

blocaje și fără transferarea integrală a riscurilor economice către constructori. O altă problemă majoră este legată de finanțarea lucrărilor de către constructori prin credite bancare, ca urmare a întârzierilor foarte mari la plata facturilor.

Mai multe probleme limitează capacitatea companiilor de a investi în dezvoltare, tehnologizare și resursa umană

Cea mai mare problemă rămâne lipsa forței de muncă specializate. Sectorul construcțiilor a cunoscut o evoluție tehnologică extraordinară.

”Lucrez în acest domeniu din anul 1984 și pot afirma că diferențele dintre modul în care se construia atunci și tehnologiile utilizate astăzi sunt uriașe”, spune domnul Pascariu.

Din păcate, sistemul de pregătire profesională nu a evoluat în același ritm.

Președintele PSC Galați consideră că una dintre marile greșeli ale ultimelor decenii a fost renunțarea la școlile de meserii și la sistemele de calificare și înaltă calificare. Fără o bază solidă de formare profesională, deficitul de personal se accentuează de la an la an.

”Din acest motiv, am susținut și am solicitat Universității «Dunărea de Jos» din Galați, printr-o scrisoare deschisă transmisă rectorului acestei instituții, înființarea unei facultăți de construcții, astfel încât regiunea de Sud-Est să beneficieze de o pepinieră proprie de specialiști. Dezvoltarea infrastructurii și a investițiilor trebuie să fie susținută de dezvoltarea resursei umane, altfel ne vom confrunta în continuare cu lipsa personalului calificat”, declară președintele PSC Galați.

O altă problemă majoră semnalată de

constructori este legată de obligațiile din domeniul protecției mediului și al gestionării deșeurilor rezultate din activitatea de construcții.

Costuri nerecunoscute și nefinanțate corespunzător pentru obligații legale ce revin integral constructorului

În ultimii ani au fost introduse numeroase cerințe și responsabilități suplimentare pentru antreprenori, care sunt pe deplin justificate din perspectiva protejării mediului, însă costurile necesare pentru respectarea acestor obligații nu sunt reflectate corespunzător în documentațiile tehnico-economice.

În multe situații, costurile aferente colectării selective, transportului, valorificării sau eliminării deșeurilor de construcții nu sunt prevăzute în devizele de lucrări, nu sunt luate în calcul de proiectanți și nici nu sunt avute în vedere de autoritățile contractante la stabilirea valorii investițiilor.

În practică, aceste cheltuieli sunt suportate aproape exclusiv de constructori, fără posibilitatea recuperării lor prin contract.

Paradoxal, deși aceste costuri nu sunt recunoscute și finanțate corespunzător, responsabilitatea respectării obligațiilor legale revine integral constructorului. În cazul controalelor, nerespectarea prevederilor privind gestionarea deșeurilor poate atrage sancțiuni semnificative.

Pe lângă problema forței de muncă și cea a reglementărilor de mediu, constructorii semnalează frecvent durată excesivă a procedurilor de autorizare, întârzieri la plată și lipsa predictibilității investiționale.

Toate aceste aspecte afectează capacitatea

companiilor de a planifica pe termen lung și de a investi în dezvoltare, tehnologizare și resursa umană.

În investițiile publice lipsește viziunea integrată asupra dezvoltării infrastructurii

Principala preocupare este lipsa unei viziuni integrate asupra dezvoltării infrastructurii și riscul ca unele investiții importante să nu își atingă potențialul economic din cauza absenței unor conexiuni esențiale.

În regiunea de Sud-Est s-au realizat investiții importante în porturile dunărene și maritime, de la Constanța până la Brăila. Au fost dezvoltate platforme multimodale, infrastructură feroviară în zonele portuare și facilități logistice moderne. Aceste investiții sunt necesare și binevenite.

Cu toate acestea, lipsesc în continuare conexiunile rutiere adecvate cu infrastructura națională, inclusiv cu noul pod peste Dunăre.

