

# Zdywersyfikowana działalność jest lepsza niż wąska specjalizacja



Z **Piotrem Kledzikiem**, prezesem zarządu Bilfinger Berger Budownictwo SA, rozmawiają Mariusz Karpiński-Rzepa i Anna Biedrzycka, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

**Opuszczenie placu budowy autostrady A2 między Strykowem a Konotopą przez chiński koncern Covec i w konsekwencji zerwanie umowy z tym wykonawcą przez GDDKiA wywołało burzliwą dyskusję na temat zmian w przygotowaniu i nadzorowaniu realizacji drogowych. Szczególnie zwraca się uwagę na problem niewłaściwego sposobu wyłaniania generalnego wykonawcy (według kryterium najniższej ceny), ale także na źle ułożone relacje między podwykonawcami a inwestorem. Jakie wnioski powinno się wyciągnąć z tej nieudanej budowy?**

Wybór firmy Covec od początku oceniałem jako bardzo kontrowersyjny, podobnie zresztą wypowiadało się całe środowisko budowlane. Był on podyktowany, jak uzasadniano, chęcią poszerzenia spektrum wykonawców. Tego celu nie osiągnięto, ponieważ budowę realizowano siłami polskich podwykonawców, natomiast zarządzanie tym kontraktem ze strony chińskiej i naprędce skompletowanego menedżmentu nie sprawdziło się. Zawsze podkreślałem, że budownictwo jest biznesem lokalnym i poza tym, że potrafi się budować, posiada know-how, to jeszcze trzeba umieć prowadzić kontrakt w polskich warunkach organizacyjnych i prawnych. Bilfinger Berger Budownictwo SA jest dobrze przygotowany do prowadzenia i realizowania kontraktów. Tym różnimy się od innych firm, że mamy specjalne działy, które wspomagają dyrektorów-menedżerów, choć mają oni wieloletnie doświadczenie w prowadzeniu kontraktów w zmieniających się okolicznościach, w bardzo trudnych realiach, a ostatnio także w bardzo trudnych czasach, jakimi były lata 2010–2011, upływające pod znakiem kryzysu finansowego na całym świecie. Jeśli uznane na rynku firmy, mogące liczyć na siły własne i posiadające departamenty do spraw kontraktów, mają problemy z tym, aby skutecznie się poruszać na polskim rynku budowlanym, to dla nowych firm na tym rynku, które muszą uczyć się w przyspieszonym tempie, jest to zadanie prawie niemożliwe.



**Piotr Kledzik**

Piotr Kledzik (ur. 1972) jest absolwentem Wydziału Budownictwa Lądowego Politechniki Gdańskiej. Karierę zawodową rozpoczynał w Hydrobudowie 6 SA, będąc kolejno inżynierem stażystą, majstrem, kierownikiem robót, kierownikiem budowy, kierownikiem grupy budów. W 2005 r. powrócił do rodzinnego Gdańska i podjął pracę w Hydrobudowie Gdańsk SA jako dyrektor oddziału budownictwa przemysłowego. Następnie kierował oddziałem budownictwa hydrotechnicznego tej firmy, awansował na stanowisko dyrektora technicznego i członka zarządu. W 2007 r. powierzono mu zadanie skonsolidowania polskich spółek budowlanych koncernu BB w ramach nowo tworzonej firmy Bilfinger Berger Budownictwo SA, której został prezesem zarządu. Jednocześnie jest prezesem zarządu Hydrobudowy 6 SA.

Często też zwracam uwagę na fakt, że firma budowlana dopiero wtedy jest nią faktycznie, jeśli posiada zasoby własne. Proszę zwrócić uwagę, że na naszych realizacjach co najmniej połowa robót jest realizowana przez Bilfinger Berger Budownictwo SA. Nie tylko przez naszych inżynierów, ale też wykwalifikowanych majstrów, brygadzystów i pracowników podstawowego szczebla. Mogę mieć do nich zaufanie, ponieważ oni w naszej organizacji pracują nierzadko tyle lat, ile ja mam obecnie, i dokładnie wiedzą, jak się pewne rzeczy wykonuje. Nie trzeba im długo tłumaczyć, oni wchodzą

na budowę i realizują zadania. Nie można polegać tylko na podwykonawcach, zwłaszcza – i tu jeszcze raz podkreślę – w trudnym 2011 r., kiedy wiele kontraktów realizuje się po bardzo niskich cenach i brakuje pieniędzy, gdyż są wydłużone terminy płatności. Obecnie GDDKiA i wielu inwestorów reaguje szybciej, próbując rozładować te zatory płatnicze. W przypadku sporej części budów zrezygnowaliśmy z podwykonawców w ogóle. Co więcej, w niektórych miejscach zdecydowaliśmy się nawet zmniejszyć liczbę już zatrudnionych podwykonawców, co było radykalnym posunięciem, niemniej jednak dla mnie najważniejsze jest dotzymanie warunków kontraktu.

