

# Infrastruktura

## Środowisko – Planowanie przestrzenne – Geologia

Geologia, geodezja i planowanie przestrzenne są podstawową tkanką łączną architektury gospodarczej

### Przestrzeń jako przedmiot wartości i myślenia strategicznego



Autor artykułu w rozmowie z premierem Markiem Belką podczas wręczenia Polskiej Indywidualnej Nagrody Jakości im. prof. Edwarda Kindlarskiego w kategorii Promocja (2004 r.) Podczas rozmowy z premierem, laureat wymienił z nim informacje na temat jego słynnej wypowiedzi – „Czy warto kopać się z koniem?”

Powstałe niedawno Ministerstwo Rozwoju (MR) jest historycznym osiągnięciem w polskiej gospodarce. Na jego czele stanął wicepremier, a zastępcą został członek Rady Ministrów, członek Narodowej Rady Rozwoju (samorząd, polityka spójności). Dzięki temu uzyskano konieczną koordynację resortową i podstawę techniczną do właściwego dialogu społecznego.

MR powinno zostać powołane z chwilą zmiany ustroju w Polsce w 1989 roku. Były już próby jego powołania w 2006 roku. W pierwszej fazie transformacji gospodarczej spełniałoby ono rolę katalizatora rozwoju polskiej gospodarki. Uniknęlibyśmy miliardowych strat, o których wspomnę w dalszej części artykułu.

Temu ministerstwu należy przypisać rolę „mózgu państwa”, głównego kreatora i realizatora polityki gospodarczej Polski, zakładając przy tym, że kapitał ma jednak narodowość. Ponadto, bezwzględnie przesunie ono w górę wartość dodaną w różnych branżach. Obecny rząd stwarza szansę na nowe otwarcie i analizę dotychczasowych działań ze szczególnym uwzględnieniem wczesnego okresu transformacji gospodarczej i okresu przynależności Polski do UE.

Wobec braku Rządowego Centrum Studiów Strategicznych (RCSS) istnieje nadzieja, że MR stanie się elementem budowy inteligentnego państwa, które jest dziś potrzebne bardziej niż kiedykolwiek.

Zadaniem tego ministerstwa powinna być budowa horyzontalnych mechanizmów polityki gospodarczej z uwzględnieniem światowych osiągnięć inżynierii i zwracaniem szczególnej uwagi na krajowe problemy z zamówieniami publicznymi. W ten sposób Polska dostanie szansę wyjścia z grupy tzw. nieefektywnych innowatorów i nie wpadnie w pułapkę tzw. średniego dochodu.

Zgodnie ze społeczną kulturą myślenia o przyszłości (ang. *foresight*), warto pracować dla państwa, eliminując wadliwe reguły gospodarki resortowej, przy jednoczesnym otwarciu na dialog inżynierski. W pierwszej kolejności trzeba położyć nacisk na polskie inwestycje lokalne (małe i średnie), partnerstwo publiczno-prywatne (PPP) we współpracy z samorządami. W tym przypadku odwołam się do nauk behawioralnych. Najpierw jednak poddamy analizie zachowania samorządów w stosunku do projektów strategicznych, gdzie notujemy milionowe straty. Należy bowiem uświadamiać społecznościom lokalnym, iż nie godząc się na strategiczne inwestycje, postępują wbrew zaleceniom społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR).

Chciałbym zwrócić szczególną uwagę na znaczenie konsultingu i usług inżynierijno-technicznych z zakresu zarządzania przestrzenią, które stanowią podstawową tkankę łączną poszczególnych elementów architektury gospo-

darczej. Myślę o geologii, geodezji i planowaniu przestrzennym. Obecnie planowanie przestrzenne znajduje się w dwóch działach administracji rządowej: w Ministerstwie Rozwoju oraz w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa. Połączenie ich w jednym resorcie, byłoby podstawą do stworzenia w przyszłości „Agencji Informacji Przestrzennej”. Natomiast geologia podlega Ministerstwu Środowiska. Czy to jest słuszne?

