

# Rynek wykonawczy nie ponosi winy za opóźnienia w modernizacji infrastruktury

Z Jarosławem Popiołkiem, prezesem zarządu Mostostal Warszawa SA rozmawia Anna Biedrzycka



– Przedsiębiorstwa budowlane w Polsce wzburzyła wypowiedź ministra sportu Mirosława Drzewieckiego w trakcie igrzysk olimpijskich w Pekinie, 19 sierpnia br., w której zarzucił europejskim i polskim przedsiębiorstwom budowlanym „dyktat i zmwę cenową”, mające na celu „cyckanie i dojenie” państwa polskiego przy realizacji przetargów na obiekty infrastruktury komunikacyjnej. Wypowiedź ta spotkała się z ostrą reakcją m.in. Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa (PZPB), zrzeszającego największe firmy działające na rynku. W piśmie do premiera Donalda Tuska z 22 sierpnia wyrażono sprzeciw wobec, jak napisano, nieuzasadnionych i oszczerczych zarzutów sformułowanych przez ministra i zadeklarowano gotowość do współuczestniczenia w rozwiązywaniu ważnych problemów dotyczących sektora budowlanego. Mostostal Warszawa SA, z którego inicjatywy zwolano w trybie pilnym posiedzenie zarządu PZPB, czego rezultatem było m.in. wspomniane pismo do premiera Tuska, wystąpił na drogę sądową, pozywając ministra za pomówienie. Czy Związek otrzymał odpowiedź od premiera? Dlaczego to właśnie Mostostal Warszawa SA wystąpił z powództwem przeciwko ministrowi Drzewieckiemu? Czy nie obawia się Pan wkraczać na wojenną ścieżkę z rządem?

– Związek nie otrzymał żadnej odpowiedzi, podobnie jak inne organizacje

branżowe, które wyraziły swoje stanowisko w tej sprawie. Minister infrastruktury nabral wód w usta, inni przedstawiciele administracji państwowej podróżują w najlepsze po całym świecie. Od tego czasu w Chinach było już wielu wysokich urzędników i padały różnego rodzaju wypowiedzi, natomiast nikt nie uznał za stosowne, by podjąć dyskusję z polskimi przedsiębiorcami budowlanymi. Odnoszę wrażenie, że w rzeczywistości rząd nie jest zainteresowany jakąkolwiek rzetelną dyskusją. Wydaje się, jakby temat został wywołany tylko po to, aby odwrócić uwagę od bieżących kłopotów – braku realnych działań i nawarstwiających się opóźnień. Cel został osiągnięty. Do społeczeństwa trafił przekaz: nie buduje się dróg w Polsce? To przez tych, którzy „doją i cyckają”. Trudno nie kryć zażenowania takim stylem wypowiedzi ministra polskiego rządu.

To prawda, że przygotowaliśmy pozew cywilny do sądu o naruszenie dobrego imienia firmy. Jako przykład rzekomej zmwę cenowej wymieniony został przetarg na budowę II linii warszawskiego metra, w którym Mostostal Warszawa SA, jako lider konsorcjum, złożył najkorzystniejszą ofertę. Uznaliśmy, że choć nie zostaliśmy wywołani z nazwy, to jednak bezpośrednio do nas odnosią się te oszczercze insynuacje. Każdy musi odpowiadać za swoje słowa, a szczególnie przedstawiciele administracji państwowej. Złożenie tego pozwu było naszym obywatelskim obowiązkiem. Proszę pamiętać, że zarzucając dyktat i zmwę cenową, przedstawiciel administracji państwowej oskarżył nasze środowisko o bardzo poważne przestępstwa. Defraudacja środków publicznych na masową skalę należy do najcięższych wykroczeń przeciwko interesowi publicznemu i w przypadku jej udowodnienia jest karana wieloletnim więzieniem, pozbawieniem majątku i zakazem wykonywania zawodu.

Tak poważnych oskarżeń nie rzuca się na wiatr, bo przecież nie przedstawiono żadnych dowodów na poparcie głoszonej tezy. W każdym normalnym kraju takie bezpodstawne pomówienie byłoby podstawą do natychmiastowej dymisji osoby by wypowiedziałej. Uważamy, że tego rodzaju zachowanie nie może pozostać bez żadnych konsekwencji, stąd podjęte przez nas kroki. Wysokiej rangi urzędnik