**W czym tkwił główny problem, czy w tym, że Chińczycy zaofiarowali za niską cenę?**

To nie jedyna przyczyna, choć niewątpliwie zasadnicza. Nasza wycena w tym przetargu była dużo wyższa, nie umiem sobie wyobrazić, jak Covec kalkulował tę cenę. Natomiast dzień po podpisaniu kontaktu zaczyna się normalna praca. A ten kontrakt był o tyle trudniejszy, że realizowany w formule „zaprojektuj i zbuduj”. A więc trzeba się zastanowić, jak zaprojektować, kto będzie projektantem, jak doprowadzić do uzyskania pozwoleń na budowę – widzimy, że na innych odcinkach wykonawcy, aby ułatwić sobie realizację, zdecydowali się pozyskać nie jedno, lecz kilka pozwoleń na budowy. Skąd wiedzieli, że tak można postąpić? To proste – Budimex, Skanska czy Bilfinger Berger Budownictwo działają na rynku od lat i potrafią szybko reagować.

**Jakie jest prawdopodobieństwo, że po zmianie wykonawcy uda się wykonać te odcinki w terminie?**

Nie znam warunków, na jakich obecni wykonawcy podpisali umowy. Jak np. zdefiniowano przejezdność, czy tak samo, jak w kontrakcie z Chińczykami. Jeśli tak, to jest to nie do zrobienia. Mogę powiedzieć tylko tyle, że temat jest bardzo trudny i powinny go realizować najlepsze, najsprawniejsze firmy.

**Premier Tusk zapowiadał 741 mln zł odszkodowania od Covec za wyjście z budowy odcinka A2, tymczasem resort infrastruktury i GDDKiA mają problem**

**nie tylko z jego otrzymaniem, ale nawet z wyegzekwowaniem 130 mln zł kar umownych od chińskich banków. Czy również w obszarze spraw formalnoprawnych popełniono błędy? Czy w Pańskiej ocenie uda się wyegzekwować te pieniądze?**

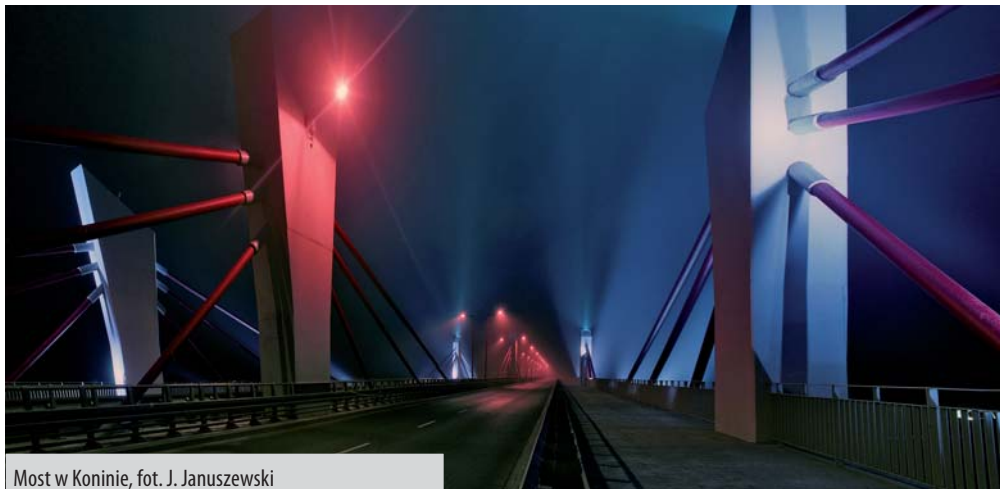
Nie znam szczegółów kontraktu z Covec, nie wiem, jakie były powody, dla których odstąpił od realizacji kontraktów. Nie umiem także powiedzieć, jakie były gwarancje chińskich banków. Jeżeli takie, o jakie nas proszono, czyli na każde wezwanie bezwarunkowo, to kwota powinna być wypłacona natychmiast. Na początku sierpnia Generalna Dyrekcja poinformowała, że termin wypłaty będzie przełożony o miesiąc – do 4 września.