Zastanawiam się, dlaczego w Polsce we wczesnym okresie transformacji gospodarczej nie zrealizowano programu opracowanego przez ONZ, a dotyczącego projektu struktury zarządzania publicznego w krajach postkomunistycznych? Ten projekt został poddany dyskusji reprezentantów wszystkich krajów postsocjalistycznych w Budapeszcie w 1991 roku. Z ramienia Polski wystąpił prof. Janusz Łętowski, dyrektor Instytutu Nauk Prawnych PAN. Projekt ten nie stał się przedmiotem zainteresowania rządu polskiego. A szkoda.

#### I tak się zaczęło – było śmiesznie, ale nie wesoło

8 marca 1976 roku odbyło się Pierwsze Ogólnopolskie Seminarium z zakresu konsultingu i eksportu usług inżynierijno-technicznych w Polskiej Izbie Handlu Zagranicznego. Jako główny specjalista ds. eksportu w Zjednoczeniu Geokart, które w tym czasie realizowało kilkanaście kontraktów zagranicznych w różnych krajach świata i dysponowało grupą kilkuset inżynierów i techników pracujących za granicą, przedstawiłem opracowanie pt. „Promocja konsultingu i usług geodezyjnych, fotogrametrycznych i kartograficznych w polskim handlu zagranicznym”. Podkreślałem w nim konieczność wzięcia pod uwagę tych usług w decyzjach gospodarczych rządu. Egzemplarze tygodnika „Rynki Zagraniczne” z publikacją mojego wystąpienia oraz sprawozdania z sympozjum zostały skonfiskowane. W dwa tygodnie później pismo ukazało się ze zmienioną szatą graficzną i krótką notką, iż sympozjum się odbyło. Niestety, w tamtym czasie było śmiesznie, ale nie wesoło.

Opracowanie tego materiału zajęło mi 6 lat, w tym 4-letni pobyt na kontrakcie zagranicznym, w czasie którego zbierałem informacje związane z ofertowaniem i wykonawstwem usług inżynierijno-technicznych z całego świata.

Geodeci polscy, jako niemal jedyni wśród branż technicznych, zorganizowali eksport, który przyczynił się w tamtych czasach nie tylko do poprawienia wyposażenia w nowoczesny sprzęt, nawiązania bezpośredniego kontaktu ze światem, z nowoczesnymi technologiami, których tempo rozwoju było zaskakująco wysokie, ale także do wzrostu zarobków wyjeżdżających. Poważnie też wzrosła ranga zawodu w kraju i uznanie za granicą. [Wypowiedź Jerzego Wysockiego, dyrektora naczelnego Geokartu]

W 1978 roku wyjechałem na kontrakt do Maroka, a potem do Algierii. W Maroku nadzorowałem jedną z największych inwestycji hydrotechnicznych (liniowych) na świecie. Budowałem betonowy Canal de Rouda długości 115 km, o spadku 2 cm na 100 metrów, o przepustowości 20 m<sup>3</sup>/s w pierwszym etapie. Kanał ten łączy Atlas Wysoki z Marrakeszem.

Po 11 latach wróciłem do kraju. W 1991 roku założyłem firmę „GEOLAND Consulting International”, która jest partnerem wydawcy dziennika „Rzeczpospolita”.

#### Żerowisko na polskich autostradach

Redagując dodatek „Autostrady” dla „Rzeczpospolitej” od 1994 roku, brałem pod uwagę doświadczenia europejskiej inżynierii z zakresu projektowania i budowy autostrad. Informacje te w postaci sprawozdań znajdują się w bibliotece ONZ w Genewie.

