

Pomost między pokoleniami



Z Zygmuntem Paterem, prezesem zarządu PPRM „Mosty-Łódź” SA, rozmawia Mariusz Karpiński-Rzepa, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne



Jako motto do naszej rozmowy zaproponował Pan słowa wybitnego Polaka, uczonego i konstruktora, prof. dr. hab. inż. Stefana Bryły, zaczerpnięte z jego publikacji w 1937 r. Zapewne dlatego, że słowa te pozostają aktualne do dziś, a Pan stara się stale nawiązywać do nich w swojej 45-letniej działalności jako niestrudzony budowniczy mostów. Dlatego zapytam, jakie jest źródło Pana fascynacji mostami, które ze swej istoty należą niewątpliwie do najwybitniejszych osiągnięć myśli inżynierskiej.

Jestem zafascynowany postacią prof. Stefana Bryły zarówno jako twórcy pierwszego w świecie stalowego spawanego mostu drogowego przez rzekę Słudwię koło Łowicza, obecnie zabytkowego, jak też wybitnego konstruktora wielu obiektów budowlanych i wielkiego polskiego patrioty. Jest to bowiem – moim skromnym zdaniem – wzór człowieka niezwykłego, godnego naśladowania. Słowa tego wybitnego uczonego i inżyniera przypominają o konieczności tworzenia nowych dzieł, o konieczności takiego rozwijania polskiej techniki, żeby najkorzystniej służyła naszemu państwu i naszym potrzebom. Warto tu przytoczyć też słowa wielkiego Polaka, Tadeusza Kościuszki, z 1792 r.: „Mieć potrzeba choć jeden oryginał swój, a nie kopiować wszystkiego, jak zwykliśmy z drugich krajów zwyczaję, które ani okolicznościom naszym dogodnie, ani stosowne rządowi naszemu”.

Czy moja i moich współpracowników działalność spełnia choć częściowo przytoczone kryteria – niech ocenią Czytelnicy. Jeżeli chodzi o moje zainteresowanie mostami, to trwa ono już od studiów na Wydziale Inżynierii Budowlanej Politechniki Warszawskiej, po których w 1964 r. uzyskałem dyplom magistra inżyniera budownictwa lądowego w specjalności mosty i budowlę podziemne. A o dalszych losach świeżo upieczonemu mostowca zdecydowało niewątpliwie to, co dość często zdarza się w życiu – przypadkowe spotkanie z ówczesnym dyrektorem Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych (PPRM) mgr. inż. Antonim Jabłońskim,

znany i cenionym mostowcem, a także – co trzeba podkreślić – wielkim patriotą i zacnym człowiekiem. Dyrektor po krótkiej rozmowie zaproponował mi pracę w PPRM w Płocku i tę ofertę przyjąłem.

W połowie 1969 r. otrzymałem propozycję wyjazdu z polskim przedsiębiorstwem do Iraku, gdzie powierzono mi funkcję kierownika robót na budowie mostu drogowego przez rzekę Tygrys w Tikricie. Był to most belkowy kablobetonowy o całkowitej długości 800 m. Tę budowę realizowaliśmy w trudnych warunkach klimatycznych i pod nadzorem wymagających specjalistów zagranicznych. Była to dobra szkoła inżynierska.

Po powrocie z Iraku w połowie 1971 r. przenieśliśmy się do Łodzi i zostałem kierownikiem Zespołu Budów, funkcjonującego wówczas w Oddziale Włocławskim PPRM. Od 1 lipca 1974 r. zespół ten został przekształcony w Oddział Łódzki PPRM, w którym powierzono mi funkcję dyrektora. Od 3 grudnia 1980 r. do 8 grudnia 1982 r. po raz drugi pracowałem w Iraku, tym razem jako główny inżynier do spraw obiektów mostowych na budowie autostrady wykonywanej przez polskie przedsiębiorstwo.

Później pełniłem nadal funkcję dyrektora Oddziału Łódzkiego PPRM, który od 1 czerwca 1991 r. stał się jednostką samodzielną i rozpoczął działalność jako jednostka państwowa – Przedsiębiorstwo Robót Mostowych „Mosty-Łódź”. W maju 1992 r. pracownicy przedsiębiorstwa zawiązali spółkę akcyjną, zarejestrowaną 15 czerwca 1992 r. W tej spółce pełnię do dziś funkcję prezesa zarządu i dyrektora naczelnego. Nastąpił wówczas szybki rozwój przedsiębiorstwa. Obecnie w spółce pracuje ok. 500 pracowników.