państwowy, niezgodnie z faktami poinformował społeczeństwo, że nasza oferta na budowę II linii metra opiewała na 6 mld zł, podczas gdy było to 4,9 mld zł netto. Nie postarał się o wyjaśnienie opinii publicznej, że budowa centralnego odcinka nie polega jedynie na drążeniu tunelu, ale na stworzeniu całkiem nowego układu komunikacyjnego w samym centrum stolicy, swego rodzaju podziemnego kręgosłupa drogowego. Zaplanowano budowę siedmiu stacji wraz z całkowitą przebudową infrastruktury podziemnej w tym rejonie, z przejściem pod Wisłą oraz z budową kilku rozjazdów, gdyż ten „kręgosłup” posłuży w przyszłości do połączenia I, II i III linii metra. Jest oczywiste, że tak skomplikowany technicznie odcinek musi być kilkunastokrotnie droższy od odcinków peryferyjnych, które skalkulowaliśmy po dotychczasowych cenach. Można sięgnąć do dokumentacji Metra Warszawskiego Sp. z o.o. i sprawdzić, za jaką kwotę moja firma zbudowała ostatnie trzy stacje oraz tunele w ramach bielańskiego odcinka metra.

Przygotowanie oferty kosztowało Mostostal Warszawa SA 6 mln zł. Spodziewam się, że podobne sumy wydatkowały na ten cel dwa inne konsorcja, które przystąpiły do tego przetargu, a wzięły w nim udział wszystkie firmy europejskie mające referencje do wykonywania tego typu obiektów. Na opracowanie dokumentacji ofertowej wydaliśmy więc łącznie kilkadziesiąt milionów zł, a urzędnik skwitował w telewizji, że złożenie tych ofert traktuje jako bezczelność. W taki sposób przedstawiciel polskiego rządu podziękował wykonawcom za uczestnictwo w postępowaniu przetargowym, ogłoszonym przez instytucję publiczną.

– W ocenie środowiska budowlanego, winą za brak zadowalających postępów w budowie infrastruktury komunikacyjnej minister próbuje obciążyć firmy budowlane, które rzekomo działając w zmwowie, narzuciły za wysokie ceny na swoje usługi. Ale czy w Polsce rzeczywiście nie można budować taniej?

– Niejako przy okazji, minister sportu w swej wypowiedzi dotknął zasadniczego problemu, jakim jest zbyt wolne w stosunku do potrzeb tempo realizacji inwestycji infrastrukturalnych. Jednak absolutnie nieprawdziwa jest teza, że trudności we

wdrażaniu programów inwestycyjnych i modernizacji infrastruktury drogowej mają związek z rynkiem wykonawczym. Prawdziwą przyczyną tych problemów jest wadliwe i nieprecyzyjne prawo oraz nadmierna biurokracja, co powoduje, że „pomyślne prognozy dla budownictwa”, o których słyszymy co najmniej od 2004 r. w odniesieniu do inwestycji współfinansowanych z funduszy UE, mają niewiele wspólnego z rzeczywistością.

Byłoby uproszczeniem gdyby powiedzieć, że wina leży po stronie urzędników. Jest to rezultat zaniedbań legislacyjnych, wprowadzania uciążliwych procedur administracyjnych oraz błędnych decyzji podejmowanych przez rządy i parlamentarzystów kolejnych kadencji. Przykładowo, nie zadbano o wynegocjowanie okresów przejściowych w zakresie prawa środowiskowego i w konsekwencji Polska zmuszona jest wdrażać program *Natura 2000* ze wszystkimi jego obostrzeniami.

Na poziomie wykonawczym źródłem wielu trudności jest ustawa Prawo zamówień publicznych. Nasze środowisko jest często krytykowane za odwoływanie się od wyników przetargów. Kiedy jednak pojawiają się uzasadnione wątpliwości co do zgodności ofert lub sposobu postępowania z obowiązującą legislacją, to Prawo zamówień publicznych obliguje nas do tego, aby zwrócić się do instancji odwoławczej. Niewątpliwie przepisy w tym zakresie są nadmiernie wykorzystywane, ale przecież to nie firmy budowlane stanowią prawo – kolejne rządy i parlamenty zdają się problemu nie zauważać.

To samo można powiedzieć o różnego rodzaju obostrzeniach utrudniających pracę administracji publicznej. W efekcie zamiast przygotować kilkadziesiąt przetargów, urzędnicy ogłaszają kilkanaście, które natychmiast grzęzną w procedurach odwoławczych. Z niepodejmowania decyzji uczyniono cnotę urzędnika. Zwłaszcza gdy po ostatnich zmianach prawnych może być ona podstawą do wszczęcia przeciwko niemu postępowania karnego.