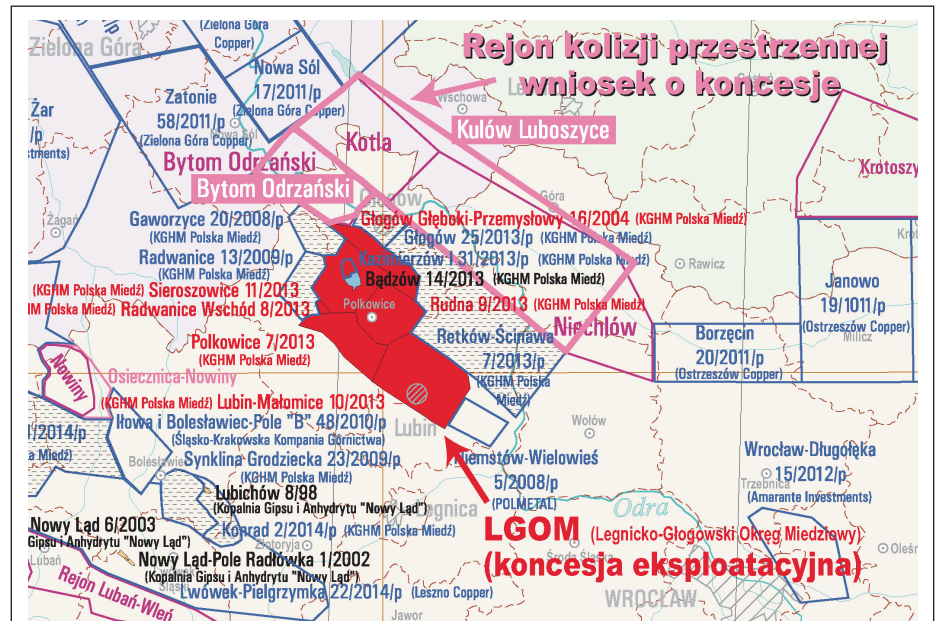
Przypomnę, że ojcami polskiej polityki budowy autostrad byli m.in.: nieżyjący Jan Kulczyk i Andrzej Patała. Cytuję z książki *Jan Kulczyk. Biografia niezwykła*: „Jan Kulczyk bez wątpienia stał się jednym z symboli polskiej transformacji. Dla wielu skrajnie negatywnym uosabiającym wszystkie patologie politycznych i gospodarczych przemian”. A co mówił sam Kulczyk?

Cytuję: „Myślę, że nie wystarczy być orłem, żeby zdobywać sukcesy. Do tego jeszcze jest potrzebne to, co możemy nazwać łowiskiem. Wiemy o tym doskonale, że nawet najlepszy orzeł na pustyni może być głodny”. Czy wobec tego polskie autostrady były żerowiskiem?

Andrzej Patała był architektem Autostrady Wielkopolskiej i przyjacielem Jana Kulczyka. Zarzucano mu, iż pozostaje w konflikcie interesów. W 1994 roku minister transportu Bogusław Liberański powierzył mu misję zorganizowania Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad. Jego działania pokazały inwestorom zasady złego projektowania i budowy najdroższych autostrad na świecie. Podstawowym błędem był m.in. brak analizy przestrzennej przy projektowaniu autostrad. Zapomniano też całkowicie o znaczeniu ich budowy dla rozwoju regionów, przez które przechodzi-

ma PGI przeznaczyla na ten cel 75 tys. dolarów kanadyjskich. Rząd Kanady dołożył 100 tys. dolarów kanadyjskich, a dzielnica Praga Południe – 12 tys. Po wprowadzeniu pilotażu przygotowano raport, który został przedstawiony Głównemu Geodecie Kraju. Niestety ten go odrzucił, pomimo że PGI wprowadziła podobne projekty w kilkunastu krajach i gwarantowała uzyskanie kredytów na realizację tego programu z EBOiR.

Burmistrz dzielnicy Praga-Południe zgłosił się z powyższym raportem do ówczesnego ministra finansów Andrzeja Olechowskiego (marzec-czerwiec 1992), który polecił swemu zastępcy Witoldowi Modzelewskiemu rozpoczęcie prac nad wprowadzeniem go w życie. Ostatecznie „temat” katastru zniknął z pola zainteresowania rządu, gdy na konferencji prasowej w 1994 roku wiceminister Modzelewski pomylił procenty z promilami.



W postępowaniu dotyczącym uzyskania koncesji na poszukiwania i rozpoznanie złóż objętych własnością górnictwa (złóża węgla, miedzi itp.), znajdujących się w sąsiedztwie eksploatowanych obszarów górniczych (patrz mapa), nie uwzględniany jest fakt występowania na nich udokumentowanych już zasobów.

