

W Polsce będziemy tak nowoczesni, jak nowoczesne będzie nasze myślenie o budownictwie



Z **ALFREDEM WATZLEM** **WOJCIECHEM TROJANOWSKIM**, członkami zarządu STRABAG Sp. z o.o., rozmawia **MARIUSZ KARPIŃSKI-RZEPA**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne, zdjęcia: **STRABAG Sp. z o.o.**

Jak rozpoczął się drugi rok nowej perspektywy unijnej dla firmy STRABAG Sp. z o.o.?

Wojciech Trojanowski: Rok 2015 bardzo dobrze rozpoczął się dla naszej Grupy. Mamy niemal pełny portfel zamówień, jesteśmy drugim najskuteczniejszym beneficjentem przetargów dotyczących dużych kontraktów drogowych ogłaszanych przez GDDKiA. Jeżeli przyjrzymy się tylko dużym kontraktom drogowym, to STRABAG jest na pierwszych miejscach lub właśnie podpisał umowy na realizację kluczowych odcinków za ok. 4 mld zł. W portfelu znalazło się już kilka prestiżowych projektów, m.in. wschodnia obwodnica Łodzi w ramach A1 czy dokoń-

czenie A4 na odcinku Jarosław – Rzeszów, odcinek trasy S7 w okolicy Krakowa, tzw. Trasa Nowohucka, z imponującym mostem przez Wisłę. Jedną z ważniejszych naszych inwestycji jest także odcinek S8 Opacz – Paszków z najnowocześniejszą nawierzchnią w Europie, którego budowa dzięki sprzyjającym warunkom pogodowym jest już bardzo zaawansowana.

Alfred Watzl: Budujemy też kilka prestiżowych obiektów kubaturowych, w tym m.in. intensywnie pracujemy przy realizacji nowej fabryki koncernu Volkswagen. W ciągu ośmiu miesięcy wybudujemy w stanie surowym zamkniętym halę montażu samochodów wraz z działem wykończeniowym i mostami technolo-

gicznymi, budynek biurowo-serwisowy i budynek techniczny. Zaawansowane są także prace przy budowie galerii Zielone Arkady w Bydgoszczy i rozbudowa największego w Polsce Centrum Handlowego Bielany pod Wrocławiem. Jedną z naszych koncernowych spółek buduje w centrum Warszawy nowoczesny biurowiec Astoria, który ma szansę stać się ważnym centrum biznesowym i wizytówką stolicy. Ruszyły też prace przy budowie Centrum Dziedzictwa Kulturowego w Pruszkowie, inwestycja ważna choćby dlatego, że realizujemy ją w mieście, w którym płacimy podatki i gdzie znajduje się siedziba spółki STRABAG w Polsce. W pewnym sensie więc budujemy ją dla siebie i naszych pracowników. Długo mógłbym wyliczać nasze budowy.

Znajdujemy się obecnie w szczególnej sytuacji – zakończyła się pierwsza perspektywa budżetowa, trwa druga. Czy

już teraz możemy stwierdzić, że obie strony – zarówno inwestorzy, jak i wykonawcy – wyciągnęły wnioski z doświadczeń minionego okresu?

Wojciech Trojanowski: Inwestorzy i wykonawcy, ale sądzę, że także producenci materiałów wynieśli całkiem sporo wiedzy i doświadczenia z minionej perspektywy. Jesteśmy zadowoleni, ponieważ poprawiła się atmosfera dialogu wśród wszystkich uczestników procesu inwestycyjnego. Odnotowaliśmy już kilka pozytywnych zmian w warunkach przetargowych, np. wyłączenie okresów zimowych czy waloryzacja. Czasem jednak wystarczy, aby strony umiały ze sobą rozmawiać. Dowodem na to, że myślenie projektem i praca zespołowa mają bezpośrednie przełożenie na efekty, było np. przyznanie nagrody za budowę autostrady A4, którą solidarnie otrzymaliśmy niedawno razem z GDDKiA. My nazywamy taką filozofię pracy po prostu **TEAMS WORK**.

