

Plany działalności Stowarzyszenia PKD na rok 2012

Wystąpienie programowe prezesa Zarządu na Walnym Zebraniu Członków

4 czerwca 2012 r.

Panie przewodniczący!

Koleżanki i koledzy!

Pozwólcie, że skupię teraz Waszą uwagę na tym, co Zarząd proponuje zrobić w obecnym roku i w ogóle w przyszłości. Mam świadomość, że nie będzie to zwykła prezentacja planów na kolejny okres sprawozdawczy, bo nigdy dotąd w 7-letniej historii naszego Stowarzyszenia nie było tak, by przedmiotem rozważań Zarządu stało się samo istnienie Polskiego Kongresu Drogowego. A tak dramatyczne pytania musieliśmy sobie stawiać w początkach tego roku. Zdecydowaliśmy, że jesteśmy potrzebni środowisku właśnie najbardziej teraz, kiedy sytuacja jest trudna i że uczynimy wszystko, by marka PKD nie zniknęła. Szczegółowo przedstawię te okoliczności i podjęte decyzje w drugiej części wystąpienia.

Sytuacja Polskiego Kongresu Drogowego jest odbiciem kondycji całej branży, która pogrążyła się w kryzysie. Nie przysłonią tego triumfalne komunikaty wojenne o sukcesach na froncie walki o przejezdność autostrady A-2. Oddajmy należną sprawiedliwość wykonawcom, którzy rzeczywiście zmobilizowali się w sposób nadzwyczajny. Wyrażmy też należne uznanie służbom inwestora i nadzoru, które włożyły ogromny wysiłek w budowę tych najsłynniejszych 90 kilometrów w Polsce. Za kilka dni rozpocznie się EURO 2012, na jakiś czas wszyscy zapomnimy o tym jak budowaliśmy autostradę z Łodzi do Warszawy. Ale gdy wielki turniej skończy się, oby dla naszej reprezentacji jak najpóźniej – powrócą pytania. Czy nie dało się uniknąć tego zamieszania: najpierw nieudane negocjacje z potencjalnym koncesjonariuszem odcinka, który miał powstać w systemie PPP, potem kontrowersje wokół wyboru chińskiego konsorcjum do budowy dwóch odcinków z 5, na jakie podzielono zadanie, zejście Chińczyków z placu budowy, zawarcie umowy na dokończenie budowy z firmą nie całkiem sprawdzoną i wiarygodną, jej upadłość i powszechnie znane konsekwencje dla podwykonawców i dostawców.

Stawianie takich pytań nie oznacza umniejszania sukcesu czy krytyki dla samej krytyki. Szczególnie prawo do stawiania pytań mają ci – a nasze stowarzyszenie się do nich zalicza – którzy uprzedzali o możliwych skutkach podejmowania błędnych decyzji. Historia budowy A-2 może posłużyć do wyciągnięcia wniosków do wykorzystania przy prowadzeniu kolejnych inwestycji w przyszłości. I wcale nie mam na myśli takich wniosków, jakie wyciąga strona rządowa – czyli żeby narzucić wykonawcom kolejne finansowe zabezpieczenia, tym razem jako przejaw troski o podwykonawców, albo żeby powszechnie stosować system „Zaprojektuj i Buduj” z przerzuceniem maksimum obowiązków i ryzyka na wykonawcę.

Przejezdność A-2, choć ważna symbolicznie, nie zmienia faktu, że reszta głównych założeń programu nazywanego „Drogi na Euro” legła w gruzach. Nie ma autostrady A-4 do granicy z krajem współorganizatorem Mistrzostw Europy – Ukrainą, nie ma połączeń drogami szybkiego ruchu między miastami-gospodarzami w Polsce, nie ma autostrady A-1 z Torunia do Strykowa, nie ma Południowej Obwodnicy Warszawy. Każdy z odcinków ma jakieś swoje uwarunkowania, znamy je dobrze: katastrofalne powodzie, przedłużające się badania archeologiczne, kolejne odkrycia ekologów, problemy z przejmowaniem terenów pod budowę. Nawet jeżeli uznamy – co zresztą powtarzaliśmy od początku – że dróg nie budujemy na jedną trzytygodniową imprezę - ale na pokolenia, a opóźnienia uznamy za uzasadnione, to i tak nie da się ukryć, że zawiodło planowanie i zdolności realizacji inwestycji.