W mostownictwie polskim pracuję więc już 45 lat. Zadania powierzane „Mostom-Łódź” staram się, wraz z całą załogą, realizować w sposób rzetelny, wykorzystując najnowsze osiągnięcia techniczne i technologiczne budownictwa mostowego. W realizacji tych zadań korzystam ze wsparcia najwybitniejszych polskich naukowców. Przynosi to pozytywne efekty, mimo wielu utrudnień, których doświadczają polscy mostowcy. Nie są bowiem w pełni zrozumiałe kryteria pozyskiwania i realizowania kon-

„ Niedoceniając własnych uczonych, własnych inżynierów, jest smutnym przeżytkiem czasów niewoli, jest nierozsądnym brakiem wiary w siebie, w wartości naszego narodu [...]. Ślepe naśladowanie dobre jest dla tego, który jest zerem. Inżynier musi być twórczy, musi tworzyć dzieła nowe, nowe formy. Nie może być niewolnikiem cudzych myśli, nie zawsze najlepszych, ale musi tworzyć wartości nowe [...]. W naszym zawodzie powinniśmy technikę polską tak prowadzić, by służyła ona najkorzystniej naszemu państwu, naszym potrzebom. I tak, by ona promieniowała z siebie, skądinąd pożytecznym blaskiem.

prof. Stefan Bryła
„Przegląd Techniczny”
1937, nr 20

traktów, obejmujących zadania z zakresu budownictwa komunikacyjnego. Inwestorzy nie stwarzają, niestety, warunków kontraktowych umożliwiających pełne wykorzystanie potencjału przez polskie przedsiębiorstwa wykonawcze.

Spółka akcyjna „Mosty-Łódź” jest jedną z czołowych firm budujących mosty w Polsce, a zarazem jedną z ostatnich z wyłącznie polskim kapitałem. Jaki jest istotny warunek sprawnego funkcjonowania takiej spółki?

Rzeczywiście, niewiele spółek, które dawniej były spółkami pracowniczymi, utrzymało się na rynku do dzisiaj. Zdecydowało o tym, jak sądzę, rozproszenie akcji wśród dużej liczby akcjonariuszy, bo jedynie koncentracja kapitału akcyjnego umożliwia sprawne i racjonalne zarządzanie. Również nasza firma ma znacznie rozproszony kapitał, ale staramy się usilnie zabiegać o jego scalenie. Najbardziej bowiem szkodzą spółkom różnorodne interesy zbyt wielu akcjonariuszy, gdyż wpływają one wręcz destrukcyjnie na procesy decyzyjne. Chcę podkreślić z ufnością, że losy naszego przedsiębiorstwa będą dalej troską wszystkich, którzy decydują o jego funkcjonowaniu i rozwoju, a więc pracowników i współpracowników oraz kontrahentów, a także akcjonariuszy. Z satysfakcją nadmieniam to, że jesteśmy ostatnią z dużych spółek budujących mosty o kapitale wyłącznie polskim.

Czy tylko ten fakt wyróżnia „Mosty-Łódź” SA wśród firm mostowych działających w Polsce? Czy do tych wyróżników należą również osiągnięcia



Most podwieszony III Tysiąclecia im. Jana Pawła II w Gdańsku

techniczne w budownictwie mostowym?

Sądzę, że oparcie funkcjonowania przedsiębiorstwa na kapitale wyłącznie polskim jest ważne, gdyż dobrze służy załodze przedsiębiorstwa i gospodarce. Jestem przekonany, że miało to i ma nadal wpływ na nasz rozwój i osiągnięcia techniczne. Posiadamy wysokiej klasy specjalistów i doświadczoną, ofiarną załogę oraz sprzęt dostosowany do realizacji najtrudniejszych zadań budownictwa mostowego. Przedsiębiorstwo „Mosty-Łódź” zbudowało bądź zmodernizowało i wyremontowało wiele obiektów mostowych w Łodzi i w innych rejonach Polski,

niektóre we współpracy z innymi przedsiębiorstwami. Wykonało m.in. remonty mostów: przez rzekę Wisłę w Puławach (1996), stalowego kratownicowego mostu drogowego przez Wisłę w Górze Kalwarii (1999), mostu drogowego w Anopolu (2000), mostu drogowo-kolejowego w Bydgoszczy-Fordonie (2001), a także wielu innych. Zbudowało liczne obiekty mostowe na autostradzie A2: na obwodnicy Poznania; na odcinku Emilia – Stryków; most Zamkowy przez rzekę Wisłok w Rzeszowie, obiekty mostowe na obwodnicach Jędrzejowa, Rawy Mazowieckiej oraz Gniezna i wielu innych.

