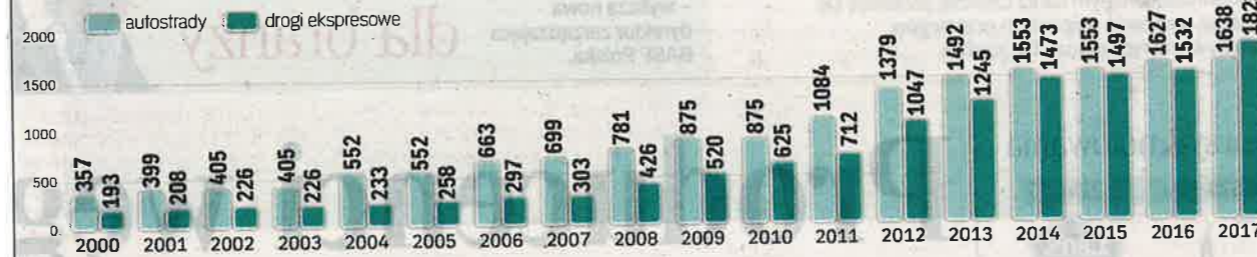


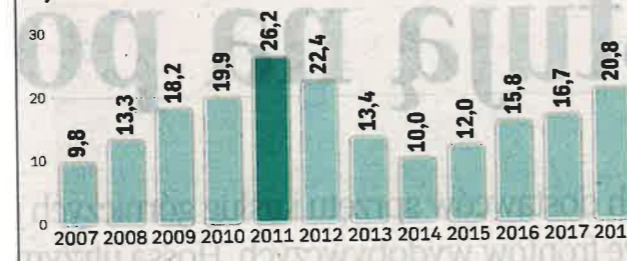
Rosną problemy z budową dróg

INFRASTRUKTURA | Firmom budowlanym coraz częściej przestaje się opłacać realizacja wygranych przetargów. Koszty inwestycji rosną zbyt szybko.

Przyrost sieci dróg szybkiego ruchu, w km narastająco



Wydatki statutowe GDDKiA (KFD+budżet państwa), w mld zł



Drogi otwarte w 2018 r., w km



355,7
km
szybkich dróg
oddano do ruchu
w 2017 r.

Zródło: GDDKiA

KUMULACJA INWESTYCJI BĘDZIE W NAJBLIŻSZYM CZASIE PRZYCZYNIĆ SIĘ DO ZNAČNEGO WZROSTU KOSZTÓW

ADAM WOŹNIAK

Komplikuje się realizacja kolejnej ważnej inwestycji z krajowego programu drogowego. Z podpisania kontraktu na budowę drogi ekspresowej S7 pod Krakowem wycofała się Polaqua. To kolejna firma, która po zawirowaniach przetargowych miała wykonać trudny, przeszło 18-kilometry odcinek pomiędzy węzłem Widoma a Krakowem. Jak podała spółka, powodem decyzji o rezygnacji z wartej blisko miliard złotych umowy był wzrost kosztów.

To nie pierwszy taki przypadek. Wcześniej fiaskiem zakończył się wybór wykonawcy dla dziesięciokilometrowego odcinka trasy S1 pomiędzy lotniskiem w Pyrzowicach a

węzłem w Podwarpniu. Najpierw zwycięskie konsorcjum Mostostalu Warszawa i hiszpańskiej firmy Acciona Con-

RZECZPOSPOLITA

PISALIŚMY O TYM:
Wykonawcy mają kłopoty z zapewnieniem pracowników „Budowa szybkich dróg się opóźnia” 20 maja 2018 r.
archiwum.rp.pl

struccion odmówiło podpisania umowy z powodu - jak stwierdzono - kłopotów z wykonawcami. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) liczyła na podpisanie kontraktu z kolejnym uczestnikiem postępowania, ale firmy biorące w nim udział nie wykazały zainteresowania.

Podobne problemy dotknęły m.in. budowę odcinka drogi S61 Via Baltica pomiędzy Łomżą Zachód a węzłem Kolno. Przetarg wygrała włoska Impresa Pizzarotti, proponując budowę za niespełna 443 mln zł. To o przeszło połowę mniej, niż zakładał kosztorys inwestorski. Po kilku miesiącach okazało się, że Włosi chcą, by ich oferta została odrzucona. Nie byli już zainteresowani budową.

Czeka 18 umów

Od początku 2018 r. GDDKiA podpisała 23 umowy na budowę 304 kilometrów szybkich dróg. Do końca grudnia mają być jeszcze podpisane kontrakty m.in. na pozostałe cztery odcinki autostrady A1 pomiędzy granicą wojewódz-

twą śląskiego a Tuszynem i trzy odcinki Via Baltica w rejonie Łomży i na południe od Elku. Ponadto na fragment ekspresówki S3 od Bolkowa do granicy z Czechami, odcinki S19 na północ od Rzeszowa, a także na budowę S14 - zachodniej obwodnicy Łodzi. W sumie będzie jeszcze 18 umów na 246 km.