Fără aceste legături, există riscul ca investițiile realizate să nu genereze efectele economice așteptate.

O infrastructură modernă trebuie privită ca un sistem integrat, în care porturile, căile ferate, drumurile și centrele logistice funcționează împreună.

De asemenea, deși porturile s-au dezvoltat semnificativ, investițiile în transportul naval nu au ținut același ritm. Transportul pe apă rămâne una dintre cele mai eficiente și mai economice forme de transport de marfă.

Dacă modernizarea infrastructurii portuare nu este însoțită de măsuri care să stimuleze și să dezvolte efectiv transportul naval, contribuția acestor investiții la economia națională va fi mult sub potențialul pe care îl au.

Alexandra Stoica, președinta filialei Transilvania a Patronatului Societăților din Construcții

Lucrările de construcții sunt mai scumpe decât la data semnării contractului

În mod real, construcțiile în execuție sunt mai scumpe în medie cu 20–30% față de data atribuirii contractului. Aceste creșteri sunt determinate atât direct de creșterea prețului combustibililor (aproximativ 20%), cât și indirect de derivatele petrolului ce intră în componența materialelor, utilajelor și transporturilor din

devize. Acestora li se adaugă și creșterile de curs valutar care au apărut inerent din instabilitatea politică din România.

Toate afacerile, inclusiv construcțiile au achiziționat începând din martie încoace combustibili (benzină, motorină) cu 10 lei/l în loc de 8 lei/l – prețul din decembrie 2025.



Alexandra Stoica, președinta filialei Transilvania a Patronatului Societăților din Construcții



În orice deviz de infrastructură sunt trei-patru componente de transporturi în amenajări spații verzi sau exterioare: transport deșeurilor, transport materiale, transport pământ pe diverse distanțe.

Și creșterile nu se referă doar la componenta de transport din devize de lucrări de execuție. Ci, în ceea ce privește construcțiile, întregul deviz este afectat. Majoritatea materialelor primare de construcții utilizate în infrastructura rutieră și edilitară au în componența lor derivați ai petrolului: bitum, asfalt, conductele din materiale plastice utilizate în infrastructură și construcții. Funcționează cu combustibili utilajele cu care se execută lucrările de săpături, umpluturi, compactări, epuismențe.

Indicii statistici cost construcții nu reflectă întreaga creștere a costurilor din piață

Indicii pentru actualizarea valorii contractelor de execuție sunt, din păcate, o poveste tristă. Pentru că ei se referă la compensarea variațiilor de prețuri într-o economie normală și stabilă, acolo unde sunt mențiți să acopere fluctuațiile prețurilor pe o perioadă calendaristică de 1 an. Acești indici nu se referă din start și nu acoperă factorii imprevizibili, care pot fi considerați de forță majoră – cum este un conflict armat sau o criză politică internă. Variația arătată de indicii publicați din INS pentru toate tipurile de lucrări de construcții este undeva în medie între 4–6 %.

”Considerați că este o valoare demnă de luat în considerare de către antreprenorii în construcții? Cum vom acoperi diferența de 20–25 % creșteri de costuri pe contractele de execuție?”, întrebă retoric doamna Stoica.

Creșterilor de prețuri generate de scumpirea petrolului li se mai alătură și criza politică internă

Factorii care determină creșterea prețurilor lucrărilor de construcții sunt de natură politică, dat fiind conflictul armat din Orientul Mijlociu sau instabilitatea politică din

România. Astfel, instabilitatea geopolitică concretizată prin războiul din Iran a determinat explozia prețului barilului de petrol, țitei, gaz lichefiat, dar și a produselor și derivatelor din aceste produse, precum și explozia costurilor transporturilor de toate tipurile. Or, într-o economie globală, componenta de transport este una importantă în prețul oricărui produs și serviciu din lanțul manufacturier și de servicii, nu doar în prețul materialelor sau al lucrărilor de construcții. Prin urmare, asistăm la o creștere generalizată a prețurilor la nivel global – creștere care va fi întotdeauna inerentă atunci când discutăm de cele două resurse strategice, care mișcă toate sectoarele economiei: petrol cu derivatele sale și energia.