STRABAG Sp. z o.o. wraz z firmą Budimex SA oraz Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad został nagrodzony Diamentem Polskiej Infrastruktury za budowę autostrady A4 na odcinku Dębica – Tarnów. Nagrodę przyznano za efektywną współpracę między obiema stronami kontraktu i umiejętność odnalezienia się w trudnej, niestandardowej sytuacji. Czy to oznacza, że dialog z publicznym zamawiającym, którego to dialogu przez lata tak bardzo brakowało, już trwa? Czego jeszcze brakuje, by relacje na linii inwestor – wykonawca stały się bardziej partnerskie?

Alfred Watzl: Nagroda, którą otrzymaliśmy w konkursie Diamenty Polskiej Infrastruktury, jest dla nas bardzo ważna. Po raz kolejny zostaliśmy docenieni, a nagroda jest potwierdzeniem tego, o czym wielokrotnie rozmawialiśmy, że z powodzeniem prowadzimy między sobą jako wykonawcy i inwestorzy dialog, że możliwe do zrealizowania jest partnerskie podejście do współpracy. Zauważalny jest wzrost dialogu, wzajemnego szacunku, zrozumienia uwarunkowań, problemów i celów wszystkich uczestników procesu inwestycyjnego. W tej dziedzinie da się odczuć postęp – więcej ze sobą rozmawiamy, a zamawiający mocniej wsłuchują się w głos branży. Trzeba wziąć pod uwagę, że wbrew pozorom w Polsce wcale nie ma tak wielu firm, które mogą być generalnymi wykonawcami dużych



Galeria Katowicka, fot. 2013

inwestycji budowlanych. Pozytywne jest to, że sami wykonawcy działający na polskim rynku zaczęli rozsądniej niż w poprzedniej perspektywie finansowej UE oceniać swoje zamiary i możliwości w stosunku do realiów rynkowych. Dzisiaj ceny w nowych przetargach są bliższe budżetom inwestora, a różnice pomiędzy złożonymi ofertami mniejsze.

Czy ostatnie zmiany w Prawie zamówień publicznych – nowelizacje z grudnia 2013 r. i października 2014 r. – idą we właściwym kierunku i mają szansę w istotny sposób usprawnić realizację procesu inwestycyjnego?

Wojciech Trojanowski: To, co wymaga jeszcze wspólnych prac, to mechanizmy waloryzacji cen. Stosowana obecnie na bardzo niskim poziomie (1%), przy gwałtownym wzroście cen materiałów nie uchroni wykonawców przed możliwymi

kłopotami. W Polsce wymaga się wygórowanych okresów gwarancji, podczas gdy w wielu krajach wynoszą one maksymalnie pięć lat. Do tego cena wciąż decyduje o rozstrzygnięciu przetargów, gdyż waga kryteriów pozacenowych i współczynniki, według których waży się np. rolę gwarancji, są niezrozumiałe i niesprawiedliwe. Warto byłoby też zastanowić się, czy przewidywane koszty utrzymania zrealizowanej inwestycji nie powinny być jednym z istotniejszych kryteriów wyboru. Tylko w ten sposób stworzylibyśmy właściwą atmosferę do wypierania najtańszych propozycji przez korzystniejsze rozwiązania innowacyjne, oszczędne, nowoczesne. Tylko tak otworzymy budownictwu w Polsce drzwi do nowoczesności.

Firma STRABAG działa też na zagranicznych rynkach, w związku z czym mają Państwo możliwość porównania, jak

Poprawiła się atmosfera dialogu wśród wszystkich uczestników procesu inwestycyjnego. Odnotowaliśmy kilka pozytywnych zmian w warunkach przetargowych, np. wyłączenie okresów zimowych czy waloryzacja. Czasem jednak wystarczy, aby strony umiały ze sobą rozmawiać.



