

Nowe otwarcie w budownictwie drogowym? Marne nadzieje

AUTOR: WNP.PL (TOMASZ ELŻBIECIAK) | 23-04-2014 08:34

Oferty składane w nowych przetargach GDDKiA nadal są znacząco niższe od budżetów zakładanych przez inwestora. Dlatego nie spodziewam się, aby nowy budżet unijny przyniósł znaczącą poprawę kondycji finansowej dla całego rynku budowlanego - powiedział w rozmowie z portalem wnp.pl Tomasz Darowski, partner w kancelarii Domański Zakrzewski Palinka, wskazując na szereg mankamentów polskich inwestycji drogowych.

Jak podkreślił Darowski, ocena wykorzystania budżetu unijnego za lata 2007-2013 zależy od tego, z której strony ocenia się ten temat.



Fot. Archiwum

- Z perspektywy kondycji firm budowlanych było to siedem chudych lat mimo przychodów dużej skali. Spółki, które wyspecjalizowały się w infrastrukturze, przez ostatnie dwa lata tak naprawdę działały na ujemnych rentownościach - powiedział prawnik.

- Branża budowlana optymistycznie podchodziła do przyszłości z powodu wysokości budżetu unijnego, a także z powodu inwestycji związanych z Euro 2012. W ostatecznym rozliczeniu okazało się, że rzeczywistość nie jest tak łaskawa. Teraz powstaje pytanie o to, jakie wydarzenia przyniesie nowa perspektywa UE - dodał.

Darowski wskazał, że można też spojrzeć na wydarzenia ostatnich lat w taki sposób, że dzięki nim rynek oczyścił się ze słabszych podmiotów. Ci, którzy próbowali zdobywać rynek ofertując zbyt agresywnie, bardzo często się zawiedli.

- Przykładem są losy wielu średnich firm budowlanych, a także dużych spółek w rodzaju DSS, PBG czy Polimeksu-Mostostalu. Natomiast doświadczone i dobrze zarządzane duże grupy jak Budimex czy Bilfinger wzmocniły swoją pozycję na rynku i wydaje się, że ten proces będzie kontynuowany w nowej perspektywie unijnej - stwierdził.

Darowski, pytany o przeprowadzone w ostatnich miesiącach zmiany w ścisłym kierownictwie GDDKiA, powiedział, że pierwsze komentarze, które dochodzą do niego ze strony firm budowlanych nt. nowego kierownictwa Dyrekcji, są na ogół umiarkowanie pozytywne.

- Chodzi głównie o większą skłonność do osiągnięcia porozumienia z wykonawcami poprzez wzajemny dialog, a nie sprawy sądowe. Nie mam jednak wrażenia, aby drobne kroki GDDKiA dotyczące zmian w zasadach przetargów spowodowały to, że wykonawcy będą mogli pozwolić sobie na bardziej agresywne cenowo ofertowanie - podkreślił.

- Do tego prekwalfikacja w obecnym kształcie jest iluzoryczna. Jeśli do złożenia ofert cenowych zostaje dopuszczonych 15-20 wykonawców, to świadomość tak dużej konkurencji popycha do składania niskich ofert w sytuacji, gdy cena stanowi 90 proc. kryterium wyboru wykonawcy - wyjaśnił.

W efekcie oferty składane w nowych przetargach GDDKiA nadal są znacząco niższe od budżetów zakładanych przez inwestora. Zdaniem Darowskiego, problemem jest nie tylko to, jak kontrakt jest napisany, ale również

sposób jego późniejszej realizacji.

- Często bywa tak, że nawet wyważony kontrakt może być, szczególnie przez stronę publiczną, interpretowany w taki sposób, że firmom budowlanym pozostaje tylko szukać pomocy w sądach. Pomimo podejmowanych prób wspólnego opracowania przez GDDKiA i branżę budowlaną wzorca kontraktu wciąż nie udało się tego osiągnąć - wskazał prawnik.

Dodał, że inwestycje infrastrukturalne w Polsce bardzo często są słabo przygotowane, w czym wina niskich nakładów na prace projektowe w stosunku do ogólnej wartości danego przedsięwzięcia.

- Średnio w Polsce wynoszą one ok. 1 proc. wartości inwestycji, podczas gdy branża wskazuje, że powinno to być co najmniej 3 proc. Skutkuje to problemami w trakcie realizacji inwestycji, a także w późniejszej eksploatacji infrastruktury. Obawiam się, że ta sytuacja się nie zmieni i nadal przygotowanie inwestycji będzie na niskim poziomie - ocenił.

- Niedawno organizacje branżowe skupiające firmy inżynierskie odwoływały się do KIO ws. warunków przetargu na inżyniera kontraktu, które ich zdaniem nie pozwalały na właściwe skalkulowanie oferty. Choć odwołanie uderzało w sedno problemu, którym jest kalkulowanie ofert nie według rzetelnej oceny, a pochodnej apetytu na ryzyko, to KIO nie uwzględniła niestety zdecydowanej większości zarzutów - zaznaczył.

W opinii Darowskiego, nie należy także spodziewać się szybkich zmian dotyczących wdrożenia do zamówień publicznych i powszechnego stosowania kryterium wyboru ofert najkorzystniejszych ekonomicznie, co przewiduje Komisja Europejska.

- Czas na implementację nowej dyrektywy zamówieniowej wynosi dwa lata, dlatego przez najbliższe dwa lata nie spodziewałbym się istotnych zmian w praktyce oceny ofert w polskich przetargach. Dotychczasowe doświadczenia związane z tempem i jakością implementacji prawa wspólnotowego w Polsce są raczej negatywne - wskazał.

Darowski przypomniał, że nowością w przetargach GDDKiA jest obarczanie wykonawców ryzykiem utraty dofinansowania z UE, jak jest to w przypadku postępowania na dokończenie budowy odcinka A4 Rzeszów - Jarosław po konsorcjum Polimeksu-Mostostalu i Doprastavu.

- Nie wiadomo, czy będzie to stała praktyka GDDKiA, ale jest to warunek trudny do zaakceptowania przez branżę. Ryzyko, które wiąże się z taką sankcją, nie tylko pozbawiłaby wykonawcę zysku, ale również pochłonęłoby większą część wynagrodzenia kontraktowego. Takie bezrefleksyjne działania inwestora nie napawają optymizmem u progu nowej fali inwestycji drogowych - podkreślił.

Pewną szansą na zmianę sposobu realizacji inwestycji drogowych, a także innych przedsięwzięć, jest partnerstwo publiczno-prywatne. Zdaniem Darowskiego, rola PPP w Polsce będzie rosła, ale stopniowo i powoli.

Obecnie projekty tego typu stanowią nie więcej niż 2 proc. rynku zamówień publicznych. PPP powinno się rozwijać choćby z powodu narastającego zadłużenia samorządów. Jednak kwestią do rozwiązania pozostaje chociażby problem zaliczania wydatków na takie inwestycje do długu.

- Istnieje kilka ciekawych projektów PPP w przygotowaniu, jak utrzymanie dróg wojewódzkich w województwach dolnośląskim i kujawsko-pomorskim, czy trwająca już budowa spalarni odpadów w Poznaniu, które mogą przetrzeć szlak dla PPP w Polsce. Ten rynek dopiero się rodzi i są potrzebne sprawdzone w polskiej rzeczywistości wzorce i standardy takich rozwiązań - podsumował Darowski.

*Tomasz Darowski będzie jednym z uczestników debaty „Budownictwo. Nowa perspektywa, nowe strategie”, która odbędzie się 9 maja w ramach szóstej edycji **Europejskiego Kongresu Gospodarczego**.*

