

Bilans zasobów polskiego budownictwa drogowego

Utworzono: czwartek, 25, listopad 2010 08:17 Zbigniew Kotlarek



Dokładnie rok temu zaproponowaliśmy instytucjom odpowiedzialnym za budowę i remonty dróg, wykonawcom oraz producentom i dystrybutorom surowców, materiałów i technologii, wykorzystywanych w procesach inwestycyjnych, sporządzenie „Bilansu zasobów polskiego budownictwa drogowego”. Jego idea sprowadzała się do prostego w teorii pomysłu: oto należy z jednej strony oszacować wielkość zapotrzebowania na różne materiały, biorąc pod uwagę plany budowy dróg nowych i modernizacji oraz remontów już istniejących. To jakby strona „Winien” w tym umownym bilansie. Po stronie „Ma” zaś umieścilibyśmy oszacowane przez producentów i dystrybutorów zasoby surowców, możliwości produkcyjne wytwórni materiałów i wyrobów używanych w budownictwie drogowym. Zamierzaliśmy także zbilansować zasoby tak zwane miękkie, czyli pracowników i ich kwalifikacje.

Punktem wyjścia przed rokiem była dla nas nadzieja, że rok 2010 oznaczać będzie przełom w realizacji w Polsce wielkiego programu drogowego. Pierwsze dwa lata realizacji programu budowy dróg krajowych zajęły procedury przetargowe i inne prace przygotowawcze. Szły one wolno, nieraz wskazywaliśmy na liczne bariery utrudniające rozpoczynanie budowy. Faktyczna budowa wielu odcinków dróg ruszyła w roku 2010 i mamy nadzieję, że w jeszcze większej skali toczyć się będzie w latach następnych. Wystarczy odbyć jakąkolwiek dalszą podróż po Polsce, by przekonać się, że robi się naprawdę dużo. Trwają modernizacje i remonty dróg, nie tylko krajowych, ale także samorządowych.

Czy w momencie, gdy jednocześnie w wielu miejscach zaczną się budowy, będzie zapewniona wystarczająca podaż podstawowych materiałów: kruszyw, cementu i asfaltu? Czy sprostamy wyzwaniu logistycznemu jakim będzie ich przewiezienie, terminowe dostawy i składowanie? Wygrywające oferty w przetargach zakładają pewien poziom cen tych materiałów. Czy jednak one nie zdrożeją w momencie

Bilans zasobów polskiego budownictwa drogowego

Utworzono: czwartek, 25, listopad 2010 08:17 Zbigniew Kotlarek

wzrostu zapotrzebowania, stawiając pod znakiem zapytania opłacalność kontraktów dla wykonawców? To są pytania, które zadawali przedstawiciele środowiska drogowego, a wraz z nimi PKD.

Cykl zainaugurowaliśmy seminarium na temat: „Materiały podstawowe: kruszywa, cement, asfalt” (Warszawa, 9 listopada 2009 r.). Przypomnę, że producenci kruszyw sygnalizowali wówczas obawy, że w roku 2010 pojawią się napięcia w terminach dostaw, w roku 2011 - okresowy brak realizacji zapotrzebowania, a w roku 2012 wystąpią duże napięcia w dostawach kruszyw. Oddzielną kwestią jest logistyka przewozów tak znacznych ilości masowych materiałów na znaczne nieraz odległości. Nie zapowiadały się żadne problemy z pokryciem zapotrzebowania budownictwa drogowego i mostowego na cement. I tak duże możliwości produkcyjne polskiego przemysłu cementowego mają wzrosnąć dzięki znacznym inwestycjom. Nowe inwestycje planowane są również przez producentów asfaltu, choć w Polsce występuje podobno jego nadprodukcja. W trakcie seminarium pokazały się pewne rozbieżności między szacunkami zapotrzebowania na materiały między zarządcą dróg krajowych, jako największym inwestorem, a zrzeczeniami producentów materiałów. To pokazało jak pilna jest potrzeba rzeczowych rozmów instytucji odpowiedzialnych za budownictwo drogowe z dostawcami i producentami materiałów.