**Doświadczenia z firmą Covec jak dotąd nie przekonały rządu do tego, że najtańsza oferta nie zawsze jest najkorzystniejsza. Premier Donald Tusk wyraził opinię, że z tego kryterium administracja państwowa nie zrezygnuje. Z drugiej jednak strony, gdyby nie ono, mogłoby dojść do eskalacji cen, a przecież nasze autostrady i drogi ekspresowe już teraz są drogie w budowie, a wysoka cena czasem jest nieadekwatna do jakości drogi, czego przykładem może być budowa S8 od al. Prymasa Tysiąclecia do węzła autostradowego w Konotopie. Jak uniknąć dyktatu cen związanego z kryterium najniższej ceny, a zarazem nie spowodować dalszego wzrostu cen inwestycji drogowych?**

S8 trudno dawać za przykład. To stary przetarg, wtedy jeszcze nie pracowałem w Bilfinger Berger Budownictwo i nie wiem, co naprawdę się stało. Opinia, że w Polsce budujemy drogi, już od dawna jest nieaktualna, to zamierzchłe czasy. Dzisiaj stawki w budownictwie są bardzo niskie, niższe już być nie mogą. Kto teraz zaniża ceny w ofercie, ten będzie miał duże problemy realizacyjne.

**Jak uniknąć podobnych sytuacji jak z Covec w przyszłości?**

Mamy do czynienia z konglomeratem spraw, o których Polski Związek Pracodawców Budownictwa (PZPB), w którego Radzie zasiadam, mówi od lat i próbuje się przebić z propozycjami rozwiązań. Po pierwsze – prekwifikacje, które od jakiegoś czasu puszczono na żywioł. Wszyscy chętni przechodzą ten proces, choć wiadomo, że nie



Most w Koninie, fot. J. Januszewski

wszyscy są w stanie zrealizować kontrakt, bo w jaki sposób firma np. z Macedonii jest w stanie zmobilizować się w ciągu miesiąca i przystąpić do pracy w Polsce? Argument, że wobec natłoku budów należało poszerzyć rynek nie przekonuje mnie, ponieważ wcale go nie poszerzyliśmy, działają ci sami wykonawcy co wcześniej. Wzrosła jedynie biurokracja. W ramach prekwifikacji trzeba wprowadzić inne obwarowania, powinny je przejść tylko te firmy, które mogą projekt zrealizować.

Druga rzecz – kryterium najniższej ceny. Rośnie zrozumienie dla faktu, że jest to zła droga. Generalna Dyrekcja, jak widać choćby w postępowaniu przetargowym na budowę odcinków A4, powoli od tego odchodzi, punktuując bardziej kwestię terminu. Oczywiście, ważne jest to, za jaką cenę firma pracuje. Jeśli od początku wiadomo, że nie uda się zbudować inwestycji za proponowaną przez wykonawcę kwotę, a ten przystaje na warunki, to kończy się to tym, że sięga po prawników, aby swoje pieniądze jakoś odzyskać. Należy wprowadzić inne kryteria oceny, m.in. czas realizacji oraz – o czym o wiele osób mówi, lecz obawia się wprowadzić – oferty wariantowe.

Dziś nasz departament ofertowy odpowiada ściśle na zadane pytania. Zapytanie ofertowe pochodzi od klienta i jeśli odpowiedź nie będzie dotyczyła konkretnego materiału lub technologii, wymienionych w zapytaniu, zostanie odrzucona. Odpowiedź jest zarazem traktowana jako oferta firmy. Uważam, że powinno to wyglądać inaczej. Temu służyłoby wprowadzenie systemu ofert wariantowych. Dają one możliwość pokazania innowacyjności, technicznych walorów przedsięwzięcia. Prezesom spółek budowlanych łatwiej byłoby inwestować w badania, w to, żeby być tańszym, lepszym, szybszym. Proszę sobie wyobrazić, jaki impuls otrzymałyby działły techniczne firm. Pracownicy musieliby nie tyle odpowiadać na pytania, co składać interesujące oferty.

