców i poprawki na budowach kosztowały dotąd ok. 1 mld złotych, więc za część strat firm budowlanych odpowiadają sami wykonawcy.

Kłęska urodzaju - wrażenia z IV Ogólnopolskiej Konferencji Infrastruktura Polska

Utworzono: wtorek, 29, styczeń 2013 08:24 Krzysztof Jamrozik



Natomiast GDDKiA przyznaje, że nagromadzenie przetargów w latach 2009-2010, kiedy ogłoszono 140 postępowań na inwestycje drogowe, było zbyt wielkie. Lecz na przeszkodzie bardziej racjonalnemu rozłożeniu inwestycji w czasie stanęły między innymi zmiany przepisów prawa. W roku 2012 przerób na budowach wyniósł 26 miliardów złotych i to również było za dużo, zarówno dla wykonawców jak i dla inwestora. Ani branża budowlana, ani GDDKiA nie udźwignęły ciężaru inwestycji. GDDKiA szacuje, że w ciągu jednego roku wykonawcy i inwestor są w stanie przerobić ok. 18-19 mld zł. Dlatego na rok 2013 przewidziano na inwestycje drogowe 18 miliardów złotych, a odtąd każdego roku ma być w ogłaszanych kilka lub kilkanaście przetargów na duże inwestycje drogowe. GDDKiA jest również otwarta i chętna na konstruktywny dialog z branżą budowlaną, żeby jak najlepiej ułożyć relacje i zgodnie z obowiązującymi przepisami wypracować ramy współpracy pomiędzy inwestorem a wykonawcami.

Wystąpienie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zakończyło pierwszą część konferencji. W drugiej części odbyły się panele dyskusyjne poświęcone zmianom w prawie zamówień publicznych, zagadnieniom finansowania inwestycji infrastrukturalnych oraz inwestycjom w branży energetyki i w branży kolejowej. Czwarty i ostatni panel był poświęcony podsumowaniu debaty i wypracowaniu wniosków na przyszłość.

A ja po konferencji pomyślałem sobie, że branża infrastrukturalna może mieć coś wspólnego z rolnictwem. I tu i tam może wystąpić kłęska nieurodzaju. Albo kłęska urodzaju. Bo w sumie na jedno wyszło, skoro załamanie branży budowlanej w latach 2000 - 2003 było spowodowane głównie niedostatkami środków finansowych, a obecne załamanie spowodowała nadmierna ilość funduszy. Zatem u progu nowej perspektywy finansowej zasadne jest pytanie o złoty środek: ile pieniędzy potrzeba, żeby naprawdę mogło być lepiej?

Krzysztof Jamrozik