

Szanowny Panie Ministrze,

W swoim wystąpieniu podczas „Kongresu Drogowego 2012” poruszył Pan wiele kwestii istotnych nie tylko w kontekście publicznych inwestycji infrastrukturalnych i transportowych, ale również w zakresie sytuacji branży budowlanej.

Na to wystąpienie przedstawiciele całego sektora oczekiwali z nadzieją, liczyli bowiem, że będzie ono zapowiedzią gotowości strony publicznej do podjęcia rzetelnego dialogu celem rozwiązania poważnych problemów, związanych z realizacją inwestycji. Niestety, było ono jedynie potwierdzeniem lansowanego przez Pana Ministra i GDDKiA publicznie poglądu, iż wszelkie problemy branży budowlanej są wyłącznie jej winą.

Z takim poglądem my, przedstawiciele tej branży, nie możemy i nie chcemy się zgodzić. Wobec braku dialogu pomiędzy stronami, a tym samym trudności w zaprezentowaniu naszych argumentów pozwalamy sobie na sformułowanie ich w treści niniejszego listu.

Sytuacja branży budowlanej jest dziś bardzo ciężka. Dziesiątki firm przeżywają poważne problemy finansowe lub są zagrożone upadłością. Zwolnienia mogą dotknąć nawet 150 tysięcy osób. Przy bezrobociu, utrzymującym się na relatywnie wysokim poziomie (około 10 proc.), jest to sytuacja groźna dla całej polskiej gospodarki. Pozwalamy sobie przypomnieć, że branża budowlana to ponad 7 proc. PKB !

Przyczyna tego stanu rzeczy i - co za tym idzie - klucz do rozwiązania tego problemu leży w rękach decydentów, przede wszystkim Pana Ministra. O zagrożeniach dla branży alarmujemy od wielu miesięcy – niestety, bez rezultatu. Za jeden z zasadniczych powodów obecnej, katastrofalnej sytuacji, należy uznać model relacji (bo o rzeczywistej współpracy trudno w tym przypadku mówić) z wykonawcami inwestycji, jaki jest wdrażany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad – a więc urząd Panu Ministrowi podległy. GDDKiA przyjęła w relacjach z wykonawcami model nakazowy. A przecież, ci sami wykonawcy z powodzeniem realizują projekty dla prywatnych inwestorów, ponadto - większość firm uczestniczących w rynku inwestycyjnym ma wieloletnie doświadczenia w realizacji budów o różnym stopniu skomplikowania.

W naszej opinii u podstaw problemu leży system wyboru wykonawców, a także zarządzania kontraktem. Wszystkie te kwestie leżą w gestii zamawiającego. Obecnie

obowiązująca ustawa o zamówieniach publicznych oraz stosowana praktyka powodują, że wykonawca nie ma żadnego wpływu na warunki ustalane przez zamawiającego w procesie przetargowym. Może je jedynie przyjąć lub odrzucić.

W przypadku pojawiających się problemów – a takich nie sposób uniknąć przy żadnej poważniejszej inwestycji, także w związku ze wspomnianym wadliwym systemem – nie mamy do czynienia z partnerskim dialogiem, lecz jesteśmy traktowani przez urzędników jako strona winna wszelkich kłopotów, często wbrew podstawom merytorycznym czy kontraktowym. W rezultacie, narasta liczba sporów sądowych na linii GDDKiA - wykonawcy, terminy oddania poszczególnych inwestycji coraz bardziej się przeciągają, kolejni wykonawcy schodzą z palców budowy, a pojawiające się problemy pozostają bez rozstrzygnięcia. Rola inżyniera kontraktu jako obiektywnego arbitra - specjalisty przewidziana w europejskim prawodawstwie kontraktowym została sprowadzona do narzędzia walki z wykonawcą w rękach publicznego zamawiającego.

Firmy budowlane nie chcą dla siebie przywilejów ani sztucznego poprawiania ich sytuacji kosztem podatnika. Wręcz przeciwnie, chcą wprowadzenia zdrowych zasad realizacji kontraktów, czerpanych z dobrych i sprawdzonych wzorów europejskich - tak, aby spełniały one cele zamawiającego i publicznych decydentów, aby zapewniły budownictwu i infrastrukturze możliwość bycia motorem rozwoju gospodarczego, tak bardzo potrzebnego Polsce.

Warunkiem niezbędnym do spełnienia tego celu jest równowaga i racjonalny podział ryzyka w procesie budowlanym. Narzucona przez GDDKiA w najnowszych przetargach (choćby na remont Mostu Generała Grota-Roweckiego w Warszawie) praktyka zaprzecza tej zasadzie. Dowodem tego są decyzje KIO, opinie niezależnych ekspertów i dobre praktyki europejskie.