Kolejna kwestia, również często krytykowana, to sposób użytkowania systemu FIDIC. Już od dłuższego czasu, także podczas różnych sympozjów branżowych, rozmawiamy na ten temat i próbuje się nam wmówić, że zamawiający ma prawo wykreślać klauzule, modyfikować założenia. W tym duchu wypowiadali się wielokrotnie nawet przedstawiciele Urzędu Zamówień Publicznych. Ja się z tym nie zgadzam. Uważam, że powinniśmy dojść do porozumienia, że obowiązują warunki kontraktowe FIDIC i przestrzegać tych procedur. Mogę podać wiele przykładów, kiedy zamawiający wykreślił pewną klauzulę, gdyż wydała mu się niebezpieczna, bo dawała pewne prawa wykonawcy. Kiedy następował impas, jej brak stawał się problemem. Istnienie tej klauzuli mogłoby być płaszczyzną do znalezienia kompromisu zamiast uciekać się do wyroku sądu, co zajmuje czas i generuje koszty. Dlaczego cały świat bazuje na FIDIC-u, niczego się nie wykreśla i system działa, a my musimy budować „polski model”? Jestem przeciwny polskiemu modelom, korzystajmy ze sprawdzonych światowych rozwiązań.

**Czy omawiają Państwo te problemy z GDDKiA?**

Jako prezesi firm budowlanych kilkakrotnie mieliśmy możliwość odbicia – w szerszym lub węższym gronie – spotkania z generalnym dyrektorem dróg krajowych i autostrad Lechem Witeckim. Pan dyrektor przyjmuje nasze zaproszenia na konferencje PZPB. Wiem, że pracuje nad nowymi rozwiązaniami.

**Jak Pan ocenia perspektywę rozwoju branży drogowo-inżynierskiej po 2012 r.?**

Spodziewam się obniżenia przerobu, dlatego nasza firma dywersyfikuje portfel, stara się działać w różnych branżach. Utrzymanie obrotów na dzisiejszym poziomie będzie bardzo trudne i nie będziemy o to walczyć. Natomiast przewidywania, że nie będzie pracy, są przesadzone. Kto jeździ po

Polsce, ten wie, że jest jeszcze wiele dróg do wybudowania i choć wolniej, to będą one powstawać. Bez wchodzenia w szczegóły, portfel zamówień mamy wypełniony do połowy 2012 r., a potwierdzony do końca tego roku.

**Eksperci twierdzą, że w najbliższych latach coraz więcej budów będzie realizowanych w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego. Obecnie tak budowana jest autostrada A1. Rządowy program budowy dróg na lata 2011–2015 zakłada przeniesienie większej części ryzyka związanego z inwestycją na firmy chcące budować autostrady w systemie PPP (państwo nie chce udzielać gwarancji na kredyty). Według niektórych zainteresowanych, np. Stalexportu, może to zablokować realizację projektów. Co Pan o tym sądzi? Ponadto problemem jest to, że kierownicy nie chcą jeździć tymi drogami, argumentując, że opłaty na nich są za wysokie. Czy mają rację? Bilfinger Berger ma doświadczenie w realizacji obiektów w systemie PPP, czy w Polsce można to doświadczenie wykorzystać?**

Ponawiam apel, aby stosować metody, które w Europie sprawdziły się z sukcesem. Denerwuję się, gdy słyszę opinie na temat „polskiego modelu” PPP. Mówi się głównie o tym, by jak najwięcej ryzyk przenieść na wykonawcę, tylko raz, na jednym z sympozjów, usłyszałem wypowiedź szefa banku, który podkreślał, że PPP ma szansę być dobrym rozwiązaniem jedynie wtedy, gdy te ryzyka będą rozłożone. Wówczas do przetargów stanie pierwsza liga europejskich firm *project investment*. Bilfinger Berger w Niemczech ma firmę, która zajmuje się *project investment*. Z tym jednak, że w takich przedsięwzięciach formułuje się szereg kryteriów, które są spełniane przez obie strony, i u nas również tak powinno być. Nie możemy poprawiać tego, co jest dobre.

Autostrady koncesyjne w Polsce są wysokiej jakości. Obowiązują na nich takie same ceny, jak na innych autostradach, więc tu nie widzę problemu. Czy nasza firma będzie zainteresowana? Nie na pewno, to zależy. Jeżeli do zbudowania będzie odcinek np. 200-kilometrowy, to jest on za duży jak na jednego wykonawcę. Budowę należy dzielić na odcinki mniejszej wielkości i pomyśleć o rozsądnych zasadach spłaty kredytu.