Kolejne seminarium z cyklu „Bilans zasobów” dotyczyło rynku stali, konstrukcji stalowych i innych wyrobów hutniczych (Warszawa, 14 stycznia 2010 r.). GDDKiA oszacowała wówczas zapotrzebowanie na wyroby stalowe do roku 2015 na 1 740 000 ton. Oczywiście do tego dochodzą inwestycje na drogach samorządowych i w pozostałych sektorach infrastrukturalnych, w tym na kolei. Sektor stalowy zaprezentował się jako branża nowoczesna, po głębokiej restrukturyzacji, czekająca na zamówienia w ramach programu budowy dróg. Dla producentów stali budownictwo (w tym drogowe) i wytwórcy konstrukcji stalowych stanowią aż 46 proc. odbiorców.

Jakie są wnioski z całej akcji „bilansu zasobów”? Po pierwsze – niemal niemożliwe jest precyzyjne oszacowanie zapotrzebowania w skali całego kraju na materiały. Nawet tak wydawałoby się pewna w swoich obliczeniach Generalna Dyrekcja nie podaje do publicznej wiadomości faktycznych harmonogramów realizacji programu budowy dróg krajowych na lata 2008-2012. Do opinii publicznej dobiegają strzępy informacji: że dany odcinek będzie zrealizowany w roku 2013, a nie 2012, a inny ujęty w tymże planie może liczyć na realizację po 2014 roku, ale nowego programu, w sensie planu rzeczowego ze zrewidowanymi terminami realizacji jeszcze nie poznaliśmy. Niejasne są też doniesienia o przewidywanym finansowaniu dróg krajowych w kolejnych latach, a nad tym wszystkim jest jeszcze niepewność co do kształtu budżetu Unii Europejskiej po roku 2013 i środków na jakie będziemy mogli wtedy liczyć.

Inna niewiadoma to plany zarządców dróg samorządowych. Nie mam tu tylko na myśli niewiadomej kryjącej się w odbywających się za miesiąc wyborach i możliwych zmianach priorytetów budżetowych wyłonionych wtedy nowych władz.

Bilans zasobów polskiego budownictwa drogowego

Utworzono: czwartek, 25, listopad 2010 08:17 Zbigniew Kotlarek

Decentralizacja zarządzania drogami sprawia, że brak jest ośrodka, który dysponowałby wiarygodnymi danymi o stanie i przyszłości całości sieci dróg w Polsce.



Po drugie – podczas każdego seminarium, i z cyklu „Bilans zasobów” i innych organizowanych przez PKD, jak bumerang wraca temat przepisów technicznych w budownictwie drogowym. Ich brak albo niejasny status, nieobligatoryjność wpływa przecież w oczywisty sposób na możliwość obliczenia potrzebnych materiałów. Użycie wielu z nich, zwłaszcza nowszych na rynku, w dużym stopniu zależy od dowolnych decyzji projektantów, którzy posługują się niekiedy nieaktualnymi dokumentami. Tym większego znaczenia nabiera w tej sytuacji wdrożenie systemu norm i specyfikacji technicznych, które umożliwią stosowanie standardowych rozwiązań.

Po trzecie wreszcie – temat materiałów trafił na pierwsze strony gazet i czołowe miejsca telewizyjnych doniesień. Rzadko, niestety, pokazywany w rzeczowy sposób i zgodny z prawdą. Opinię publiczną ekscytuje się doniesieniami o szajkach wybierających dolomit z podłoża drogi i sypiących tam piasek albo rzekomo radioaktywnych produktach spalania używanych do podbudowy. Inwestorzy i wykonawcy toczą spory za pośrednictwem mediów na temat zawartości „asfaltu w asfalcie” na nowych odcinkach dróg. Potrzeba więcej rzeczowych informacji i wiedzy ludzi, którzy zabierają głos w tych sprawach. I o to apeluję.

Zbigniew Kotlarek
prezes Zarządu Stowarzyszenia
Polski Kongres Drogowy