Znalazło to potwierdzenie w rewizji założeń Programu Budowy Dróg Krajowych i zastąpieniu dokumentu przewidującego inwestycje w latach 2008-2012 nowym, ograniczonym latami 2011-2015 a praktycznie 2011-2013, bo zamierzenia na lata 2014-2015 nie zostały sprecyzowane wobec braku informacji o przewidywanych środkach na drogi w przyszłym budżecie Unii Europejskiej. Możemy sobie otwarcie powiedzieć, że to w praktyce oznacza koniec tego wielkiego planu, który ożywia nadzieję cały sektor drogowy.

Były wizje ogromnych, stabilnych nakładów finansowych, wielkiego frontu pracy dla firm i fachowców. Te wizje porwały nie tylko nas, zmęczonych latami niedoinwestowania drogownictwa i zawstydzanych krzywdzącymi opiniami o nieudolności polskich drogowców i jakości polskich dróg. To w tamtych pierwszych latach Programu studenci zaczęli znowu wybierać kierunki techniczne, a wśród nich inżynierię lądową i budownictwo drogowo-mostowe. Teraz mają kłopot ze znalezieniem pracy w zawodzie, a nowi studenci wybierają raczej konstrukcje niż naszą gałąź budownictwa.

Co więc mamy w kilka lat po rozbudzeniu nadziei na wielki boom w drogownictwie? Ograniczane nakłady, praktyczne rozdysponowanie już środków UE, niską lub ujemną rentowność firm budownictwa drogowego, bankructwa dużych firm pociągających za sobą małe, upadek biur projektowych, na szczeblu samorządowym likwidowane są zarządy dróg.

W tak trudnej sytuacji tym mocniej dostrzegamy problemy, które nie wynikają z kryzysu finansowego i ograniczeń budżetowych. Polski Kongres Drogowy i inni przedstawiciele środowiska wielokrotnie zwracali uwagę, że cały system udzielania zamówień publicznych i praktyka jego stosowania w obszarze drogownictwa obarczony jest poważnymi wadami, na co nakładają się dodatkowo błędy w stosowaniu go przez stronę publiczną. Ten zły system wpędza wykonawców w problemy, powoduje utratę płynności finansowej i na zasadzie reakcji łańcuchowej ciągnie w dół podwykonawców i dostawców (...).

Co nas oczekuje w przyszłości? Brak wiadomości o wielkości i priorytetach następnego budżetu unijnego nie może napawać optymizmem. Jest wyzwaniem dla naszych sił politycznych zapewnienie Polsce odpowiednio wysokiego udziału w budżecie Unii 2014-2020, a dla środowiska drogowego walka o podział tych pieniędzy, by na drogi przypadły środki porównywalne do obecnych. Wiemy dobrze jakie są potrzeby w dziedzinie rozwoju sieci drogowej w Polsce. Gdyby znalazły się pieniądze na realizację dotyczących sieci drogowej zapisów Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju wróciłoby poczucie perspektyw dla całego naszego sektora.

Następne lata przyniosą narastanie problemu utrzymaniowego, bo proporcje środków na budowę nowych odcinków oraz utrzymanie i remonty substancji pogarszają się. Wiele znaków zapytania dotyczy przyszłości administracji drogowej, zwłaszcza na szczeblu samorządowym. Wreszcie pozostaje cały ogromny zakres wprowadzenia standardów dbałości o sieć i standardów technicznych w drogownictwie.

Szanowni Państwo!

