

Wygrywamy TECHNOLOGIA

Z **PIOTREM KLEDZIKIEM**, prezesem zarządu PORR Polska Infrastructure SA, rozmawia **MARIUSZ KARPIŃSKI-RZEPA**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne, zdjęcia: **PORR POLSKA INFRASTRUCTURE SA**

Zacznijmy od podsumowania. W 2015 r. spółka PORR AG odnotowała znaczną poprawę zysków i rekordowy portfel zamówień. Jeśli chodzi o polski rynek, zamówienia wzrosły o 149,7% i osiągnęły wartość 506 mln €, a portfel zamówień potroił się w stosunku do 2014 r. – ze 113 mln € do 368 mln €. Jakże kontrakty złożyły się na ten sukces?

Był to z pewnością rok przełomowy. W sierpniu doszło do sfinalizowania transakcji o wartości ponad 21 mln €, czyli zakupu od Bilfinger SE polskiej spółki Bilfinger Infrastructure SA. Koncern niemiecki w zasadzie wygasił swoją działalność w branży budowlanej, z kolei nasz nowy właściciel, austriacki koncern PORR AG, podkreśla w swojej strategii działania ukierunkowane właśnie na sektor budownictwa. Tym samym działalność PORR Polska stanowi *core business* spółki. Stąd nie pozostaje nam nic innego, jak dalej wzrastać i się rozwijać. Od momentu wejścia w strukturę koncernu PORR AG intensywnie wykorzystujemy czas – pozyskaliśmy szereg kontraktów, w tym m.in. na budowę nowych odcinków dróg ekspresowych S6 i S17. W tej chwili pracujemy już na kilku inwestycjach, tworząc nową erę PORR Polska.

Wracając do podsumowania ubiegłego roku: wszystkie zakończone kontrakty zamknęliśmy z sukcesem. Cieszy mnie fakt, że inwestycje, w których bierzemy udział, często są naprawdę spektakularne. Przywołam tutaj chociażby remont mostu Łazienkowskiego. Wielu nie wierzyło w sukces, a jednak udało nam się i po pół roku od rozpoczęcia prac most został ponownie otwarty. Skończyliśmy dokładnie dwa dni przed



czasem. W plebiscycie zorganizowanym przez serwis CGK Warszawa „Warszawiaki” remont mostu zdobył najwięcej głosów internautów w kategorii wydarzenie roku, pokonując m.in. oddanie centralnego odcinka II linii metra czy Konkurs Chopinowski. Jednym z koronnych argumentów przemawiających za takim wyborem była poprawa jakości życia w stolicy po przywróceniu do ruchu tego mostu.

Oprócz Łazienkowskiego zbudowaliśmy także dwa inne duże obiekty mostowe – jeden w Rzeszowie, podwieszony, a także 19-przęsłowy most przez fiord Tresfjord w Norwegii. Jest to dla nas niezwykle ważne, ponieważ była to pierwsza inwestycja mostowa PORR Polska w Norwegii, a jednocześnie jest to jeden z bardziej spektakularnych projektów mostowych w regionie. Całkowita długość obiektu wynosi 1290 m, a główne działania pod-

czas budowy miały miejsce na wodach fiordu, którego głębokość dochodziła miejscami do 100 m.

Jeśli chodzi o inwestycje drogowe, to w 2015 r. zakończyliśmy budowę gliwickiego odcinka Drogowej Trasy Średnicowej, realizowanego w ramach konsorcjum z Eurovią SA. Najtrudniejszy odcinek – tunel i mury oporowe (których konstrukcje miały ok. 800 kolizji z istniejącymi lub planowanymi do przebudowy sieciami podziemnymi) – był realizowany w rejonie gęstej zabudowy miejskiej, gdzie brakowało dostępnych placów składowych i dróg technologicznych dla potrzeb budowy.

