



Żyjemy w ciekawych, trudnych czy ciężkich czasach budownictwa drogowego? - My żyjemy w bardzo dobrych czasach, zwłaszcza w Polsce - uważa Aleksander Jonek, wiceprezes Polimex-Mostostal S.A. - Wiele firm z Unii Europejskiej przyjechało do nas, aby pomagać nam budować nasze autostrady czy drogi szybkiego ruchu. Realizujemy program budowy dróg, który jest wspomagany finansowo przez Unię Europejską. Wydajemy dziesiątki miliardów złotych, zatem drogowcy mają możliwość wykazania się, pokazania co potrafią - podkreśla wiceprezes zastrzegając, że oczywiście zdarzają się także przykłady bardzo negatywne. Takim przykładem, nagłaśnianym w mediach, jest chiński COVEC. - Uważam, że Chińczycy ze swoimi technologiami nie powinni wchodzić na rynki europejskie - zastrzega **Aleksander Jonek**. Z wiceprezesem Polimex-Mostostal S.A. rozmawiamy o polskim drogownictwie.

- Odległe rynki to w pewnym sensie specjalność polskich firm. Byliśmy postrzegani jako fachowcy w projektowaniu i budowie dróg jeszcze w czasach, gdy w Polsce nie było tylu inwestycji. Gdy nadeszły te dobre czasy, to opinia społeczna nie postrzega nas jako fachowców, a nawet wielu „znawców-amatorów” twierdzi, że nie potrafimy budować dróg...

- Absolutnie nie jest to prawda. My wybudowaliśmy właściwie większość dróg w Iraku, budował je DROMEX... W budownictwie drogowym nie ma żadnej filozofii, nie ma trudnych technologii. My inżynierowie jesteśmy w stanie wybudować każdą drogę, każdy obiekt przemysłowy, każdy budynek publiczny. Dla nas to nie stanowi problemu. Trudności w budownictwie drogowym mogą się pojawić w określonych sytuacjach. Po pierwsze, gdy inwestor jest niezdecydowany i dokonuje zmian podczas budowy - wówczas nie da się dobrze zrobić i zarobić, bo czasami przypomina to zawracanie kijem Wisły. Po drugie, jeżeli w trakcie prac „szczęśliwie” dotrze się do czegoś, co kryła ziemia, nie daj Boże jakiegoś cmentarzyska, to wtedy

następuje wstrzymanie prac i pojawiają się nowe problemy. W pozostałych sytuacjach – wszystko jest do zrobienia i nie ma trudnych technologii.

- A propos technologii. Czy Pana firma wykorzystuje ten boom drogowy i czy macie jeszcze czas na prowadzenie badań i analiz?

- To robimy cały czas, to się robi bezustannie, bo inaczej nie ma postępu. Robiąc coś dzisiaj, tak samo jak wczoraj oznacza, że człowiek się cofa. Bez przerwy poszukujemy nowych możliwości przede wszystkim po to, by zrobić lepiej, taniej, szybciej...

- Tak jest po stronie wykonawców, a jak jest z zamawiającymi? Czy oni też są otwarci, też poszukują?

- Zamawiający są bardzo często zepsuci przez niesolidnych oferujących, ze względu na to, że każdemu się wydaje, że potrafi dobrą drogę wybudować i... oferuje swoje usługi. A system zamówień publicznych jest tak skonstruowany, że najtańsza oferta wygrywa. Bardzo często się tak zdarza, że przetargi wygrywają firmy, które nie mają doświadczenia. Jak mówiłem, w budowie dróg nie ma specjalnej filozofii, ale niezbędne jest elementarne doświadczenie. Ktoś nie ma doświadczenia, ale wydaje mu się, że robi coś tak samo szybko, jak firma doświadczona, a nawet jest przekonany, że robi to jeszcze taniej, niż my to robimy i później są „wpadki” różnego rodzaju. Ale ja obwiniąlbym za taki stan rzeczy samych oferujących, bo nie kierują się logiką. I takie sytuacje w odniesieniu do polskich firm też się zdarzają. Mieliśmy na A4 taki odcinek, że firma miała doświadczenia na innym polu budownictwa niż drogowe i wystartowała do przetargu na budowę bardzo dużego, dwudziestokilometrowego odcinka autostrady. Cenę dawała bardzo niską. Zmieniły się warunki brzegowe i firma niestety musiała zrezygnować z budowy...