Droga ekspresowa S8, odcinek Złoczew – Sieradz, fot. 2014

funkcjonuje prawo zamówień publicznych w innych krajach. Jakie dobre praktyki warto by przenieść na polski grunt?

Alfred Watzl: Każdy kraj ma swoją specyfikę. Od lat zwracamy uwagę na czerpanie z doświadczeń bardziej zaawansowanych technologicznie i legislacyjnie krajów. Nie oznacza to, że powinniśmy kopiować rozwiązania. Warto uczyć się na cudzych błędach, stosować zasadę różnorodności, inwestować w innowa-

cje. W wielu krajach wyżej niż najniższa cena stawiane są inne kryteria wyboru, co powoli uznawane jest już także przez polskiego ustawodawcę. Sprzyjająca nowoczesności atmosfera w Polsce sprawi, że to dobrzy wykonawcy, posiadający właściwe *know how*, będą chcieli realizować inwestycje w Polsce, gdy prawo będzie te realizacje ułatwiać. Coraz więcej uwagi poświęcamy kosztom użytkowania dróg, które po zakończeniu

Z punktu widzenia takiej firmy jak STRABAG, tocząca się jeszcze niedawno dyskusja o tym, czy jesteśmy w Polsce w stanie wybudować 800 km dróg w betonie i czy na pewno w tej technologii, ma wymiar niemal wyłącznie polityczny. STRABAG nie ma obiekcji wobec tych planów, gdyż z jednej strony posiada największą w Polsce sieć wytwórni mas bitumicznych, a z drugiej jest europejską firmą budowlaną specjalizującą się w budowie dróg betonowych.

obecnej perspektywy finansowej będą stanowiły najważniejsze zadanie zarządców dróg w Polsce. Już dzisiaj powinniśmy o tym myśleć, aby w następnych latach ograniczyć te koszty. Nie będzie to możliwe bez racjonalnego podejścia do samego procesu ich budowy już dzisiaj.

GDDKiA podjęła decyzję o dywersyfikacji technologii budowy dróg w nowej perspektywie unijnej. Tam, gdzie jest to uzasadnione, mają pojawiać się drogi z nawierzchnią betonową. Czy to słuszna decyzja? Do tej pory rzadko korzystano z tego rozwiązania. Czy polskie firmy poradzą sobie ze stosowaniem tej technologii?

Alfred Watzl: Mamy dość komfortową pozycję w debacie na ten temat. Z punktu widzenia takiej firmy jak STRABAG, tocząca się jeszcze niedawno dyskusja o tym, czy jesteśmy w Polsce w stanie wybudować 800 km dróg w betonie i czy na pewno w tej technologii, ma wymiar niemal wyłącznie polityczny. STRABAG nie ma obiekcji wobec tych planów, gdyż z jednej strony posiada największą w Polsce sieć wytwórni mas bitumicznych, a z drugiej jest europejską firmą budowlaną specjalizującą się w budowie dróg betonowych. Rzeczywiście drogi betonowe mogą być eksploatowane przez wiele lat bez potrzeby remontu, jeżeli zostaną wykonane w odpowiedniej jakości. A to oznacza, że nie bez znaczenia będzie, jakie materiały zostaną w tym procesie wykorzystane. Dlatego nad niską cenę należałoby postawić jakość. Przekonali się o tym m.in. Niemcy, którzy po 10 latach eksploatacji muszą przeprowadzić remont ponad 300 km autostrad. Uczmy się na ich błędach. W ramach budowy autostrady A4 Nowy Tomysł – Świecko udowodniliśmy, że można budować nowoczesnie, terminowo i w dobrej jakości. Jednym z najbardziej innowacyjnych rozwiązań, zmieniających spojrzenie branży na budowę autostrad i dróg szybkiego ruchu, było zastosowanie nawierzchni betonowej z eksponowanym kruszywem w technologii dwuwarstwowej pod nazwą Waschbeton. Możliwych zastosowań innowacji jest więcej.