Wykonaliśmy plan w 110%, przekraczając plan przerobu i zysku. Tak więc 2015 r., zarówno z powodów strategicznych, jak i operacyjnych, uznaję za bardzo udany. Natomiast 2016 r. rozpoczął się dla nas zgodnie z założeniami. Mamy trochę mniej inwestycji, ale to jest spowodowane okresem, w którym nie mogliśmy ofertować z powodu działań związanych ze zmianami właścicielskimi. Teraz nadrabiamy ten stracony czas, a zatem w drugiej połowie roku czeka nas okres wyjątkowej pracy.

Można powiedzieć, że przejście Bilfinger Infrastructure SA w ubiegłym roku było kamieniem milowym w działaniach PORR. Jakie korzyści dla firmy, ale także dla klientów wynikły z tej akwizycji?

Korzyści są oczywiste. Nowy właściciel deklaruje że był, jest i będzie firmą budowlaną. To już znaczy dla nas bardzo dużo, ponieważ nie kupuje się spółki operacyjnej, jeśli nie chce się być firmą budowlaną. Wiele systemów i wiele procesów jest tożsamy. Spółka ma ogromną chęć rozwoju na polskim rynku, i nie tylko. Dotychczasowa działalność grupy była kompatybilna z tym, co robi

PORR Polska, a to, czego my się nie podjęliśmy, robiono w ramach PORR AG. A więc wspólnie realizujemy praktycznie wszystko i w zasadzie nie ma obszaru działalności, w której PORR nie mógłby być teraz obecny, jeśli chodzi o kwestie realizacji inwestycji własnymi zasobami. Wszystko to sprawia, że oferta PORR dla polskiego rynku jest kompleksowa.

Czy któraś z wymienionych inwestycji, zakończonych w 2015 r., napawa Pana szczególną dumą?

Trudno powiedzieć, że jestem zadowolony z jakiejś jednej konkretnej inwestycji. Natomiast szczególną dumą napawa mnie fakt, że z ogromnym sukcesem zakończyliśmy nasz pierwszy kontrakt w Norwegii. Powiem więcej – byliśmy bardzo blisko otrzymania za niego najbardziej prestiżowej nagrody norweskiej branży budowlanej: most Tresfjord został nominowany w konkursie Årets Bygg og Anlegg 2015 – Budowa Roku 2015. Ostatecznie znaleźliśmy się w trójce wykonawców zakwalifikowanych przez kapitułę do finału konkursu w kategorii budownictwo infrastrukturalne, obok tak skomplikowanych projektów, jak trasy Lillestrøm – Fetsund oraz Skjoldavik – Solheim, Rogaland. Nominacja do tej najbardziej cenionej nagrody w branży budowlanej, przyznawanej przez przedstawicieli norweskich organizacji budowlanych i opiniotwórcze media zajmujące się tą tematyką, jest dla nas ogromnym wyróżnieniem.

Ponadto jestem bardzo dumny z wyjątkowo szybkiego zakończenia mostu w Rzeszowie. Nie mogło być tutaj mowy o jakichkolwiek przesunięciach z racji reżimu w wydatkowaniu środków unijnych. O tym się nie mówi, a tymczasem budując ten most w ciągu 14 miesięcy, pobiliśmy mały rekord świata. Było to możliwe dzięki temu, że wszyscy na budowie postawili sobie to za cel, włącznie z zamawiającym. Dlatego w tym miejscu chcę podkreślić, że miastu Rzeszów należą się prawdziwe słowa uznania.

Co do mostu Łazienkowski, to jestem dumny z tego, że zaproponowana przez nas technologia zadziałała. To, co powstało na deskach kreślarskich naszych inżynierów w biurze projektowym, zostało urzeczywistnione. Tym bardziej, że



Odbudowa mostu Łazienkowskiego w Warszawie

w tym przypadku nie było przestrzeni do modyfikacji technologii w trakcie budowy, bo spalona konstrukcja mostu była materia z wieloma znakami zapytania. Nie mieliśmy pewności, jak dokładnie się zachowa, a miała być przecież podstawą dla nowego mostu. Pomimo, iż dysponowaliśmy najlepszymi narzędziami, w tym modelami numerycznymi, nie wszystko było możliwe do przewidzenia. Ciężka więc na nas wielka presja, dodatkowo potęgowana ogromnym zainteresowaniem mediów tą inwestycją. Na szczęście wszystko się udało na czas. I cieszy mnie to nie tylko z perspektywy osobistego sukcesu. Jest to sukces całej branży budowlanej.