Wśród szczególnych osiągnięć należy wymienić oddany do użytku 15 października 2001 r. podwieszony most przez Martwą Wisłę w Gdańsku, nazwany mostem Trzeciego Tysiąclecia im. Jana Pawła II. Realizacja tego obiektu została odnotowana jako znaczące osiągnięcie techniczne polskiego mostownictwa. Jest to bowiem most podwieszony o największej w Polsce wśród mostów jednopylonowych rozpiętości przęsła, wynoszącej 230 m, a Związek Mostowców RP przyznał PRM „Mosty-Łódź” SA dyplom honorowy w konkursie „Dzieło Mostowe Roku 2001” za wdrożenie nowych technologii realizacji, nowych rozwiązań konstrukcyjnych oraz nowych rozwiązań w zakresie elementów wyposażenia mostów. Satysfakcję przyniosło moim współpracownikom i mnie to, że 13 października 1999 r., podczas audiencji w Watykanie, mogliśmy wręczyć Ojcu Świętemu Janowi Pawłowi II miniaturę (model) mostu gdańskiego.



Przekazanie modelu mostu podwieszonego w Gdańsku Janowi Pawłowi II podczas audiencji w Watykanie



Most podwieszony im. Solidarności w Płocku

Przedsiębiorstwo (jako lider konsorcjum firm) zrealizowało największy w Polsce most podwieszony przez Wisłę w Płocku. Jest to obiekt dwupylonowy, z przęsłem głównym o rozpiętości 375 m, nazwany imieniem Solidarności. Realizacja została rozpoczęta 29 lipca 2002 r. i zakończona 21 października 2005 r.

Kolejnym szczególnym sukcesem przedsiębiorstwa było zbudowanie (jako lidera konsorcjum firm) największego w Polsce mostu łukowego w Puławach (rozpiętość 212 m), oddanego do użytku 11 lipca 2008 r. Temu mostowi nadano imię Jana Pawła II. Za realizację tego mostu Związek Mostowców RP przyznał „Mostom-Łódź” SA dyplom honorowy „Dzieło Mostowe Roku 2008”.

W grudniu 2008 r. PRM „Mosty-Łódź” SA zakończyło budowę przez rzekę Bug w Wyszkuwie dziewięcioprzęsłowego mostu belkowego o konstrukcji kablobetonowej (dwie nitki), realizowanego metodą nawisową, o całkowitej długości 622,4 m, z największym przęsłem rozpiętości 136,0 m. To rekordowa obecnie rozpiętość tego rodzaju mostu w Polsce.

Nie boimy się więc wyzwań szczególnie trudnych, stanowiących niewątpliwie istotne wyróżniki w zakresie polskich osiągnięć technicznych.

Czy można więc stwierdzić, że „Mosty-Łódź” SA patrzy na swoją przyszłość bez obaw o dalszy rozwój? Jakie są obecnie istotne problemy realizacji kontraktów na roboty mostowe?

Nasze przedsiębiorstwo buduje rzetelnie. To jest niewątpliwie nasz istotny atut. Niestety, w obecnych realiach, nie jest to wystarczające, aby zapewnić rozwój takim firmom, jak nasza. Potrzebujemy wsparcia ze strony twórców uregulowań prawnych i dbania o polskie przedsiębiorstwa, bo tworzą one miejsca pracy dla polskich pracowników (zmniejszają bezrobocie), płacą w Polsce podatki, co powinno być istotnym argumentem przy wyborze wykonawcy, opracowują i realizują rzetelnie oferty przetargowe, opierając się na realiach panujących w naszym kraju. Ciągłe o wyborze ofert niemal powszechnie decyduje cena, a w tym zakresie dość często są stosowane ceny dumpingowe.