Czy firma STRABAG zamierza się ubiegać o kolejne kontrakty także w sektorze kolejowym? Kiedy mogą ruszyć pierwsze duże przetargi w tym obszarze?

Wojciech Trojanowski: Jesteśmy oczywiście zainteresowani aktywnym uczestnictwem w programie modernizacji



Most im. gen. Elżbiety Zawackiej w Toruniu, fot. 2013

linii kolejowych w Polsce. Bierzymy udział w aktualnych przetargach ogłaszanych przez PKP PLK. Zamierzymy również uczestniczyć w dużych przetargach finansowanych przez UE, które będą ogłoszone przez PKP PLK. Jesteśmy pewni, ponieważ mamy jako koncern bardzo bogate doświadczenia w tym zakresie, że realizacja kontraktów przez STRABAG zapewni najwyższą jakość wybudowanych linii kolejowych. Także w tym segmencie zatrudniamy specjalistów potrafiących zarządzać tak skomplikowanymi inwestycjami, tj. wymagającymi wiedzy z budownictwa kolejowego, mostowego czy kubaturowego. STRABAG ma renomę firmy potrafiącej budować terminowo i przy użyciu nowoczesnego, w pełni zautomatyzowanego sprzętu. Naszą wizytówką są takie realizacje, jak np. Galeria Katowicka połączona z dworcem kolejowym i podziemnym terminalem, autobusowym tworząca jedno z najnowocześniejszych w Polsce zintegrowanych centrów komunikacyjno-handlowo-biurowych. Inwestycja ta została uznana za *Budowę roku 2013* według PZITB.

Obecnie coraz częściej słyszy się głosy, że powinniśmy zacząć patrzeć w przyszłość i zastanowić się nad tym, jak będziemy finansować realizację projektów infrastrukturalnych, kiedy skończą się pieniądze unijne. Jakie rozwiązania mogą wówczas okazać się najskuteczniejsze?

Alfred Watzl: Podczas jednej z dyskusji z udziałem GDDKiA, administracji, wykonawców i producentów materiałów rozmawialiśmy o przyszłości budownictwa w Polsce. Niemal jednomyślnie byliśmy przekonani, że już dzisiaj powinniśmy myśleć o tym, co będzie się działo po 2023 r. i później. W mojej ocenie Polska dzisiaj znajduje się w bardzo komfortowej sytuacji, gdyż żaden inny kraj w UE nie ma tak dużych środków na budowę infrastruktury. Dlatego obecnie firmy budowlane mogą zatrudniać ludzi czy angażować podwykonawców. Ale nikt z nas do końca nie wie, co będzie po wielkim boomie budowlanym. Dlatego dzisiaj należy już planować, skąd wziąć pieniądze na następne inwestycje i w żadnym wypadku nie czekać z tym do „za pięć dwunasta”. Wiele krajów już wiele lat temu rozwiązało problemy, jakie stoją wciąż przed nami w Polsce. Systemy prywatnego finansowania inwestycji, koncesje i inne zostały już dawno opracowane na świecie i warto się na tych doświadczeniach oprzeć. Tym bardziej że światowy rynek budowlany nie rozwija się już tak dynamicznie jak w Polsce. Tutaj firmy w pewnym sensie mają sytuację komfortową, mogą wiele działać i rozwinąć swoją działalność. Warto to wykorzystać i poważnie podejść do nowych zasad finansowania i przyciągania kapitału. Potrzebujemy do tego jednak bardzo dobrych projektów i bardzo dobrych wykonawców na międzynarodowym poziomie.

Już dzisiaj samorządy powinny poważnie myśleć o PPP jako formule finansowania inwestycji, np. przez tworzenie drogowych spółek specjalnego przeznaczenia.