Sukces kontraktu jest możliwy dzięki komunikacji i współpracy wszystkich zaangażowanych w niego stron.

nej. Pokazuje, że jeśli na wszystkich frontach jest pełna współpraca, to zakładane terminy są realne do wykonania. Ponadto ta inwestycja była swoistym papierkiem lakmusowym, jeśli chodzi o możliwości inżynierskie naszej spółki.

Z kolei kontrakt realizowany wspólnie z Eurovią SA przy kolejnym odcinku DTŚ obfitował w wiele problemów proceduralnych. W trakcie realizacji zabrakło pieniędzy, a więc musieliśmy z inwestorem niejako sobie uwierzyć, że te pieniądze się

pojawia. Dwa miesiące przed zakończeniem robót przyjechali audytorzy unijni, którzy stwierdzili, że nie skończymy w terminie. A jednak skończyliśmy.

A co z aktywnością w sektorze budownictwa kolejowego – wiążą Państwo nadzieje z tą branżą? Do tej pory raczej nie było pomysłu, jak rozwinąć tę gałąź infrastruktury w Polsce, czy można liczyć, że coś się w najbliższej przyszłości zmieni?

W obszarze budownictwa kolejowego wiodącą spółką jest PORR Polska Construction SA. To w jej strukturach znajduje się dział kolejowy, który jest wspomagany przez działania PORR Polska Infrastruc-

ture SA. Dzięki temu oferta dla branży kolejowej jest bardzo atrakcyjna. Odnosząc się do drugiej części Pana pytania, to ruszyły prekwalfikacje, w których uczestniczymy, licząc na to, że pójdą za nimi przetargi. Ważne, aby w najbliższym

czasie doszło do ich rozstrzygnięcia, zwłaszcza w perspektywie konieczności zaprezentowania planu wydatkowania środków unijnych.

Czyli można powiedzieć, że polityka PORR jest zorientowana na dywersyfikację działań?

Dokładnie tak. Biorąc pod uwagę obszar działania PORR w Polsce – PORR Polska Construction SA oraz PORR Polska Infrastructure SA, a także spółkę Stump-Hydrobudowa Sp. z o.o., wykonującą



Dobiega końca realizacja jednego z najbardziej spektakularnych przedsięwzięć polskiej branży hydrotechnicznej ostatnich lat. Prowadzona przez Oddział Inżynieryjny PORR Polska Infrastructure SA i Metrostav a.s. modernizacja zaporowego zbiornika retencyjnego na Nysie Kłodzkiej w pobliżu miasta powiatowego Nysa była dużym wyzwaniem technologicznym i logistycznym. Zbiornik Nysa zaliczany jest do I klasy budowli hydrotechnicznych. Powierzchnia zbiornika wynosi ok. 20 km ha, pojemność – 123 mln m³. Zapora tworząca jezioro, w kształcie podkowy, jest betonowo-ziemna, o parametrach: wysokość – 13,6 m, szerokość w koronie – 5 m, długość – ponad 5 km. Budowla upustowa składa się z czteroprzęsłowego jazu betonowego, zamykanego segmentami. W filarach jazu znajdują się dwie turbiny energetyczne. Modernizacja, zwiększająca bezpieczeństwo obiektu, prowadzona była na czynnym zbiorniku, przy utrzymaniu ciągłości przepływu wód. Duży stopień skomplikowania inwestycji w Nysie wymagał zwrócenia się m.in. z koniecznością koordynacji działań wielu interesariuszy wewnętrznych i zewnętrznych oraz realizacją w podziale na podprojekty. Zamawiającym był Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu. Koszt inwestycji to 225 mln zł.

specjalistyczne roboty fundamentowe – jesteśmy obecni w każdej dziedzinie budownictwa i nie zamierzamy rezygnować z żadnej z naszych działalności. Wszystkie te spółki bronią się same. Nawet jeśli w niektórych obszarach chwilowo są gorsze wyniki, to w innych jest dobrze, tak więc ich działalność się bilansuje.

