

Hyundai, król Polski

21 listopada 2020

PiS szykuje nam aferę, jakiej jeszcze nie było. Miliardy złotych, zamiast posłużyć do ratowania polskiej gospodarki i tworzenia nowych miejsc pracy, transferowane są za granicę.

Rzecz dotyczy czterech kontraktów o strategicznym znaczeniu dla bezpieczeństwa państwa i o gigantycznej wartości. Mogły być kołem zamachowym dla polskiej gospodarki. W pierwszym przypadku szansa ta została już zaprzepaszczona. W trzech pozostałych istnieje wielkie prawdopodobieństwo, że stanie się tak samo.

Pierwszy z gigantycznych kontraktów to budowa największej w Europie fabryki polimerów w Policach. Zaczęła się wiosną 2019 r. Prowadzi ją państwowa Grupa Azoty. Wartość kontraktu to 1,5 mld euro.

Kolejny kontrakt dotyczy wytwórni olejów smarowych Grupy Lotos. Projekt nazywa się „HBO – Hydrokrakingowy Blok Olejowy”. Będzie kosztował 1,4 mld zł. Trwa postępowanie mające wyłonić głównego wykonawcę.

I wreszcie największy z projektów – planowana przez PKN Orlen rozbudowa kompleksu olefin. Ta inwestycja kosztować ma 3 mld euro.

Jest jeszcze budowa ropociągu o długości 240 km. Za – bagatela – kilkaset milionów euro.

Kasa

W sumie chodzi o ponad 20 mld zł. Wygląda na to, że powtórzy się sytuacja z „Baltic Pipe” – gazociągiem biegnącym po dnie Bałtyku, który połączyć ma Polskę z Norwegią. Politycy PiS zarzekali się, że będzie on budowany przez polskie firmy. Tymczasem stało się inaczej. Nawet Bartosz Kownacki – bądź co

bądź poseł PiS – odważył się skrytykować to, co dzieje się przy budowie „Baltic Pipe”. W złożonej niedawno interpelacji zauważył, że pewne prace powierzono firmie, która niczego w Polsce nie robiła, a swój oddział w naszym kraju założyła dopiero w maju 2020 r. Inne roboty prowadzi konsorcjum pod wodzą firmy, która jeszcze w 2019 r. była bankrutem. Żaden z członków konsorcjum nie wykonywał wcześniej takiej inwestycji.

O „Baltic Pipe” mówiono, że rozrusza polską gospodarkę. Gazociąg ten kosztować ma stronę polską 874 mln euro, czyli dużo mniej niż np. fabryka polimerów w Policach.

Na wbicie symbolicznej pierwszej łopaty przyjechał Jarosław Kaczyński – wówczas szeregowy poseł i prezes PiS. Przemówił. Gratulował prezesowi Azotów, „że potrafił wykorzystać tę szansę dla Polski, dla polskiego przemysłu, jaką jest tzw. dobra zmiana”.

Budowę wizytowali prezydent Duda i wicepremier Sasin. Przemawiali banałami o tym, jaka to ważna inwestycja dla Polski i że dzięki niej powstanie wiele miejsc pracy. Duda: „Instalacja Polimery Police Grupy Azoty zmieni oblicze mapy przemysłowej Polski, zmieni też miejsce Zachodniopomorskiego na tej mapie”. Sasin: „Mamy koło zamachowe w postaci wielkich inwestycji prowadzonych przez spółki skarbu państwa”.

Propaganda

Prawda wygląda inaczej. Pierwszy przetarg unieważniono. Warunki konkursu były tak wyśrubowane, że spełnić je mogło zaledwie kilka firm na świecie. Złagodzone je i w kolejnym przetargu rzeczywiście wzięło udział więcej firm niż wcześniej, lecz żadna nie pochodziła z Polski. Ustnie przekazano uczestnikom przetargu, iż życzeniem Grupy Azoty jest to, aby przynajmniej 70 proc. ogromnych kwot wydanych na budowę Polimerów Police pozostało w Polsce. Mile widziana więc będzie współpraca przyszłego głównego wykonawcy z polskimi przedsiębiorstwami budowlanymi, producentami konstrukcji

stalowych itp.

W kolejnym przetargu wystartowały 3 firmy włoskie, 3 południowokoreańskie i jedna hiszpańska. Niektórzy pokazali listy intencyjne podpisane z polskimi podwykonawcami. Dwie włoskie spółki utworzyły nawet konsorcja z polskimi partnerami – Energopolem i Polimeksem (ostatecznie się wycofał). Za zwycięzcę przetargu uznano południowokoreański Hyundai Engineering. I z nim podpisano umowę.

Zwycięstwo to jest co najmniej dziwne. Nie tylko dlatego, że w przeciwieństwie do innych Hyundai Engineering nie miał polskich partnerów. Kilka razy organizowano dogrywki. Za każdym razem to nie oferta Hyundai'a była najtańsza. Przystępując do kolejnych dogrywek, Hyundai obniżał ją. Aż stał się tańszy o 0,3 proc. od konkurencji.

