

# Autostradowa katastrofa

25 kwietnia 2012

Na niecałe 50 dni przed rozpoczęciem Euro 2012 wiemy już dokładnie, że czeka nas autostradowa katastrofa. Żaden z autostradowych ciągów ani z zachodu na wschód (A-2,A-4) ani z północy na południe (A-1) nie będzie przejezdny i co więcej zapewnienie tej przejezdności odsuwa się w bliżej nieokreśloną przyszłość.



Nie pomogła nawet tzw. ustawa o przejezdności, którą rządząca koalicja PO-PSL przevorsowała w poprzednim miesiącu, zupełnie absurdalna bo wprowadzająca autostradowy ruch samochodowy na plac budowy, że aż wstyd się przyznać, iż była głosowana w Sejmie.

Ale i ona się ostatecznie nie przyda bo są takie odcinki autostrad gdzie jeszcze nie ma do końca przygotowanych nasypów drogowych, a coś dopiero warstw kruszywa i asfaltu, po których można by się było poruszać.

Jest jednak jeszcze inna odsłona autostradowej katastrofy. Sytuacja finansowa firm, które parę lat temu rozpoczęły swoją przygodę z budową autostrad w Polsce.

Jedna już spektakularnie upadła pozostawiając rozgrzebaną

budowę (zresztą przejętą od chińskiej firmy Covec, która ponad rok temu zeszła z placu budowy) na autostradzie A-2. To firma DSS, o jej sytuacji finansowej minister Nowak jeszcze 2 miesiące temu wyrażał się w samych superlatywach.

Pozostawiła wielomilionowe zobowiązania i rozsierdzonych podwykonawców, którzy teraz blokując drogi będą dochodzili swoich należności w GDDKiA bo u syndyka nie mają szans, ponieważ wartość majątku firmy jest kilkakrotnie niższa od jej zobowiązań.

Wygląda jednak na to, że ta upadłość to czubek góry lodowej jeżeli chodzi o firmy budujące autostrady w Polsce. Właśnie sąd rejonowy w Poznaniu zwrócił wnioskodawcy wniosek o upadłość likwidacyjną kolejnego potentata Hydrobudowy Polska ale tylko ze względów formalnych. Był to w ciągu ostatnich kilku miesięcy już trzeci wniosek o upadłość tej firmy.

Ale i pozostałe firmy budujące autostrady i obecne na polskiej giełdzie jak widać po ich notowaniach, nie mają się najlepiej, co świadczy o tym, że inwestorzy w te papiery zdają sobie coraz bardziej sprawę, że wyszły one na budowie autostrad jak przysłowiowy „Zabłocki na mydle”.

Wartość akcji firm budujących autostrady od momentu podpisania kontraktów z GDDKiA do połowy kwietnia tego roku gwałtownie się zmniejszyła. I tak akcje PBG potaniały aż o 86%, Mostostal Warszawa o 81%, Polimexu o 79% wspomianej Hydrobudowy także o 79%, GTC o 72%, co nieodparcie nasuwa wniosek, że akcjonariusze wietrzą już kolejne upadłości.

Tylko jedna firma giełdowa zaangażowana w budowę autostrad czyli Budimex daje sobie jakoś radę, a wartość jej akcji w tym samym okresie nie tylko nie spadała ale wręcz przeciwnie wzrosła o ponad 22%. Ale to firma z olbrzymim doświadczeniem także międzynarodowym budująca autostrady np. w Iraku jeszcze w latach 80-tych.

Jak wygląda w takich warunkach sytuacja finansowa

podwykonawców tych wielkich firm, łatwo sobie wyobrazić. Pewnie będziemy się o tym przekonywać na własnej skórze stojąc w gigantycznych korkach na skutek blokad dróg przez nich organizowanych w różnych miejscach w Polsce.

Wszystko to ma miejsce w sytuacji kiedy po raz pierwszy w całym ostatnim-20 leciu, zostały spełnione jak się wydawało wszystkie warunki pozwalające na budowę autostrad i dróg szybkiego ruchu.

Były na czas ich projekty, jest prawo pozwalające w stosunkowo szybkim tempie przygotowywać tereny pod budowę dróg, były wreszcie w odpowiedniej wysokości pieniądze pochodzące zarówno z polskiego jak i unijnego budżetu.

Mimo tego mamy totalną katastrofę na budowie autostrad, wielomiesięczne opóźnienia, czasami już bez nadziei na zakończenie budów, niską jakość, co ujawniło się w sposób szczególny po tej zimie, a teraz jeszcze upadłości wielkich firm będących wiodącymi w budowlanych konsorcjach co zapewne spowoduje masowe upadłości podwykonawców.

Dlaczego tak się dzieje i kto do tego doprowadził odpowiedzcie sobie państwo sami.

Autor: Zbigniew Kuźmiuk

Zdjęcie: [jo.sau](http://jo.sau)

Źródło: [Nowy Ekran](http://Nowy_Ekran)