W kwestii budownictwa drogowego sporo emocji wzbudziła decyzja o budowie nowych dróg, podlegających GDDKiA, w obu technologiach – betonowej i asfaltowej, z uwzględnieniem większej liczby kilometrów z nawierzchnią betonową. Pana zdaniem to dobra strategia?

PORR Polska oferuje obie technologie, więc możemy zbudować zarówno drogę z nawierzchnią asfaltową, jak i betonową. Na pewno obie mają swoje plusy i minusy. Nie chciałbym się opowiadać za żadną z nich jako zdecydowanie lepszą. Mogę natomiast powiedzieć, że polscy projektanci potrafią dostosować nawierzchnie do określonych potrzeb i jako wykonawca jestem w stanie zaoferować adekwatną do tego technologię.

Niedawno odbyła się w Warszawie konferencja konsultacyjna *Propozycje optymalizacji realizacji inwestycji drogowych*, której celem była dyskusja tzw. pakietu drogowego – propozycji optymalizacji procesu realizacji inwestycji drogowych. Jakie działania, z punktu widzenia wykonawcy, po-

winny zostać podjęte, aby usprawnić proces realizacji inwestycji drogowych w Polsce?

Sugerowałbym uważne przyjrzenie się poszczególnym wymaganiom. To nie budowlancy decydują o tym, co ma się znaleźć w ramach powstającej drogi. Czy zawsze na kilkunastokilometrowych odcinkach w terenach niezabudowanych muszą stać ekrany akustyczne? Tego typu kwestie wymagają z pewnością racjonalnych rozwiązań na szczeblu ustawodawczym.

Z kolei jako przewodniczący Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa muszę przyznać, że z dużą nadzieją czekamy na działania ministerstwa, które deklarowało chęć znalezienia złotego środka, jeśli chodzi o optymalizację procesów realizacji inwestycji drogowych. Deklaracje są słuszne, natomiast czekamy na działania, które za tymi deklaracjami powinny pójść. Jednym z ważnych punktów wymagających modyfikacji jest kryterium ceny w przetargach. Prace w tym zakresie są mocno zaawansowane. Mnie osobiście najbliższy jest system dwukopertowy, który stosuje się np. w Norwegii przy dużych przetargach. W jednej kopercie są przedstawione kwestie techniczne i to jest na pierwszym etapie punktowane. Dopiero po etapie oceny technologii, kiedy już któraś z ofert może zostać odrzucona, otwiera się drugą kopertę z wyceną robót.

Z punktu widzenia wykonawcy, a także biorąc pod uwagę nasze dotychczasowe doświadczenia po pierwszym programie unijnym, należy się zastanowić nad sposobem rozliczenia kontraktów w sposób umożliwiający arbitrażowe rozwiązanie ewentualnych spornych kwestii. A takie kwestie pojawiają się zawsze przy skomplikowanych inwestycjach. Tego rodzaju działanie powoduje włączenie postępowania sądowego dopiero w ostateczności, dając uprzednio szansę na konstruktywny dialog. W związku z tym jestem zwolennikiem wprowadzenia ścieżek arbitrażowych. Uważam ponadto, że wszystkie strony powinny być promowane za aktywność i podejmowanie decyzji, często trudnych czy kompromisowych, a nie karanie za ich brak i pasywność. Tutaj jako wzór udanej współpracy jeszcze raz przywołam budowę mostu w Rzeszowie.

