

Powinniśmy zacząć pracować nad rynkiem jakości, a nie ciągle godzić się na rynek ilości

Z **ALEKSANDREM KABZIŃSKIM**, prezesem zarządu Polskiego Związku Producentów Kruszywy, rozmawia **MARIUSZ KARPIŃSKI-RZEPA**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne, zdjęcia: **POLSKI ZWIĄZEK PRODUCENTÓW KRUSZYW**



Pod koniec 2015 r. spekulowano, że w 2016 r. polski rynek kruszywy budowlanych może zanotować wzrost o nawet 10%. Jakim wynikiem sprzedaży zamknął się ostatecznie ubiegły rok?

Należy poważnie zastanowić się nad całym tym gwarem ekspertów w sprawie szacunków i przewidywań. Po kulminacyjnym roku 2011, kiedy również i ja nie doszacowałem potrzeb, a więc i produkcji, w kolejnych latach podchodzę do prognoz ostrożnie i bez chorobliwego optymizmu. Proszę zauważyć, że znakomita większość ekspertów przeszacowuje na plus prognozy ilościowo-wartościowe. Każdy bowiem chce swoim właścicielom i przełożonym, a także czytelnikom dać powody do optymizmu. Osobiście uważam, że w obszarze kruszywy weszliśmy w okres stabilizacji popytu.

W latach 1992–2011 zapotrzebowanie na kruszywa wzrosło 8,5-krotnie (z 40 do 340 mln t/r.). Od lat 90. XX w. analizuję zapotrzebowanie na kruszywa w Hiszpanii i Niemczech. Pierwszy z wymienionych

krajów jest przykładem, jak spada zapotrzebowanie po ustaniu dopływu środków z UE (z 400 do 75 mln t/r.), w Niemczech natomiast od 15 lat sprzedaż ustabilizowała się (ok. 500 mln t/r., \pm 10%).

W Polsce przy 250 mln t zapotrzebowania rocznego zużycie kruszywy budowlanych na mieszkańca wynosi 6,5 t/r., podobnie jak średnio w Europie, w tym w Niemczech. Od 2012 r. krajowe zapotrzebowanie utrzymuje się na stabilnym poziomie, z wahaniami do ok. 10%. Pod koniec 2015 r. prognozowałem, że sprzedaż w 2016 r. będzie w podobnej skali. Uznałem za mało wiarygodne zapowiedzi programu budowy dróg, gdyż nie było podstaw, aby przewidywać wzrost PKB powyżej 3,0%, zaś o inwestycjach na kolei nawet szkoda mówić. Niestety, nawet nie powtórzyliśmy wyniku z roku 2015 – ubiegły rok zakończył się sprzedażą o ok. 10% niższą. Na podobnym poziomie pozostaje zużycie kruszywy naturalnych łamanych, a pogorszenie nastąpiło w zakresie piasków i żwirów.

Uważam, że należy przestać czekać na cud wielkiego wzrostu wynikający z kumulacji robót 2018–2020. Powinniśmy zacząć pracować nad rynkiem jakości i wartości, a nie ciągle godzić się na rynek ilości. Już zaczynamy przystępować do remontowania i naprawy projektów z lat 2007–2010. Kto za to zapłaci? Kłasyk mówi: pan, pani, my zapłacimy. Przy budowie dróg krajowych, infrastruktury oraz innego rodzaju budownictwa należy stawiać na jakość stosowanych materiałów, które często nie mają dużego udziału w ogólnych kosztach inwestycji. Po co transportować i płać za byle jakie wyroby, w tym kruszywa, kiedy można za tę samą cenę dowozić wyroby o wysokiej, a przynajmniej wystarczającej jakości.

Czy można dziś oszacować, jakie będzie zapotrzebowanie na kruszywa budowlane do 2020 r. i jak ono wpłynie na branżę?

Przypominam, że w 2017 r. ma być oddanych 390 km dróg krajowych i autostrad. Publiczny zamawiający zamierza podpisać wiele nowych kontraktów (ok. 700 km), ale ponieważ budujemy w systemie zaprojektuj i zbuduj, nie będzie od razu znacznego wzrostu zapotrzebowania na kruszywa. Początek roku jest optymistyczny. Mamy przykłady wzrostu sprzedaży rok do roku.