## Jaki byłby modelowy kontrakt?

Jest wiele przykładów coraz lepszych kontraktów. Ktoś mi kiedyś powiedział, że podpisując dobry kontrakt, obie strony są niezadowolone. Teraz inwestor jest zadowolony z kontraktu, natomiast wykonawca, pozbawiony możliwości wprowadzenia jakichkolwiek zmian w realizacji, musi być niezadowolony. Słyszymy o wydłużanych w nieskończoność terminach płatności, co stanowi duży problem. Dlaczego nie obowiązuje zasada płatności po kilku tygodniach, dlaczego kontrakty nie są zaliczkowane? Kontrakt zaliczkowany jest tańszy dla obu stron, gdyż odpadają koszty kredytowania. Ogólnie przyjętą zasadą na świecie jest zaliczkowanie kontraktów przy bankowej gwarancji zwrotu w przypadku, gdy dzieje się źle, np. kiedy wykonawca opuścił plac budowy. Kolejna rzecz to współdziałanie. Tu wiele zależy od środowisk i ludzi, mniej od zapisów umowy. Jeśli ludzie mają wspólny cel wybudowania obiektu i nie chcą sobie udowadniać, kto jest najmądrzejszy i najlepszy, to nawet przy trudnym kontrakcie są dobre efekty. Wystarczy jednak, że ktoś zacznie dzielić włos na czworo i od razu rodzi to problemy, budowa stoi. Szczególnie w przypadkach skomplikowanych inwestycji takie postawy należy zwalczać.

**Resort infrastruktury zapowiada ożywienie w kolejnictwie. Mają ruszyć nowe, duże projekty związane m.in. z budową kolei dużych prędkości. Z myślą o Euro 2012 Bilfinger Berger Budownictwo modernizuje dworzec Warszawa Stadion. Czy ubiegają się Państwo o inne kontrakty? Jak Pan ocenia możliwości działania na tym rynku, czy przyjęto dobre założenia, jak przygotowane są projekty?**

Jesteśmy obecnie w sektorze kolejnictwa przez dwa kontrakty. Gruntownie modernizujemy oba perony dworca kolejowego Warszawa Stadion, przebudowujemy przejście podziemne pod torami oraz nawierzchnię torową o łącznej długości 2,6 km. Drugi kontrakt polega na przebudowie tunelu, który wejdzie w skład łącznika kolejowego na trasie centrum Warszawy – lotnisko Chopina. Są to prace inżynieryjne, dlatego je wykonujemy. Nie mamy w swojej strukturze firmy stricto kolejowej, ale tworzymy konsorcja z firmami, o których wiem, że są w stanie z nami zrealizować projekty kolejowe.

**Czy w dziedzinie energetyki Bilfinger Berger Budownictwo zamierza działać aktywniej? W jakie projekty jest zaangażowany?**

## Jak pracuje się na tym rynku w Polsce?

Przystępujemy do przetargów. W strukturach spółki-matki są działające w tym obszarze firmy o bardzo mocnej pozycji na świecie, np. należąca do Bilfinger Berger Babcock Borsig Service GmbH, która za 460 mln euro modernizuje bloki energetyczne w Elektrowni Bełchatów SA. Jako Bilfinger Berger Budownictwo jesteśmy zainteresowani tzw. *industrial constructions*. Sami zajmujemy się budownictwem, natomiast za technologię, za energetykę, automatykę, na czym się nie znamy, będą odpowiedzialni partnerzy, których pozyskamy do współpracy.

Działamy na rynku ekologicznym, firmy z grupy budowały oczyszczalnie ścieków, m.in. w Katowicach. Kładziemy sieci kanalizacyjne, np. obecnie realizujemy projekt budowy ponad 40 km sieci kanalizacyjnej w gminach Zgorzelec, Sulikowo i Platekówka na Dolnym Śląsku, o wartości ponad 31 mln zł. Oczywiście, w dużej mierze odbywa się to przy udziale podwykonawców, ale jesteśmy aktywni i pozyskujemy wciąż nowe kontrakty. Nie zamierzamy być mistrzem świata w żadnej dziedzinie, chcemy być solidną spółką, która w miarę swoich możliwości realizuje różne zadania w rozmaitych dziedzinach budownictwa, a nie tylko buduje drogi.

