

## Zwiększamy udział w branży drogowej

Z Konradem Jaskółą, prezesem zarządu Polimeksu-Mostostalu SA rozmawia Anna Biedrzycka



Polimeks-Mostostal SA jest jednym z liderów polskiego rynku inżynierjno-budowlanego o ponad 60-letniej tradycji. W 2004 r. nastąpiła fuzja firm: Polimeks-Cekop SA i Mostostal Siedlce SA. Przedmiotem działalności grupy jest świadczenie usług budowlano-montażowych dla sektorów: naftowego i gazowego, chemicznego i petrochemicznego, ochrony środowiska, energetyki, budownictwa przemysłowego, drogowego, kolejowego i ogólnego. Spółka jest wiodącym producentem i eksporterem wyrobów stalowych i krat pomostowych oraz świadczy usługi w zakresie zabezpieczeń antykorozyjnych metodą cynkowania ogniowego. Spółki grupy zajmują się produkcją urządzeń energetycznych, pieców technologicznych, grupa prowadzi również działalność deweloperską. Polimeks-Mostostal SA jest notowany na Warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych (indeks WIG 20).

– Polimeks-Mostostal SA swą pozycję jednego z liderów rynku inżynierjno-budowlanego w Polsce zbudował przede wszystkim jako wykonawca dużych projektów w segmencie naftowym i gazowym, chemicznym, ochrony środowiska i energetyki. Ostatnio stał się bardziej aktywny również w sektorze drogownictwa. Jakże najważniejsze przedsięwzięcia drogowe realizuje obecnie, jakie ma w najbliższych planach?

– Najważniejszym realizowanym obecnie kontraktem jest budowa autostrady A-4, odcinek węzeł Wielicka – węzeł Szarów, o wartości 688 mln zł netto. Pozostałe budowy to: drogi dojazdowe (krajowe) do drugiej przeprawy mostowej w Płocku (60 mln zł brutto) oraz obwodnica Gostynina w ciągu drogi krajowej nr 60 (120 mln zł). W ramach projektu *Łódzki Tramwaj Regionalny Zgierz – Łódź – Pabianice, zadanie 1, etap 1 – Łódź* wykonujemy roboty torowo-sieciowe oraz w zakresie zasilania (25 mln zł). Niebawem powinniśmy podpisać umowę na budowę Trasy Nowohuckiej w Krakowie o docelowych parametrach drogi ekspresowej na odcinku od węzła Bieżanów do węzła Christo Botewa. Ofertę o wartości 199 mln zł brutto złożyliśmy w konsorcjum z firmą Doprastav z Bratysławy. Aktualnie bierzemy udział w sześciu dużych przetargach drogowych dla planowanych odcinków m.in. w rejonie Śląska, Krakowa i Warszawy. Są to: odcinki autostrady A-1, węzeł Sośnica – Pyrzowice przy A-1, obwodnice Lublińca, Siewierza i Bielska-Białej oraz most Północny w Warszawie. Od kilku lat plasujemy naszą działalność w segmencie drogowym i kolejowym.

– Polimeks-Mostostal jest, obok PBG SA, jedyną dużą firmą inżynierjno-budowlaną z polskim kapitałem, tj. nie posiadającą zagranicznego inwestora branżowego. Chcąc działać na rynku inwestycji autostradowych trzeba dysponować potężnym kapitałem, posiadać duże zdolności kredytowe. Czy do przetargów na inwestycje drogowe przystępują Państwo wyłącznie w ramach konsorcjów?

– Przeważnie składamy oferty w konsorcjum z innymi firmami i zazwyczaj jesteśmy liderem. Jest to spowodowane potrzebą zaangażowania znacznych środków finansowych oraz dużego potencjału wykonawczego w wielu branżach.

– W kwietniu 2007 r. w konsorcjum z hiszpańską firmą budowlaną Dragados SA rozpoczęli Państwo prace przy budowie prawie 20-kilometrowego odcinka autostrady A-4 pomiędzy Krakowem a Szarowem. Podkreślano wówczas, że jest to inauguracja inwestycji drogowych przygotowujących do organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej Euro 2012, gdyż odcinek Kraków – Szarów jest pierwszym odcinkiem autostrady prowadzącej do granicy z Ukrainą. Budowa ma się zakończyć po dwóch latach, tymczasem obserwatorzy określają tempo prac mianem żółwiego. Na jakie przeszkody napotykają prace?