Kiedyś będzie trzeba uruchomić na szeroką skalę program budowy dróg kołowych i szynowych, choćby po to, żeby wydać unijne pieniądze. Drogowcy i kolejarze zapowiadają, że będzie to w latach 2018–2020. Ja uważam, że nastąpi to nieco później, bo w latach 2019–2022. Dowodzi tego realizacja i poślizgi budżetu 2007–2013. Obecny bilans otwarcia to 1300 km dróg krajowych i autostrad w budowie oraz 700 km w planowanych przetargach.



W tej sytuacji potrzebnych będzie w latach 2017–2022 ok. 45–50 mln t/r. kruszyw, co oznacza średniorocznie zapotrzebowanie 7–10 mln t/r. Spodziewam się jednak problemów, gdyż Unia może zmniejszyć nasze dotacje, uznając, że rząd polski nie trzyma się unijnych zasad. Zwłaszcza że budżet Wspólnoty też się nie domyka, a fundusze strukturalne po wystąpieniu Wielkiej Brytanii (mniej środków o 12% w unijnym budżecie) są niepewne. Polska będzie na plusie dofinansowań z Unii tylko do roku 2020. A potem? Krajowy budżet wobec licznych programów socjalnych nie wystarczy na przewidywane potrzebne projekty.

Pozostaje liczyć na wzrost PKB, koniecznie znacznie powyżej 3%. Słowem, w okresie 2018–2022 będziemy notować zwiększenie popytu w poszczególnych latach. Okresowo może wystąpić większe zapotrzebowanie jednorodnjowe (ten sam rodzaj robót na drogach (nawierzchnie) i na kolei). Branża posiada jeszcze – nawet istotne – nadwyżki mocy produkcyjnych (że tak jest, pokazał rok 2011), ale to nie będzie trwać wiecznie. Z powodu niskich cen kruszyw firmy praktycznie nie osiągają marży i nie odkładają pieniędzy na rozwój. Nadwyżki mocy bez odbudowywania parku maszyn i modernizowania technologii pozwoli się wykruszyć.

Polska kolej potrzebuje wieloletniej wizji, a tymczasem ciągle czekamy na rozpoczęcie realizacji projektów. Czy branża kruszywowa wiąże z koleją nadzieje?

Zawsze uważałem kolej za ważnego, ale nie za decydującego odbiorcę

branży (ok. 2,5–4% kruszyw naturalnych łamanych). Zwracam uwagę na specyfikę jakościową zapotrzebowania, inne niż dla reszty budownictwa warunków i środki odbioru. Budowa dróg żelaznych to przede wszystkim nakłady na szyny, podkłady, zasilanie, sterowanie, zabezpieczenie. Na 1 km nowej linii kolejowej potrzeba podsypki kolejowych na poziomie 3–4 tys. t. Nowe linie będą budowane fragmentarycznie i w niewielkiej liczbie, a przewaga modernizacji już istniejących linii oznacza jeszcze mniejsze zapotrzebowanie. Wprawdzie zapowiadane jest spiętrzenie robót na kolei w latach 2018–2020, ale jestem przekonany, że nastąpi poślizg, a co szczególnie istotne, pojawią się wtedy utrudnienia w wywozach i przewozach kruszyw. Objazdy w wypadku przebudowy linii kolejowych to nie to samo, co objazdy drogowe. Spiętrzenie robót i zapotrzebowania w budownictwie kolejowym może spowodować wzrost sprzedaży kruszyw do poziomu 5–6 mln t rocznie, podczas gdy w 2016 r. było to 1,8 mln t.

Prosperity będzie dla kilku, najwyżej kilkunastu producentów kruszyw, których materiały zostały już sprawdzone na budowach w latach poprzednich. Odpowiadając wprost, kilku, kilkunastu producentów może zrealizować całe zapotrzebowanie, robiąc miejsce innym firmom na drogach. Podsypka kolejowa to asortyment, który alternatywnie przeznaczany jest na kruszywa do mieszanek mineralno-asfaltowych. Z koleją już od wielu lat wiążemy na-

dzieje, licząc, że zapowiedzi kiedyś zostaną zrealizowane.

