

Czas na budowę infrastruktury taniej w eksploatacji

tekst: PIOTR PIESTRZYŃSKI, Stowarzyszenie Producentów Cementu

„Koszt budowy to 20–30% całego kosztu życia inwestycji infrastrukturalnej. Budować już potrafimy. Teraz powinniśmy się skupić na tym, aby budować tak, by te elementy infrastruktury były tanie w eksploatacji” – stwierdził Tomasz Franczewski, dyrektor Biura Technicznego Budimeksu SA podczas debaty, która odbyła się 10 października 2016 r. w ramach konferencji *Dni betonu* (Wisła, 10–12 października). W dyskusji panelowej *Polska infrastruktura drogowo-kolejowa – doświadczenie i perspektywy*, prowadzonej przez red. Patrycjusza Wyżgę z TVN24 BiS, wzięli udział: Tomasz Żuchowski, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, Jacek Bojarowicz, p.o. dyrektora generalnego dróg krajowych i autostrad, Ryszard Trykosko, przewodniczący Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budownictwa, Bohdan Wyżnikiewicz, wiceprezes zarządu Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową, Adrian Furgalski, wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR oraz cytowany powyżej dyr. Tomasz Franczewski. Przedstawiamy zapis fragmentu tej debaty.



Patrycjusz Wyżga: Będziemy trochę analizować przeszłość, będziemy próbowali zdiagnozować, jaka jest polska infrastruktura drogowo-kolejowa obecnie, i wreszcie to, co państwa najbardziej interesuje, będziemy próbowali nakreślić perspektywę najbliższych lat oraz najważniejsze wyzwania stojące przed infrastrukturą. Jakie są najjaśniejsze punkty na mapie infrastruktury, co nam się najbardziej udało w ostatnich 27 latach? Czy przetargowe kryterium najniższej ceny wpędziło nasz rynek infrastruktury w poważne kłopoty? Jakie są kluczowe wyzwania dla infrastruktury?



Adrian Furgalski: Z punktu widzenia 27 lat to infrastruktura jest przegrana, ale takim sensie, że za późno się za nią wzięliśmy. Pamiętam, jak w 1998 r. przyszedłem do pracy do ministerstwa, to na infrastrukturę w budżecie był 1 mld zł. Ile jest dzisiaj? Tu widać, jaki duży zrobiliśmy postęp, choć narzekamy, że pieniędzy jest za mało. Jeżeli chodzi o dworce, to udało się je wyremontować praktycznie za pięć dwunasta, tuż przed Euro 2012. Poprawiają się główne ciągi komunikacyjne, magistrale kolejowe. Wszędzie idzie do przodu. Tej kolei bym się najbardziej czepiał, bo to był najgorszy beneficjent poprzedniej perspektywy, a i w tej perspektywie jest beneficjentem, któremu najtrudniej jest ruszyć do przodu. Wydaje się, że udało się lotniska. Na szczęście mamy niewiele lotnisk widm. Żałuję, że nikt nie chce rozmawiać o tym, co będzie po roku 2020. Politycy mówią, że będzie wtedy PPP. To słowo wytrych, którego używa się, gdy nie wiadomo, co powiedzieć. Obawiam się, żeby to nie był szok, kiedy okaże się, że nagle potrzeba kilkadziesiąt miliardów złotych na inwestycje i utrzymanie infrastruktury. Do tego trzeba dochodzić stopniowo. W Polsce pieniędzy nie brakuje. Tylko bardzo często nimi szastamy i marnujemy je, czego przykładem są ekrany akustyczne czy puste (na szczęście) miejsca poboru opłat. Oszczędności związane z kryterium najniższej ceny są złudne, począwszy od fazy projektowej. Problemy w zrealizowanych według tego kryterium inwestycjach odezwią się za jakiś czas. Było ciche przyzwolenie państwa na takie działanie. Im taniej, tym więcej pieniędzy zostanie na inne cele, inne inwestycje.