Pewnego rodzaju przykładem w tym zakresie może być jeden z niedawnych przetargów na budowę odcinka (22 km) autostrady A2, w którym przyjęto ofertę chińską za 756 mln zł, podczas gdy inni oferenci proponowali ok. 1,1 mld zł (zamawiający przewidywał cenę ok. 1,8 mld zł). W tym przetargu cena za same obiekty mostowe wynosiła 79 mln zł w ofercie chińskiej, 149 mln zł w ofercie innej firmy zagranicznej oraz ok. 190 mln zł i więcej w ofertach polskich firm mostowych, uwzględniających nasze uwarunkowania. Nie chciałbym używać tu słowa dumping, ale trzeba co najmniej postawić znak zapytania. Nie ma chyba w takim przypadku mowy o jakiegokolwiek normalnej konkurencji. Ale można i trzeba mówić o występujących niekorzystnych zjawiskach ta-

kiego wyboru ofert. Zdarzają się bowiem przypadki zrywania takich umów przez wykonawców (ostatnio na budowie autostrady w Polsce południowej) z różnych przyczyn, które zazwyczaj wcześniej konsekwentnie „budują” prawnicy, wykorzystując różne luki w zawieranych umowach. Potem następują długotrwałe procesy sądowe. Konieczne stają się wyłanianie nowych wykonawców, co powoduje przedłużenie terminów realizacji i straty finansowe. Można by tego uniknąć, starannie przygotowując cały proces przetargowy i stosując właściwe kryteria jego rozstrzygnięcia, nieograniczające się do kryterium najniższej ceny.

Chciałbym nadmienić, że nie obawiamy się przedsiębiorstw chińskich, preferowanych – co można obecnie obserwować – również przez przedstawicieli władz rządowych. Nasze oferty składane w przetargach przygotowujemy rzetelnie, opierając się na analizie sytuacji rynkowej. Oczekujemy jednak, że przedsiębiorstwa chińskie będą podlegały tym samym co polskie zasadom prawnym i podatkowym, zapewniając wpływy do budżetu państwa analogiczne jak przedsiębiorstwa krajowe.

Wracając do realizacji kontraktów mostowych, trzeba stwierdzić, że natrafiają one obecnie na coraz więcej barier, które w konsekwencji utrudniają, a nawet uniemożliwiają rozwój firm wykonawczych. Dotyczy to zarówno etapu przygotowania oferty, jak i etapu realizacji kontraktu. Wśród tych barier są takie, jak: błędy w dokumentacji przetargowej, kształtowanie dokumentacji przetargowej w taki sposób, aby całe ryzyko przeniesieć na wykonawcę i wyeliminować możliwość zarządzania ryzykiem przez zamawiającego (stanowi to ukształtowanie stosunku prawnego z naruszeniem zasad równości), wypaczanie w warunkach kontraktu zasad opracowanych przez FIDIC (wybiórcze stosowanie tych zasad i ich „uzupełnianie”), nadmierny formalizm (biurokracja), często zbyt krótki termin realizacji zamówienia – bez uwzględnienia technologii robót i warunków zimowych i niezbędnych przerw z nimi związanych, brak waloryzacji cen na roboty w zawieranych umowach, m.in. w związku z nieprzewidywanymi zmianami cen materiałów budowlanych i robocizny, problemy z płatnościami i ich terminami, powodujące zbyt duże zaangażowanie środków wykonawców, nadmierna przewlekłość w podejmowaniu decyzji przez zamawiającego.

Obecnie często mówi się o kryzysie w branży mostowej. Czy taka sytuacja występuje również w „Mostach-Lódź”?

Mogę powiedzieć, że w naszym przedsiębiorstwie nie ulegliśmy panice kryzysowej. Stwierdzę krótko – pracujemy normalnie. Dbamy przy tym o naszych pracowników oraz warunki ich pracy i płacy. Przedsiębiorstwo ma jasno wytyczoną strategię działania. Konsekwentnie wypełniamy swoje zobowiązania, bez względu na okoliczności. Oprócz realizacji zadań związanych z budową obiektów mostowych i drogowych, prowadzimy proces podnoszenia kwalifikacji pracowników, rozbudowujemy zaplecze, kupujemy dodatkowy sprzęt specjalistyczny. Jesteśmy dobrze przygotowani do realizacji zadań. W pewnym sensie – podobnie jak inne firmy z branży – korzystamy z tego, że niektóre realizowane przez nas kontrakty zostały podpisane z uwzględnieniem uwarunkowań istniejących przed kryzysem.

W naszej rozmowie podkreśla Pan to, że w przedsiębiorstwie najważniejsi są ludzie – ich umiejętności fachowe i doświadczenie oraz zaangażowanie. Czy jednak nasze szkolnictwo w sposób właściwy kształci przyszłe kadry techniczne?

