

Kryzys sprzyja infrastrukturze drogowej

Infrastruktura transportowa uchroni nas przed skutkami kryzysu, a kryzys – paradoksalnie – będzie sprzyjał realizacji planów infrastrukturalnych. Takie wnioski wypływają z debaty, która odbyła się 10 marca br. w Warszawie, w ramach Executive Club. Spotkanie zorganizowały Cigno Consulting oraz Holon Consultants.

Czy inwestycje infrastrukturalne pomogą złagodzić skutki kryzysu – takie pytanie postawiono panelistom – przedstawicielom władzy publicznej i firm wykonawczych. O tym, że tak będzie jest przekonany podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury (zdymisjonowany pod koniec marca – dop. red.), **Zbigniew Rapciak**. – *Do roku 2012 w całym drogownictwie wydamy minimum 121 mld zł na modernizację istniejącej infrastruktury drogowej i budowę nowej. To ogromne pieniądze – stwierdził. Jak poinformował, w ministerstwie trwają prace nad aktualizacją programu budowy dróg i autostrad, która obejmie okres nawet do roku 2017 i będzie opiewała na kwotę ok. 200 mld zł. Poza tym inwestycje infrastrukturalne przygotowują również samorządy.*

Zbigniew Rapciak obawia się raczej, czy wystarczy potencjału firm, fachowców i materiałów, by te pieniądze spożytkować. Jak mówił, eksperci wyceniają potencjał przerobowy polskiego rynku w zakresie budowy dróg na 25-27 mld zł, zatem tak duże kwoty na inwestycje to wyzwanie dla przedsiębiorców. Choć, jak przyznał, jest to również wyzwanie dla inwestora – zarówno rządowego, jak i samorządowego.

Nie ma wątpliwości, że w infrastrukturze drogowej jest dużo pracy, jednak mimo to podaż zadań ze strony administracji drogowej jest zbyt mała. Dotyczy to zwłaszcza pierwszej połowy

roku – zwracał uwagę wiceprzewodniczący sejmowej Komisji Infrastruktury, **Janusz Piechociński**. Przypomniął, że w ubiegłym roku dyskutowano o konieczności zaproszenia Chińczyków do pracy przy inwestycjach drogowych, podczas gdy w tym samym czasie nasze firmy szacowały, że wykorzystanie ich mocy przerobowych jest na poziomie 40-60 proc. – *Tylko w biurach projektowych mieliśmy nadmiar potencjalnej ilości robót w stosunku do zarejestrowanych możliwości wytwórczych –*

Executive Club to prestiżowe forum kadry menadżerskiej. Misją klubu jest stworzenie platformy do wymiany poglądów i doświadczeń biznesowych. Executive Club łączy ludzi związanych z różnymi branżami i sektorami gospodarki. Inicjatorami forum są Cigno Consulting i Holon Consultants.

mówił Janusz Piechociński. – *Kluczowe jest pytanie: ile mamy przygotowanych projektów i co w trójkącie: finanse, wykonawstwo i administracja powoduje, że mamy opóźnienia. Muszę powiedzieć, że najsłabszą częścią tego trójkąta jest administracja publiczna –* dodał.

Na tę słabość składa się kilka czynników. Jest to m.in. długoletnie słabe wynagradzanie urzędników, w konsekwencji którego najlepsi pracownicy sfery publicznej odeszli do firm komercyjnych. – *W GDDKiA i jej*

oddziałach rotacja pracowników była na poziomie 20-30 proc. rocznie – zwracał uwagę poseł J. Piechociński. Słabą stroną administracji jest także czasochłonność procedur. – Najpierw się sieje, a długo później zbiera. Nikt nie realizuje na razie projektów, które za jego czasów były przygotowane – mówił J. Piechociński.

By skutecznie łagodzić skutki kryzysu poprzez inwestycje infrastrukturalne, należy więc przełamać kilka barier. Zdaniem posła najważniejsze są: maksymalne uelastycznienie procedur, trzymanie pieniędzy na drogi w elastycznych formach oraz jak najbardziej ogólne zapisywanie zadań infrastrukturalnych w planach finansowych. Chodzi o to, by nie zapisywać do realizacji np. konkretnej obwodnicy, lecz mówić o obwodnicach ogólnie. Wówczas to zadanie, które jest szybciej przygotowane może być natychmiast sfinansowane. Według wiceprzewodniczącego Komisji Infrastruktury, powinno być także możliwe przesuwanie środków między inwestycjami nowymi i odtworzeniowymi. Jeśli byłaby za mała podaż projektów do przetargów na nowe odcinki, potencjał wykonawczy mógłby realizować odnowy i modernizacje dróg.

Jak zwracał uwagę prezes PKP Intercity, **Krzysztof Celiński**, dla sprawnego zarządzania projektami – zarówno drogowymi, jak i kolejowymi – ważna jest także decentralizacja. W przypadku GDDKiA ten proces również nie został zakończony.



W związku ze spowolnieniem gospodarczym polski rynek budownictwa infrastrukturalnego jest atrakcyjny – twierdzili uczestnicy spotkania.

– Jak słucham o barierach realizacji rządowego programu to wiem, że raczej powinniśmy się rozglądać za robotą za granicą, żeby w stu procentach wykorzystać nasze możliwości. Ale nawet gdyby wszystkie bariery udało się szybko pokonać,

to gwarantuję, że wcześniej rządowi zabraknie pieniędzy niż nam możliwości wykonawczych do ich przerobienia – zapewniał prezes Budimeksu, **Marek Michałowski**. Jego zdaniem, to właśnie kryzys jest szansą dla programu

rozwoju infrastruktury. – *Za te same pieniądze możemy wybudować więcej. Budujemy za 70-80 proc. budżetu. Ceny materiałów przestały rosnąć, a nawet zaczęły spadać. Mamy wielu fachowców w kraju, a dodatkowo zaczęli oni wracać z zagranicy. Z maszynami też nie ma problemu. Zatem pogoda dla programu infrastruktura jest najlepsza, jaka może być. Wystarczy tylko zastanowić się, jak przełamać bariery.*

– Jest bardzo duża zapaść na rynku np. deweloperskim. Tam są ludzie, których można bardzo szybko przekwalifikować. Przyrost potencjału firm drogowych w ostatnich latach jest bardzo duży – wtórował **Waldemar Merski**, wiceprezes Eurovii.

Ja wynika z debaty, kryzys wymaga tylko większej mobilizacji po obu stronach procesu inwestycyjnego w infrastrukturze, by jego skutki, dzięki przedsięwzięciom w tym obszarze były łagodniejsze.

ELŻBIETA PAŁYS