– Tempo prac jest zgodne z założonym harmonogramem. Prace prowadzone są na wszystkich odcinkach i przewidujemy, że zostaną ukończone w terminie kontraktowym. W polskich realiach należy brać pod uwagę to, że na postęp prac przy budowie autostrad wpływa bardzo długa procedura przetargowa (często ok. pół roku), szczególnie z powodu protestów i odwołań oferentów. Najbardziej jednak utrudnia pracę złe przygotowanie inwestycji – brak kompletu pozwoleń i dostępności terenu oraz braki w dokumentacji projektowej. Trudności sprawiają również bardzo długie terminy płatności ze strony inwestorów, które zestawione z czasem potrzebnym na opracowanie dokumentów odbiorowych i ich ocenę przez nadzór, często przekraczają 100 dni.

– Czy w takim razie są Państwo zainteresowani udziałem w kontynuowaniu budowy A-4 na odcinku Szarów – Tarnów?

– Uważam, że kontynuowanie budowy A-4 byłoby prostsze, gdyby pracujące na realizowanym odcinku zespoły mogły dalej prowadzić pracę i jednocześnie wykorzystywać zdobyte doświadczenie przy budowie odcinka węzeł Wielicka – węzeł Szarów. Poza tym można by eksploatować część posiadanego w tym rejonie poten-



Obwodnica Skoczowa, wykonawca Polimeks-Mostostal SA

cjału technicznego, np. nowoczesną otaczarnię do produkcji masy bitumicznej na nawierzchnię, o wydajności 240 t/h, którą ustawiliśmy w rejonie aktualnie budowanego odcinka.

– Wraz z wnioskiem o wydanie decyzji lokalizacyjnej GDDKiA zwróciła się o nadanie spodziewanej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Uzyskanie pozwolenia budowlanego jest spodziewane pod koniec tego roku i wówczas zostanie ogłoszony przetarg na roboty. Aby zdążyć na Euro 2012, prace muszą ruszyć już w 1. półroczu 2009 r. Czy te plany są realistyczne?

– Wiele zależy od czasu trwania postępowania przetargowego, na co pozwala obecne Prawo zamówień publicznych. Wskazane byłoby, aby roboty mogły być rozpoczęte przez wykonawcę już w 2. kwartale 2009 r.

– Zakład budownictwa drogowego i kolejowego Polimexu-Mostostal był wykonawcą odcinka Drogowej Trasy Średnicowej w centrum Katowic wraz z przebudową ronda im. Gen. Ziętka i budową nad rondem nowoczesnej kopuły. Inwestycja ta zyskała duże uznanie, m.in. zdobyła tytuł *Budowy Roku 2006*. Jakie elementy tej budowy charakteryzowały się szczególnym stopniem trudności?

– Największym wyzwaniem okazał się montaż konstrukcji stalowej kopuły oraz utrzymanie ciągłości ruchu samochodowego i komunikacji tramwajowej na jednym z głównych skrzyżowań aglomeracji miejskiej Katowic, tj. w okolicach hali Spodka. Prace przy realizacji kopuły postępowały bardzo profesjonalnie. Kadra kierownicza i grupy montażowe przeprowadziły go niezwykle sprawnie. Zastosowano niecodzienne rozwiązania logistyczne, by nie przerywać ruchu pieszego ani kołowego na głównym węźle komunikacyjnym aglomeracji śląskiej. Planujemy udział w kolejnych przetargach na realizację pozostałych odcinków DTŚ.

– Polimex-Mostostal zwyciężył w przetargu na budowę stadionu piłkarskiego przy ul. Łazienkowskiej w Warszawie. Czy ten projekt może być swego rodzaju przepustką, niezbędną referencją, do podjęcia starań o wykonawstwo dużych inwestycji stadionowych planowanych w ramach Euro 2012, zwłaszcza Stadionu Narodowego?

– W przypadku stadionu Legii nasza oferta, złożona w konsorcjum z Baugesellschaft Walter Hellmich GmbH z Niemiec, została uznana za najkorzystniejszą ze względu na cenę (374 mln zł netto). Stadion będzie liczył 30 830 miejsc i będzie można na nim rozgrywać mecze pucharu UEFA czy Ligi Mistrzów. Mamy nadzieję, że uda nam się także zwyciężyć w przetargu na generalnego wykonawcę stadionu Baltic Arena w Gdańsku lub być może innych stadionów. Również te projekty byłyby realizowane w konsorcjum.