Ludzie generalnie tworzą swego rodzaju łańcuch pokoleń. W tym łańcuchu każdy ma swoje ogniwo. Ciągłe są jednak potrzebni następcy w tym łańcuchu. A dziś wydaje się, że występują w nim i dalej będą występowały „przerwy”. Wynika to przede wszystkim z sytuacji szkolnictwa technicznego w Polsce, do którego można mieć wiele zastrzeżeń. Te zastrzeżenia dotyczą zwłaszcza szkolnictwa średniego. Dziś problemem jest znalezienie wykwalifikowanego majstra na budowę, a powinni się oni rekrutować głównie spośród średniej kadry technicznej – z grona techników budowlanych. Poza tym wykształcona kadra techniczna, w tym inżynierska, nie jest należycie doceniana. Przykro, że polscy uczeni i inżynierowie nie mają uznania, na jakie zasługują. I to tylko dlatego, że zmienia się moda, że ślepo naśladujemy zachodnie pomysły, nawet kiedy wcale nie są najlepsze. Tymczasem polscy inżynierowie są naprawdę twórczy, potrafią tworzyć nowe formy i wielkie dzieła. I w tym kierunku – w kierunku rozwoju kreatywności i nowoczesności – powinna pójść technika.



Most drogowy przez Bug w Wyszkowie

W ostatnich latach zmienia się też, niestety, samo podejście do pracy. Dziś patrzy się na możliwość jej podjęcia jedynie przez pryzmat zysku. A wielu z nas ciągle pamięta ludzi (zdarzają się tacy również obecnie), dla których praca była także pasją i przygodą, realizowaniem twórczych ambicji i spełnianiem powinności służenia innym. Dochodzi do tego sprawa dotrzymywania słowa i odpowiedzialności za słowo. W tym zakresie występują sytuacje zaskakujące. To z pewnością wiąże się z pogłębiającą się atmosferą relatywizmu i braku wzorców. Nie tworzą ich ci, którzy swoje propagowane powszechnie poglądy opierają na koniunkturalizmie, odstępując od niezbędnych w życiu i pracy zasad etycznych. To trzeba koniecznie zmienić.

Warto tu nawiązać do rozważań, którym poświęcona była ostatnio (wrzesień 2009 r.) część problemowa Konferencji Naukowej KILiW PAN i Komitetu Nauki PZITB w Krynicy, z której wynika, że według szacunków MNiSW w 2013 r. w polskim przemyśle może zabraknąć blisko 47 tys. inżynierów, w sferze zaś usług niedobór ten może sięgać 22 tys. Obecna struktura kształcenia w całym obszarze techniki nie sprostą szybkiemu wyrównaniu tych braków. We wnioskach z tej konferencji stwierdzono m.in., że żyjemy i żyć będziemy w czasach, w których osiągnięcia techniczne i sukcesy ekonomiczne są oparte na wiedzy, a kształcenie jest procesem ciągłym, jego zaniedbanie nie można odrobić w sposób skokowy. Te

podstawowe prawdy nie mogą obecnie w skuteczny sposób dotrzeć w naszym państwie do decydentów. Z dostępnych danych wynika, że liczba wolnych posad dla inżynierów budownictwa znacząco przewyższa liczbę absolwentów; wynika to z ogromnych zadań stojących przed budownictwem w Polsce, zwłaszcza w zakresie infrastruktury transportowej. Należy odbudować dobrze kiedyś rozwinięte szkolnictwo zawodowe, zasadnicze i średnie; szczególnie ważne są technika budowlana. Niezbędne jest przywrócenie możliwości (wyeliminowanej z Prawa budowlanego w 2005 r.) uzyskiwania uprawnień budowlanych wykonawczych przez techników budownictwa.

To ważne wnioski. Dlatego warto tu przytoczyć ponownie słowa Tadeusza Kościuszki (również z 1792 r.): „Niech powszechna tylko będzie edukacja, niczego się lękać nie trzeba...”.

Jest jeszcze wiele tematów z zakresu mostownictwa, w odniesieniu do których uzyskalibyśmy interesującą wypowiedź. Z pewnością trzeba będzie do nich wracać, aby korzystać z Pana niezwykle bogatej wiedzy i doświadczenia. Dziękuję Panu Prezesowi za rozmowę.

Ja również dziękuję serdecznie za spotkanie i możliwość goszczenia na łamach czasopisma zajmującego się tematyką inżynierską, a więc również za możliwość przedstawienia kilku myśli, które – mam taką nadzieję – mogą zainteresować Czytelników.