Jestem pierwszy do tego, aby walczyć z korupcją i niejasnymi procedurami, ale jeżeli doszło do sytuacji, że wszelkie kwestie, nie tylko jawnie kontrowersyjne, ale praktycznie każdą najdrobniejszą wątpliwość, musi rozstrzygać sąd, to trudno mówić o szybkiej modernizacji kraju. Często w trakcie realizacji przedsięwzięcia budowlanego wymagane jest podjęcie decyzji, która absolutnie nie stanowi jakiegóż szczególnej korzyści wykonawcy, a jest potwierdzeniem faktycznie wykonanej i potrzebnej pracy, którą trzeba uwzględnić, np. w formie aneksu do umowy. Wówczas urzędnicy, nawet głęboko przekonani, że racja jest po stronie wykonawcy, proponują, by oddał sprawę do sądu, a gdy ten wyda prawomocny wyrok, to wykonawca otrzyma zapłatę z odsetkami. Całe postępowanie może zająć kilka lat.

I wreszcie chyba najważniejsza kwestia – w polskim prawie obowiązuje zasada, że przy opracowaniu kosztorysów robót budowlanych niemalże całe ryzyko finansowe wlicza się po stronie wykonawcy, co powoduje wzrost oferty cenowej. Można by uzyskać spadek cen o średnio 10%, dzięki rezygnacji z formuły zawierania umów na korzyść procedur FIDIC, które solidarnie uwzględniają w kosztorysach podział ryzyka finansowego pomiędzy wykonawcę i inwestora.

**– Jak Pan ocenia rządowe plany zatrudnienia do budowy infrastruktury na Euro 2012 firm chińskich, m.in. w przetargach na budowę stadionów we Wrocławiu i w Gdańsku biorą udział dwie firmy chińskie, niewykluczone też, że Chińczycy staną do przetargu na budowę centralnego odcinka II nitki metra w Warszawie. Czy zamykanie rynku przed chińską konkurencją nie będzie rozumiane przez ogół społeczeństwa jako próba „okopania się” przez firmy budowlane w Polsce na intratnych kontraktach państwowych na budowę infrastruktury?**

– Polski rynek budowlany jest najbardziej konkurencyjny w Europie, czego potwierdzeniem jest fakt, że udział w nim największej firmy nie przekracza 4–5%, a uzyskanie kilkuprocentowej marży w przypadku kontraktu publicznego jest dużym osiągnięciem. Dla porównania, we Francji, czy Hiszpanii do największych firm należy po 20–30% rynku. Nie zdarza się w naszym kraju, aby unieważniano postępowanie z powodu braku wykonawców, np. w każdym większym przetargu ogłaszanym przez GDDKiA bierze udział ok. 10 firm, które spełniają kryteria.

Warto podkreślić, że polski rynek budowlany nigdy nie miał żadnej ochrony ze strony państwa. Mimo to nie obawiamy się konkurencji ze strony chińskich firm, pod warunkiem, że będzie ona uczciwa. A więc, że Chińczycy zarejestrują tutaj przedsiębiorstwa, spełnią wymagania wynikające z kodeksu pracy, uzyskają wszystkie homologacje, certyfikaty i uprawnienia budowlane – te potrzebne, i te w praktyce zbędne, których wymaga

się od polskich firm. Jeśli wtedy staną do przetargów i wygrają, to nie ma powodów się obrażać, przyjmijmy wynik bez „okopywania się”. Rozumiem, że polski rząd ma pomysł na to, jak – gdy okażemy się mniej konkurencyjni niż przybysze z Państwa Środka – zapewnić ponad 500 tysiącom pracowników budownictwa, którzy dzisiaj wypracowują co 10. złotówkę PKB, świadczenia z tytułu braku pracy i przyszłych emerytur.

**– W czym może tkwić przewaga Chińczyków? W niższych kosztach pracy?**

– Dwa lata temu obliczyliśmy koszty zatrudnienia pracowników z Indii i Pakistanu; w swoich krajach pracują oni w podobnych warunkach jak Chińczycy. Było to w okresie, kiedy nastąpił exodus siły roboczej z Polski, a wydawało się, że przy utrzymaniu prognoz inwestycyjnych i fali emigracyjnej zabraknie rąk do pracy. Czas pokazał, że były to błędne założenia. Zamiast ogłaszać coraz więcej przetargów, ich liczba spada i dziś firmy budowlane wykorzystują swój potencjał zaledwie na poziomie 60–80%. Z wyliczeń wynikało, że wynagrodzenie cudzoziemskich pracowników będzie niższe od polskich, ale różnica nie była tak znacząca, jak można by przypuszczać. Natomiast po uwzględnieniu kosztów podróży, kosztów firmy pośredniczącej i kosztów opieki socjalnej, przedsięwzięcie stawało się w zasadzie nieopłacalne. Np. w Dubaju robotnicy koczują za miastem, dowozi się ich na budowy i odwozi autobusami bez okien, jedzą ryż i śpią na matach pod gołym niebem. W Polsce życzylibyśmy sobie, aby mieli przyzwoite warunki bytowe. Jednocześnie ich wydajność jest dwukrotnie niższa niż Polaków. Bo polscy pracownicy budowlani są naszą dumą narodową. Od lat uchodzą w całej Europie za najlepiej wykwalifikowanych i pracowitych budowlanców. To sprawiło, że szeroką falą wyjeżdżali za granicę i tam znajdowali pracę. Z punktu widzenia umiejętności, jak np. czytanie rysunków czy wykonywanie skomplikowanych konstrukcji, potrzeba trzech Chińczyków na Polaka. Tyle że w Chinach jest ich nie