Mimo tych wszystkich, bardzo poważnych zastrzeżeń, z otwartością przyjmujemy Pańską deklarację z „Kongresu Drogowego”, że chce Pan „rzetelnie i szczerze do bólu” rozmawiać o problemach. Odczytujemy to jako pozytywny sygnał, bowiem do tej pory ze strony decydentów mieliśmy do czynienia raczej z monologiem i żonglowaniem hasłami. Wspomniał Pan o rekordowych nakładach na inwestycje drogowe i oddaniu do

końca bieżącego roku około 600 km nowych dróg. To tylko jedna strona medalu. Druga - to zatory płatnicze, wspomniane wyżej spory GDDKiA z wykonawcami i brak woli rozwiązywania problemów ze strony urzędników. To wszystko w efekcie prowadzi do bankructw i rozgrzebanych placów budowy.

W naszej opinii zapowiedź zmian w systemie płatności jest dobrym, chociaż absolutnie niewystarczającym sygnałem. Znacznie ważniejsze jest odstąpienie od praktyk, polegających na wyszukiwaniu nieistniejących usterek lub uchybień umowy – tylko po to, by przewlec lub uniknąć płatności. Zatory, o których mówi branża, nie dotyczą bowiem płatności za wystawione faktury, ale świadomego nie zatwierdzania czy nie odbierania robót już wykonanych, tendencyjnego odrzucania rozliczeń robót dodatkowych i zamiennych.

Ich sumaryczna wartość - według naszych szacunków - przekracza już 6 miliardów złotych. Przerzucenie całkowitej odpowiedzialności rozstrzygnięcia problemu na sądy powoduje sytuację niekorzystną dla obu stron. Firmy upadają bowiem przez brak płatności za roboty wykonane, jednak nie zatwierdzone do rozliczenia przez zamawiającego. W przypadku przeprowadzenia pełnej, długotrwałej procedury sądowej, zamawiający – a więc w ostatecznym rachunku podatnicy – jest narażony na zapłatę ogromnych odsetek. Wypowiedzi przedstawicieli strony publicznej o rzekomych wyłudzeniach stosowanych przez firmy budowlane są w znakomitej większości nieprawdziwe.

Rozwiązania europejskie, idące w kierunku płatności przejściowych, szybkich arbitraży, negocjacji ugodowych są odrzucane przez urzędników.

Chociaż GDDKiA twierdzi, że 95 proc. roszczeń nie ma podstaw merytorycznych, to w naszej opinii jest dokładnie odwrotnie. Ponadnormatywny wzrost cen materiałów jest tylko jednym z problemów. Większość roszczeń wynika po prostu z tego, że wykonawcy zmuszeni zostali do realizacji innych projektów niż oferowali w trakcie przetargów, przygotowanych na podstawie dokumentów dostarczonych im przez GDDKiA. Złe przygotowanie projektów w fazie przedprzetargowej musi odbić się problemami w trakcie realizacji, lecz sensowną drogą do ich pokonania są konstruktywne

rozwiązania i dialog. Zamiast tego, mamy do czynienia z przedstawianiem wykonawców jako jedynej winnej strony.

Wspomniał Pan także o tym, że duże firmy wykonawcze pozwalają sobie na robienie z małych firm podwykonawczych „poduszki bezpieczeństwa”. Takie stwierdzenie sugeruje, że firmy nie płacą z rozmysłem swoim kontrahentom, a to w zdecydowanej większości przypadków jest nieprawdą. Fakt, że wykonawcy nie są w stanie spłacić swoich zobowiązań wobec podwykonawców wynika z reguły z winy zamawiającego. Gdyby GDDKiA chciała rozwiązywać problemy w drodze negocjacji, a nie czekała na sądowe wyroki, to wiele mniejszych firm szybciej otrzymałoby należne wynagrodzenie, a wprowadzane w pośpiechu specjalne ustawy nie byłyby konieczne.

Panie Ministrze,

Branża budowlana jest żywotnie zainteresowana tym, by – jak Pan to określił – Polska również w następnych latach była wielkim placem budowy. Jednak, bez zażegnania obecnego kryzysu i bez partnerskiego traktowania wykonawców przez Państwo katastrofalna sytuacja będzie się dalej pogłębiać. Upadłości i zwolnienia już teraz są codziennością naszego sektora, a w następnym roku, w którym prognozowane jest pogłębienie kryzysu, będą one tylko narastać. Bez stabilnej, silnej branży budowlanej nie uda się - tak potrzebny Polsce - kolejny skok inwestycyjny.

W tym liście zasygnalizowaliśmy jedynie najbardziej jaskrawe nieprawidłowości. Nasza branża stoi w obliczu całkowitej zapaści. Społeczne koszty tej katastrofy są trudne do wyobrażenia.

Dlatego, zwracamy się do Pana z apelem o podjęcie debaty, w trakcie której zaprezentujemy naszą analizę przyczyn obecnego kryzysu budowlanego.

Niezmiennie liczymy na ustanowienie nowoczesnego prawodawstwa kontraktowego opartego o zasady z powodzeniem wdrożone w Europie. Liczymy również na podejmowanie konsultacji z naszym środowiskiem w procesie przygotowania nowelizacji prawa dotyczącego branży budowlanej, w szczególności przepisów odnoszących się do zamówień publicznych.

Z wyrazami szacunku,

Polski Związek Pracodawców Budownictwa

Polski Kongres Drogowy

Stowarzyszenie Inżynierów Doradców i Rzeczoznawców

Związek Pracodawców Branży Usług Inżynierskich