STRABAG Sp. z o.o. obecna jest na polskim rynku od 30 lat. W tym czasie udało się przedsiębiorstwu zrealizować wiele projektów we wszystkich dziedzinach budownictwa. Które z nich okazały się największym wyzwaniem?

Wojciech Trojanowski: Jednym z ciekawszych doświadczeń była budowa mostu przez Wisłę w Toruniu im. gen. Elżbiety Zawackiej. Realizacja całej inwestycji trwała trzy lata i brało w niej udział 2 tys. osób. Otrzymaliśmy za nią szereg nagród m.in. Kapituła Konkursu Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej uznała obiekt za *Dzieło mostowe roku 2013*. Ale do listy naszych referencyjnych inwestycji warto dodać np. historyczny hotel Polonia Palace w Warszawie. Przeprowadziliśmy w nim remont konserwatorski zabytkowej elewacji i wnętrza. Za tę pracę otrzymaliśmy od razu dwie nagrody. Na liście naszych sukcesów znajduje się także wiele galerii handlowych i centrów multifunkcyjnych, jak Dworzec PKP i Galeria Katowicka. Bez wątpienia ważnym przełomem na polskim rynku budowlanym była budowa wspomianej już autostrady A2 Nowy Tomyśl – Świecko, którą wyznaczaliśmy nowe standardy na rynku budowlanym. Jesteśmy przekonani, że również realizowana obecnie budowa



Autostrada A4, Dębica – Tarnów, fot. 2014

drogi ekspresowej S8 Opacz – Paszków z nawierzchnią długowieczną zapisze się chlubnie w historii budownictwa. Ale lista inwestycji, które napawają nas dumą, jest bardzo długa.

Wróćmy jeszcze do nagród. W 2014 r. STRABAG został doceniony m.in. za realizację trzech obiektów o charakterze handlowo-usługowym. Centrum Handlowe Atrium Felicity zdobyło Złotą Kielnię w konkursie organizowanym przez Polski Związek Inżynierów i Techników Budownictwa, a Galeria Katowicka została uznana przez jury konkursu CEE Quality Awards za jeden z najciekawszych obiektów z Europy Środkowej i Południowo-Wschodniej. Czym charakteryzowały się te projekty?

Alfred Watzl: Budowa centrum handlowego w Katowicach była największym

jak dotąd projektem komercyjnym zrealizowanym przez naszą spółkę. Było to przedsięwzięcie obfitujące w wiele wyzwań inżynierskich, które stworzyło możliwość wykorzystania całego spektrum potencjału firmy STRABAG. Ogromne rozmiary kompleksu i lokalizacja w ścisłym centrum miasta sprawiły, że sprostać zadaniu mógł tylko zespół wysokiej klasy profesjonalistów. Warto przypomnieć, że w ciągu ostatniej dekady aż trzykrotnie zostawaliśmy laureatami nagród w konkursie CEEQA. Na podium z tytułem *Construction Company of the Year* stawaliśmy w latach 2005, 2009 i 2012. Natomiast realizacja projektu centrum handlowego Atrium Felicity obejmowała kompletną budowę galerii wraz z wykonaniem konstrukcji ośmiu sal kinowych oraz parkingu podziem-

nego na ok. 1600 miejsc postojowych. STRABAG dokończył także w stanie deweloperskim dwa istniejące budynki – sklepu spożywczego oraz sklepu budowlanego z kompletną infrastrukturą zewnętrzną, parkingami zewnętrznymi na ok. 1300 miejsc postojowych i drogami dojazdowymi. Atrium Felicity jest największym centrum handlowym w regionie. Powierzchnia najmu galerii sięga 75 tys. m² przy powierzchni całkowitej 163 533 m². Wszystkie te projekty były wymagające i potrzebne z punktu widzenia władz miast, w których powstały. W gruncie rzeczy o to w tym chodzi, by tworzyć obiekty, z których będą chcieli korzystać ludzie.

Jakie są plany spółki na najbliższe lata?