Metro w Warszawie – stacja Stare Bielany

trzech, tylko trzynastu, dlatego ten kraj tak szybko się rozwija.

Może się okazać, że osoby odpowiedzialne za rozwój chińskiej gospodarki zdecydują się zainwestować w zdobycie rynku przez dopłacanie do realizowanych inwestycji. Należy więc odpowiedzieć sobie na pytanie, czy my, Polacy, chcemy wystąpić w roli sprowadzających do Europy kilka milionów Chińczyków, którzy nigdy stąd nie wyjadą? Takie działanie nie będzie mieć już wymiaru gospodarczego, lecz polityczny.

**– Mostostal Warszawa SA to jedna z większych firm budowlanych w Polsce, grupująca kilkanaście spółek. W strategii rozwoju firmy na czołowych miejscach znalazł się zapis o dywersyfikacji działalności zarówno w zakresie sektorowym, jak i geograficznym. Jakie rezultaty przynosi wdrażanie tej strategii? Czy stolica nie jest już strategicznym obszarem działania firmy?**

– Z wielu różnych powodów 3,5 roku temu Mostostal Warszawa SA znalazł się w kryzysie organizacyjnym, biznesowym, finansowym. Strategia, jako główny element odbudowy firmy, przyniosła na tyle dobre rezultaty, że dzisiaj plasujemy się w piątce największych przedsiębiorstw budowlanych w kraju, prowadzimy bardzo zdywersyfikowaną działalność, w zasadzie odnoszącą się do wszystkich ważnych sektorów rynku. Jesteśmy obecni w budownictwie ogólnym, inżynierskim, drogowym, przemysłowym, ekologicznym. W każdym z tych sektorów należymy do głównych graczy. W ciągu tego okresu odnotowaliśmy świetną dynamikę wzrostu parametrów w zakresie przychodów, wyniku finansowego i innych.

Bardzo istotna dla firmy jest też dywersyfikacja geograficzna. Przekonanie o trwałości programu rozwojowego wiążemy z oparciem go na regionach. Mostostal Warszawa SA ma stać się firmą ogólnopolską, a nie tylko warszawską. Zresztą rynek inwestycyjny w stolicy zamarł już jakiś czas temu. Dość powiedzieć, że najbardziej prestiżowym przetargiem, o który się ubiegaliśmy i który obecnie realizujemy, jest zasypywanie piwnic Pałacu Saskiego. Zależy nam na tym, aby być liderem warszawskiego rynku, z którym jesteśmy historycznie związani, jednak obecnie największy nasz plac budowy znajduje się we Wrocławiu. Rozpoczęliśmy

tam m.in. budowę olbrzymiego mostu na Odrze. Będzie to jeden z 10 największych mostów na świecie, jego budowa zakończy się za trzy lata.

W ciągu najbliższego 1,5 roku zamierzamy być obecni we wszystkich regionach kraju, oczywiście w skali proporcjonalnej do głębokości i struktury lokalnego rynku. Powołaliśmy oddziały w Krakowie, Gdańsku, Poznaniu i w Lublinie, prawie wszystkie się samofinansują. Większość kompetencji zostanie przeniesiona na organizacje regionalne. Centralizacja będzie obejmować inwestycje w budownictwie przemysłowym oraz w budownictwie inżynierskim w odniesieniu do inwestycji obiektowych, jak np. mosty.