Według prognoz budownictwo przemysłowe będzie kołem zamachowym rozwoju sektora. Niemniej jestem przeciwny sformułowaniu, że inne obszary budownictwa ogarnie stagnacja. Uważam, że zdywersyfikowany sposób działalności, który prowadzimy – budownictwo fundamentowe, ścianki szczelinowe, pale, wymiany gruntu, mosty, tunele, wiadukty, stacje kolejowe, ale też budownictwo żelbetowe, częściowo również budownictwo kubaturowe oraz przemysłowe, energetyczne – daje możliwość dobrego funkcjonowania. Specjalizacja w jednej dziedzinie przy naszym wolumenie obrotów jest bardzo trudna do utrzymania.

**W trakcie budowy przez Bilfinger Berger Budownictwo jako lidera konsorcjum wykonawczego są obecnie m.in. dwie obwodnice: południowa Gdańska i południowa Warszawy. Po ukończeniu obwodnicy Gołdapi, której jedno z pism branżowych przyznało niedawno tytuł Realizacji roku 2010, wydaje się, że BBB szczególnie chętnie uczestniczy w realizacji tego rodzaju przedsięwzięć. Czy odpowiada Państwu skala tych budów? Czy**

### można nazwać Państwa specjalistami od obwodnic?

Nie, jesteśmy po prostu specjalistami. Aktualnie budujemy w Rawie Mazowieckiej osławioną drogę do Katowic. Kierowcy nie są, delikatnie mówiąc, zachwyceni objazdami, ale niestety tak musimy budować. Droga powstaje w technologii betonowej. Przy obecnym poziomie techniki zarówno nawierzchnia asfaltowa, jak i betonowa zapewniają podobny komfort i trwałość użytkowania, są konkurencyjne cenowo i mogą być stosowane wymienne. Pod względem realizacji trudniej jest wykonać żelbetową konstrukcję, która wymaga dużego wzmocnienia. Ale świat idzie do przodu, więc zapewne i tę technologię opanujemy. Sami układamy wszystkie warstwy nawierzchni, nasz jest także sprzęt, m.in. robot, węzeł betoniarski. Jestem bardzo zadowolony z postępu prac. To zasługa pracowników. Podobnie estakada w Gdańsku nie powstałaby bez masy młodych ludzi, wyszkolonych przez nas. Jeszcze do niedawna założone cykle produkcyjne były dla nich nie do zrealizowania, a teraz poziom wydajności ich pracy jest bardzo satysfakcjonujący. I proszę, estakada przestała leżeć na ścieżce krytycznej. Często powtarzam, że mamy wspaniałych pracowników. Chciałbym, żeby uczyli się u nas i byli jeszcze lepsi.

### **Bilfinger Berger Budownictwo znany jest z nietuzinkowych działań promocyjnych, takich jak np. organizowanie wycieczek na budowy, kręcenie reportaży z przebiegu prac, np. we wspomnianej Rawie Mazowieckiej, ale także sponsorowania sportu.**

Tego typu działalność ma na celu kreowanie naszej marki na zewnątrz. Nowej marki, bo choć jako koncern istniejemy w Polsce od kilkunastu lat, to pod nowym logo dopiero od czterech. Wprowadziliśmy je po połączeniu trzech spółek budowlanych – Warszawskiego Przedsiębiorstwa Robót Drogowych, Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych i części zasobów Hydrobudowy 6, które budują drogi i mostów zajmowały się przez ponad 60 lat. W wielu miejscach jesteśmy już dobrze znani, ludzie wiedzą, czym zajmuje się Bilfinger Berger Budownictwo.