În țara noastră, din păcate, creșterilor de prețuri generate de scumpirea petrolului și a derivatele sale li se mai alătură și criza politică internă, care a creat o destabilizare evidentă la nivelul dinamicii cursului valutar leu - euro - dolar.

Cursul principalelor valute a crescut în ultima perioadă exponențial față de leul românesc, din cauza instabilității economice și degradării ratingului de țară al României, din cauza crizei politice interne. Iar această creștere de curs, din păcate pentru antreprenorii din România, și pentru români până la urmă, s-a suprapus peste creșterile de prețuri generate de criza petrolului.

Efectele sunt globale, în lanț, și s-au propagat la absolut toate sectoarele economice, atât la nivel național, cât și global. Iar efectele finale ale acestor creșteri generalizate de costuri de producție sunt, natural, creșterile prețurilor produselor și serviciilor din toate sectoarele, inflație generalizată – pe termen scurt și șomaj – pe termen mediu.

Practic, suntem în fața unui nou ciclu de recesiune economică

Cel mai mare rău al sectorului de construcții este criteriul de atribuire a licitațiilor publice la prețul cel mai mic

Alexandra Stoica afirmă: ”Dificultățile sunt

multiple și, ca Patronat al Societăților din Construcții, le-am semnalat de nenumărate ori, atât la nivel de conducere centrală – a Federației Patronatelor Societăților din Construcții, prin intermediul președintelui dl Cristian Erbașu, cât și eu și colegii mei, lideri regionali din cadrul filialelor PSC din țară. Totuși, dacă ar fi să desemnez cel mai mare rău al acestui sector, acesta este în opinia mea: criteriul de atribuire a licitațiilor publice la prețul cel mai mic. Prețul cel mai mic va fi de departe cel care va distruge sectorul construcțiilor”.

Din păcate, criteriul prețului cel mai mic este *lose-lose* – atât pentru antreprenor, cât și pentru stat.

Pentru antreprenorul în construcții întrucât va împiedica dezvoltarea companiilor de construcții, din lipsă de resurse pentru tehnologizare și dotări, va asigura doar componenta de supraviețuire a acestui sector al construcțiilor (salariile personalului, achiziții de materii prime și materiale, etc), fără a-i crea și resursele suplimentare necesare pentru investiții în tehnologii noi. Deci, nu va exista progresul tehnic și tehnologic în construcții, bazat pe acest tip de atribuire a licitației.

Iar în ceea ce privește statul – ce taxe și impozite se așteaptă să colecteze din cadrul unor lucrări de construcții și infrastructură, licitate la prețuri sub 80 % din valoarea estimată în anunțul de pe SEAP? Și din ce să se colecteze atunci veniturile la buget: impozitul pe profit și TVA-ul aferent unor contracte sublicitate? Să nu mai menționăm cazul în care aceste lucrări se referă și la fonduri europene de tip PNRR – unde avem disponibilă o anumită valoare de contractare pentru un proiect de construcții, iar licitațiile se atribuie la 60–70 % din valoarea estimată și se pierd pe această cale și bani europeni, neasigurându-se o rată de absorbție adecvată.

Iar toate cele de mai sus vin la pachet cu o calitate redusă a lucrărilor de construcții, întrucât contractorul trebuie desigur să se încadreze în acea valoare licitată.

Pe lângă mecanismul de mai sus ar mai fi: plățile mult decalate din partea autorităților contractante, garanțiile de bună execuție – stabilite întotdeauna în cuantumul maxim de 10 %, lipsa de receptivitate a ANAF de a compensa datoriile din facturile neachitate emise de antreprenori către stat, cu datoriile constructorilor către bugetele de stat, și multe altele.

La acestea se adaugă și cele mai mari temeri legate de investiții publice privind incapacitatea actualului Guvern de a absorbi miliardele de euro fonduri europene rămase din PNRR. ■