**– Czy rozbudowują Państwo, wzorem innych firm budowlanych, pion budownictwa drogowego?**

– Jesteśmy aktywnym uczestnikiem tego rynku. Obroty w budownictwie drogowym lokują Mostostal Warszawa w wąskim gronie największych wykonawców inwestycji drogowych i zamierzamy tę pozycję wzmocnić. Ukończyliśmy modernizację krajowej siódemki pod Radomiem, budujemy obwodnicę Białej Podlaskiej, a ostatnio pozyskaliśmy duży kontrakt na budowę części autostradowej obwodnicy Wrocławia. W konsorcjum realizujemy inwestycję autostradowego łącznika Kotonopy, spajającego A2 z trasą toruńską i wylotem na S8. Nasz udział w tym przedsięwzięciu wynosi 27%, co przekłada się na prace inżynierskie o wartości kilkuset mln zł. Przy naszym udziale dobiegła końca budowa I linii metra w Warszawie. Szkoda, że uwaga opinii publicznej skupiła się na ostatniej stacji Młociny, oddanej z opóźnieniem, ponieważ trzy poprzednie, budowane przez Mostostal Warszawa – Słodowiec, Stare Bielany i Wawrzyszew, zostały ukończone przed terminem.

**– Zdaniem ekspertów, budownictwo inżynierskie będzie siłą napędową polskiego sektora budowlanego. Jakie inwestycje we własne zdolności produkcyjne podejmuje Państwo, aby liczyć się na tym rynku w najbliższych latach?**

– Zainwestowaliśmy w mocne, kompetentne struktury inżynierskie do realizacji robót w najbardziej perspektywicznych sektorach, a także w kadrę inżynierską, w myśl techniczną. Rozwijamy potencjał wykonawczy w sensie materialnym:

kupujemy sprzęt drogowy, inwestujemy w wytwórnę mas bitumicznych.

Mimo iż wolelibyśmy dysponować bardziej klarownym i wiarygodnym obrazem rozwoju rynku na przestrzeni najbliższych kilku lat, aby nasze inwestycje były jeszcze lepiej wpisane w rzeczywisty popyt na nasze usługi, to czujemy się silni. Mamy podstawy do tego, aby działać z powodzeniem w tych najważniejszych dziedzinach, może z wyjątkiem budownictwa kolejowego, które wymaga bardzo specjalistycznej organizacji, a o której pozyskanie, w odróżnieniu od naszych konkurentów, do tej pory nie zabiegaliśmy.

Ponieważ istnieje duży popyt na konstrukcje stalowe, trzy nasze wytwórnie mają pełne portfele zleceń. Nie wykonujemy wyrobów powtarzalnych, ale konstrukcje specjalne – mostowe, przemysłowe, dostosowane do indywidualnych rozwiązań, które wymagają dużych umiejętności montażowych. W tej dziedzinie jesteśmy najlepsi w Polsce. Rozwijamy tę gałąź działalności przede wszystkim przez zwiększenie potencjału wykonawczego w zakresie tego produktu naszych spółek zależnych, jak Mostostal Płock, Kielce czy Puławy.

**– Został Pan laureatem zeszłorocznej edycji konkursu „Pracodawca Roku w Budownictwie”. W warunkach niedoboru wyspecjalizowanych pracowników i fluktuacji kadry inżynierskiej, a także skokowych wzrostów i spadków liczby zamówień publicznych trudno być dobrym pracodawcą. Jaki jest Pański pomysł na zatrzymanie inżynierów, w ocenie szefów spółek budowlanych nieprzywiązujących się do firm, w których pracują, oraz inne bolączki budowlanego rynku pracy?**

– Kiedy przed ponad trzema laty Mostostal Warszawa powrócił do pierwszej ligi, stał się interesującą alternatywą dla rzeszy młodych inżynierów. Zwróciliśmy się w ich stronę, aby zapełnić lukę, jaka powstała po tym, gdy w firmie została zachwiana ciągłość pokoleniowa. Dzisiaj jesteśmy jedną z najszybciej rozwijających się firm pod względem liczby zatrudnionych. Okres pomiędzy 30. a 40. rokiem życia to najlepszy czas na realizację życiowych pasji w budownictwie. Młodzi, dobrze wykształceni ludzie dostali u nas szansę uczestniczenia w skomplikowanych przedsięwzięciach. Dlatego po 2–3 latach pracy posiadają już spore doświadczenie, a zarazem są energiczni, żądni sukcesów i dalszych wyzwań zawodowych. W dużym stopniu opieramy się na tych trzydziestolatkach i z nimi wiążemy wielkie nadzieje. Natomiast największym sukcesem, jaki sobie w perspektywie ostatniego okresu przypisujemy, jest stworzenie organizacji, w której wszyscy, bez względu na wiek i to, skąd przychodzą, znaleźli swoje miejsce, motywację i inspirację do dalszych działań na rzecz zawodowego i osobistego rozwoju.

**– Dziękuję za rozmowę.**



Droga krajowa nr 7, odcinek Białobrzegi – Jedliński