Wojciech Trojanowski: Jesteśmy jedną z najnowocześniejszych pod względem technologii firm budowlanych w Polsce i Europie – chcemy, aby tak pozostało. Naszą wizytówką są duże projekty infrastrukturalne, ale równie ważne jest dla nas budownictwo przemysłowe i komercyjne. Gdzie chcielibyśmy być za kilka lat? Wystarczy popatrzeć na to, co w różnych miejscach Europy robią spółki koncernowe należące do STRABAG. Budujemy fabrykę samochodów pod Poznaniem dla wiodącego producenta, jakim jest Volkswagen, a także największe w Polsce centrum handlowe pod Wrocławiem. Koncern STRABAG angażował się w powstanie innowacyjnego pod względem formy i materiału Metropol Parasol w Sewilli – obiektu, który już dzisiaj jest wizytówką tego hiszpańskiego miasta, czy monumentalnej, nowej siedziby Europejskiego Banku Centralnego we Frankfurcie.

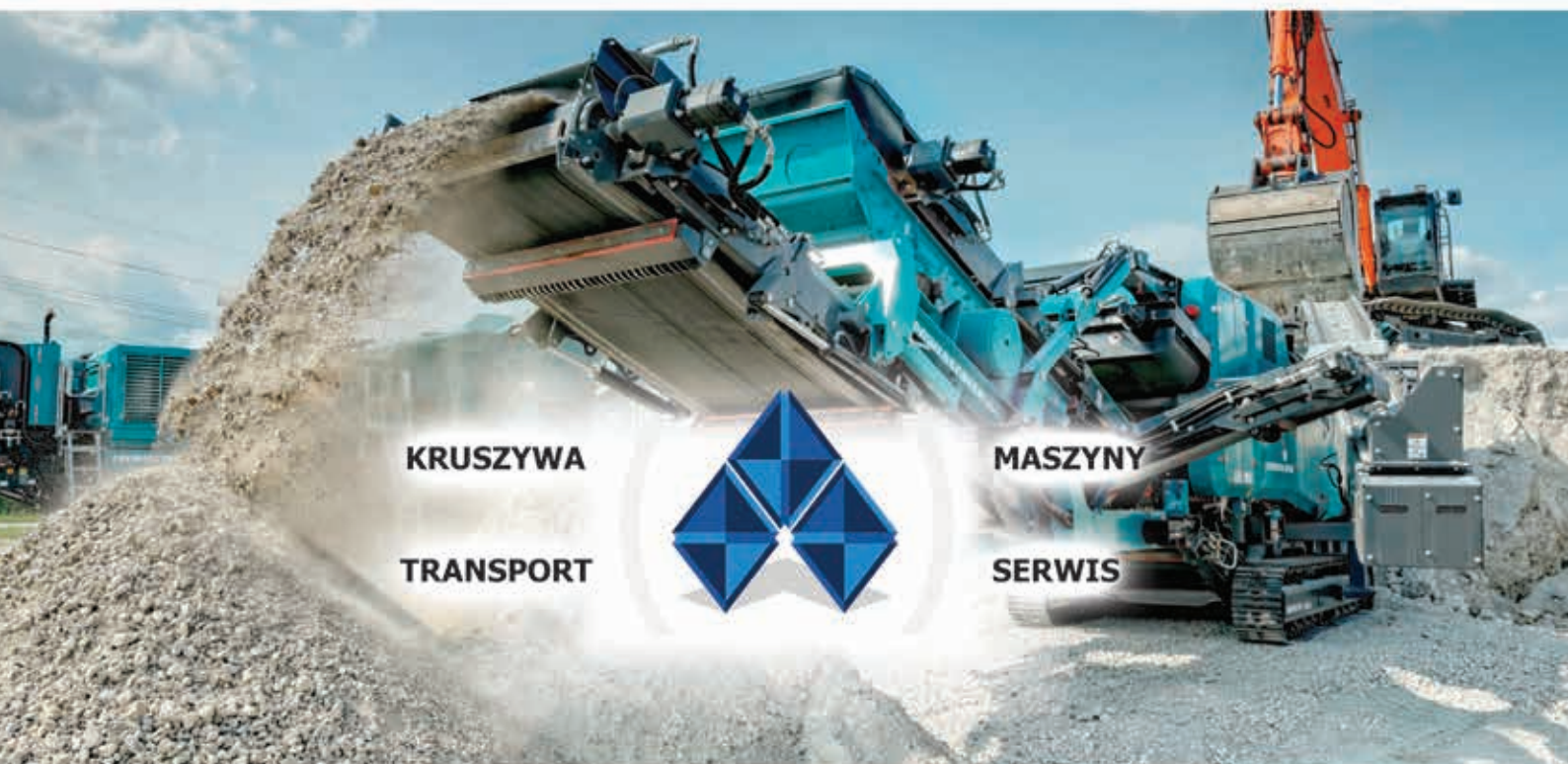
Alfred Watzl: Żeby nie szukać zbyt daleko, niedawno w Łodzi jako polska spółka oddaliśmy inwestorowi, firmie Ericpol, prawdopodobnie najinteligentniejszy budynek biurowy w Polsce. To dostatecznie pokazuje, jakie są nasze plany. Inwestujemy w doskonałych specjalistów, którzy są zdolni tworzyć nadzwyczajne budynki czy drogi, opracowywać nowatorskie nawierzchnie czy wdrażać niespotykane na szeroką skalę systemy zarządzania budowlanymi. Wierzymy, że przyszłość należy do nowoczesnych technologii. W Polsce będziemy tak nowocześni, jak nowoczesne będzie myślenie nasze o budownictwie i otwartość na to, co nowe. Wtedy będziemy mogli naprawdę pokazać, na co nas stać.