Już z tego krótkiego przeglądu wyzwań, przed którymi stoi środowisko widać, że istnieje ogromne pole do działania dla jego reprezentacji. Musimy wobec tego zadać sobie pytanie skąd bierze się kryzys, który dotknął nasze stowarzyszenie – ale nie tylko nasze. Dotyczy on bowiem wielu instytucji zaliczanych do tak zwanego III sektora.

Sprawa ma szersze tło, wykracza poza Polskę. Mamy do czynienia z powszechnym kryzysem społeczeństwa obywatelskiego. Jego symptomami są: brak zainteresowania społeczeństwa sferą publiczną, widoczny choćby w niskiej frekwencji podczas wyborów i referendum, odwrót od życia wspólnotowego, postępujący kryzys zaufania wobec instytucji publicznych. Manuel Castells – jeden z największych autorytetów w naukach społecznych napisał w 2009 r.: „Instytucje i organizacje społeczeństwa obywatelskiego (...) stały się na ogół pustymi skorupami, w coraz mniejszym stopniu zdolnymi odnosić się do życia i wartości ludzi w większości społeczeństw”.

Jednak istnienie III sektora (sektor I to władze publiczne, sektor II to biznes i sektor III to instytucje i organizacje społeczeństwa obywatelskiego) jest w systemie demokratycznym sytuacją trwałą i nieodwracalną. Po 1989 roku, w Polsce organizacje społeczne przyczyniły się do zmniejszenia luki, jaka powstała w wyniku ograniczania udziału państwa w finansowaniu niektórych świadczeń i usług społecznych. Nawet jeżeli niektórzy nazywają to „lataniem dziur, które zostawia po sobie wycofujące się z wielu sfer życia państwo”, to są to ważne działania. (...) Akurat w naszym obszarze działania państwo nie dostrzega ważnych „dziur do załatwienia w miejscach, z których się wycofuje”, a te „dziury” istnieją. Wielokrotnie zwracaliśmy uwagę, że państwo abdykowało z funkcji gospodarza całej sieci drogowej poza drogami krajowymi, nie chce wziąć na siebie funkcji regulatora w systemie standardów i przepisów technicznych, brakuje jasnego określenia kompetencji między różnymi organami państwa (np. problem hałasu drogowego krąży między resortami transportu, środowiska i ochrony zdrowia), brak działających i wyposażonych w kompetencje struktur odpowiedzialnych za stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. Tyle, że w tych dziedzinach państwo nie chce być wyręczane przez nikogo (...).

W takich uwarunkowaniach nasza działalność musiała i będzie musiała być trudna. Jakie jest wyjście z sytuacji braku wsparcia władz publicznych dla PKD? Trzeba nauczyć się korzystać z instytucji demokratycznych:

- pluralistycznego parlamentu (regularnie „karmić” posłów opracowaniami, stanowiskami etc),
- innych organizacji III sektora (nawiązywać współpracę, wymieniać się informacjami, wzajemnie bywać na imprezach – stowarzyszenia motoryzacyjne, zajmujące się brd, ekologiczne),
- mediów, a za ich pośrednictwem odwoływać się bezpośrednio do opinii publicznej
- Internetu (pod wpływem internetu zarówno pojęcie „obywatelstwa”, jak i „społeczeństwa obywatelskiego” nabierają nowego znaczenia. Symptomy tej przemiany opisuje się za pomocą pojęcia polityki pozainstytucjonalnej, czyli uprawianej poza zwykłymi kanałami, niekoniecznie przez tradycyjnych aktorów. Polityka pozainstytucjonalna to przykładowo polityka bojkotów konsumenckich i protestów mobilizujących do aktywności politycznej szerokie rzesze społeczeństwa (jak np. protesty w sprawie ratyfikacji umów ACTA)

(...) Uważamy, że w tak trudnej sytuacji na rynku i w sferze zarządzania drogami, przy groźbie odsuwania problematyki dróg na drugi plan po nadzwyczajnej mobilizacji, którą właśnie obserwujemy na kilka dni pozostałych do EURO 2012, przy możliwych kolejnych

upadłościach firm i związanych z tym kłopotach na kontraktach, jest i będzie zapotrzebowanie na rzetelną, dobrze uargumentowaną obronę interesów polskiego drogownictwa.