Jacek Bojarowicz: Mamy dwa sukcesy historyczne. Wydzielenie z państwowej masy wykonawstwa i druga transformacja – oddanie większości dróg samorządom. Dokonaliśmy wewnętrznej transformacji rynku drogowego i sposobu zarządzania drogami. To skutkuje ponad 3 tys. km dróg na poziomie europejskim, ale także siecią dróg wojewódzkich, na które marszałkowie województw zdobywali pieniądze unijne. Ta sieć dróg wojewódzkich wygląda zdecydowanie inaczej niż wtedy, gdy przekazywaliśmy je marszałkom, i przed nimi też trzeba schylić głowę. Np. między Warszawą a Krakowem wybudowali trzy mosty przez Wisłę, których administracja państwowa nie była w stanie w czasach powojennych wybudować. Wchodziliśmy w cykl inwestycyjny, mając kadrę, która nauczyła się budowania za granicą dróg wysokiej klasy. Ci ludzie potrafili swoim doświadczeniem wesprzeć proces inwestycyjny. Nie uniknęliśmy błędów, nad którymi boleję. GDDKiA przez zapisy w kontraktach przyczyniła się do tego, że teraz praktycznie nie mamy dużych

firm drogowych, które samodzielnie mogłyby przystępować do przetargów.



Ryszard Trykosko: Zdecydowanie możliwość pozyskania środków zewnętrznych, bo inaczej dzisiaj nie mówilibyśmy o sukcesach w infrastrukturze. To pozwoliło nam podejść do inwestycji i rozpocząć ich realizację. Jeżeli wymieniamy konkrety, to na pewno zbudowanie autostrad, które spięły Polskę z północy na południe i ze wschodu na zachód. Wykonano tysiące kilometrów innych dróg i dokonano modernizacji na kolei. To są największe sukcesy, ale jest to podlane gorzkim sosem. Nie wykorzystaliśmy tego okresu w sposób właściwy. Zbudowaliśmy infrastrukturę, ale nie poszedł za tym efekt gospodarczy, nie wzmocniliśmy naszych firm budowlanych. Robiliśmy wyścig szczurów. Inwestorzy chcieli wykonać jak najwięcej zadań, nie dzieląc odpowiednio ryzyk, które zostały przerzucone na wykonawców, co się srogo zemściło. Dzisiaj generalnie nie ma silnego polskiego przemysłu wykonawczego. Hiszpanie, będąc kiedyś w takiej samej sytuacji jak my, bardzo wzmocnili firmy budowlane i dzisiaj firmy hiszpańskie są

właścicielami firm polskich. Boję się, że nie wszyscy wyciągnęli wnioski z poprzedniego okresu.

Jeżeli oprócz kryterium najniższej ceny były zapisy umowy przerzucające całą odpowiedzialność na wykonawcę, to nie ma wątpliwości, że powodowało to problemy. Natomiast zrzucanie całej odpowiedzialności na kryterium najniższej ceny to duża niesprawiedliwość. Ustawa o zamówieniach publicznych od początku dopuszczała inne formy wyboru najlepszej oferty. To tylko wygodnictwo i strach urzędników powodowały, że w umowach wstawiano element decydujący o późniejszych problemach. Ta ustawa nigdy nie będzie idealna. Inwestycje powinny być prowadzone przez ludzi, którzy nie będą się bali podejmowania decyzji.



Tomasz Żuchowski: To, czy coś się udało, czy nie udało, jest pojęciem względnym. Pewne poczynania w tę dobrą stronę zaczęły iść. Ale zabrakło komplementarności, zintegrowanego podejścia do realizacji inwestycji z punktu widzenia wszystkich interesariuszy. Skutki braku porozumienia wykonawców, generalnego zamawiającego i wszystkich podwykonawców odczuwane są do dzisiaj. Zostały roszczenia i rozliczenia. Kolejna sprawa to budowanie niezaplanowane strategicznie. Z poprzedniej perspektywy pozostało nam ponad 2200 spraw dotyczących wywłaszczeń i odszkodowań, w których obywatele mają swoje oczekiwania. Nie mamy podmiotu, który wyrósłby na tych kontraktach. Zabrakło też odpowiedzi na pytanie, co w fazie po oddaniu drogi do użytku. Sztuką jest nie tylko wybudować, ale także utrzymać drogę. Niedawno jechałem A2 i na zjeździe z autostrady na Skierniewice był remont, a przecież ta droga była oddana na Euro 2012. To też pokazuje, że przy budowie nie wszystko było spięte tak jak trzeba