Wygląda na to, że oddała się budowa kolejnych odcinków dróg ujętych w planie na lata 2014–2023. Z listy drogowych priorytetów usunięto trasę S6, unieważniono przetarg na przebudowę S14, czyli zachodniej obwodnicy Łodzi. Jak Pan ocenia dalsze powodzenie realizacji planu i czy jego ewentualne wyhamowanie odbije się na branży kruszywowej?

Zmiany w programie i wprowadzenie nowych priorytetów nie wywołają wielkich zmian w łącznym zapotrzebowaniu na kruszywa. Zmiany te wpływają tylko na wybór konkretnego dostawcy (renta geograficzna). Wynika to z faktu, że liczy się koszt kruszywa w miejscu wbudowania, a jednym z głównych składników tego kosztu jest cena za transport. Z przymrużeniem oka, na pytanie, gdzie należy budować drogi i kolej, odpowiadam tak: dokąd, nie wiem, ale powinny mieć początek w miejscu produkcji kruszyw.

Jest zapowiedź zaktualizowania programu budowy dróg pod koniec pierwszego półrocza 2016 r. Będzie kilka nowych priorytetów. Uważam, że najważniejsze powinno być uzupełnienie podstawowej sieci dróg przez dobudowanie brakujących odcinków. Podam przykład kielecko-małopolski. Udało się pokonać przeszkodę w postaci nieodpowiedzialnych tzw. ekologów, którzy blokowali od 2007 r. siedmiokilometrowy odcinek E7 Skarżysko Kamienna – granice województw. Liczę, że w 2020 r. z Kielc pojedziemy drogą ekspresową na północ do Warszawy, a na południe nawet nie do Miechowa, a do granicy woje-



wództwa świętokrzyskiego. Pozostaje odcinek od granicy Świętokrzyskiego do stolicy Małopolski. Oczywiście, podaję przykład mi bliski i oczekiwany, ale budowa uzupełnień powinna dominować w myśleniu twórców zweryfikowanego programu drogowego. Druga moja obserwacja wynika z analizy realizacji przetargów w poprzednim budżecie. Tyle się działo na budowach, wszyscy walczyli o kontrakty, o pieniądze, a w tym czasie wykonawcy S8 bez rozgłosu zbudowali świetną drogę. Może, nie zważając na utrudniające przepisy, należy obecnie do dalszych przetargów zaprosić wykonawców sprawdzonych na S8? Znamy to postępowanie z krajów, które chcą mieć drogi, ale nie drogę przez mękę.

Realizacja programu budowy dróg krajowych ma miejsce, lecz odbywa się bardzo powoli. Jego twórcy kierowali się chęcią i w życiu nie zbudowali żadnej drogi. Dzieje się to w sytuacji, gdy są dostępne środki z Unii, a co będzie, gdy ich zabraknie? Dla mnie tempo prac jest ważne, ale głównie stawiałbym na konsekwencję w działaniu i jakość. Przecież i tak tylko pojedyncze drogi są oddawane do użytku w terminie. Pamiętajmy – nawet powolutku, ale wciąż. Oczywiście, chcielibyśmy, aby pieniądze na drogach było dużo, ale jest i może być inaczej.

Polski Związek Producentów Kruszyw realizuje projekt Solidne Kruszywa – Branżowy Znak Jakości. Jakie są oczekiwania wobec tej inicjatywy i jakie korzyści dla producentów płyną z udziału w tym przedsięwzięciu?