Oddanie bez walki pola teraz, gdy głos rozsądku i fachowa podpowiedź w naszej branży są na wagę złota – choć niekonieczne są cenione – oznaczałoby w praktyce zaprzepaszczenie tego, co wspólnym wysiłkiem udało nam się dokonać w ciągu 7 lat działalności. Marka Polski Kongres Drogowy jest kojarzona z jakością propozycji programowych, zdolnością do integracji różnych grup, składających się na środowisko drogowe, jesteśmy stowarzyszeniem poważanym, cenionym za wyrażane opinie. (...)

Rzadko odwołujemy się do tradycji, a przecież kontynuujemy działalność pokoleń polskich drogowców jeszcze z lat przedwojennych. Kiedy w 1928 roku obradował pierwszy Polski Kongres Drogowy, jego przewodniczący inż. Melchior Nestorowicz stwierdził, że przed Kongresem widać ogromne pole do działania, gdyż "w Polsce gospodarka drogowa jest bardziej zaniedbana niż inne dziedziny życia gospodarczego, a polskie drogownictwo nękają trudne i palące zagadnienia. Aktualnie drogownictwo wymaga ulepszeń i reorganizacji. Na cele gospodarki drogowej brak jest środków materialnych, a poziom techniki drogowej pozostawia dużo do życzenia". Technika pewnie poszła zdecydowanie naprzód, ale inne fragmenty opisu sytuacji w drogownictwie wydają się zawsze aktualne. Dlaczego o tym mówię? Uważam, że mamy swoiste zobowiązanie wobec tych, którzy w daleko trudniejszych warunkach niż mamy dziś, podjęli trud wspomnianych wyżej „ulepszeń i reorganizacji”, tym bardziej że widzimy dobrze jak wiele pozostaje do zrobienia.

Zupełnie na marginesie zauważę, że inż. Nestorowicz pełnił wtedy funkcję dyrektora Departamentu Drogowego Ministerstwa Robót Publicznych. Gdyby w dzisiejszej rzeczywistości urzędnik tej rangi chciał angażować się w działalność społeczną w Kongresie Drogowym, musiałby co najmniej tłumaczyć się z rzekomego konfliktu interesów...

(...) Kontynuując w nieco zmienionej formule swoją działalność, chcemy pozostać platformą, na której spotkają się zainteresowani budową i zarządzaniem drogami w Polsce. Musimy zacząć wytwarzać i upowszechniać więcej opracowań i opinii, eksperckich wypowiedzi. Nie tylko wtedy, gdy oficjalnie jesteśmy proszeni o wyrażenie opinii w ramach konsultacji społecznych projektów ustaw czy rozporządzeń. Świeżym przykładem takiej działalności może być nasze wystąpienie do członków sejmowej Komisji Infrastruktury, dotyczące zgłoszonego projektu rezolucji, wzywającej Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej do zapewnienia bezpieczeństwa podwykonawców w zakresie budowy dróg i autostrad. Wyrziliśmy opinię, że proponowana rezolucja powinna odnosić się ogólnie do relacji między państwowym inwestorem a wykonawcami kontraktów, bez dzielenia ich ze

względu na rolę w procesie realizacji inwestycji. Takie ogólne odniesienie się do problemów, które nasilają się na placach budowy dróg w naszym kraju, wychodziłoby naprzeciw oczekiwaniom całego środowiska drogowego, skutecznie do tej pory opierającego się próbom antagonizowania go. Jest dla nas oczywiste, że należy piętnować oczywistą nieuczciwość i brak rzetelności biznesowej, ale walka z takimi zjawiskami nie może być traktowana jako najważniejsze działanie dla usprawnienia budowy dróg w Polsce. Dla nas ważne jest to, by wskazane zostały daleko istotniejsze problemy na rynku budownictwa drogowego, a nie medialne fajerwerki (...).