i teraz generowane są duże koszty po stronie utrzymaniowej. Do systemu zaprojektuj i zbuduj trzeba jeszcze dodać utrzymaj, żeby to szło potem komplementarnie.

Rząd na bieżąco konsultuje sytuację z branżą budowlaną. Rozruch powinien nastąpić już wkrótce.

Mam nadzieję, że kiedy za dwa lata spotkamy się na *Dniach betonu*, to będziemy mogli mówić o wzroście produkcji budowlano-montażowej.



Tomasz Franczewski: Kapitał nie zna granic. Jesteśmy Polakami, jesteśmy firmą notowaną na warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych. Tutaj płacimy podatki i jesteśmy dumni z tego, że budujemy polską infrastrukturę. W Budimeksie pracuję od 1997 r. i pamiętam przemiany związane z wejściem firmy Ferrovial. To, czego się nauczyliśmy od Hiszpanów i wdramy na polskim rynku, to *know-how* związane z zarządzaniem. Jako inżynier jestem zachwycony, że mamy ponad 3100 km dróg szybkiego ruchu, a w 2007 r. mieliśmy niecałe 1000 km. Mamy wspaniałe obiekty mostowe. Na DK16 budujemy most typu extradosed o rozpiętości przęsła 206 m. To najdłuższy obiekt tego typu w Europie i trzeci na świecie. Naprawdę mamy się czym poszczycić. Nie obyło się też bez błędów. Ale w poprzedniej perspektywie wiele się nauczyliśmy – zarówno generalni wykonawcy, jak i zamawiający. Teraz powinniśmy umieć spożytkować naszą wiedzę – nie powtórzyć złych, a skorzystać z dobrych doświadczeń i dobrych

praktyk. Zgodzę się z panem ministrem. Koszt budowy to 20–30% całego kosztu życia inwestycji infrastrukturalnej. Budować już potrafimy. Teraz powinniśmy się skupić na tym, aby budować tak, by te elementy infrastruktury były tanie w eksploatacji.

Wśród kluczowych wyzwań wymieniałbym trzymanie się planu i jak najszybsze rozstrzygnięcie nowych przetargów, bo firmy nie mają czasu i mogą nie przetrwać. Ponadto kontynuacja dialogu zamawiający – wykonawca tak, żeby w 2020 r. powiedzieć: udało nam się, wybudowaliśmy autostrady i koleje.



Bohdan Wyżnikiewicz: W infrastrukturze po okresie transformacji zmieniło się bardzo dużo. Zawsze można powiedzieć, że coś zmarnowaliśmy, ale dla mnie jako szarego obywatela zmieniło się bardzo wiele. Mogę dojechać autostradami do Europy Zachodniej. Remonty dróg będą zawsze. Nie przypominam sobie, żebym przejechał przez Niemcy i nie natknął się na naprawy dróg. Jeżeli chodzi o połączenia kolejowe między dużymi ośrodkami, to jest zdecydowanie lepiej. Np. w trzy godziny można dojechać pociągiem z Warszawy do Gdańska. Poprawiły się dworce, których nie musimy się już wstydić. Dla gospodarki jest bardzo ważne, że pojawiła się konkurencja między różnymi środkami transportu: koleją, transportem lotniczym i autobusowym. Z punktu widzenia konsumenta jest ogromny postęp. Gdy badamy opinie inwestorów zagranicznych, to narzekań na infrastrukturę w Polsce jest coraz mniej. Chciałbym, żeby z drogami było tak samo jak z telekomunikacją i wtedy przestaniemy o nich mówić.