Po takim procesie wewnętrznych przemian, w firmie istnieje wiele komórek, do których trzeba dotrzeć z przekazem o tym, co robimy i w jaki sposób. Chodzi o to, aby pracownicy mieli wspólny cel, działali ramię w ramię. By to osiągnąć, prowadzimy różne działania, m.in. kręcimy reportaże z budów. Są to wesołe filmiki, robione z przymruze-



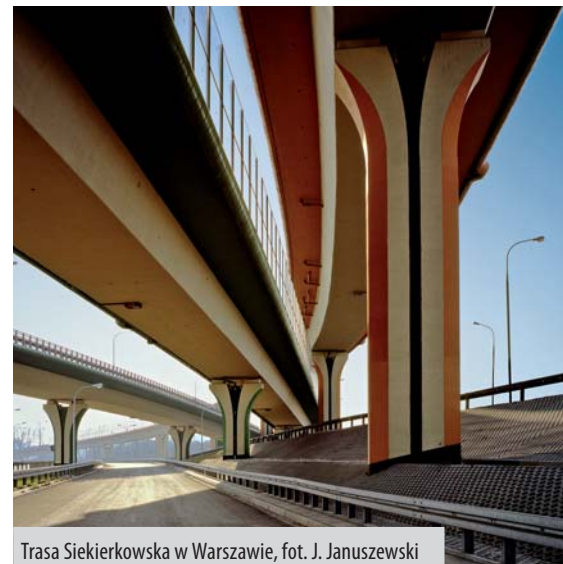
Most na autostradzie A1 w Toruniu, fot. J. Januszewski

niem oka, ale przekazujące ważne informacje. Bo przecież można sobie wyobrazić, że mieszkańcy, np. wspomnianego Sulikowa, gdzie kładziemy kanalizację, nie wiedzą, że w Gdańsku budujemy estakadę. Staram się z różnym powodzeniem prowadzić bloga – kiedy mam czas, to piszę, a gdy go nie mam i nie piszę, szef działu PR od razu mnie gani. Mam docierać do wszystkich – bez krawata, trochę bardziej zwyczajny. Zależy nam na tym, aby wciągnąć ludzi do dyskusji. To trudne i nie od razu się udaje, niemniej jednak wiem, że czytają mojego bloga i coś z niego wynoszą.

Kolejny obszar tych działań to aktywność sponsorska. W ramach naszych skromnych możliwości staramy się promować dobre inicjatywy. Trzeci rok z rzędu sponsorujemy męską drużynę siatkówki Politechniki Warszawskiej. Tam zdobyło wykształcenie ok. 70% naszej kadry inżynierskiej, dlatego jeśli mamy zaangażować się w promowanie sportu, jest to chyba najlepsze miejsce. Drużyna zdobywa coraz większe laury, gra w ekstraklasie, a przy okazji na koszulkach zawodników widać logo Bilfinger. Od tego sezonu również sponsorowana przez nas męska drużyna koszykarzy występuje w ekstraklasie, wspieramy ponadto siatkówkę kobiet i piłkę ręczną mężczyzn, a są to pierwszoligowe drużyny. Od wielu lat wspomagamy też klub dziecięco-młodzikowy judo.

Robimy to dla środowiska, z którego pochodzimy, bo chociaż Bilfinger Berger jest wielkim, międzynarodowym koncernem, to nasza firma skupia inżynierów głównie z Warszawy i okolic. Poza tym, słowa: inżynierowie, Warszawa, siatkówka, judo bardzo do siebie pasują wyrazistością i klasą. Ubiegłoroczny sezon zaskoczył nas wszystkich – były nawet szanse medalowe.

### **Nagrody zdobywają też stoiska targowe Bilfinger Berger Budownictwo.**



Trasa Siekierkowska w Warszawie, fot. J. Januszewski

Nasze stoiska różnią się od innych, staramy się, aby goście targowi nie traktowali nas sztafpow. Stoiska są otwarte z każdej strony, dzięki czemu zewsząd jest do nas dostęp. Rzecz nie w tym, by stoisko było największe lub najbogatsze, lecz aby ciekawiało i było przyjazne dla widzów. Taka polityka się sprawdza, czego potwierdzeniem są liczne nagrody.

Nagradzane są też realizacje budowlane i nimi szczególnie chciałabym się chwalić. W budownictwie mostowym stosujemy nowe lub rzadko wykorzystywane technologie. Aktualnie realizujemy najdłuższą estakadę – zapraszam na Wybrzeże dopóki jest ciepło i organizujemy wycieczki dla publiczności. Elementy estakady są betonowane, sprzężane i natychmiast nasuwane siłownikami. Można to obserwować nie tylko z jednego, lecz z kilku miejsc na trasie. Niesamowity widok rozpościera się z Wysoczyzny Gdańskiej na Żuławy, w które estakada wcina się niczym morze swoim ogromem betonu. Ma być otwarta na Euro 2012 i tego terminu dotrzemy.

**Dziękujemy za rozmowę.**