Modyfikując ofertę, Hyundai skraczał również termin budowy. Wreszcie zaproponował, że wybuduje fabrykę o 3 miesiące szybciej niż konkurenci.

1,5 roku po rozstrzygnięciu przetargu Grupa Azoty podpisała aneks do umowy z Hyundaiem. Wydłużyła w nim termin realizacji kontraktu o 3 miesiące i dosypała ponad 33 mln euro. Moi rozmówcy wieszczą kolejne transze kasy i wydłużanie kontraktu o kolejne miesiące.

Azja

Wybierając Hyundai Engineering, zrezygnowano ze współpracy z firmami, które mają doświadczenie w budowie takich zakładów przemysłowych jak powstająca w Policach fabryka. Hyundai Engineering niczego takiego nie robił, nie był też wcześniej obecny w Polsce. Swoją polską spółkę zarejestrowała dopiero w lipcu 2019 r. Koreańczycy nie znają polskiej specyfiki – przepisów związanych z ochroną środowiska czy prawa budowlanego. Nie znają polskich firm.

Efekt jest taki, że na placu budowy prawie nie ma Polaków. Są tam spawacze z Indii i Bangladeszu. Z krajów Dalekiego Wschodu przyjechali również pozostali robotnicy.

Do portu w Szczecinie ciągle zawijają statki wiozące stal, materiały budowlane i maszyny wykorzystywane na budowie Polimerów Police. Niemal wszystko sprowadzane jest z Azji.

O niezwyklej wręcz przychylności dla Hyundai Engineering świadczyć może i to, że na budowie stosuje się normy azjatyckie, odstępując od norm obowiązujących w Polsce i w Unii Europejskiej. Zapytałem Grupę Azoty, czy jest na to zgoda Urzędu Dozoru Technicznego. Odpowiedzi na to pytanie, podobnie jak na wiele innych, nie uzyskałem.

Południowokoreańska firma ubiega się teraz o największe zlecenie Grupy Lotos – chce wybudować wytwórnię olejów smarowych. Przetarg trwa i dzieją się tam niepokojące rzeczy. Podobnie jak w przypadku przetargu na budowę fabryki polimerów organizowane są kolejne dogrywki i tzw. rewizje ceny. Praktyka ta umożliwiłaby Hyundaiowi poznanie oferty konkurentów i złożenie lepszej – bo tańszej – propozycji.

Niedawno do komisji przetargowej wprowadzono niejakiego Łukasza Magina. To były radny PiS w Łodzi i spec od wszystkiego. Kierował Miejskim Przedsiębiorstwem Oczyszczania w Łodzi. Był prezesem Przedsiębiorstwa Gospodarki Mieszkaniowej w Bełchatowie. Był również wiceprezydentem Łodzi. Wieść gminna niesie, że w komisji przetargowej Lotosu prezentuje stanowisko niezwykle przychylnie Hyundaiowi. Można odnieść wrażenie, że PiS spogląda na ten koncern bardzo łaskawym okiem.

Błoto

PKN Orlen swojego przetargu jeszcze nawet nie ogłosił, ale Hyundai Engineering jest jedną z dwóch firm, które na zlecenie naszego paliwowego giganta tworzą projekt przyszłej

inwestycji. Wiadomo, że głównym wykonawcą będzie któraś z nich. Podobno na szczęblu rządowym padają sugestie, że południowokoreański koncern również na placu budowy sprawiłby się znakomicie.

O Hyundai Engineering wspomina się również w kontekście innego ogromnego przedsięwzięcia. Jest nim planowana przez PERN SA budowa drugiej nitki Ropociągu Pomorskiego (pierwsza powstała w latach 1970.). Będzie ona miała długość 240 km i połączy Gdańsk z Płockiem. Kilka lat temu PERN szacował koszt tej inwestycji na miliard złotych. Teraz to będzie znacznie więcej.

O tę niepokojącą sytuację pytałem szefów Azotów, Lotosu i Orlenu. Do momentu zakończenia pracy nad artykułem odpowiedzi mi nie przesłano.

Sytuacja ta jest nie tylko niekorzystna dla polskiej gospodarki, lecz również powoduje zagrożenie dla samych inwestycji. Gdyby pandemii nie udało się opanować, kolejne kraje zamykałyby granice i transport oraz komunikacja międzynarodowa byłyby utrudnione, może się okazać, że prace na wielkich placach budowy trzeba będzie przerwać. Miliardy, wydane na niedokończone przedsięwzięcia, całkiem dosłownie pójdą błoto.

Mamy coraz głębszy kryzys wywołany pandemią koronawirusa. W tym samym czasie koncerny państwowe prowadzą projekty, których łączny koszt przekroczy 20 mld zł. Te inwestycje, zamiast stanowić koło zamachowe dla polskiej gospodarki w tak trudnym czasie, już wspierają bądź wspierać będą gospodarki krajów Dalekiego Wschodu, tworząc tam, a nie w Polsce dziesiątki tysięcy miejsc pracy. Szumne hasła o ochronie interesu narodowego niech więc PiS wsadzi sobie tam, gdzie światło słoneczne nie dochodzi.

Autorstwo: Mateusz Cieślak

Źródło: TygodnikNie.pl