Identyczne koszty ponosi inwestor w ramach procedury koncesyjnej za obszar koncesyjny zawierający udokumentowane zasoby surowców mineralnych (rud metali, węgla kamiennego), jak za obszar dziewiczy, bez żadnej informacji o możliwości występowania złóż. Na obszarach, gdzie występują udokumentowane zasoby, poniesiono wcześniej określone nakłady finansowe i ryzyko niepowodzenia prac poszukiwawczo-rozpoznawczych, co powinno być uwzględnione w kosztach pozyskania koncesji, ponieważ wartość takiej koncesji dla podmiotu, który ją uzyskał, jest dużo większa. Prowadzi to do sytuacji, że rozpoznane złoża, traktowane w przeszłości jako rezerwowo dla istniejących kopalń, są za niewiel-

kie koszty przejmowane przez spółki eksploracyjne, które nie ponoszą ryzyka poszukiwań i od razu mogą uzyskać dostęp do danych geologicznych pozwalających budować wartość tych projektów. Spółki eksploracyjne, notowane na różnych giełdach, posiadające w swoich aktywach koncesje zawierające udokumentowane zasoby, mogą bez większych nakładów finansowych budować na nich swoją wartość i pozyskiwać inwestorów. Z powyższą sytuacją mamy do czynienia ze złożami węgla kamiennego w sąsiedztwie kopalni „Bogdanka” czy złożami cynku i ołowiu w rejonie Olkusz-Zawiercie. Na udokumentowane obszary złóżowe w sąsiedztwie KGHM również aplikują spółki eksploracyjne, jeden z obszarów koncesyjnych „Bytom Odrzański”, we wszystkich kategoriach rozpoznania posiada ok. 8 milionów ton miedzi w zasobach geologicznych – szacuje się, że zasoby rud miedzi znajdujące się w „Rejonie kolizji przestrzennej Bytom Odrzański – Kulów – Luboszyce” mogą mieć wartość około 1,5 mld dolarów.

ły (brak scałen wzdłuż osi autostrad – brak przestrzennej wartości dodanej). Ponadto, nie wykorzystano prawa pierwokupu dla gmin. Nie wspominał o karygodnym postępowaniu przy wywłaszczeniach gruntów. Ile na tych „zasadach” straciła Polska? Oceniam, że autostrady zostały przeplacone o ok. 35-40 proc. wartości, nie licząc strat wynikających z błędów polityki przetargowej.

#### Brak katastru fiskalnego powoduje milionowe straty

Korzystając z międzynarodowych referencji udało mi się nawiązać kontakt z kanadyjską firmą PHOTOSUR GEOMAT Inc. (PGI), później zwaną SNC-Lavalin. Reprezentowałem tę firmę w Polsce w 1991 roku. Opracowała ona założenia do wprowadzenia katastru fiskalnego w Polsce, w którym podstawą opodatkowania jest wartość nieruchomości. Na projekt pilotażowy wybrano moją dzielnice Pragę Południe w Warszawie. Fir-

Warto dodać, że istniała wówczas wola polityczna wprowadzenia katastru w Polsce. Nie wprowadzenie katastru w tamtym czasie spowodowało i powoduje do dziś miliardowe straty w PKB. Wdrożenie go umożliwiłoby usprawnienie procesów inwestycyjnych, skrócenie czasu ich realizacji i szybszy wzrost ponoszonych nakładów przez inwestorów oraz ograniczenie spekulacji terenami. Taki system stosuje się od wielu lat w większości państw.

Nastąpiłby także wzrost dochodów budżetu państwa (proponuję podział tego podatku pomiędzy budżet państwa a samorządy) oraz wzrost atrakcyjności inwestycyjnej kraju. Obecnie brak katastru powoduje chaos i patologie urbanistyczne. Dziś wiele terenów w centrach dużych miast spekulacyjnie się przetrzymuje, bo podatek jest za niski.