

Zakończenie EURO 2012, które było horyzontem czasowym dla większości największych inwestycji budowlanych w Polsce, oraz kryzys na rynkach finansowych najprawdopodobniej spowodują spowolnienie realizowanych inwestycji budowlanych i ograniczą powstawanie nowych. W związku z tym oraz uwarunkowaniami regulującymi relacje pomiędzy zamawiającym, wykonawcą i podwykonawcami, możliwe są bankructwa kolejnych polskich firm branży budowlanej. W konsekwencji istnieje zagrożenie wykonania inwestycji o charakterze strategicznym dla państwa, takich jak autostrady lub szlaki kolejowe.

Upadłość firm realizujących kontrakty drogowe może spowodować straty Skarbu Państwa z tytułu:

- opóźnień w oddaniu do eksploatacji budowanych odcinków dróg,
- konieczności zaspokojenia roszczeń poszkodowanych podwykonawców w związku z solidarną odpowiedzialnością inwestora i wykonawcy,
- problemów w odzyskaniu należnych kar i innych zapisanych w umowach należności od nieuczciwych wykonawców.

Przeprowadzanie przetargów na budowę infrastruktury drogowej i towarzyszącej w oparciu o źle opracowaną specyfikację istotnych warunków zamówienia (siwz) może spowodować:

- faworyzowanie konkretnych dostawców,
- otrzymanie produktów, które nie będą spełniały wymagań lub też uniemożliwią w przyszłości realizację wyznaczonych celów przez instytucje państwowe,
- powstanie inwestycji z nieuzasadnionymi lub nieprawidłowymi rozwiązaniami.

Równie niekorzystna sytuacja występuje na rynku kolejowym, a problemy mogą być adekwatne do obserwowanych w trakcie budowy dróg. Powszechną tendencją jest zaniżanie przez oferentów wartości kontraktów w celu uzyskania zamówienia, czego efektem może być późniejszy brak płynności finansowej wykonawców, a następnie ich bankructwo.

Zagrożenia korupcyjne mogą wystąpić przede wszystkim w związku z zamówieniami publicznymi na modernizację infrastruktury kolejowej (linie kolejowe, dworce, systemy sterowania ruchu) oraz taboru. Inwestycje te są niezbędne, ponieważ zły stan infrastruktury może spowodować zamknięcie części linii kolejowych i w efekcie ograniczenie sieci przewozowej. Ponadto stan techniczny torów oraz wysokie stawki dostępowe w transporcie towarowym powodują poszukiwanie przez przewoźników alternatywnych środków i przesunięcie transportu na drogi. Wpływa to niekorzystnie na konkurencyjność transportu kolejowego i rentowność spółek kolejowych.

Dalszym skutkiem tego jest pogorszenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz niszczenie dróg.

Istotnym problemem są opóźnienia znacznej części projektów realizowanych przy udziale środków unijnych. Istnieje zagrożenie, że nie zostaną one zakończone w terminie, co może skutkować cofnięciem pomocy unijnej. Można przewidywać, że chęć dotrzymania terminu będzie skłaniać wykonawców do podejmowania prób korumpowania osób odpowiedzialnych za dozór techniczny i odbiór inwestycji.

Bardzo niekorzystny wpływ na ogólną sytuację na rynku kolejowym może mieć także planowana prywatyzacja spółek przewozowych i wynikające z tego zagrożenie ich przejęcia przez kapitał zagraniczny.

## Budowa infrastruktury a zagrożenia korupcyjne

Kategoria: Zarządzanie Przestrzenią

Opublikowano: czwartek, 14, marzec 2013 23:00

Rafał Rudka

Odsłony: 1187

---

*Źródło: Przewidywane zagrożenia korupcyjne w Polsce, CBA, Warszawa 2013*