

Kolejowe inwestycyjne

załamanie

27 października 2021

Część firm związanych z budowlami kolejowymi nie ma już zamówień i od pewnego czasu zwalnia pracowników.



Państwowa firma PKP Polskie Linie Kolejowe na każdym kroku podkreśla, że realizuje obecnie największy program inwestycyjny w historii polskiego kolejnictwa o wartości ponad 75 mld zł. Wydaje się, że raczej należałoby mówić, że go nie realizuje. Raport organizacji przedsiębiorców Business Centre Club pokazuje bowiem, że jest to nie tyle realizacja co propaganda.

Według podsumowania BCC, dotychczasowe działania rządu PiS w obszarze infrastruktury kolejowej (o którą powinny dbać właśnie PKP PLK) wyglądają bardziej niż mizernie.

W inwestycjach kolejowych realizuje się czarny scenariusz. Zapowiadane wcześniej przez zarządzającą infrastrukturą spółkę PKP PLK plany ogłoszenia w tym roku co najmniej 60 przetargów na modernizację torów o wartości ponad 17 mld. zł posypały się jak domek z kart – stwierdza BCC.

Wszystko wskazuje na to, że bieżący rok skończy się na przetargach za najwyżej 3 mld zł. Inwestycje kolejowe są mocno uzależnione od środków unijnych, a ze względu na skonfliktowanie rządu PiS z Unią Europejską pieniądze pewnie prędko się nie pojawią, o ile w ogóle. To nie nowość gdy rządzi „zjednoczona prawica” – należy pamiętać, że podobne problemy były również w czasie poprzedniej perspektywy unijnej – nie udało się zrealizować wszystkich planów, o czym PKP PLK wolały raczej nie wspominać publicznie.

Sytuację na kolei miały poprawić środki z Krajowego Planu Odbudowy. Obóz władzy liczył, że staną się one dostępne jeszcze w tym roku, ale już wiadomo, że do końca grudnia ich nie będzie. Natomiast program korzystania ze środków unijnych na infrastrukturę, noszący nazwę Feniks (następca programu Infrastruktura i Środowisko jest dopiero na etapie ogólnego projektu). Podobno latem odbyły się zaledwie miesięczne konsultacje tego programu przeprowadzone w formule on line, no i na tym się skończyło.

W rezultacie, jak zwraca uwagę BCC, część firm związanych z budowlami kolejowymi nie ma już zamówień i od pewnego czasu zwalnia pracowników. W pierwszej kolejności są to dostawcy materiałów takich jak podkłady kolejowe czy rozjazdy niezbędne do budowy i modernizacji torów. Coraz większe problemy mają też biura projektowe.

Oprócz problemów z finansowaniem nowych projektów część postępowań musi zostać przesunięta z powodu zmiany ustaw środowiskowych, które zmieniają przepisy pozwalające zaskarżyć przetargową dokumentację przyrodniczą. To duże zagrożenie, bo w przypadku inwestycji kolejowych dla których decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawane były w latach 2016 – 2020, odwołania złożone przez osoby prywatne i organizacje ekologiczne dotyczyły blisko jednej piątej przypadków. Obecnie ten odsetek będzie rósł – przewiduje BCC i ostrzega też, że problemem jest skokowy wzrost cen materiałów i kosztów pracy, a w związku z tym: ” Istnieje duże ryzyko, że w konsekwencji

firmy budowlane będą musiały do kontraktów dopłacać". To już jednak oczywiście przesada, bo wiadomo że firmy budowlane w Polsce na pewno do niczego nie będą dopłacać, najwyżej odpowiednio wcześniej przerwą realizowanie inwestycji.

Oczywiste jest, że ogromny, nienaturalny wręcz wzrost cen materiałów budowlanych (pandemia nie jest tu dostatecznym wytłumaczeniem) powoduje też znaczny wzrost kosztów wykonywania zamówień w obszarze inwestycji infrastrukturalnych. Drożejąca stal, beton, kruszywa, styropian, piasek, transport, powodują, że wykonanie umów na warunkach kosztorysów sprzed kilku czy kilkunastu miesięcy okazuje się już niemożliwe.

Istnieje więc ryzyko zaistnienia kaskadowej niewypłacalności wykonawców, od generalnego poprzez cały łańcuch podwykonawców, co może doprowadzić do lawiny bankructw. Mieliśmy już taką sytuację po roku 2012. Na szczęście udało się ją szybko opanować, ale nauczony tym doświadczeniem rząd powinien interweniować z wyprzedzeniem. W przeciwnym razie wykonanie wielu inwestycji infrastrukturalnych, korzystających ze środków unijnych może okazać się niemożliwe, a dofinansowanie po prostu przepadnie. Rząd PiS nie jest jednak skory do uczenia się na czyichkolwiek doświadczeniach – wyjąwszy oczywiście doświadczenia sprawowania władzy za najciemniejszych okresów Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, z których korzysta bardzo chętnie.

Załamanie inwestycyjne dotyczy nie tylko polskich kolei. Jak podała Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, do końca grudnia tego roku planowane jest jeszcze ogłoszenie przetargów na 11 odcinków dróg o łącznej długości ponad 100 km. GDDKiA zamierza w przyszłym roku roku ogłosić szereg kolejnych przetargów.

„W 2022 r. planujemy ogłoszenie przetargów na co najmniej 24 odcinki dróg o łącznej długości 252 km. Są to wstępne założenia. Po zapewnieniu finansowania będziemy mogli ogłosić

postępowania przetargowe dla kolejnych inwestycji” – napisano w komunikacie GDDKiA. Biorąc pod uwagę, że większa część środków na finansowanie tych inwestycji pochodzi z funduszy unijnych, należy obawiać się tego, że również i te „wstępne” zamierzenia szybko okażą się nieaktualne.

Autorstwo: AL

Zdjęcie: Maurycy Hawranek

Źródło: Trybuna.info