Tymczasem takich sytuacji jak z Polaquą może być coraz więcej. W ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy ceny na rynku budowlanym ostro poszły w górę. Tymczasem w przypadku części kontraktów okres pomiędzy złożeniem oferty a zaproszeniem do podpisania umowy sięga nawet 12 miesięcy. W rezultacie wykonawcy, dla których dzisiejsze ceny w stosunku do tych z dnia składania oferty

OPINIE

Jan Styliński

prezes Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa

Z jednej strony są kontrakty, gdzie przetargi ogłaszano jakiś czas temu, w 2016 r. oraz w części 2017 r., i które wtedy były kalkulowane. W przypadku takich umów ryzyko zachowań, jak ostatnio wycofanie się Polaquy, może być duże. Inaczej jest z kontraktami ogłaszanymi w końcu 2017 lub w 2018 r. Po tym, co się stało na rynku, wykonawcy wyżej kalkulują oferty. Jest to dla nich bezpieczniejsze, ale w przetargach na drogi czy linie kolejowe przekraczające budżety. Wykonawcy kalkulują bieżący wzrost cen i zastanawiają się, o ile jeszcze mogą one wzrosnąć w czasie realizacji zadania. W rezultacie problem mają inwestorzy, bo mogą nie zrealizować wcześniejszych planów. ☹



WŁOSI NIE REZYGNUJĄ

Trudna droga do Krakowa

Przetarg na budowę odcinka S7 pod Krakowem jest pełen komplikacji.

Najpierw włoska Impresa Pizzarotti odwołała się od decyzji GDDKiA w sprawie odstąpienia wyjaśnień dotyczących rażąco niskiej ceny. Następnie odwołanie złożyła po wyborze najkorzystniejszej oferty, za którą uznano ofertę Salini Impregilo. KIO nakazała ponowne badanie oferty Impresy. Ta jednak nie złożyła wyjaśnień w terminie, więc ofertę odrzucono. Później pojawiły się nowe okoliczności dotyczące Salini, którą GDDKiA wyrzuciła z budowy w Markach. Przepisy dają możliwość wykluczenia takiego wykonawcy z innego przetargu, co wykorzystano na S7. Pozostała Polaqua, która się wycofała. Tymczasem Salini odwołała się od decyzji GDDKiA, a KIO rozpatrzy sprawę w sierpniu. ■

uniemożliwiają wypracowanie zysku, mogą rezygnować.

Kluczowym problemem dla wykonawców jest brak waloryzacji umów. - Prowadzimy monitoring związany z kosztami usług na rynku budowlanym. Jednak budżet przewidziany na inwestycje jest stały - przyznaje Jan Krynicki, rzecznik GDDKiA. Dopiero po otwarciu ofert, gdy widać, że najkorzystniejsza z nich przebija budżet w uzasadnionym stopniu, GDDKiA może wystąpić o zwiększenie budżetu. Jednak według branży budowlanej nie na tyle, by zrekomensować wzrost cen.

Oszczędności topnieją

Z drugiej strony GDDKiA wciąż podpisuje umowy, na

których sporo oszczędza, gdy wykonawcy walcząc o kontrakt, obniżają ceny. Ale skala oszczędności topnieje. Jeszcze w 2016 r. w przypadku kontraktów na budowę dróg ekspresowych było to 2,6 mld zł. To ponad jedna czwarta planowanych kosztów inwestorskich. Ale w ub. roku oszczędności zmalały do 1,6 mld zł (23 proc. tego, co zaplanowała GDDKiA). A w bieżącym skurczyły się do 944 mln zł. W efekcie zwiększanie planowanych nakładów inwestycyjnych będzie coraz trudniejsze.

Według Jarosława Wielopolskiego, prezesa Multiconsult Polska, kłopotem dla firm budowlanych są przeciągające się procedury przetargowe. - Z naszego doświadczenia wynika, że wyłonienie wykonawcy w systemie „zaprojektuj i

zbuduj” trwa około roku - mówił w rozmowie z „Rzeczpospolitą”. Jednak zdaniem Adriana Furgalskiego, wiceprezesa Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, okres od rozpisania postępowania do otwarcia ofert i podpisania umowy jest już znacznie krótszy, więc kosztorysy nie powinny się dezaktualizować. - Ale koszty będą dalej rosły, bo do pików budowlanych dopiero się zbliżamy - stwierdza Furgalski.

Jeszcze większym problemem od rosnących cen materiałów budowlanych staje się niedobór pracowników. Ocenia się, że na budowie dróg brakuje ok. 100 tys. osób - dziś w budownictwie zatrudnionych jest bowiem o 90 tys. pracowników mniej niż jeszcze siedem lat temu. Według Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa nie będzie można uzupełnić tych niedoborów z krajów położonych blisko Polski. Z kolei pracowników z państw odległych, np. z Azji, pracodawcy budowlani obowiązują się.

Od początku 2018 r. GDDKiA oddała do ruchu niewiele szybkich tras - na razie tylko niecałe 49 km. Jednak do końca roku uruchamianie nowych odcinków ma znacznie przyspieszyć: przybędą jeszcze 334 km. Rok temu oddano w sumie 356 km, w tym 55 km obwodnic. Obecnie cała sieć dróg szybkiego ruchu liczy 3481 km, w tym 1638 km autostrad i 1843 km dróg ekspresowych. ☹

@masz pytanie, wyślij e-mail do autora

a.wozniak@rp.pl

Czy można spodziewać się jeszcze większych problemów z budową dróg w Polsce?

Podyskuj z nami na: [facebook.com/dziennikrzeczpospolita](https://www.facebook.com/dziennikrzeczpospolita)