- Kwestia ceny i przetargów. Jak wiele tracimy przez to, że teoretycznie budujemy tak tanio?

- Tracimy na tym bardzo dużo. Muszę powiedzieć, że tracimy także jako Polska. No bo to, że polskie firmy nie zarabiają na inwestycjach rządowych oznacza, że państwo niszczy swoje własne firmy. Po pierwsze, samo oferowanie powinno być logiczne. I tu mamy całą masę przykładów, których nie chcę wymieniać, kiedy to firmy składają ofertę poniżej kosztów tylko dlatego, że chcą wygrać przetarg, zgodnie z zasadą „A może się uda?” Ale najczęściej się nie udaje. Po drugie - system zmiany cen. Jeżeli warunki brzegowe się zmieniają, to państwo chroniąc swoje własne firmy powinno dopuszczać zmianę cen kontraktowych, szczególnie w przetargach publicznych. Bowiem jeżeli warunki brzegowe się zmieniają, na przykład hutnictwo podwyższy o 20% cenę stali, to obecnie wykonawca drogi musi cenę tego zbrojenia wliczyć w swój własny koszt. Ale to są inne warunki brzegowe. W takim przypadku państwo powinno dopuścić system zmiany cen, zgodnie z jakimiś wskaźnikami, szczególnie w tych sytuacjach, kiedy to jest niezależne od producenta. Takie postępowanie, w przypadku zamówień publicznych, obowiązuje w niektórych krajach europejskich, na przykład w Austrii, Francji, Niemczech.

- Potrzebne są właściwe gwarancje finansowe, ale równie ważni są pracownicy - doświadczona kadra inżynierska...

- Szczycimy się tym, że mamy bardzo dużo młodych ludzi. Kiedyś zaprosiliśmy na spotkanie firmowe tylko te osoby, które ukończyły studia i nie przekroczyły 35 roku życia. I pojawiło się 450 osób, a należy jeszcze doliczyć 10-20% tych nieobecnych. I to jest fajne...

- Czy Pana zdaniem mogą liczyć na dalsze zatrudnienie?

- To zależy od wielu czynników. Ale my jesteśmy firmą, która się rozwija i my ich potrzebujemy. Oczywiście zależy także od indywidualnego rozwoju: ktoś kto będzie bardzo dobry z pewnością znajdzie zatrudnienie, lecz ten kto nie wykaże się u nas, to musi szukać zatrudnienia gdzie indziej...

- Pytam o to zwłaszcza w kontekście kolejnej perspektywy czasowej - nie wiadomo co będzie po roku 2013...

- Kończy się obecny programy budowy dróg, ale już zostało zapowiedziane, że będzie nowy program na lata 2014-2020. Fakt, że nie będziemy budowali autostrad nie oznacza, że my nie będziemy budować dróg w Polsce. Jest do zrobienia cała masa dróg lokalnych, wojewódzkich, miejskich. I jestem o tym przekonany, że w roku 2015 czy 2016 będą mniej więcej takie same finanse, które były wydane w roku 2011.

- Zatem będzie dobrze...

- Będzie dobrze.

- Czym jest drogownictwo nie tylko w dobrych czasach? To łatwa sztuka?

- Łatwą sztuką jest budowanie, ale budownictwo drogowe to tworzenie krwioobiegu gospodarczego dla danego kraju. Natomiast samo budownictwo to jest piękna przygoda życiowa dla samego inżyniera, dla każdego budowlańca. Bo raz się jest tu, raz się jest tam. Mimo, że się jest poza domem, co jest uciążliwe, to na przykład zwiedza się świat. Mieliśmy na przykład budowy na Spitsbergenie, bardzo dużo budowaliśmy w Skandynawii. Budownictwo to jest przygoda.

- Dziękuję za rozmowę.

Alina Duda