– Rentowność uzyskiwana w budownictwie drogowym jest niższa niż w sektorze energetycznym i budownictwie przemysłowym. Czy większe niż dotąd zaangażowanie Polimeksu-Mostostalu w sektor drogownictwa należy tłumaczyć zastojem inwestycyjnym w przemyśle? A może nie będąc firmą stricte drogową, ale o szerokim spektrum specjalności, wybierają Państwo w danym momencie najbardziej rentowne projekty w poszczególnych segmentach budownictwa?

– Szeroki zakres świadczonych usług, jak realizacje w przemyśle naftowym, chemicznym, w sektorze ochrony środowiska, energetycznym, budownictwa ogólnego, produkcji i sektorze developerskim, drogowym i kolejowym, czynią spółkę bardzo stabilną. Natomiast realizacje inwestycji drogowych i kolejowych w porównaniu z innymi cechują się niższą rentownością, są to jednak kontrakty o dużej wartości. To właśnie projekty infrastrukturalne napędzają koniunkturę w gospodarce, choć i tak jest ich za mało. Polimex-Mostostal, jako jedna z nielicznych na polskim rynku firm, jest w stanie świadczyć pełny zakres usług budowlanych, montażowych i serwisowych oraz realizować we własnym zakresie wszystkie fazy nawet najbardziej wymagających projektów inwestycyjnych. Krótko mówiąc, nasza grupa posiada umiejętność realizacji dużych zadań inwestycyjnych na potrzeby różnych branż przemysłu. Najbardziej dochodowa jest produkcja wyrobów stalowych, dlatego ją zwiększamy. Rozwija się też nasze wykonawstwo w branży energetycznej. W budownictwie preferujemy przemysł oraz budownictwo kubaturowe – galerie, hale, supermarkety, centra logistyczne. Realizujemy m.in. w Warszawie budynek Głównego Inspektoratu Sanitarnego, Centrum Chopinowskie, Centrum Biblioteczno-Informacyjne Uniwersytetu Medycznego, a ponadto budynki węzła ekspedycyjno-rozdzielczego Poczty Polskiej w Lublinie,

Po dwóch kwartałach 2008 r. Polimex-Mostostal SA zanotował 57,7 mln zł zysku netto, 114,2 mln zł zysku operacyjnego i 2,03 mld zł przychodów. Przewidywane przychody w 2. półroczu 2008 r. powinny być jeszcze wyższe. Wzrost tegorocznej sprzedaży szacuje się na 20–30% w stosunku do wyniku ubiegłorocznego. Spodziewana rentowność grupy netto na koniec tego roku wyniesie 3%, a w latach następnych 4–5%.

jak również galerię handlową w Nowym Sączu. Aktualny portfel zamówień spółki opiewa niemal na 6 mld zł.

– Zapowiedział Pan, że w latach 2008–2009 Polimex-Mostostal przeznaczy ok. 400 mln zł na inwestycje w grupie. W 2008 r. na ten cel wyasygnuje 314 mln zł, w tym 131 mln zł zostanie zainwestowanych w spółce Polimex. Jakie to będą inwestycje?

– Zdecydowaliśmy podwoić nasze zdolności produkcyjne w zakresie konstrukcji stalowych, krat podestowych i cynkowania, przeznaczając na ten cel ok. 250 mln zł. Podwajamy zdolności produkcyjne w Siedlcach, zwiększamy wydajność cynkowania i produkcji krat pomostowych w Częstochowie oraz budujemy ocynkownię w Żytomierzu na Ukrainie, a także intensyfikujemy produkcję w Czerwonogrodzie. Rozbudowywana jest zdolność wytwórcza kotłów w Fabryce Kotłów Sefako w Sędziszowie, która już teraz należy do największych producentów kotłów energetycznych w Polsce. Popyt na ten asortyment będzie rósł, gdyż polska energetyka musi się zmodernizować, chociażby po to, by sprostać wymogom ochrony środowiska. Konieczna jest budowa kotłów o lepszych parametrach, wyższej sprawności, bardziej elastycznych, jeśli chodzi o paliwo. Rozbudowujemy również wielobranżowe biuro projektów w Gliwicach, będzie ono zatrudniać docelowo od 500 do 700 osób, by wyeliminować tzw. wąskie gardło, jakim jest podaż na dokumentację techniczną budów.

– Dziękuję za rozmowę.



Budowa autostrady A-4, odcinek Kraków – Szarów, wykonawca Polimex-Mostostal SA