Rozpoczęcie przez nas projektu Solidne Kruszywa – Branżowy Znak Jakości wynika ze zgłaszanego przez środowisko

producentów kruszyw (nie tylko członków Związku) postulatu podnoszenia standardów działania i premiowania tych firm, które są solidnymi i pewnymi producentami i dostawcami. Posiadanie zakładowej kontroli produkcji, certyfikowanej przez instytucję zewnętrzną (znak 2+) jest powszechne. Nawiasem mówiąc, przeprowadziliśmy rozeznanie i taka kontrola stanowi 2–3% całkowitych kosztów produkcji. Uważamy, że jeżeli wysoka jakość produkowanych kruszyw stała się już faktem, to należy ocenić inne ważne obszary działania przedsiębiorcy. Są nimi np. powtarzalność wyrobów w granicach jednorodności złoża (jest ona wręcz konieczna przy stosowaniu kruszyw na dużych budowach liniowych), aktywność we współpracy ze środowiskiem lokalnym, w tym dobre praktyki ograniczenia, niedopuszczenia lub rozwiązywania konfliktów (występujących coraz częściej), racjonalna gospodarka złożem, ochrona złóż, dążenie do pełnego wykorzystania wydobytych kopalin, bezpieczeństwo w pracy, podejmowanie skutecznych działań organizacyjnych bieżących i perspektywicznych, prozaiczne, ale ważne – nieprzeładowywanie środków transportu jako przykład odpowiedzialności za bezpieczeństwo powszechne (na drogach publicznych), rzeczywista realizacja zasady zrównoważonego rozwoju – ludzie, przyroda, gospodarka, posiadanie opinii i rekomendacji odbiorców (wykonawców) z określeniem, gdzie zostały wbudowane zakupione wyroby, co pozwoli uniknąć anonimowości dostawcy i da jasność w wypadku sporów, działanie na rzecz podnoszenia kompetencji pracowników, własne przykłady

innowacyjności w organizacji, bezpieczeństwie, technologii produkcji.

Nie wyczerpuje to oczywiście listy codziennych działań przedsiębiorców, ale stwarza możliwość porównania ich aktywności w poszczególnych obszarach oraz wskazania przykładów dobrych praktyk jako sposobu działania odpowiedzialnych producentów w środowisku. Chcemy drogą eliminacji pozytywnej uświadomić potrzebę podnoszenia jakości całej branży.

Korzyści dla przedsiębiorcy płynące z uczestnictwa w projekcie i stosowania zastrzeżonego znaku polegają na znalezieniu się w gronie tych podmiotów, z których należy brać przykład i które mogą zmobilizować inne firmy do uczestnictwa w kolejnych edycjach. Pierwszą, połączoną z wyborem laureatów znaku Solidne Kruszywa, powinniśmy zakończyć w czerwcu 2017 r. Nie liczymy na wielkie zainteresowanie, ale na udział tych, którym wobec prowadzonych działań i podnoszonych standardów brakuje sposobu wyróżnienia i docenienia, nawet tak skromnego.

Co nowelizacja Prawa zamówień publicznych oznacza w praktyce dla budownictwa?

Kolejne nowelizacje ustawy o zamówieniach publicznych będą mieć sens, kiedy znajdą się odpowiedzialni zamawiający, którzy nie będą bali się zrezygnować z wygodnego dla nich kryterium ceny na rzecz uwzględnienia doświadczenia, solidności, a przede wszystkim najwyższej jakości realizacji przez wykonawców. Powtarzam to bez końca: przetargi – szczególnie na drogi, ale nie tylko – powinny obejmować trzy obszary: zaprojektuj, zbuduj, utrzymuj. Jestem przekonany, że ostatnie kryterium znakomicie wpłynęłoby na jakość naszych dróg. Nie wierzę, że wykonawca, wiedząc, że przez dłuższy okres będzie utrzymywał daną drogę, zaprojektuje i zbuduje ją byle jak. Sądzę, że wykonana w tym systemie A4 na odcinku Kraków – Katowice byłaby ciągle sprawna i spełniała oczekiwania podróżujących, a nie znajdowała się w permanentnej naprawie.

Dla branży kruszyw nowelizacja ustawy może mieć korzystny wpływ wtedy, gdy nie cena będzie decydować. Oczekuję, że zamawiający i wykonawcy zwrócą uwagę na jakość, a tym samym zaczną się dla kruszyw budować rynek wartości, a nie tylko – jak dziś – ilości.

Dziękuję za rozmowę.