Most w Rzeszowie powstał w formule zaprojektuj i zbuduj. Sprawdza się w tym przypadku?

Dzięki temu budowa tak sprawnie szła do przodu. Świadomie jedna faza prac zachodziła na kolejną. Ta formuła sprawdza się w wielu inwestycjach. Takie realizacje powstają, można powiedzieć, bardziej skutecznie. Natomiast apeluję do wszystkich i proszę, by nie oczekiwali od wykonawców kontraktów w tej formule efektów w pierwszym roku działania. Bo owszem, te działania są, ale nie na placu budowy, tylko na papierze. Trzeba pamiętać, że inwestycje wymagają szeregu pozwoleń i innej dokumentacji, którą trzeba zgromadzić, przygotować. Tego etapu nie można pominąć.

Jakie kontrakty aktualnie realizuje PORR Polska Infrastructure?

Obecnie w konsorcjum z Inbep SA jesteśmy obecni na S8. Wartość tej inwestycji sięga 404,5 mln zł, a projekt obejmuje rozbudowę dotychczasowej drogi krajowej do parametrów drogi ekspresowej. Oprócz samego 16-kilometrowego odcinka drogi ekspresowej budujemy również dwa węzły drogowe, skrzyżowania, drogi dojazdowe, nawierzchnie, zjazdy, utwardzone pobocza oraz zatoki dla autobusów. Do tego należy dodać roboty mostowe – ogółem 21 obiektów, z których jeden będzie miał aż 103 m długości. Ponadto podpisaliśmy umowę z Intercorem Sp. z o.o. na wykonanie nawierzchni na wykonywanym przez niego odcinku S8.

Kolejna inwestycja, na której trwają prace, to S17. W ramach formuły zapro-

jektuj i zbuduj powstaje ponad 20-kilometrowy odcinek węzła komunikacyjnego Skrudki z granicą dwóch województw – mazowieckiego i lubelskiego. Odcinek Kołobrzeg Zachód – Ustronie Morskie drogi ekspresowej S6 w Polsce to następny wygrany przez nas kontrakt w formule zaprojektuj i zbuduj. Zamówienie obejmuje budowę trasy S6 o długości ok. 15 km oraz obwodnicy Kołobrzegu – drogi dwujezdniowej o długości ok. 1,9 km, dwóch węzłów komunikacyjnych, dróg dojazdowych i przejść dla zwierząt. Wykonamy także nawierzchnię na S7 w północnej Polsce.

Jeśli chodzi o nasze działania w sektorze energetycznym, to skończyliśmy niedawno prace w Elektrowni Turów. Jesteśmy bardzo zadowoleni z tego kontraktu, tym bardziej że był to nasz pierwszy kontrakt na pracującym obiekcie energetycznym. Prace przebiegały we współpracy ze specjalistami z elektrowni. Komunikacja między nami była wzorowa, co również w znacznym stopniu przyczyniło się do finalnego sukcesu.

A jak wygląda sytuacja w Norwegii?

Realizujemy obecnie dwa kontrakty, które są na bardzo zaawansowanym etapie – Harpe Bru, jako podwykonawca AF Gruppen, oraz Farris, gdzie jesteśmy generalnym wykonawcą. W listopadzie 2015 r. podpisaliśmy umowę na budowę już czwartego obiektu mostowego w tym kraju. Tym razem po raz pierwszy występujemy jako lider konsorcjum z norweskim partnerem Alstad, który wykona część drogową zadania. W naszym zakresie będą demontaż starego mostu Loftesnes w Sogndal oraz budowa nowego mostu.

Czy technologie zastosowane przez PORR podczas wykonanych kontraktów mają dla firmy znaczenie referencyjne?

Odpowiem tak – nie jesteśmy najtańsi, ale wygrywamy technologią. I to przy okazji każdej realizacji. Tak było m.in. na moście Łazienkowskim, gdzie zaproponowaliśmy technologię i pozwolono nam ją wdrożyć, a wręcz nam pomagano, co niestety nie zawsze jest normą przy realizacji inwestycji. W Polsce jest wielu malkontentów, którzy prorokują, że coś nie uda. Takie słowa słyszałem także na temat zaproponowanej przez nas technologii, czyli wycięcia dwóch przęseł skrajnych od strony praskiej i od strony Śródmieścia i opuszczenia ich o ok. 5 m po to, aby utworzyć stanowiska do



Most Harpe

montażu i nasuwania konstrukcji stalowej. Malkontenci, pytani, dlaczego konkretnie ma się nie udać, nie potrafią podać żadnych argumentów. Ale mimo to twierdzą, że się nie uda. Cieszę się bardzo, że zamawiający nam zaufa i wspomagał nas swoimi decyzjami w doprowadzeniu tej realizacji do szczęśliwego końca.

Generalnie, przykładów różnego typu technologii, którymi możemy się pochwalić, jest pełno na naszych placach budowy.

menedżmentu BHP, który jest faktycznie obecny na każdym naszym kontrakcie i aktywnie działa na rzecz bezpieczeństwa pracowników.

Wysokie standardy, które zostały wypracowane w ramach wspomnianego Porozumienia, zostały wdrożone, co przekłada się na brak wypadków. Niejako dla przypomnienia i w celu promowania bezpiecznych zachowań wśród pracowników generalnych wykonawców i ich podwykonawców organizujemy Tydzień Bezpieczeństwa. Ta akcja jest wspólną inicjatywą sygnatariuszy. Wszystkim nam zależy na sprawnej i bezpiecznej pracy, ponieważ tylko to gwarantuje ciągłość budowy.

Jakie są perspektywy i strategia PORR Polska na najbliższą przyszłość?

Będziemy się coraz bardziej zbliżać, dążąc do integracji z pozostałymi oddziałami PORR w Polsce. Będziemy starali się działać kompleksowo. Obecnie zarządzanie strategią PORR w Polsce jest ujednoczone. Nie myślimy o recesji, wręcz przeciwnie – chcemy rosnąć w siłę i budować mocną pozycję na polskim rynku. Jest to możliwe dzięki naszym pracownikom. Zawsze podkreślam naszym pracownikom. I pragnę to uczynić także w tym miejscu, że nasze sukcesy to zasługa naszej załogi. O jej wartości świadczą zrealizowane kontrakty, które są jednocześnie naszą najlepszą reklamą. Nasza załoga nam zaufała i nadal razem pracujemy, pomimo zmiany właścicielskiej w ubiegłym roku. I to dzisiaj procentuje. W takim składzie dalszy rozwój jest oczywisty. Zatrudniamy 800 osób, najlepszych pracowników w Polsce. Mogę więc śmiało o sobie powiedzieć, że jestem prawdziwym szczęściarzem.

Dziękuję za rozmowę.



Nigdy nie będziemy najtańsi, ale możemy i chcemy być najlepsi technicznie.

Nigdy nie będziemy najtańsi, ale możemy i chcemy być najlepsi technicznie.

Podsumowując, można się pokusić o stwierdzenie, że powodów do zadowolenia Panu nie brakuje?

Rzeczywiście. Nie wspominałem dotąd o jeszcze jednym aspekcie, który mnie szczególnie cieszy. Działamy na rzecz bezpieczeństwa. Jesteśmy sygnatariuszem Porozumienia dla Bezpieczeństwa w Budownictwie, nieformalnego stowarzyszenia 10 wiodących na polskim rynku firm budowlanych. Niezmiernie mnie cieszy, że te systemy działają i nie mieliśmy żadnych ciężkich wypadków na naszych budowach w zeszłym roku ani nikt nie zginął. Uważam to za niesamowity sukces, zważywszy na tempo, w jakim realizujemy nasze kontrakty, co mogłoby przecież teoretycznie generować wiele niebezpiecznych sytuacji. Tutaj ukłon w stronę naszego