Dziękuję za rozmowę.

Jesteśmy jedną z najnowocześniejszych pod względem technologii firm budowlanych w Polsce i Europie – chcemy, aby tak pozostało. Naszą wizytówką są duże projekty infrastrukturalne, ale równie ważne jest dla nas budownictwo przemysłowe i komercyjne.



KRUSZYWA.NET



KRUSZYWA

TRANSPORT

MASZYNY

SERWIS

Wygodne i nowoczesne narzędzie ułatwiające zakup i sprzedaż maszyn oraz kruszywa, a także usług serwisowych i transportowych.

KRUSZYWA

Możliwość przeszukiwania ofert po rodzaju kruszywa, jego ilości oraz lokalizacji. Moduł pozwala także na zgłoszenie zapotrzebowania na kruszywo.

MASZYNY

Publikacja zapytań, przeglądanie dostępnych ofert, a także bogaty wybór możliwości sprzedaży lub najmu maszyny - w formie tradycyjnej oferty lub w formie aukcji.

TRANSPORT

Łatwa organizacja dostawy kruszywa w dowolne miejsce w kraju po możliwie najniższej cenie! Bogata baza ofert transportowych z opcją przeszukiwania po cenie, lokalizacji oraz rodzaju przewożonego kruszywa.

SERWIS I CZĘŚCI

Skrócenia czasu pozyskania części zamiennych i zlecenie naprawy jest priorytetem w przypadku wystąpienia awarii. Moduł oferuje wygodną wyszukiwarke firm serwisowych oraz funkcję łatwego zgłoszenia zlecenia pilnej naprawy.

DOSTAWCY KRUSZYW, MASZYN I USŁUG mają do dyspozycji szeroki wybór narzędzi e-marketingowych, dzięki którym w sposób atrakcyjny wypromują swoją firmę i ofertę.

Zarejestruj się już dziś i skorzystaj z bezpłatnego dostępu do wszystkich usług przez 14 dni!



DOTACJE NA INNOWACJE. INWESTUJEMY W WASZĄ PRZYSZŁOŚĆ

Projekt współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka