ei
euroinfrastruktura XXI
KWARTALNIK O NOWOCZESNEJ INFRASTRUKTURZE I BUDOWNICTWIE
nr 3
GRUDZIEŃ 2021

Budimex rusza na podbój rynków zagranicznych

– wywiad z Arturem Popko Prezesem Zarządu BUDIMEX SA

Wspieramy rozwój budownictwa od ponad 100 lat!

– wywiad z Tomaszem Kobierskim Prezesem Zarządu Grupy MTP

Posiadanie to stan umysłu STR. 38-41
ESG – przejściowy trend czy rewolucja? STR. 60-62
Bezpieczeństwo w tunelach STR. 50-51

TEAMS WORK.

STRABAG to europejski koncern budowlany, lider w zakresie wdrażania innowacyjnych technologii. Na polskim rynku budowlanym STRABAG jest obecny od ponad 30 lat, realizując nie tylko duże, zaawansowane technologicznie inwestycje w segmentach budownictwa ogólnego, infrastrukturalnego i inżynieryjnego, ale też mniejsze, ważne dla społeczności lokalnych projekty budowlane.

Nad utrzymaniem najwyższych standardów jakości czuwają laboratoria działające w strukturach koncernu, które prowadzą prace badawcze i wpierają jednostki operacyjne przy wdrażaniu innowacyjnych technologii. STRABAG posiada również rozwiniętą sieć wytwórni mieszanek asfaltowych, własne wytwórnie betonu oraz kopalnie kruszyw.

Wykwalifikowana kadra specjalistów, międzynarodowy know-how, najnowszej generacji park maszynowy oraz 6500 zatrudnionych osób czynią STRABAG wiodącą firmą i jednym z największych pracodawców sektora budowalnego w Polsce.

www.strabag.pl

STRABAG
TEAMS WORK.

STRABAG Sp. z o.o., ul. Parzniewska 10, 05-800 Pruszków, tel. +48 22 7144800

Zagłaskać inflację, czyli dlaczego rząd i NBP gaszą pożar benzyną

Inflacja w Polsce rośnie z miesiąca na miesiąc. Po listopadowym odczycie (7,7 proc.) już ponad trzykrotnie przekracza wyznaczony przez Radę Polityki Pieniężnej cel inflacyjny (2,5 proc.), co skłoniło Radę do podwyższenia, na początku grudnia, stóp procentowych o... 0,5 punktu procentowego, do poziomu 1,75 proc. To była trzecia, miesiąc po miesiącu, podwyżka stóp. Przed tą serią główna stawka wynosiła 0,1 proc. i była najniższa w historii. Teraz już przebiła poziom sprzed pandemii (1,5 proc.), osiągając wartość najwyższą od 2015 roku. A to z pewnością jeszcze nie koniec. Konieczne będą następne podwyżki stóp.

Czy sytuacja wymknęła się spod kontroli? Niestety tak i to wcale nie w tym roku, znacznie wcześniej. Przez 5 lat, od 2015 do 2020 roku, stopy procentowe były na niezmienianym poziomie 1,5 proc. W pandemię wchodziliśmy z inflacją na poziomie ok. 3,5 proc., czyli już powyżej celu inflacyjnego RPP, ale jeszcze w tunelu tolerancji (+/-1 punkt procentowy). I wtedy zaczęło się luzowanie polityki monetarnej przez NBP. Zgodne co prawda z polityką monetarną innych krajów, ale to było bezmyślne naśladownictwo, a nie przemyślana strategia. Dlaczego? Choćby dlatego, że tamte kraje startowały do tego procesu z zupełnie innego, niższego, poziomu inflacji. W jego efekcie stopy zjechały do bezprecedensowego 0,1 proc. Doszły do tego wypowiedzi Adama Glapińskiego, prezesa NBP, o zagrożeniu deflacją a nie inflacją, o utrzymywaniu stóp procentowych na rekordowo niskim poziomie przez najbliższe lata, o mnóstwie pieniędzy jakie mamy i wszyscy chcą od nas pożyczać, „mikołajkowe rajdy" w grudniu ubiegłego roku, w celu osłabienia złotego na światowych rynkach...

Na efekty nie trzeba było długo czekać. Realne stopy procentowe, ujemne już u progu pandemii, stawały się coraz bardziej ujemne (teraz to już minus 6 proc.), tanie, na skutek niskich stóp procentowych, kredyty spowodowały run na banki. Ludzie zaczęli wycofywać pieniądze z banków i lokować gdziekolwiek, byleby próbować ochronić ich wartość – stąd chociażby bezprecedensowy wzrost cen mieszkań. Tymczasem balonik puchł. Lockdowny covidowe kumulowały popyt odłożony, który uwolnił się w pierwszej możliwej chwili. Już wtedy było oczywiste, że inflacja wystrzeli w górę – prezes Glapiński upewniał nas, że wszystko jest pod kontrolą, a RPP nie reagowała. A inflacja sobie rosła: 4 proc., 5,4 proc. 6,2 proc. Do tego doszedł – może i mniej oczekiwany, ale realny – efekt podażowy: na skutek przerwania łańcuchów dostaw na rynku zaczęło barkować wielu towarów, co w oczywisty sposób miało negatywny wpływ na ceny wielu produktów i... a jakże, inflację. I wtedy, „cały na biało", wkroczył prezes Adam Glapiński zapewniając, że co prawda wszystko jest ok, ale może te stopy procentowo, tak trochę i niechętnie, trzeba – na wszelki wypadek – jednak trochę podnieść. Światowy rynek ocenił te ruchy jednoznacznie, niedowartościowany złoty jeszcze się osłabił, a jakże, dokładając swoje do inflacji. Ta jednak, wedle słów Prezesa, miała być przejściowa, i niebawem zacząć spadać. Dlaczego? A tego przezes Glapiński nie powiedział. Mówił wiele dziwnych rzeczy, ale tego akuret nie powiedział. Dlaczego?

Kazimierz Krupa
redaktor naczelny

W jednym ze scenariuszy wzrost PKB może wyhamować już pod koniec przyszłego roku do poziomu 2-3 proc., a inflacja utrzymywać się na „nieakceptowalnym poziomie".

Według rządowej analizy, sporządzonej przez analityczne zaplecze premiera Morawieckiego, Polskę czeka trudny czas. W jednym ze scenariuszy wzrost PKB może wyhamować już pod koniec przyszłego roku do poziomu 2-3 proc., a inflacja utrzymywać się na „nieakceptowalnym poziomie". A co to oznacza? Jedno z najgroźniejszych zjawisk ekonomicznych: stagflację, czyli utrzymywanie się wysokiej inflacji w warunkach niskiego wzrostu gospodarczego, spadek realnej płacy, siły nabywczej – co potwierdzają analizy OECD lokując nas na trzecim miejscu, w towarzystwie Argentyny i Turcji, w prognozie przewidywanego poziomu inflacji CPI w roku przyszłym, wśród 47 przebadanych krajów. A co robi rząd? Ano tradycyjnie, wzorem NBP, gasi pożar dolewając... benzyny, czyli wprowadzając „tarczę antyinflacyjną", która będzie poważnym bodźcem, a jakże, inflacyjnym.

Czyli jak będzie z inflacją i jej wszelkimi skutkami? Tak jednym słowem? Źle. A dwoma słowami? Bardzo źle.

Rozmowa numeru str. 28-32

Budimex rusza na podbój rynków zagranicznych

Artur Popko Prezes Zarządu BUDIMEX SA

Kwartalnik str. 4-26
Wybrane informacje z ostatniego kwartału

Rozmowa numeru str. 28-32
Budimex wyrusza na podbój rynków zagranicznych

Wywiad str. 38-41
Posiadanie to stan umysłu
Aleksander Socha Dyrektor Zarządzający Ramirent SA

Raporty str. 52-58
Zmienność cen materiałów budowlanych – zagrożenie czy szansa dla branży?
Kiedy cyberryzyko infekuje plac budowy
Umiarkowany optymizm branży w dobie zawirowań na rynku materiałów budowlanych

Prawo i środowisko str. 60-62
ESG – przejściowy trend czy rewolucja?

Opinie str. 63
Co uderzy w wykonawców?

Wywiad str. 34-36

Wspieramy rozwój budownictwa od ponad 100 lat!

Prezes Zarządu Grupy MTP Tomasz Kobierski

Realizacje str. 42-47
Nowa Warszawa Zachodnia
Budimex zakończył rozbudowę Żelaznego Mostu
Central Point gotowy
Solidna podstawa

Inwestycje str. 48-49
LOGISTYKA 4.0 – nowa jakość współpracy

Bezpieczeństwo str. 50-51
Bezpieczeństwo przeciwpożarowe w tunelach drogowych po szwedzku

Wydarzenia str. 64-71
Kreatywnie i w zgodzie z naturą
Mistrz tworzył dzieło w hali Unihouse
BUDMA 2022. Budownictwo gotowe do spotkań!
Nowe Centrum Palisander otwarte
PZPB w Palisandrze

Lifestyle str. 72-75
Sztuka szuka domu. Jak dobrać dzieło do wnętrza?
Aromaterapia – dom pachnący zdrowiem

Motoryzacja str. 76-77
Pikap… po pracy

euroinfrastruktura XXI

ZDJĘCIE NA OKŁADCE: ARTUR POPKO PREZES ZARZĄDU BUDIMEX SA

Wydawca: **Polski Związek Pracodawców Budownictwa/ licencja Ei XXI – Freelancers Group**
Redakcja magazynu – redaktor naczelny – **Kazimierz Krupa**, zastępca redaktora naczelnego – **Małgorzata Wyrwas**, zastępca redaktora naczelnego – **Eliza Kruppik**, prawo i ekonomia – **dr Damian Kaźmierczak**, informacja i reklama – **Karolina Wiloch tel. 22/114 95 26,**
opracowanie graficzne, edycja tekstu i fotoedycja – **Małgorzata Wyrwas i Piotr Janasiewicz**
Adres redakcji: Redakcja Euroinfrastruktura XXI, 02-316 Warszawa, ul. Kaliska 23 lok. U4, **komunikacja@pzpb.com.pl**

POLSKI ZWIĄZEK PRACODAWCÓW BUDOWNICTWA

mtp GRUPA

ABY BUDOWAĆ SPRAWNIEJ, POTRZEBA ZMIAN

KBP
KONGRES BUDOWNICTWA POLSKIEGO

31 stycznia - 1 lutego 2022
Poznań Congress Center - Międzynarodowe Targi Poznańskie

Kongres Budownictwa Polskiego - najważniejsze, strategiczne spotkanie branży budownictwa i infrastruktury. Uczestnicy i eksperci dokonają krytycznej analizy stanu aktualnego i przedstawią propozycje zmian koniecznych dla dalszego rozwoju branży i realizacji inwestycji.

Przedmiotem obrad będą zagadnienia z obszarów: prawa, ekonomii, finansów, innowacji i nowych technologii, energii, środowiska oraz rynku pracy i kształcenia. Dotyczyć będą najważniejszych segmentów branży: dróg, kolei, budownictwa kubaturowego, energetycznego i hydrotechnicznego.

budimex PORR

Foamax Fire fighting systems & equipment · KELLER · PSE Polskie Sieci Elektroenergetyczne

JDP · Layher · SAFEROAD

www.kongresbudownictwa.eu

Fot. Gaz-System

Baltic Pipe na Bałtyku gotowy

18 listopada Gaz-System zakończył układanie podmorskiej części gazociągu łączącego wybrzeża Danii i Polski. Przesył gazu do Polski rozpocznie się w przyszłym roku.

Podczas budowy ok. 275-kilometrowego gazociągu na obszarach morskich Danii, Szwecji i Polski operator wykorzystał ponad 22 tys. rur o średnicy nominalnej 900 mm. Wszystkie zostały zespawane i ułożone na dnie Morza Bałtyckiego przez wyspecjalizowane jednostki pływające.

Największy z trzech statków wykorzystanych do budowy gazociągu – Castorone – w ciągu 35 dni pracy ułożył ok. 150 km gazociągu na wodach głębokich. Drugi ze statków – Castoro Sei – zbudował ok. 104 km na wodach Polski i Danii, natomiast Castoro 10 – ok. 20 km na płytszych wodach u wybrzeża duńskiego. W trakcie prac statki były aktywne na morzu przez 24 godziny na dobę.

W prace łącznie zaangażowano ok. 1100 osób, a wymiana załóg odbywała się m.in. z użyciem śmigłowca. W trakcie prac wykorzystano też ok. 35 innych jednostek pływających, m.in. dowożących rury do statków układających je na dnie morza, pogłębiających dno morskie, czy badających dno z wykorzystaniem zdalnie sterowanych robotów podwodnych.

W ramach prac morskich wydrążono też dwa tunele w miejscach wyjścia gazociągu podmorskiego na ląd. W Polsce tunel ma długość ok. 600 m, a w Danii ok. 1000 m.

Przepustowość Baltic Pipe wyniesie 10 mld m sześc. gazu rocznie. Przesył gazu z szelfu norweskiego do Polski ma ruszyć 1 października 2022 r. ●

Sąd podważył praktykę nadużywania przez zamawiających wpłat do depozytu

W jednej ze spraw prowadzonych przez Zespół Procesowy JDP Sąd w prawomocnym orzeczeniu podzielił argumentację prawników JDP i podważył praktykę zamawiających publicznych polegającą na wpłacaniu wynagrodzenia generalnych wykonawców do depozytu, w razie zgłaszania przez podwykonawców nawet najbardziej niewiarygodnych roszczeń.

Stosowanie przez podwykonawców swoistego szantażu, polegającego na zgłaszaniu roszczeń do zamawiających w przypadku normalnego egzekwowania prawidłowego wykonywania obowiązków przez generalnych wykonawców od podwykonawców było coraz powszechniejsze. Dobrze, że Sądy dostrzegły ten problem i zajęły stanowcze stanowisko – wskazuje adw. Wojciech Bazan.

Sąd rozpoznawał sprawę, w której zamawiający publiczny chciał wpłacić do depozytu sądowego wynagrodzenie generalnego wykonawcy, wobec zgłoszenia roszczeń o płatność bezpośrednią przez podwykonawcę. Generalny wykonawca wskazywał na swoje odstąpienie i naliczenie kary umownej, względnie na fakt, że sporna kwota stanowi wciąż zabezpieczenie wykonania.

Rozpoznając apelację Sąd odmówił wyrażenia zgody na złożenie środków do depozytu i jasno wskazał, że zamawiający publiczni nie mogą w takich sprawach nadużywać instytucji depozytu sądowego. Sąd wskazał też, że zamawiający publiczni dysponują odpowiednią kadrą i nie powinni w takich sytuacjach generować dodatkowego obciążenia dla polskich sądów.

Sprawę prowadzili adw. Wojciech Bazan (Partner) oraz Piotr Celiński (Associate). ●

Foamax®
Fire fighting systems & equipment

Dziękując za kolejny rok współpracy
składamy Państwu najserdeczniejsze życzenia
radosnych Świąt Bożego Narodzenia
oraz życzymy dalszych sukcesów
w nadchodzącym Nowy Roku.

Zarząd i Pracownicy FOAMAX

Jest umowa na projektowanie tunelu dalekobieżnego CPK w Łodzi

Spółka Centralny Port Komunikacyjny zawarła kontrakt na projekt 4-kilometrowego tunelu kolei dużych prędkości na zachód od stacji Łódź Fabryczna. To pierwsza spośród inwestycji CPK, która wkroczyła w fazę projektowania i posiada decyzję środowiskową. Budowa tunelu ma ruszyć w 2023 roku.

Kontrakt o wartości 59,8 mln zł netto, zawarty z konsorcjum Metroprojektu i SUD Architekt Polska, przewiduje wykonanie projektu budowlanego oraz niezbędnych opracowań i decyzji administracyjnych dla tunelu i linii kolejowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Łódzki tunel będzie miał ponad 4 km długości. Przeznaczony dla pociągów dalekobieżnych – w tym przede wszystkim dla kolei dużych prędkości – będzie elementem tzw. szprychy nr 9, czyli nowej trasy kolejowej z Warszawy przez CPK, Łódź i Sieradz, i dalej do Wrocławia i Poznania. Zapewni ona pasażerom atrakcyjne czasy przejazdu, np. z Łodzi do Warszawy w 45 min. (obecnie ponad godzinę), a z Łodzi do Wrocławia i Poznania w 1 godz. 10 min. (obecnie prawie 3,5 godz.)

Na terenie Łodzi szybkie pociągi będą zatrzymywać się na dworcu Łódź Fabryczna. Wyjście tunelu na powierzchnię przewidziane jest w okolicach osiedla Retkinia i istniejącej linii kolejowej nr 14. Dalej trasa poprowadzi na zachód – w stronę Sieradza, za którym będzie rozwidlenie w stronę Poznania i Wrocławia. W ten sposób cała linia utworzy kształt litery "Y".

Kolejowa inwestycja CPK w Łodzi jest częścią korytarza Morze Północne – Morze Bałtyckie w ramach sieci bazowej TEN-T. Prowadzi on z Finlandii przez kraje nadbałtyckie, Polskę, Niemcy, Holandię i Belgię. ●

Czas na czysty biznes – w Poznaniu kompleksowo o technologiach wodorowych

Rusza pionierski projekt Grupy MTP będący odpowiedzią na potrzebę popularyzowania wiedzy dotyczącej rozwiązań w nisko i zeroemisyjnej gospodarce. Forum H2POLAND, które odbędzie się w dniach 17-18 maja 2022 roku to pierwsze w Polsce i Europie Środkowo-Wschodniej kompleksowe targi dedykowane technologiom wodorowym.

Celem nowej inicjatywy Grupy MTP jest stworzenie projektu opartego o współpracę międzyśrodowiskową biznesu, nauki, samorządów oraz organizacji pozarządowych na rzecz maksymalizacji udziału polskich zasobów produkcyjnych i usługowych w toku realizacji inwestycji wodorowych. To konieczne działania w dążeniu do nowoczesnej i neutralnej dla klimatu gospodarki.

Forum H2POLAND będzie kompleksową platformą wymiany eksperckiej wiedzy podczas licznych konferencji i debat połączonych z ekspozycją najnowszych rozwiązań poświęconych nisko i zeroemisyjnej gospodarce. Polska jest piątym na świecie i trzecim w Unii Europejskiej producentem wodoru. To zarówno wyzwanie związane z dekarbonizacją tej produkcji, jak i szansa rozwojowa. Docelowo w Polsce ma powstać pięć dolin wodorowych, które pojawią się w wyniku przeprowadzonych analiz potencjału lokalnego przemysłu w łańcuchu dostaw na rzecz gospodarki wodorowej, wiedzy i kompetencji kadr oraz tworzącego się rynku. Środkowoeuropejskie Forum Technologii Wodorowych H2POLAND odbędzie się 17-18 maja 2022 r. na terenie Międzynarodowych Targów Poznańskich. Organizatorem wydarzenia jest Grupa MTP. ●

Destrukt asfaltowy wraca na drogi

Minister Klimatu i Środowiska podpisał w październiku br. rozporządzenie w sprawie określenia szczegółowych kryteriów stosowania warunków utraty statusu odpadów dla odpadów destruktu asfaltowego.

Fot. GDDKiA/K.Nalewajko

Jak szacuje Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, oszczędności zastosowania destruktu jako substytutu materiału nowego oraz oszczędności przy transporcie kruszyw mogą wynieść w przybliżeniu, w kilkuletniej perspektywie, nawet ponad 400 mln zł.

Efektem regulacji będzie zmniejszenie obciążeń regulacyjnych dla przedsiębiorców. Uproszczone zostaną procedury związane z uzyskiwaniem zezwoleń administracyjnych w stosunku do materiałów wytwarzanych i ponownie wykorzystywanych na budowie w związku z ich klasyfikacją jako odpad, pod warunkiem spełnienia określonych kryteriów. Wydając rozporządzenie wzięto pod uwagę normę PN-EN 13108-8:2016-07, która określa wymagania w zakresie klasyfikacji i charakterystyki destruktu asfaltowego jako zasadniczego materiału do mieszanek mineralno-asfaltowych. Obecnie normy te są powszechnie stosowane przez wykonawców. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do destruktu z frezowania, poddawanego recyklingowi w technologii prowadzonej za pomocą maszyn i urządzeń w miejscu wytworzenia (np. za pomocą urządzenia, które jednocześnie frezuje i kładzie nową nawierzchnię), ponieważ w tej sytuacji nie dochodzi do wytworzenia odpadów. Destrukt asfaltowy to cenny materiał pozyskiwany w wyniku frezowania warstw nawierzchni dróg, zawiera ok. 95 proc. kruszywa. Można go wykorzystać ponownie w nowo układanych mieszankach mineralno-asfaltowych jako częściowy substytut kruszywa. Jako czysty składnik, istnieje możliwość zastosowania destruktu do utwardzania poboczy, podbudów drogowych, budowy dróg serwisowych i dojazdowych, zjazdów itp.

W latach 2018-2019 GDDKiA przekazała do samorządów około 35 tys. ton destruktu, tyle samo wbudowano w nawierzchnię i pobocza. Około 15 tys. ton zabezpieczono do bieżącego utrzymania poboczy, a niecałe 10 tys. ton zbyto w wyniku przetargu. Całkowita ilość destruktu wyniosła ponad 160 tys. ton (ok. 72 tys. ton pozostała niezagospodarowana). Jednocześnie dane te nie uwzględniają ilości destruktu pozyskanego przez wykonawców i będącego ich własnością.

Jak wylicza GDDKiA, w perspektywie najbliższych lat remont zaledwie 10 km dwupasmowej autostrady w zakresie wymiany warstwy ścieralnej, który wykonuje się regularnie w okresie 12-15 lat, wytworzy około 23 tys. ton destruktu z najwyższej jakości kruszywa. "Przyjmując racjonalnie, że będziemy w stanie podczas frezowań zagwarantować ilość destruktu wystarczającą do wykorzystania przy 1/3 długości zadań z Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 i Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030, szacowane oszczędności Skarbu Państwa z tego wynikające mogą osiągnąć poziom blisko 400 mln zł. Koleje ok. 40 mln oszczędności to niższe koszty transportu kruszywa na plac budowy" – wylicza Dyrekcja. ●

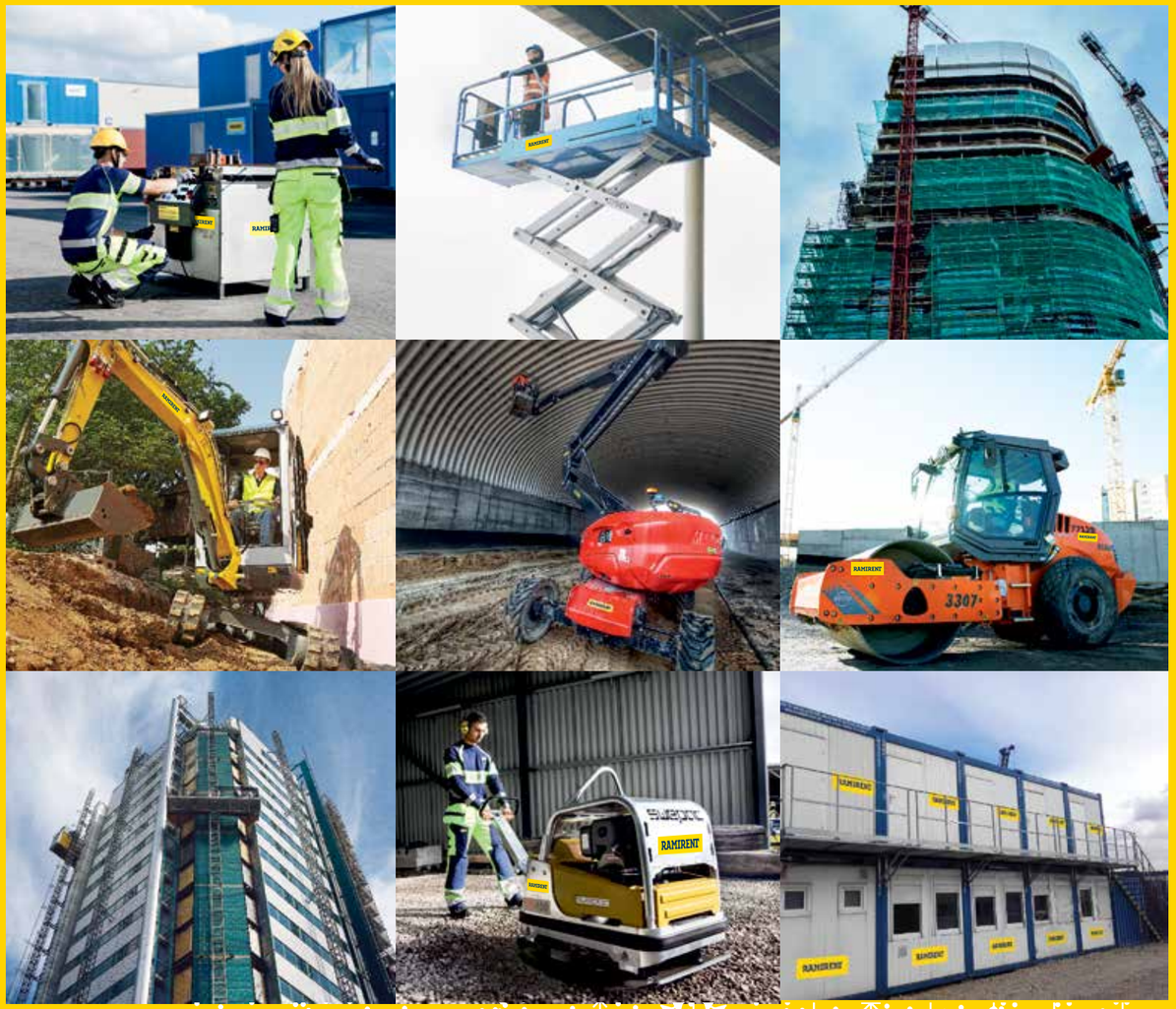
Unibep zbuduje hostel w Warszawie

9 września Unibep SA podpisała umowę na realizację hostelu przy ul. Postępu w Warszawie.

Zamawiającym jest Postęp Property Sp. z o.o., należąca do spółki YIT DEVELOPMENT.

W ramach umowy Unibep SA wybuduje hostel o wysokości 9 kondygnacji nadziemnych, gdzie znajdzie się 280 jednostek mieszkalnych, 3 lokale usługowe oraz 81 miejsc w garażu podziemnym. Wartość inwestycji to ok. 64 mln zł netto.

To kolejna realizacja Unibep SA dla YIT DEVELOPEMNT. Wcześniej spółka z powodzeniem współpracowała przy realizacji warszawskich projektów: „Aroma Park" przy ul. Klasyków, „Nordic Sadyba" przy ul. Nałęczowskiej, czy „Nordic Mokotów" przy zbiegu ulic Sikorskiego/Pory. ●



Wypożyczamy wszystko czego potrzebujesz na budowie.

Dziękujemy Państwu za współpracę w 2021 roku.
Życzymy dalszych sukcesów, udanych wspólnych inwestycji
i pomyślności w nadchodzącym Nowym Roku!

www.ramirent.pl

RAMIRENT

Obwodnica Niemodlina dostępna dla kierowców

Kierowcy mogą już korzystać z ponad 11-kilometrowej obwodnicy Niemodlina w ciągu drogi krajowej nr 46. Inwestycję o wartości ponad 260 milionów złotych zrealizowało konsorcjum firm Mota-Engil Central Europe S.A. i Himmel Papesch Opole.

Fot. GDDKiA/K.Nalewajko

Obwodnica Niemodlina o długości ok. 11,5 km to droga klasy GP z dwoma węzłami drogowymi: „Niemodlin" i „Sosnówka". W ramach zadania wybudowano 18 obiektów inżynierskich – w tym najdłuższy, blisko 300-metrowy most nad rzeką Ścinawą Niemodlińską.

Nowa trasa omija Niemodlin po południowej i wschodniej stronie. Rozpoczyna się czterowlotowym rondem przed miejscowością Brzęczkowice i na końcowym odcinku łączy się z obecnym przebiegiem DK46, tuż przed autostradą A4 i węzłem Opole Zachód. Początkowo, na niemal 5-kilometrowym odcinku, jest to droga z układem pasów 2+1, a przed węzłem Niemodlin rozpoczyna się dwujezdniowy odcinek z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku.

Dzięki realizacji tej inwestycji wyprowadzony zostanie ruch tranzytowy zarówno z Niemodlina, jak i z Brzęczkowic oraz Sosnówki. W znaczny sposób skróci się czas przejazdu na odcinku pomiędzy Opolem a Kłodzkiem oraz w ruchu międzynarodowym między Polską a Czechami. Realizacja inwestycji umożliwi również skomunikowanie z terenami inwestycyjnymi.

Obwodnica Niemodlina jest jedną z czterech obwodnic realizowanych obecnie przez GDDKiA w woj. opolskim. Na etapie realizacji są również obwodnice Kędzierzyna Koźla w ciągu DK40, Olesna w ciągu przyszłej S11 i Praszki w ciągu DK45. Łączna długość obwodnic powstających na terenie woj. opolskiego wynosi około 63 km. ●

Rząd przyjął „Polską strategię wodorową"

2 listopada 2021 roku Rada Ministrów podjęła uchwałę ws. przyjęcia „Polskiej strategii wodorowej do roku 2030 z perspektywą do 2040 roku".

Polska Strategia Wodorowa określa główne cele rozwoju gospodarki wodorowej w Polsce oraz kierunki działań potrzebnych do ich osiągnięcia. Inwestycje w rozwój technologii wodorowych oferują rozwiązania umożliwiające obniżenie emisyjności w tych segmentach gospodarki, w których dekarbonizacja jest ekonomicznie nieuzasadniona lub niemożliwa w drodze elektryfikacji.

Dokument przewiduje opracowanie programów wsparcia budowy gospodarki wodorowej, przy czym pomoc ta obejmie wyłącznie wodór niskoemisyjny, tj. ze źródeł odnawialnych oraz powstały przy wykorzystaniu technologii bezemisyjnych. Uzyskanie wsparcia dla produkcji wodoru z paliw kopalnych będzie możliwe wyłącznie pod warunkiem zastosowania technologii wychwytywania dwutlenku węgla (np. CCS/CCU).

Strategia wytycza 6 celów: wdrożenie technologii wodorowych w energetyce i ciepłownictwie; wykorzystanie wodoru jako paliwa alternatywnego w transporcie; wsparcie dekarbonizacji przemysłu; produkcja wodoru w nowych instalacjach; sprawny i bezpieczny przesył, dystrybucja i magazynowanie wodoru; stworzenie stabilnego otoczenia regulacyjnego.

Wskaźnikami osiągnięcia w 2030 r. celów są: 2 GW mocy instalacji do produkcji wodoru i jego pochodnych z niskoemisyjnych źródeł, procesów i technologii, w tym w szczególności instalacji elektrolizerów; 800-1000 nowych autobusów wodorowych, w tym wyprodukowanych w Polsce; min. 32 stacje tankowania i bunkrowania wodoru; co najmniej 5 dolin wodorowych. ●

STRABAG z umową na projekt i budowę S19

W okolicy Bielska Podlaskiego STRABAG zrealizuje odcinek drogi S19 na odcinku Boćki – Malewice. Inwestycja o wartości blisko 350 milionów złotych będzie realizowana w formule „projektuj i buduj”.

Nowy fragment drogi S19 na odcinku Boćki – Malewice będzie miał około 16 km długości. Dwujezdniowa trasa z dwoma pasami ruchu, z rezerwą pod rozbudowę do trzeciego pasa, dostosowana będzie dla ciężkich pojazdów (11,5t/oś). Powstanie 15 obiektów inżynierskich, a wzdłuż całego odcinka wybudowane zostaną drogi techniczne, urządzenia ochrony środowiska i rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

– Cieszy fakt powierzenia STRABAG realizacji ważnej części szlaku drogowego Via Carpatia, tym bardziej, że budujemy obecnie ponad 50 km tej drogi na południe od Lublina. Jest to zarazem czwarta umowa na inwestycję drogową, którą w tym roku podpisaliśmy w ostatnich trzech miesiącach. Przypomnę, że podjęliśmy się realizacji budowy autostrady A2 na wschód od Siedlec oraz obwodnicy Chełma w ciągu S12 oraz drogi S19 w pobliżu Dukli na Podkarpaciu. Jestem przekonany, że nasze doświadczenie oraz potencjał zespołu ekspertów STRABAG zostanie w pełni wykorzystany podczas realizacji tego projektu – zaznaczył Waldemar Wójcik, członek zarządu STRABAG.

STRABAG, zgodnie z kontraktem, planuje zakończyć prace w 2025 r. ●

GDDKiA przedstawia plany na przyszły rok

29 września odbyło się spotkanie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z przedstawicielami firm wykonawczych oraz branżą finansową. Podsumowano plany inwestycyjne i przetargowe GDDKiA oraz przedstawiono wstępny zarys planu przetargów na kolejny rok.

Jak podaje GDDKiA, w 2022 r. planowane jest ogłoszenie przetargów na co najmniej 24 odcinki dróg o łącznej długości 252 km. Są to wstępne założenia. Zgodnie z obecnym planem, szesnaście zadań o łącznej długości 192 km dotyczyć będzie inwestycji realizowanych w ramach rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych (PBDK), natomiast osiem, o łącznej długości 60 km, dotyczyć będzie obwodnic, które powstaną w ramach Programu budowy 100 obwodnic (PB100).

Wśród planowanych postępowań znajdują się m.in. trzy odcinki S12 Lublin – Dorohusk (woj. lubelskie), dwa odcinki S19 Rzeszów – Barwinek (woj. podkarpackie), S6 rondo Janiska – Kołobrzeg Wschód (woj. zachodniopomorskie) oraz obwodnice Białobrzegów (woj. podlaskie), Gąsek (woj. warmińsko-mazurskie), czy Brzegu (woj. opolskie).

Do końca 2021 r. GDDKiA planuje jeszcze ogłosić przetargi na 11 odcinków dróg o łącznej długości 102 km. Będzie to m.in. osiem zadań z PBDK o łącznej długości 83 km. Ogłoszone mają być też przetargi na trzy zadania z PB100 o łącznej długości 19 km. Postępowania dotyczyć będą obwodnicy Gorajca, Koźmina Wielkopolskiego i Tarnowa. Planowane jest również – po uzyskaniu finansowania – ogłoszenie przetargu na dobudowę dodatkowego pasa na autostradzie A2 pomiędzy Łodzią i Warszawą.

Od stycznia GDDKiA ogłosiła przetargi na 21 zadań o łącznej długości 259 km. Obecnie w toku są przetargi na 24 zadania o długości 312 km. W tym roku podpisano też umowy na 38 zadań o łącznej długości 478 km i wartości ok. 14,5 mld zł. ●

Fot. PKN Orlen

Orlen rusza z produkcją ekologicznego glikolu

Orlen Południe uruchomiła w biorafinerii w Trzebini pierwszą w Polsce i największą w Europie instalację do produkcji ekologicznego glikolu propylenowego. Integralną częścią kompleksu jest pierwszy polski hub wodorowy.

Zielony glikol to wysokomarżowy bioprodukt, czysty i bezpieczny dla środowiska. Jest on wykorzystywany na szeroką skalę, m.in. w medycynie, kosmetyce, czy przemyśle spożywczym. Może być też zastosowany w lotnictwie jako środek do odmrażania i odladzania samolotów. Orlen Południe będzie wytwarzać 30 tys. ton ekologicznego glikolu rocznie, co oznacza, że spółka pokryje aż w 75 proc. krajowe zapotrzebowanie na ten produkt. To aż o 10 tys. ton więcej od jedynej tego typu instalacji w Europie, która zlokalizowana jest w Belgii.

Integralną częścią instalacji glikolu jest pierwszy w Polsce hub wodorowy, w którym roczna produkcja wodoru wyniesie 16 Nm3, z czego aż 75 proc. będzie przeznaczone do produkcji glikolu, a pozostałe 25 proc., po doczyszczeniu, jako paliwo wodorowe. Moce produkcyjne hubu wyniosą 350 ton rocznie czystego wodoru jakości automotive. Paliwo z Trzebini docelowo będzie zasilać flotę komunikacji miejskiej w Krakowie i aglomeracji śląskiej.

Inwestycja o wartości ok. 400 mln zł przyczyni się do wzrostu zysku operacyjnego EBITDA firmy o ponad 50 mln zł rocznie. ●

Podpisano umowę na budowę obwodnicy Strykowa

26 października br. podpisano umowę na zaprojektowanie i budowę obwodnicy Strykowa w ciągu DK32. Inwestycję za ponad 65 milionów złotych zrealizuje firma PORR.

Zadanie obejmuje zaprojektowanie, uzyskanie niezbędnych decyzji administracyjnych i budowę ponad 3 km obwodnicy. Termin realizacji to 30 miesięcy od podpisania umowy. Do czasu realizacji robót nie wlicza się okresów zimowych (od 16 grudnia do 15 marca). Obwodnica będzie przebiegać po południowej stronie Strykowa i poprzez ronda włączy się do istniejącej DK32.

Celem budowy obwodnicy Strykowa jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego, jaki przejeżdża przez miasto. Inwestycja poprawi również warunki i bezpieczeństwo przejazdu, w szczególności pomiędzy Poznaniem, Grodziskiem Wielkopolskim i Wolsztynem. Droga ta stanowi również ważne połączenie pomiędzy Poznaniem a Zieloną Górą.

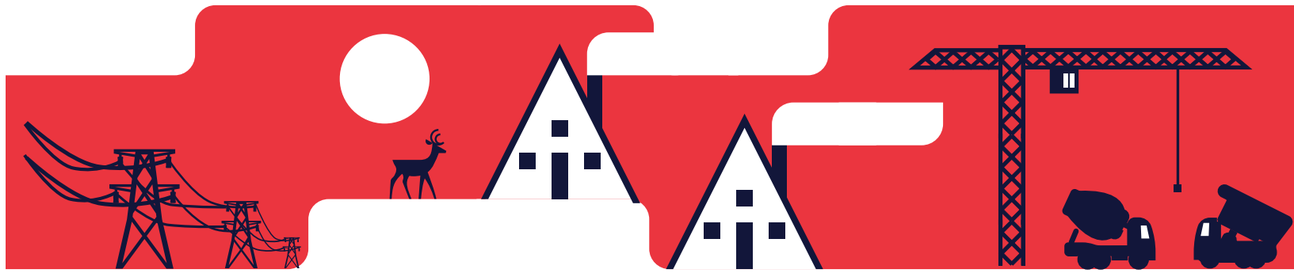
Jest to czwarta z ośmiu obwodnic, jakie będą realizowane w Wielkopolsce w ramach rządowego Programu budowy 100 obwodnic. W ramach Programu w woj. wielkopolskim powstanie łącznie osiem obwodnic: Gostynia (w ciągu DK12), Koźmina Wielkopolskiego (w ciągu DK15), Krotoszyna, Zdun i Cieszkowa (w ciągu DK15), Kamionnej (w ciągu DK24), Kalisza (w ciągu DK25), Strykowa (w ciągu DK32), Żodynia (w ciągu DK32), Grzymiszewa (w ciągu DK72). Dotychczas Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zawarła umowy na zaprojektowanie i budowę obwodnic Gostynia, Żodynia i Grzymiszewa.

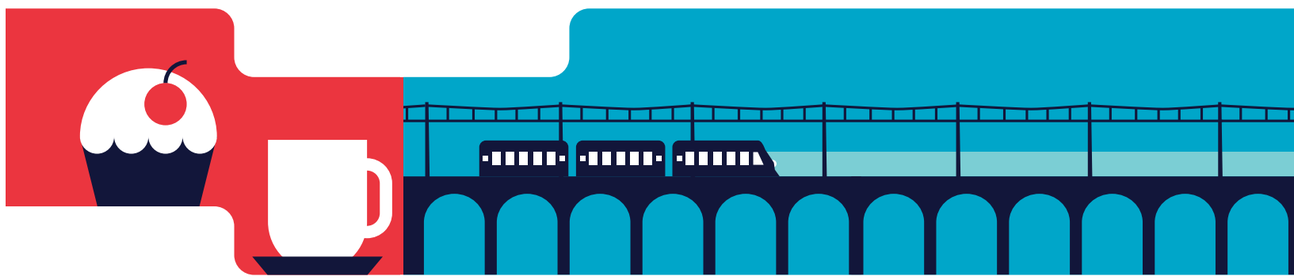
Koszt realizacji rządowego Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 został oszacowany na blisko 28 mld zł. ●

TRAKCJA

Wszystkim naszym pracownikom, partnerom
oraz kontrahentom, w imieniu Zarządu Trakcji S.A.

Zdrowych i pogodnych Świąt Bożego Narodzenia,
a także podejmowania rozważnych i wyważonych decyzji
biznesowych i osobistych





WESOŁYCH ŚWIĄT

www.grupatrakcja.com

Fot. PKN Orlen

PKN Orlen inwestuje w rozwój rafinerii w Możejkach

Jeszcze w tym roku ruszy budowa instalacji pogłębionego przerobu ropy, która pozwoli produkować więcej produktów wysokomarżowych. Zgodnie z porozumieniem pomiędzy PKN Orlen i Orlen Lietuva, dotyczącym finansowania inwestycji, Koncern zainwestuje 641 milionów euro. To największy w historii Grupy Orlen projekt inwestycyjny prowadzony na Litwie.

Budowa instalacji pogłębionego przerobu ropy w rafinerii w Możejkach umożliwi zwiększenie uzysku produktów wysokomarżowych o 12 proc. – z obecnych niecałych 72 proc. do ponad 84 proc. Dzięki realizacji projektu wyeliminowana zostanie produkcja wysokosiarkowych ciężkich olejów opałowych.

Inwestycja zostanie zrealizowana do końca 2024 r. i umożliwi wzrost EBITDA nawet o ok. 68 mln euro rocznie.

Orlen Lietuva to kluczowa spółka w Grupie Orlen, obsługująca jedyną rafinerię w regionie. To największa w kraju firma, zatrudniająca ok. 1,5 tys. pracowników, z których ponad 90 proc. to mieszkańcy Możejek i okolicznych miejscowości. Kolejne 4500 osób to pracownicy zewnętrznych firm usługowych i podwykonawczych. ORLEN Lietuva to także jeden z największych na Litwie eksporterów i podatników. Tylko w 2020 r. do budżetu Litwy spółka wpłaciła ponad 560 mln euro z tytułu podatków. ●

Fot. Gaz-System

„Złoty spaw” na interkonektorze Polska – Litwa

22 października spółki Gaz-System i Amber Grid na granicy Polski z Litwą wykonały symboliczny „złoty spaw” na gazociągu, który łączy systemy gazowe obu krajów.

Interkonektor Polska – Litwa ma długość łączną ok. 508 km i średnicę DN 700. Trasa gazociągu po stronie polskiej (Tłocznia Hołowczyce – Granica RP) wynosi 343 km i przechodzi przez teren trzech województw mazowieckiego, podlaskiego i warmińsko-mazurskiego. Długość interkonektora po stronie litewskiej wynosi ok. 165 km i kończy się na tłoczni gazu Jauniunai.

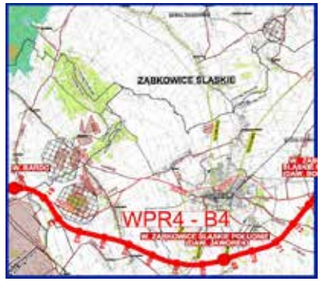
Interkonektor to ważny element strategii dywersyfikacji dostaw gazu do Polski. – Wraz z realizowanymi przez Gaz-System inwestycjami takimi jak Baltic Pipe, rozbudowa Terminalu LNG w Świnoujściu i interkonektor ze Słowacją pomoże Polsce i innym krajom naszego regionu uniezależniać swoje gospodarki od dyktatu rosyjskiego monopolisty – powiedział minister Piotr Naimski, Pełnomocnik Rządu ds. Strategicznej Infrastruktury Energetycznej.

Gazociąg Polska – Litwa jest projektem o znaczeniu europejskim. Komisja Europejska przyznała inwestycji status „Projektu wspólnego zainteresowania”. Prace budowlane będą zakończone jeszcze w tym roku.

W ramach programu inwestycyjnego 2015-2025 Gaz-System realizuje ponad 2 tys. km nowych gazociągów w zachodniej, południowej i wschodniej części Polski. Prowadzona jest również rozbudowa Terminalu LNG w Świnoujściu, w wyniku której o ponad połowę zwiększą się zdolności regazyfikacyjne obiektu. Spółka realizuje także jedno z najważniejszych przedsięwzięć infrastrukturalnych w kraju – budowę Baltic Pipe, dwukierunkowego gazociągu morskiego łączącego Polskę i Danię. ●

Otrzymano decyzje środowiskowe dla trzech odcinków S8 do Wrocławia

W sierpniu, październiku i listopadzie br. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad otrzymała decyzje środowiskowe dla trzech odcinków przyszłej drogi ekspresowej S8 od Wrocławia do Kłodzka. Realizacja inwestycji planowana jest w latach 2023-2027.



Odcinek Bardo – Ząbkowice Śląskie

Inwestycja przewiduje budowę dwujezdniowej drogi ekspresowej z dwoma pasami ruchu w obu kierunkach i pasami awaryjnymi. Trasa o długości ok. 14,1 km zostanie poprowadzona nowym śladem i przebiegać będzie przez tereny gmin Ząbkowice Śląskie i Bardo. S8 będzie wykorzystywać przebieg drogi krajowej nr 8 w minimalnym stopniu (głównie na przecięciach). W ramach zadania zaplanowano budowę dwóch węzłów drogowych: „Bardo” (połączenie z obecną DK8) oraz „Jaworek” (połączenie z DW385). Ponadto na odcinku powstanie: 6 mostów (pełniących również funkcję przejść dla zwierząt), 9 wiaduktów oraz 16 przepustów.

Odcinek Ząbkowice Śląskie – Łagiewniki

W ramach inwestycji na tym odcinku powstanie dwujezdniowa droga ekspresowa z dwoma pasami ruchu w obu kierunkach i pasami awaryjnymi. Trasa licząca ok. 17 km zostanie poprowadzona nowym śladem i przebiegać będzie przez tereny gmin Ząbkowice Śląskie, Niemcza i Łagiewniki. S8 poprowadzona zostanie po zachodniej stronie DK8 i tylko w niewielkim stopniu będzie wykorzystywać jej przebieg (w przeważającej części na przecięciach). W ramach zadania zaplanowano budowę dwóch węzłów drogowych: „Ząbkowice Śląskie Północ” (połączy S8 z obecną DK8 oraz DP3165D) oraz „Niemcza” (połączy S8 z obecną DK8). Za węzłem Niemcza powstanie MOP „Kietlin”. Ponadto na tym odcinku powstanie 20 mostów (pełniących również funkcję przejść dla zwierząt), 2 estakady, 9 wiaduktów oraz 7 przepustów.

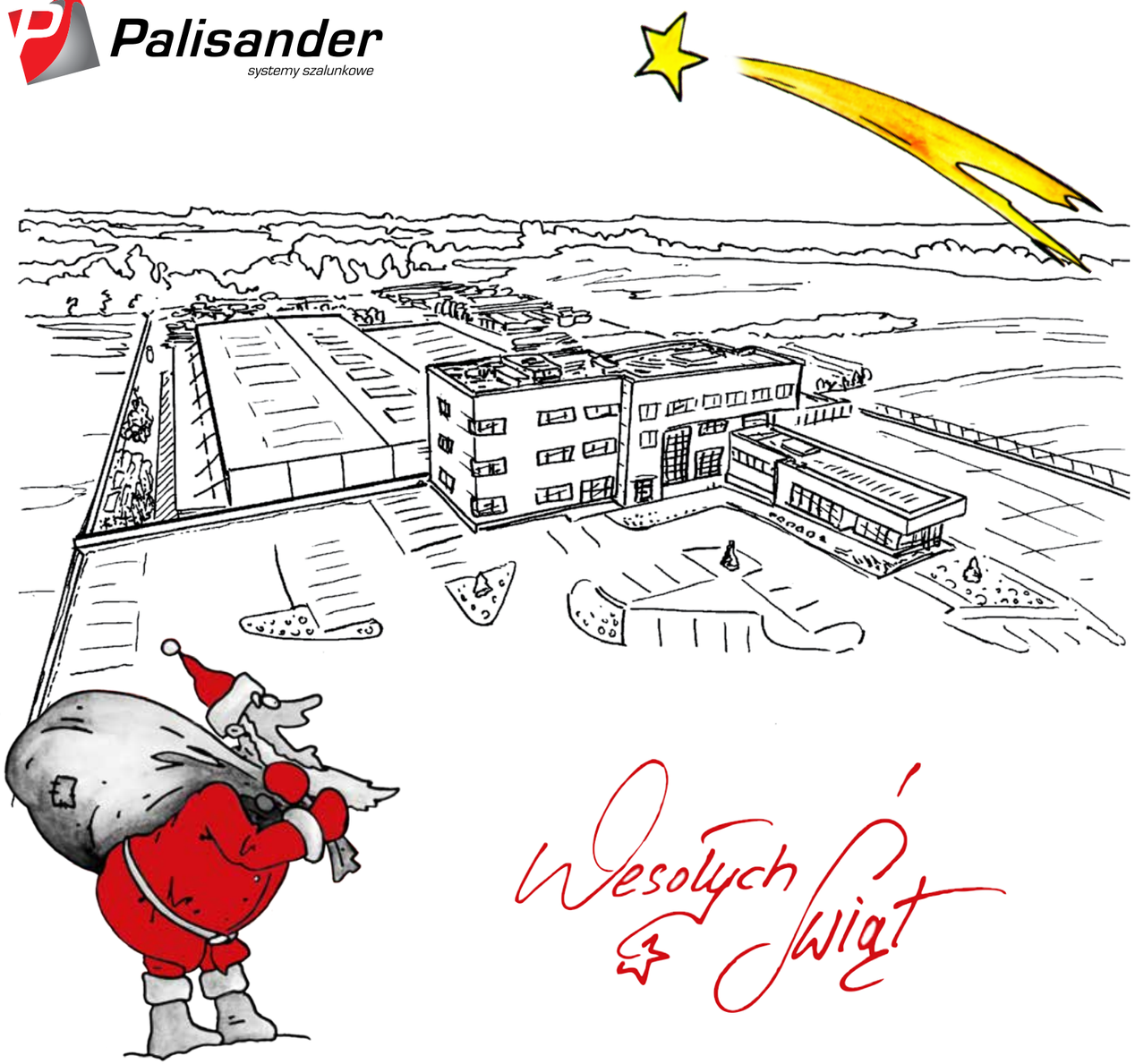
Odcinek Łagiewniki – Wrocław

Inwestycja na tym odcinku przewiduje budowę dwujezdniowej drogi ekspresowej z dwoma pasami ruchu w obu kierunkach, z zapewnioną rezerwą terenu pod trzeci pas ruchu w pasie rozdziału. Trasa o długości 32,6 km zostanie poprowadzona nowym śladem po zachodniej stronie istniejącej DK8 i przebiegać będzie przez tereny gmin Łagiewniki, Jordanów Śląski, Sobótka, Kąty Wrocławskie i Kobierzyce. W ramach zadania zaplanowano budowę pięciu węzłów drogowych: „Łagiewniki” (połączenie z DW384), „Trzebnik” (połączenie z DK nr 8 i 39), „Jordanów Śląski” (połączenie z DK 8 oraz DP2075D i DP1989D), „Owsianka” (połączenie z DW3460) oraz „Chrzanów” (połączenie z DK8 oraz Autostradową Obwodnicą Wrocławia A8). Pomiędzy w. Chrzanów i Owsianka, po obu stronach trasy, zaplanowano MOP „Królikowice”, a w okolicy w. Jordanów powstanie Obwód Utrzymania Drogi. Ponadto na odcinku powstanie 8 mostów (pełniących również funkcję przejść dla zwierząt), estakada (w okolicy miejscowości Bąki), 21 wiaduktów oraz 17 przepustów.

Realizacja drogi ekspresowej S8 od Wrocławia do Barda planowana jest w systemie Projektuj i buduj w latach 2023-2027. Kontynuacja prac projektowych dla pododcinka Bardo – Kłodzko będzie możliwa po analizie połączenia tego odcinka z planowaną obwodnicą Złotego Stoku w ciągu DK46.

DK8 o długości ok. 850 km to najdłuższa droga krajowa w Polsce. Biegnie od granicy z Czechami w Kudowie Zdroju do granicy z Litwą w Budzisku. Od Wrocławia do Białegostoku, na długości ponad 500 km, jest drogą o parametrach drogi ekspresowej z dwoma jezdniami po dwa pasy ruchu w każdą stronę. S8 na Dolnym Śląsku liczy ponad 59 km i prowadzi od Wrocławia do Sycowa, a także stanowi element Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, łącząc okolice Magnic z węzłem Wrocław Południe. Po wybudowaniu odcinka od Wrocławia do Kłodzka wydłuży się o kolejnych 80 km. Docelowo S8 poprowadzi do granicy polsko-czeskiej w Boboszowie. ●

Palisander
systemy szalunkowe



Wesołych Świąt

Wyjątkowych Świąt Bożego Narodzenia,
zdrowia, pomyślności i wielu sukcesów
w życiu zawodowym i osobistym
w Nowym Roku 2022
życzą
Zarząd, Rada Nadzorcza oraz pracownicy Palisander Sp. z o.o.

STRABAG buduje sieć dróg ekspresowych na Podlasiu

Od sierpnia kierowcy mogą korzystać ze zrealizowanej przez STRABAG drogi ekspresowej S61 na północ od Łomży.

16,5 km drogi ekspresowej S61 na odcinku od węzła „Kolno" do węzła „Stawiski" w woj. podlaskim to fragment międzynarodowego szlaku Via Baltica. STRABAG realizował ten warty blisko 300 mln zł kontrakt od jesieni 2017 r. do lata 2021 r.

W ramach inwestycji powstała dwujezdniowa trasa o nawierzchni z betonu cementowego. Kierowcy mogą korzystać z dwóch pasów ruchu w każdym kierunku oraz pasów awaryjnych. Podróżni mają do dyspozycji dwa miejsca obsługi podróżnych (MOP). W pobliżu węzła „Kolno" STRABAG wybudował też liczący 2,2 km odcinek DK63, który pozwala na włączenie się do drogi ekspresowej. W ciągu trasy głównej powstało 16 obiektów inżynieryjnych oraz przejścia dla zwierząt.

W celu ograniczenia hałasu trasę poprowadzono w zagłębieniu. Taki przebieg drogi jest bardziej przyjazny dla środowiska, ma również korzystny wpływ na kierujących – zmniejsza monotonię jazdy, przez co poprawia bezpieczeństwo. Wzdłuż trasy zainstalowano System Zarządzania Ruchem, który ma zwiększyć bezpieczeństwo podróżujących. Zamontowano tablice zmiennej treści oraz elektroniczne tablice informujące kierowców pojazdów ciężarowych o zajętości parkingów na trzech kolejnych miejscach obsługi podróżnych. ●

Cena akcji Unibep SA w górę

Analitycy DM Banku BPS, w raporcie z 7 września, wyznaczyli cenę docelową akcji Unibepu na 17 zł, co daje 31,8-procentowy potencjał wzrostu w stosunku do ceny rynkowej.

Raport został wydany przy kursie 12,9 zł. Autorem raportu jest Artur Wizner. Materiał został opracowany przez Dom Maklerski Banku BPS na zlecenie GPW w ramach Giełdowego Programu Wsparcia Pokrycia Analitycznego.

„Największe szanse rozpoznajemy w segmencie budownictwa kubaturowego, w wyniku widocznego ożywienia w polskim przemyśle po pandemii oraz rosnących zagranicznych inwestycji. W dłuższym terminie do wyników powinny pozytywnie kontrybuować segmenty Infrastruktury (Fundusz Odbudowy), działalności deweloperskiej oraz cieszące się coraz większą popularnością ekologiczne domy modułowe Unihouse" – podano w raporcie. Jednocześnie wśród potencjalnych zagrożeń dla wartości spółki wskazano rosnące ceny materiałów budowlanych oraz nasilającą się presję na wzrost wynagrodzeń.

Dobre wyniki finansowe Grupy Unibep

Ok. 16 mln zł zysku netto (wzrost o ok. 70 proc. r/r), przy sprzedaży na poziomie ok. 694 mln zł (spadek o 5 proc. r/r) – to wyniki Grupy Unibep za I półrocze 2021 r.

Nadal trwa boom na rynku deweloperskim, dobrze radzą sobie budownictwo kubaturowe oraz infrastrukturalne, budownictwo modułowe mimo znaczącego wzrostu poziomu sprzedaży nadal musi pracować nad poprawą swego wyniku.

– Nasz portfel zamówień – w części budowlano-infrastrukturalnej – wynosi ok. 2,2 mld zł, w tym na drugie półrocze 2021 r. ma wartość ok. 1 mld zł – napisał w liście do akcjonariuszy Leszek Gołąbiecki, Prezes Zarządu Unibep SA. ●

Grupa Gelsenwasser AG nowym inwestorem w spółce Instal Warszawa

Gelsenwasser AG, doświadczony gigant na niemieckim rynku komunalnym, zakupił 35-procentowy pakiet akcji w Instal Warszawa S.A.

Spółka Instal Warszawa S.A., należąca do grupy kapitałowej SEEN Holding, działająca od 1951 r. nie tylko w Polsce, ale także na zagranicznych rynkach budowlano-inżynieryjnych, pozyskała inwestora zagranicznego – Gelsenwasser AG.

Grupa Gelsenwasser AG to niemiecka spółka akcyjna powstała w Gelsenkirschen, zajmująca się od 1887 r. produkcją i dystrybucją wody, a współcześnie działająca również na rynku gazowym, ciepłowniczym i kanalizacyjnym.

Instal Warszawa S.A. wraz z nowym inwestorem planuje rozwijać swoją dotychczasową działalność na rynku komunalnym w zakresie oczyszczania wody, ścieków i powietrza, gospodarki odpadowej, energetyki cieplnej i specjalistycznych instalacji przemysłowych – zarówno w Polsce, jak i na rynkach zagranicznych, ze szczególnym uwzględnieniem rynku niemieckiego.

Kolejnym krokiem strategicznym spółki jest utworzenie Grupy Instal specjalizującej się w dostarczaniu kompleksowych rozwiązań dla rynku komunalnego. W ramach tej koncepcji do Grupy Instal dołącza łódzka spółka Energochem Projekt oraz czeska spółka technologiczna Ekomvo.

W tym roku planowane są kolejne dwie akwizycje. ●

Eurovia ukończyła największą inwestycję w Bielsku-Białej

Największa inwestycja infrastrukturalna w historii Bielska-Białej – rozbudowa ulicy Cieszyńskiej, realizowana przez Eurovia Polska SA, dobiegła końca. Na początku sierpnia odbyło się uroczyste otwarcie inwestycji z udziałem posłów, senatorów oraz samorządowców.

– Modernizacja ul. Cieszyńskiej to największa inwestycja drogowa w naszym mieście, zarówno jeśli chodzi o rozmiar, jak i koszty. Wraz z jej przebudową zmieniony został również cały układ dróg lokalnych wspomagających tę arterię. Nie byłoby tego wszystkiego bez zaangażowania bardzo wielu osób, nie sposób ich wszystkich wymienić, aby kogoś nie pominąć – powiedział podczas oficjalnego otwarcia prezydent miasta Jarosław Klimaszewski.

– Jestem dumny, że mogliśmy realizować tę inwestycję właśnie tutaj, w Bielsku-Białej, gdzie Eurovia ma swoje początki. Udało się nam tego dokonać wspólnie, bo wszystkie strony pracowały z równym zaangażowaniem i wzajemnym zaufaniem – podkreślał Arkadiusz Kierkowicz, wiceprezes Eurovia Polska SA.

Inwestycja obejmowała kompleksową przebudowę 4-kilometrowego odcinka ulicy Cieszyńskiej, z czego aż 3,5 km to droga dwupasmowa. Zakres robót obejmował m.in. rozbudowę kilku skrzyżowań, budowę dwóch podziemnych przejść dla pieszych, trzech rond turbinowych, chodników, ścieżek rowerowych, dwóch mostów, jedenastu przepustów oraz pełną przebudowę mediów. Gruntowną przebudowę przeszedł także układ kilkunastu przyległych ulic.

Eurovia Polska SA realizowała zadanie na zlecenie Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku-Białej. Wartość inwestycji to 149 mln zł. ●

Pierwsza ekspresówka z destruktu

Budimex zrealizował pierwszy w Polsce fragment drogi ekspresowej z użyciem granulatu asfaltowego w warstwie ścieralnej. Podczas realizacji S3 w woj. zachodniopomorskim do warstwy wierzchniej dodano 15 procent granulatu.

Budimex od wielu lat inwestuje w obniżenie śladu węglowego podczas realizacji robót budowlanych. Ponowne wykorzystanie destruktu asfaltowego w produkcji mieszanek mineralno-asfaltowych wspiera gospodarkę obiegu zamkniętego.
W ramach realizacji drogi S3 Miękowo – węzeł Rzęśnica, 400-metrowy odcinek wykonano z mieszanki SMA z 15-procentowym udziałem granulatu asfaltowego w technologii na zimno. W zaprojektowanej na potrzeby inwestycji przez laboratoria Budimeksu recepcie wykorzystano destrukt pobrany selektywnie z innego fragmentu drogi ekspresowej S3. Co ciekawe, frezowany fragment S3 kilka lat temu również wykonywała firma Budimex. Droga jest monitorowana pod kątem parametrów jakościowych i użytkowych takich jak równość, makrotekstura i równość poprzeczna. Dotychczasowe wyniki pokazują, iż wykonany fragment drogi spełnia najwyższe standardy stawiane przed warstwą ścieralną.
Budimex w przyszłości planuje wykonywanie nawierzchni asfaltowych z maksymalnym wykorzystaniem materiałów z recyklingu, wyznaczając nowy standard na drogach kategorii A i S. ●

NDI przebuduje nabrzeże dla Portu Gdańsk

Już wkrótce ruszy przebudowa rejonu Nabrzeża Przemysłowego w Porcie Gdańsk. Inwestycja za 80 milionów złotych ma być ukończona wiosną 2023 roku.

Inwestycję dla Zarządu Morskiego Portu w Gdańsku zrealizuje sopockie NDI. W zakres prac wchodzi m.in. przebudowa układu kolejowego i drogowego pomiędzy Nabrzeżem Przemysłowym, a ul. Ku Ujściu oraz pomiędzy ul. Chemików a przyczółkiem przeprawy promowej w ciągu ul. Bosmańskiej przez Kanał Kaszubski. Zmodernizowane zostaną drogi o łącznej długości około 1,6 km. Zostanie położona nawierzchnia z betonu cementowego, wykonane będą też dwa fragmenty nabrzeża. Zmodernizowana zostanie bocznica Chemiki wraz z budową lub przebudową układu torowego na odcinku ok. 6 km.
W ramach inwestycji przebudowane zostaną również sieci wodociągowe, sanitarne, elektroenergetyczne, teletechniczne. Wybudowana zostanie sieć kanalizacji deszczowej, oświetlenie uliczne, powstanie nowe ogrodzenie terenu i dwa posterunki wartownicze. Zakończenie prac planowane jest w kwietniu 2023 r. ●

Mota-Engil finalizuje odcinek S7

Mota-Engil Central Europe zakończyła prace budowlane w ramach kontraktu S7 Tarczyn – Grójec.

Odcinek Tarczyn – Grójec stanowi ważny element drogi ekspresowej S7 jako część południowego wylotu Warszawy w stronę Krakowa.
Kontrakt realizowany w systemie „Projektuj i buduj" zakładał budowę dwóch jezdni drogi ekspresowej S7 o nawierzchni betonowej, o długości 7,89 km, wraz z niezbędną infrastrukturą.
W ramach zadania wybudowano również węzeł drogowy „Tarczyn Południe", przebudowane zostały drogi w zakresie kolizji z drogą ekspresową oraz ustalone zostały ich kategorie, wybudowane zostały drogi obsługujące przyległy teren. Powstałe obiekty inżynierskie to 10 wiaduktów oraz kładka dla pieszych nad drogą ekspresową. ●

Strabag wybuduje linię tramwajową na Woli

Strabag podpisał umowę ze spółką Tramwaje Warszawskie na zaprojektowanie i budowę nowej linii tramwajowej w ciągu ul. Kasprzaka oraz modernizację fragmentu linii wzdłuż ul. Wolskiej w Warszawie. Wartość inwestycji realizowanej w formule „projektuj i buduj" wynosi 205 milionów złotych.

Inwestycja zakłada budowę nowego torowiska tramwajowego o długości 2,3 km wzdłuż ul. Kasprzaka, na odcinku od ul. Wolskiej do ul. Karolkowej oraz przebudowę torowiska w ul. Wolskiej, na odcinku Redutowa – Elekcyjna o długości 1,2 km.
W ciągu ul. Kasprzaka torowisko będzie zbudowane w pasie rozdzielającym jezdnie. Na odcinku od ul. Elekcyjnej do Redutowej trasa pobiegnie w zagłębieniu, a połączenie torów istniejącej odnogi prowadzącej wzdłuż ul. Wolskiej nastąpi pod skrzyżowaniem ul. Wolskiej i Kasprzaka. Północna jezdnia ul Kasprzaka zostanie przebudowana. Powstanie także nowy wiadukt drogowy w pobliżu cerkwi na Woli.
W ramach inwestycji Strabag wybuduje 10 przystanków tramwajowych, w tym 4 nowe zespoły peronowe, a 6 zostanie zmodernizowanych. Aktualnie funkcjonujący przystanek Reduta Wolska będzie zlokalizowany na poziomie istniejącego przejścia podziemnego. Torowiska w ciągu ul. Kasprzaka zyskają nasadzenia.
Kontrakt realizowany będzie przez 20 miesięcy od podpisania umowy, z wyłączeniem okresów zimowych.
Strabag posiada duże doświadczenie w budowie linii tramwajowych. Obecnie prowadzi przebudowę węzła przesiadkowego wraz z modernizacją linii tramwajowej na Węźle Głębokie w Szczecinie oraz modernizuje linię w Grudziądzu. ●

VARIOKIT VTC od Peri na budowie Tunelu Werrington

Przejezdne urządzenie tunelowe VARIOKIT VTC, a także inne standardowe rozwiązania firmy PERI zostały z powodzeniem zastosowane podczas budowy tunelu Werrington Grade Separation. Zakrzywiony tunel o długości około 160 m odlano monolitycznie, za pomocą tylko jednego prostokątnego urządzania przejezdnego.

Wykonawca potrzebował rozwiązania, które pozwoliłoby na szybkie i efektywne wykonanie tunelu bez zwiększania kosztów materiałowych. W tym celu zaangażowano do projektu międzynarodowy zespół inżynierów PERI, którzy wykorzystali swoją wiedzę oraz doświadczenie. Na specjalne potrzeby projektu przystosowano do pracy przejezdne urządzenie tunelowe VARIOKIT VTC, które składa się ze standardowych elementów zestawu konstrukcyjnego VARIOKIT. Do projektu wykorzystano także dźwigary GT 24 o różnych długościach. Tak zbudowany system nie tylko ukształtował krzywiznę tunelu, ale również zredukował do minimum ilość szalunków specjalnych, ponieważ wymagany był tylko jeden wózek szalunkowy.
Dużą rolę podczas realizacji projektu odegrała hydraulika przejezdnego wózka tunelowego VTC. Pozwoliła ona szybko i bezpiecznie uderzyć jednocześnie w spód i płyty wewnętrzne oraz przejść do następnej sekcji, bez konieczności demontażu i ponownego montażu szalunku w tunelu. Tunel został odlany w dziewięciu odcinkach betonowania, każdy o długości 17 m i wysokości 8 m. Prace przebiegały sprawnie i szybko, zaoszczędzono pełne dziesięć dni na cykl.
Dostęp do spodu stropu uzyskano poprzez zastosowanie deskowania zintegrowano z ruchomą wieżą schodową z przodu. Do tego zadania wykorzystano elementy zestawu rusztowania PERI Up, który można przenosić razem z VARIOKIT VTC. Kompatybilność z systemem PERI Up zapewniła bezproblemowy dostęp do każdej odlewanej sekcji. W ten sposób znacznie ograniczono nakłady związane z instalacją, a także czas wykonania inwestycji. ●

JCB
INTERHANDLER
Wesołych Świąt
Z OKAZJI ZBLIŻAJĄCYCH SIĘ
ŚWIĄT BOŻEGO NARODZENIA
CHCIELIBYŚMY ŻYCZYĆ RADOŚCI
I RODZINNIE SPĘDZONYCH CHWIL,
A W NOWYM ROKU SZCZĘŚCIA I ZADOWOLENIA
ZE WSPÓŁPRACY Z NASZĄ FIRMĄ!
WWW.INTERHANDLER.PL

Modernizacja Dworca Zachodniego – Sika zabezpiecza i uszczelnia

Przebudowa stacji Warszawa Zachodnia to jedno z największych przedsięwzięć budowlanych, z jakimi w tym roku mierzy się stolica. Hydroizolacja, a także wzmocnienie konstrukcji i ochrona jej przed korozją – to zadania, jakie powierzono produktom marki Sika, która przez 30 lat obecności na polskim rynku zdobyła zaufanie specjalistów branży budowlanej.

Celem inwestycji jest usprawnienie komunikacji na stacji obsługującej najwięcej pociągów w Warszawie. W ramach projektu wybudowane zostaną przede wszystkim nowe perony oraz kładka łącząca dwie dzielnice – Wolę i Ochotę z peronami dworca. Przebudowane zostanie także przejście podziemne, które ma zostać poszerzone. Generalnym wykonawcą robót budowlanych jest Budimex. Rozwiązania służące wzmocnieniu obiektu, zabezpieczeniu przez korozją i hydroizolację zapewniają produkty marki Sika – jednego ze światowych liderów na rynku chemii budowlanej, który dostarcza swoje rozwiązania na najbardziej wymagające przedsięwzięcia budowlane na świecie.

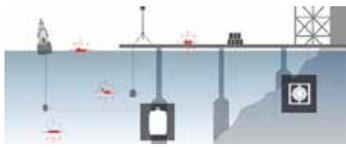
Zaprawy i taśmy dla bezpieczeństwa

Do antykorozyjnego zabezpieczenia zbrojenia i wykonania warstwy sczepnej wykorzystano przy tym kontrakcie jednoskładnikową zaprawę PCC na bazie cementu – Sika MonoTop 910N. Została ona zaaplikowana na beton, który wcześniej został wyczyszczony przez piaskowanie i mycie pod ciśnieniem. Następnym krokiem była aplikacja taśm z włókien węglowych Sika CarboDur S, które spełniają funkcję zewnętrznego zbrojenia, wzmacniającego konstrukcję. Do ich przyklejenia zastosowano klej Sikadur 30.

Hydroizolacja na najwyższym poziomie

Płyta fundamentowa przejścia wymaga wykonania powłoki chroniącej przed niepożądanym wnikaniem i działaniem wody. To przedsięwzięcie jest jednym z największych projektów hydroizolacyjnych w Polsce w 2021 r. Trudne warunki gruntowo-wodne w tym obszarze obligują specjalistów do zastosowania materiałów najwyższej jakości, a tempo prac wymaga użycia rozwiązań dających się aplikować stosunkowo szybko, łatwo, ale jednocześnie dokładnie. Te założenia zadecydowały o zastosowaniu przeciwwodnego systemu membranowego SikaProof A+12. Łączna powierzchnia izolacji tym produktem to ok. 30 tys. m kw. ●

Sonarowe systemy monitorujące GMP Defence w trosce o bezpieczeństwo przestrzeni podwodnej



Sonarowe urządzenia monitorujące potrafią wykrywać i śledzić wrogie bezzałogowe pojazdy podwodne UUV, nurków podwodnych oraz inne zagrożenia wynikające z prób wtargnięcia w zakres infrastruktury krytycznej.

System jest przyjazny w monitorowaniu oraz obsłudze przez użytkownika za pomocą intuicyjnego interfejsu. Efektywne zasięgi wykrycia od 900 do 1200 m oraz możliwość wydzielenia do 8 sektorów detekcji dają operatorowi pełną świadomość sytuacyjną.

Ten nowoczesny system może być integrowany na obiektach cywilnych oraz wojskowych, nie ma także żadnych ograniczeń związanych ze spełnieniem wymogów i pozwoleń od strony użytkownika ostatecznego. Rynkiem docelowym tego rozwiązania jest m.in. infrastruktura krytyczna typu porty morskie, stocznie, gazoporty, porty przeładunkowe, przystanie jachtowe, klient VIP oraz wszędzie tam, gdzie dbałość o bezpieczeństwo to najwyższy priorytet. Uzupełnieniem oferty GMP Defence są najnowocześniejsze systemy ochrony przestrzeni naziemnej i powietrznej. ●

Warbud przebuduje most na Warcie

Inżynierowie Warbudu przebudują most drogowy na Warcie w Kostrzynie nad Odrą. Nowa konstrukcja o długości 300 mb ma być gotowa w 2023 roku.

Celem projektu jest ochrona przeciwpowodziowa mieszkańców dorzecza Odry i dorzecza górnej Wisły oraz unowocześnienie infrastruktury drogowej. Zadanie realizowane będzie w formule wybuduj („czerwony" FIDIC). W ramach kontraktu Warbud rozbierze istniejący most drogowy i w jego miejsce wybuduje nowy o długości 300 mb z lepszymi parametrami nośnymi. Nowa konstrukcja będzie wyższa, dzięki czemu pod mostem przepłyną barki czy lodołamacze o większych gabarytach.

Aby utrzymać ciągłość ruchu drogowego, inżynierowie wybudują most tymczasowy o łącznej długości 240 mb i utrzymają go przez cały czas trwania budowy. Będzie to konstrukcja typu Baileya, tj. rodzaj przenośnego stalowego mostu kratownicowego, zaprojektowanego w czasie II wojny światowej dla wojskowych jednostek inżynieryjnych. Przebudowany zostanie także układ drogowy, w tym kolizje i sieci podziemne, w obrębie dojazdów do tego mostu.

Docelowy most to konstrukcja trójprzęsłowa o łącznej długości 300 mb, gdzie główne przęsło nurtowe ma długość 150 mb. Jest to most typu extradosed, który łączy ideę konstrukcji podwieszanej i belkowej sprężonej (przekrój skrzynkowy w całości betonowy). W mostach tego typu część kabli sprężających prowadzona jest nad podporami (poza przekrojem dźwigara), które wykonane w formie niskich pylonów pełnią funkcję tzw. dewiatorów. Rozpiętości przęseł tego typu mostów wynoszą najczęściej od 100 do 200 m. Cięgna sprężające zakotwione w belce pomostu biegną pod małym kątem i przechodzą przez niewysoki pylon, po czym wracają do płyty w przęśle po drugiej stronie pylonu.

Niskie pylony pozwalają zmniejszyć kapitałochłonność obiektu nawet o 30 proc. w stosunku do mostów podwieszonych. Dodatkowo rozwiązanie to skraca czas budowy i minimalizuje problemy technologiczne związane z wykonywaniem wysokich pylonów. Biorąc pod uwagę atrakcyjność architektoniczną, konstrukcje typu extradosed znacznie przewyższają mosty belkowe. Wyglądem przypominają mosty podwieszane, gdzie ustrój nośny można uważać za pośredni między ustrojem belkowym a wantowym.

Inwestycję realizuje Państwowe Gospodarstwo Wody Polskie, przy wsparciu Sweco Polska Sp. z o.o. jako Inżyniera-Konsultanta. Przedsięwzięcie finansują Międzynarodowy Bank Odbudowy i Rozwoju (Bank Światowy) oraz Bank Rozwoju Rady Europy, przy wsparciu środków z Funduszu Spójności oraz budżetu państwa. ●

Mota-Engil wybuduje biurowiec Kreo w Krakowie

Mota-Engil Central Europe rozpoczęła w Krakowie realizację nowego kontraktu kubaturowego. Na zlecenie Ghelamco Poland w południowej części miasta zostanie wybudowany 9-piętrowy obiekt biurowy Kreo.

Kreo to nowoczesny budynek biurowy zlokalizowany w jednej z najszybciej rozwijających się części Krakowa, na ul. Wadowickiej. Inwestorem jest Ghelamco Poland, natomiast projekt powstał w pracowni Q-Arch. Budynek będzie składał się z 11 kondygnacji: 9 nadziemnych oraz 2 podziemnych, na których powstanie parking dla 301 samochodów. W ramach inwestycji powstaną także 24 miejsca parkingowe zewnętrzne. Powierzchnia biurowa wyniesie 24 100 m kw., a powierzchnia całkowita 39 619 m kw.

Budynek powstaje w okolicy atrakcyjnej dla działalności biznesowej, niedaleko biurowców takich jak Imperial Business Center, Buma Square Business czy Tischnera Office. W niedalekiej odległości znajduje się centrum handlowe Bonarka, całodobowy parking podziemny oraz wiele punktów handlowo-usługowych.

Obiekt będzie realizowany w systemie certyfikacji wielokryterialnej budynków BREEAM.

Zakończenie budowy planowane jest w 2023 r. ●

JDP doradcą przy budowie najwyższego budynku w Unii Europejskiej

Budowa Varso Tower należy do najtrudniejszych przedsięwzięć w budownictwie kubaturowym nie tylko w Polsce, ale całej Unii Europejskiej. Kancelaria JDP doradza spółkom HB Reavis, działającym jako inwestor i generalny wykonawca kompleksu budynków Varso w Warszawie.

Powstający u zbiegu Al. Jana Pawła i ul. Chmielnej budynek Varso Tower jest obecnie najwyższym budynkiem w Unii Europejskiej (wysokość 310 m), wyprzedzając m.in. wieżowiec The Shard w Londynie (309 m). Dla porównania Pałac Kultury i Nauki wraz z iglicą mierzy jedynie 237 m.

Budowa Varso stanowi wyjątkowe wyzwanie techniczne, organizacyjne i prawne. Z uwagi na umiejscowienie obiektu w centrum Warszawy, obok innych wysokich budynków i podziemnych tuneli kolejowych, obiekt wymaga zastosowania unikalnych materiałów oraz technologii, a także zapewnienia koordynacji wielu podwykonawców o różnych specjalnościach. Budynek poprzez podziemną galerię zostanie połączony z infrastrukturą Dworca Centralnego.

JDP zapewnia inwestorowi strategiczne doradztwo prawne w kwestiach mających istotny wpływ na sprawną i terminową realizację inwestycji. Zespół doradzający HB Reavis tworzą prof. Przemysław Drapała (Partner), adw. Wojciech Bazan (Partner), Kinga Zagrajek (Associate) oraz Piotr Celiński (Associate). ●

Cyfrowy nadzór AMAGE Systems nad procesami budowy – Big Data i IoT

System pozwala na nadzór nad procesami finansowymi, ale również wspiera pracowników budowy (biuro budowy, pracownicy liniowi) w sprawnej rejestracji czynności oraz wszystkich działań operacyjnych.

AMAGE Systems wspiera cyfrowy nadzór nad procesem budów zlokalizowanych nie tylko na terytorium Polski, ale i całej Unii Europejskiej.

AMAGE Systems wspiera m.in. kończący się projekt budowy nowego bloku Elektrociepłowni Żerań. Dla Elektromontażu Poznań oraz Elsty firma dostarczyła rozwiązanie do wsparcia nadzoru nad procesem elektrycznym. Dla tego obszaru system wspiera zarządzanie magazynami, rejestrowanie prac, koordynację dostaw i dystrybucję na budowie, nadzór postępu prac kablowych, inspekcje prac elektrycznych, zarządzanie najmem urządzeń, logistyką bębnów i transportu.

Z kolei w ramach inwestycji w Koninie prowadzonej przez Mostostal Zabrze wykorzystano wsparcie procesu nadzoru w obszarze prac montażu orurowania, obsługi dostaw i dystrybucji komponentów technicznych oraz rejestracji wszystkich kluczowych parametrów realizowanych prac. Wszystkie prace zostały zintegrowane z systemami ERP przedsiębiorcy.

Moduły systemu AMAGE wspierają obszar budowy w zakresie obiegu informacji – umożliwiają realizację wszystkich prac od momentu powstania planu i zapytań ofertowych, poprzez realizację zamówień, dostaw aż do końcowych montaży urządzeń, prefabrykatów i materiałów budowlanych. Dostępne są w ramach (SaaS), (SaaS Private) lub (On Premises). ●

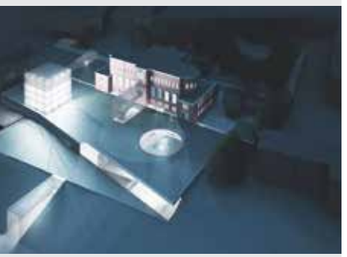
Nagroda główna dla Mota-Engil w konkursie mostowym

Wybudowana przez Mota-Engil estakada na S7 Szczepanowice – Widoma otrzymała I miejsce w Konkursie Mostowym im. Maksymiliana Wolffa w kategorii: Zrealizowany obiekt o rozpiętości poniżej 70 metrów.

Zrealizowana przez Mota-Engil estakada dwujezdniowa znajduje się w ciągu drogi ekspresowej S7 i przebiega nad linią kolejową nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny, rzeką Szreniawą oraz drogami powiatowymi nr 1207K i 1208K. Całkowita długość obiektu wynosi 711,46 m w ciągu jezdni prawej oraz 704,04 m w ciągu jezdni lewej.

Obiekt był wykonywany w technologii nasuwania podłużnego. Prace przy realizacji obiektu rozpoczęto jesienią 2019 r. Determinacja wykonawcy pozwoliła na zrealizowanie imponującej estakady w niespełna 2 lata.

Honorowy patronat nad konkursem sprawuje Związek Mostowców Rzeczpospolitej Polskiej. Nagrody są wyrazem uznania za innowacyjność w tworzeniu obiektów inżynierskich i mają charakter całkowicie niekomercyjny. W szacownym gronie jurorów zasiadają uznani w branży mostowej eksperci, wśród których znalazły się takie autorytety, jak: prof. dr hab. inż. Kazimierz Flaga, prof. dr hab. inż. Kazimierz Furtak, dr hab. inż. Arkadiusz Madaj, prof. PP, dr hab. inż. Janusz Szelka, prof. nadzw. WSOWL i UZ, prof. dr hab. inż. Wojciech Radomski. ●



Rozbudowa Teatru Polskiego w Szczecinie

Niezwykły projekt łączy przebudowę zabytkowego gmachu ponad 100-letniego Teatru z budową całkowicie nowego budynku. Inwestycja o imponującej skali, realizowana przez Budimex SA, stanowi duże wyzwanie inżynieryjne.

Modernistyczny budynek Teatru Polskiego zbudowano ok. roku 1920 według projektu arch. Adolfa Thesmachera. W latach 1935-1937 budynek został przebudowany. Po wojnie w budynku mieściło się kino „Bałtyk", odbywały się koncerty i mecze bokserskie. W 1946 r. budynek stał się siedzibą Teatru Polskiego.

W przebudowanym obiekcie znajdzie się scena główna na 610 miejsc, scena teatru szekspirowskiego na 320 miejsc, sala kabaretowa na 80 miejsc, wielofunkcyjna sala prób, scena eksperymentalna ze zmienną liczbą miejsc siedzących, garderoby, magazyny na teatralne rekwizyty, pomieszczenia służbowe. Zostanie także zagospodarowany teren wokół Teatru Polskiego.

W ramach inwestycji powstanie zupełnie nowa część kompleksu teatralnego. Będzie to konstrukcja żelbetowa, a w strukturze obiektu szeroko wykorzystane zostanie szkło – ściany osłonowe, świetliki i drzwi wejściowe będą przeszklone. Inwestycja pozwoli na maksymalne wpisanie nowego budynku w rzeźbę terenu. Nowe sceny teatralne będą pierwszymi profesjonalnymi scenami dramatycznymi w Szczecinie.

Pomimo realizacji inwestycji w zwartej zabudowie śródmiejskiej, w sąsiedztwie starych kamieniec zespół Budimeksu z dużą precyzją zrealizował największe w Polsce podchwycenie fundamentów budynku teatru w technologii jet grouting, jednocześnie realizując posadowienie nowego budynku w technologii żelbetowej na głębokości 3 m.

Inwestycja o wartości blisko 200 mln zł ma być gotowa w przyszłym roku. ●

KOPARKI KOŁOWE
NOWEJ GENERACJI
REWELACYJNA WYDAJNOŚĆ I WSZECHSTRONNOŚĆ W PRACY
FABRYCZNA INTEGRACJA Z TILTROTATOREM
14% WIĘKSZY MOMENT OBROTOWY
ZAAWANSOWANA HYDRAULIKA ZAPEWNIAJĄCA MOC I EFEKTYWNOŚĆ
www.bm-cat.com/pl-pl
Bergerat Monnoyeur Polska
Bergerat Monnoyeur CAT

Artur Popko, fot. BUDIMEX SA

Budimex rusza na podbój rynków zagranicznych

O kondycji branży budowlanej, planach dywersyfikacji działalności, wyzwaniach ekologicznych, renowacji zabytków i społecznie odpowiedzialnym biznesie z Arturem Popko, prezesem Budimeksu, rozmawiają Kazimierz Krupa i Konrad Wyrwas

Branżę budowlaną dotknęło ubiegłoroczne spowolnienie, I półrocze 2021 roku też nie było zbyt dobre. Jak w tej chwili ocenia Pan jej kondycję? Czy wszystko już wróciło do normy?

W I kwartale 2021 roku sytuacja, głównie przez niesprzyjającą pogodę, rozmiary pandemii czy opóźnienia na rynku zamówień, była faktycznie trudna i doszło do wyraźnego spowolnienia. Dziś jako branża wracamy do pełnych obrotów, przynajmniej jeśli chodzi o produkcję budowlano-montażową. Dla nas tego typu okresy są jednak trochę mnie odczuwalne z racji tego, że na polskim rynku istniejemy już praktycznie w każdym jego segmencie – od części hydrotechnicznej, przez gazową, przemysłową, infrastrukturalną, kolejową… Od rozbudowy portu w Świnoujściu, przez elektrownię w Turowie, gazociągi dla Gaz-Systemu, po obwodnicę Suwałk, już nie wspomnę o budynkach – jesteśmy obecni wszędzie, w każdym zakątku kraju. I są to często gigantyczne inwestycje… Na przykład na początku listopada otworzyliśmy koło Polkowic na Dolnym Śląsku zbiornik dla KGHM na odpady z flotacji rud miedzi z należących do kombinatu zakładów wydobywczych. To największy taki zbiornik w Europie i jeden z największych na świecie (pojemność 172 mln m sześc.).Praktycznie wszystkie prace wykonywaliśmy własnymi siłami. Zbiornik powstał pół roku przed terminem, a jest to obiekt, który widać z kosmosu. Ma powierzchnię 30 Stadionów Narodowych. Z kolei 23 listopada podpisaliśmy umowę na budowę mostu pieszo-rowerowego przez Wisłę, która połączy centrum Warszawy z Pragą Północ. Most ma mieć 452 metry długości – będzie to najdłuższa przeprawa dla pieszych i rowerzystów w Polsce i jedna z największych tego typu inwestycji w Europie. Realizujemy także olbrzymie roboty kolejowe, np. przy stołecznym Dworcu Zachodnim. Zaledwie przed sześcioma laty utworzyliśmy dywizję kolejową, a dzisiaj jesteśmy największym graczem na tym rynku. Dlatego na koniec roku zrealizujemy to, co sobie zaplanowaliśmy, a więc cała produkcja budowlana Budimeksu będzie na poziomie nawet lepszym niż w 2019 roku czyli przed pandemią.

Czy pandemia spowodowała zmiany strukturalne w kontraktacji i obrotach Budimeksu, czy jest to tylko proste odrabianie strat na tych samych odcinkach?

Z tego, co obserwuję, do normy nie wrócił jeszcze rynek prywatny, i raczej nie chodzi tu o jego część mieszkaniową, ale biurową oraz część lokali przemysłowych. Zamarły inwestycje w sklepy wielkopowierzchniowe czy biurowce, a inwestorzy prywatni z tego segmentu zastanawiają się, jak dalej rozwinie się sytuacja na rynku. Jeśli chodzi o rynek infrastrukturalny jest on oczywiście uzależniony od napływu środków unijnych. Rozwój widać w budownictwie drogowym. Chwilę rynkowego zastoju można natomiast dostrzec w segmencie kolejowym, choć tu raczej nie chodzi o inwestycje w trakcie realizacji, ale o mniejszą liczbę ogłaszanych przetargów. Dobrze wygląda sytuacja w budownictwie mieszkaniowym, a mieszkania sprzedają się na pniu.

Dlaczego sprzedaliście spółkę deweloperską Budimex Nieruchomości?

To była przemyślana decyzja, bo pozyskane z tej transakcji pieniądze chcemy dobrze zainwestować. Przede wszystkim w bardzo przyszłościową branżę odnawialnych źródeł energii, a także na ekspansję w inne rynki, także poza Polską. Żeby mieć bardziej zdywersyfikowany portfel.

Jakie środki Budimex pozyskał z tej transakcji?

Półtora miliarda złotych. Połowę postanowiliśmy przeznaczyć na wypłatę dywidendy, a druga połowa zostanie zagospodarowana na wejście w inne obszary. Jednocześnie aktywnie chcemy rozwijać się w sektorze, w którym działa nasza spółka FBSerwis, zajmująca się zagospodarowaniem odpadów, osiąga w tej chwili obrót rzędu 700 mln złotych i to przy dobrej marży,. Takiej rentowności nie można osiągnąć w branży budowlanej. Chcemy doprowadzić do tego, by do 2025 roku jej obroty wzrosły do miliarda złotych. Tylko że nie da się tego zrealizować tylko i wyłącznie przez organiczny rozwój. Żeby się rozwijać musimy także inwestować w inne podmioty. Analizujemy obecnie możliwość zakupu jednej spółki z branży zagospodarowania odpadami.

Czy to znaczy, że FBSerwis wychodzi z sektora utrzymania infrastruktury drogowej?

Nie, absolutnie nie. W tej chwili szacujemy, że na przyszły rok sprzedaż z utrzymania dróg przekroczy 150 milionów złotych. Cieszymy się, że przekonaliśmy głównego zamawiającego, czyli Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, żeby przestała uryczałtawiać utrzymanie zimowe. W tym roku na tym systemie rozliczeń straciliśmy 8 milionów złotych. Wynikało to z trudnych warunków pogodowych, w trakcie całego okresu zimowego musieliśmy zużyć bardzo dużo soli i innych środków utrzymaniowych. Przetargi tegoroczne są już obmiarowe. Wierzymy, że pozwoli nam to bezpieczniej i bardziej przewidywalnie zarządzać naszym portfelem.

Wróćmy jeszcze do przerwanego wątku o planach ekspansji…

Druga odnoga, do której trafią pieniądze ze sprzedaży Budimeksu Nieruchomości, to trakcja, czyli część kolejowa. Wierzę, że będzie realizowana przynajmniej część kolejowa Centralnego Portu Komunikacyjnego, i że będzie również zapowiadana szybka kolej. Chcielibyśmy mieć możliwość uczestnictwa w projekcie. Wreszcie ostatnim elementem jest wyjście Budimeksu poza granice, co będzie się wiązało z zakupem spółki na tych rynkach. Analizujemy aktualnie taką możliwość w Czechach. To spółka działająca w infrastrukturze. Trzeba jednak przyznać, że nie tylko Czechy znajdują się w polu naszego zainteresowania.

Najważniejsze wyzwania, jakie Pana zdaniem stoją przed Budimeksem w następnych latach i nie mówię tutaj o perspektywie roku.

Mamy przed sobą trzy takie kluczowe wyzwania. Pierwsze to pracownicy. Chodzi o to, jak zachęcić młodych ludzi do pracy w branży budowlanej i jak utrzymać poziom zatrudnienia. To trudne zadanie, bo nie tylko u nas, ale w całej Europie młodzi ludzie odchodzą od branży budowlanej.

Mimo, że jesteśmy bardzo dobrym pracodawcą to po prostu jest to trudny zawód. Drugim wyzwaniem jest oczywiście klimat i ochrona środowiska, żeby Budimex był jeszcze bardziej proekologiczny i dążył w kierunku jak najniższej emisyjności. I wreszcie trzecie to dywersyfikacja – żebyśmy mogli prowadzić dalszy, stopniowy rozwój firmy i wychodzić poza granice Polski i być przez to jeszcze bardziej stabilną spółką dla naszych pracowników i kontrahentów.

Spróbujmy to uszczegółowić. Kwestia ludzi nie wymaga dalszych wyjaśnień. Ale klimat – o jakie konkretne przedsięwzięcia chodzi?

Przede wszystkim mamy ambicje, żeby cała energia, którą obecnie zużywamy, jako Budimex, do roku 2030 pochodziła z OZE. Już za dwa lata będzie aż 50 proc. Do tego chcemy ograniczyć naszą emisję CO_2 do atmosfery o 20 proc. I to jest nasz cel do roku 2030. Jak to będziemy robić? W Budimeksie mamy trzy główne czynniki generujące emisję CO_2. Przede wszystkim są to maszyny budowlane, mamy ponad 600 maszyn ciężkich, które generują dwutlenek węgla. Niestety, nie da się ich zastąpić w pełni elektrycznymi, bo takich po prostu jeszcze nie ma na rynku. Zaczęły się już jednak pojawiać maszyny hybrydowe, z napędem elektrycznym, ale wspomagane agregatami. Budimex był pierwszą firmą w Polsce, która zaczęła je kupować. Chodzi tu o hybrydowe spycharki. Poza tym – także jako pierwsi na polskim rynku – zamiast spalinowych generatorów wprowadzamy średniogabarytowe powerbanki, które nie będą zatruwały atmosfery. I one naprawdę się sprawdzają na budowach. Do 2030 roku chcemy, aby wszystkie zaplecza naszych budów były zasilane zieloną energią. I wreszcie transport. Chcemy, żeby wszystkie materiały, które będziemy mogli dowozić na place budowy, były dowożone koleją. Aby w jak największym stopniu zminimalizować korzystanie z transportu samochodowego.

I wreszcie kwestia dywersyfikacji…

Mamy już dziś na tyle wyspecjalizowaną i doświadczoną w realizacji najtrudniejszych projektów kadrę, że nie obawiamy się wyjścia poza Polskę, choćby na wymagający rynek niemiecki. Nie jest on nam wprawdzie obcy, bo funkcjonujemy na nim już od 30 lat i mamy tam ponad 1100 pracowników, ale wciąż pracujemy jako podwykonawcy. Mając takie doświadczenie i znajomość lokalnego rynku jesteśmy w stanie sami realizować w Niemczech największe kontrakty.
Polska była przez ostatnie lata potężnym rynkiem budowy. Dziś dysponujemy już takimi technologiami, że moglibyśmy nauczyć wielu rozwiązań nie tylko partnerów niemieckich, ale zapewne i wiele innych krajów europejskich. I stąd taka decyzja – mamy możliwości i potencjał, żeby jako grupa Budimex wejść nie tylko na rynek niemiecki, ale także czeski i słowacki, a w przyszłości pewnie i szwedzki. W ciągu ostatnich miesięcy założyliśmy już w każdym z tych krajów spółki, otworzyliśmy oddziały, rozpoczęliśmy tworzenie struktur. I na przykład na rynku niemieckim już wygrywamy przetargi, ostatnio choćby przetarg mostowy. Czyli to nie są już tylko wstępne deklaracje, ale konkrety.

A jak wygląda aktywność Pana firmy w energetyce?

Budimex przez wiele lat, o czym do tej pory niewiele się mówiło, był wykonawcą farm wiatrowych. Jedne z pierwszych takich farm były zrealizowane właśnie przez nas. Nigdy nie działaliśmy jednak w tej branży jako inwestor. W tej chwili analizujemy możliwość zakupu paru spółek. Do końca roku uważam, że zamkniemy jedną z transakcji, która pozwoli nam wejść w segment wiatraków i farm fotowoltaicznych w Polsce. Nie będą to jakieś duże farmy, bo chcemy wchodzić w niego krok po kroku. To dość trudne zadanie, przede wszystkim ze względu na brak mocy przyłączeniowych. Chcemy więc nie tylko być właścicielem tych farm, ale chcemy też wejść w koncesje sprzedaży pozyskiwanej z nich energii. I jeszcze zaproponować naszym klientom, że w ramach realizowanych inwestycji będziemy bardzo dużo inwestować w tzw. zieloną energię w budynkach, żeby były energetycznie samowystarczalne.

Czyli Budimex pozostaje generalnym wykonawcą i wchodzi w nowe obszary, w których będzie inwestorem.

Jeśli chodzi o zieloną energię nie tylko farmy wiatrowe na lądzie, ale także panele słoneczne. Chcemy być nie tylko inwestorem, ale i właścicielem tych projektów. Mieliśmy trochę szczęścia, bo projektów z wiatrakami teraz praktycznie nie ma. A jeśli już są to tak skomplikowane i technicznie trudne, że właściwie niewykonalne. Do tego w takich miejscach, że przyłączenie ich do sieci jest wprawdzie możliwe, ale zabija to zyskowność tego projektu. I do czasu, kiedy nie zmieni się tzw. ustawa odległościowa, nie zmieni się prawo, to właściwie nie ma to sensu. Ale mam nadzieję, że jeśli sytuacja prawna szybko się zmieni, doprowadzi to do rozwoju wiatraków, bo są znacznie bardziej efektywne od paneli fotowoltaicznych.
Tyle tylko, że projektów prawie nie ma i jeszcze do tego te ceny. Na przestrzeni ostatniego roku wartość takiego projektu wzrosła czterokrotnie. O ile wcześniej można było kupić gotowy do budowy paneli fotowoltaicznych projekt mniej więcej za 50 tysięcy euro za 1 MW, to dziś super okazją jest 150 tysięcy euro za 1 MW. A do tego jak będzie wyglądała cena energii na przestrzeni 30 lat, bo w takim okresie trzeba to kalkulować, tego nikt nie jest w stanie przewidzieć. Czyli zaczynamy wyliczać inwestycję przy określonej wartości kosztu tylko samego projektu, a za chwilę jego cena tak rośnie, że przestaje to być opłacalne. Ale mimo to wchodzimy w ten segment. Planujemy bezpiecznie, krok po kroku, w tę branżę inwestować.

A co się dzieje wokół relacji Budimeksu z Hyundaiem? Pojawiły się pogłoski, że macie podpisane porozumienie o strategicznej i długofalowej współpracy. Czy to też będzie dotyczyć sektora energetycznego?

Jeżeli chodzi o Hyundaia dotyczy to przemysłu, bo jest on głównym dostawcą technologii. Widzimy, jak dużo środków będzie zainwestowanych w Polsce jeśli chodzi o przemysł. Sam Hyundai w tej chwili ma w portfelu powyżej kilkunastu miliardów złotych. Realizuje choćby główny projekt dla Orlenu – kompleks instalacji Olefin III w Płocku. To kontrakt wartości 8 miliardów złotych. I głównie pod tym kątem podpisaliśmy wspomniane porozumienie z Hyundaiem. W tej chwili jesteśmy dla nich głównym wykonawcą w branży budowlanej, stawiamy tam zaplecze. Składamy z nim oferty także na inne projekty, w których Hyundai daje technologię, a my montujemy i robimy część budowlaną. Coś podobnego do tego, co robiliśmy ostatnio w Turowie, gdzie odpowiadaliśmy za cały trzon budowlany. Mitsubishi Hitachi Power System razem z hiszpańską firmą Tecnicas Reunidas dawały technologie, a my ją zabudowywaliśmy. Chcemy w podobny sposób działać także w przypadku projektu Orlenu.

Jakie czynniki koniunkturalne Pana zdaniem wpływają w tym momencie na branżę budowlaną?

Na pewno jest to sytuacja z materiałami na całym świecie, a przede wszystkim wzrost ich cen, nad czym nie jesteśmy w stanie zapanować. I do tego ograniczenia w dostępie materiałów. To dwa czynniki, na które nie mamy wpływu. Na pewno w dużej części pomogła nam waloryzacja, nie ukrywam, że pokryła nam ona część kosztów, ale są pewne asortymenty, których po prostu nie można kupić. Występują przerwy w łańcuchach dostaw międzynarodowych. I to dla nas punktowo jest częściowy problem. Jednak większość surowców i komponentów kupujemy w Polsce i od polskich dostawców co jest dużym komfortem w realizacji inwestycji.

Jak ocenia Pan sytuację finansową branży budowlanej, przede wszystkim podwykonawców?

Uważam, że branża budowlana przeszła obronną ręką okres COVID-u, a nawet bym powiedział, że się wręcz wzmocniła. Jeśli przeanalizujemy wyniki finansowe spółek z branży, są dużo lepsze niż w poprzednich latach. Dzisiaj już widzę także, że wprowadzony system ochrony podwykonawców sprawdził się. I ja się z tego cieszę. Wcześniej wchodziły na rynek duże firmy zagraniczne, które były nieuczciwe względem podwykonawców. Wygrywały przetargi tylko ceną, wiedząc, że nie będą w stanie uregulować wszystkich swoich zobowiązań. Taki proceder doprowadził do upadku wiele polskich małych firm, a sprawcy tej sytuacji wyjeżdżali z Polski. Teraz już wiele firm nawet nie próbuje wchodzić na polski rynek, bo zmieniły się zasady
Dziś te małe rodzinne firmy, zatrudniające poniżej 9 pracowników, uzyskują marże na poziomie 12 proc. To niespotykany poziom, bo firmy duże, mające powyżej 250 pracowników, jak my, osiągają marże rządu 1-3 proc. I ja uważam, że jest to godziwa marża. My robimy wynik na skali obrotu.

Oprócz wielkich inwestycji przemysłowych Budimex wyspecjalizował się w renowacjach architektonicznych perełek, jak choćby Muzeum Śląskie czy Młyny Rothera. Czy to jest duży obszar działalności?

Rzeczywiście ostatnio sporo takich projektów realizujemy. Dopiero co skończyliśmy wspomniane XIX-wieczne Młyny Rothera w Bydgoszczy (dostosowanie budynków do nowej roli obiektów usługowych), a teraz pracujemy przy renowacji i przebudowie siedziby Teatru Polskiego w Szczecinie. I chodzi nie tylko o remont zabytkowego obiektu, ale i dobudowę pod ziemią nowej części teatru. Ten teatr będzie taką perełką, jest zlokalizowany w niepowtarzalnym miejscu, na skarpie przy samym nabrzeżu, na górze wyeksponowany będzie Stary Teatr, którego do tej pory nie było widać. A dodatkowo w tej skarpie będzie wbudowana jeszcze jego szklana część. Ale 2/3 tego budynku teatru to część zabytkowa, pochodzi z okresu międzywojennego, więc to również jest proces renowacji.
Przy tej okazji muszę jeszcze wspomnieć o dwóch naszych zabytkowych inwestycjach dworcowych we Wrocławiu i Białymstoku. Przywracaliśmy oba dworce do stanu oryginalnego z XIX wieku, mając do dyspozycji tylko stare, czarno-białe zdjęcia. Teraz oba te gmachy wyglądają jak pałace.

Budimex znany jest także z tego, że przeznacza duże środki na społeczne inicjatywy i programy…

Co roku jest to około 5 milionów złotych. To naprawdę duże środki. Przykłady? Choćby program „Strefa Rodzica", realizowany przez Budimex w szpitalnych oddziałach pediatrycznych. Chodzi w nim o stworzenie rodzicom chorych dzieci w miarę komfortowych warunków do przebywania ze swoimi pociechami. W tej chwili mamy na koncie już 37 takich stref, a każda to koszt 100-150 tysięcy złotych. 38. strefa powstaje właśnie na Oddziale Dziecięcym w Wojewódzkim Szpitalu Specjalistycznym we Włocławku. Kolejny przykład – „Dom z serca". To już druga edycja tej akcji, skierowanej do rodzin,

które potrzebują życiowego wsparcia. Pierwszy taki dom Budimex wybudował i wyposażył – w większości własnym sumptem – dla 16-osobowej rodziny z Radomska, która mieszkała wcześniej na 50 m kw. Teraz powstaje kolejny, dla 6-osobowej rodziny na Pomorzu, w której dwoje dzieci choruje na białaczkę.

Do tego dochodzi wiele innych mniejszych projektów, kierowanych lokalnie. Bo mamy taką zasadę, że wszędzie tam, gdzie budujemy, zawsze staramy się wspierać lokalne społeczności. Pomagamy szkołom, domom dziecka, budujemy place zabaw… Tam, gdzie utrudniamy mieszkańcom życie naszymi budowami, bo nie da się ukryć, że utrudniamy, zawsze staramy się zrobić coś pożytecznego. I jeszcze jedna rzecz. Nasza firma istnieje na polskim rynku ponad 53 lata. I nigdy nie było w prasie artykułu, żeby Budimex w trakcie swoich inwestycji zniszczył gdzieś drogi i uciekł. Wszędzie zostawiamy po sobie porządek. Bo nie stać nas, żeby wejść, nabałaganić i uznać, że dalej to już nie nasza sprawa.

Jak wygląda podejście instytucji finansowych do finansowania inwestycji budowlanych. Z tym był kłopot, może nie w przypadku Budimeksu, który jest dużą firmą. Jak Pan ocenia zmianę, jaka się tu dokonała? A może się nie dokonała?

Z moich obserwacji wynika, że cały czas branża finansowa patrzy na branżę budowlaną z dużą podejrzliwością. Jeśli chodzi o zatory płatnicze, zaległości w płatnościach, wskazywana jest jako ta z dużymi problemami. Jest po prostu uważana za branżę podwyższonego ryzyka. Budimex jest w o tyle dobrej sytuacji, że ma portfel gotówkowy na bardzo dobrym i historycznie rekordowym poziomie. W związku z tym wykorzystujemy własne finansowanie.

Czego Budimex oczekuje po Polskim Ładzie? Czy to jest szansa, a może zagrożenie?

Dla branży budowlanej największe znaczenie mają fundusze unijne i Krajowy Plan Odbudowy. Uważnie obserwujemy rozwój sytuacji w obszarze funduszy unijnych, które są kluczowe dla inwestycji budowlanych. Wierzymy, że rozmowy na temat przydziału Funduszy Odbudowy zakończą się sukcesem i będziemy mogli w dalszym ciągu uczestniczyć w realizacji projektów budowlanych w Polsce współfinansowanych ze środków unijnych

Ostatnie kwartały przyniosły istotne wzrosty cen materiałów, z którymi rynek budowlany musi się zmierzyć. Dlatego koncentrujemy się na kontroli kosztów, która pozwala minimalizować wpływ negatywnych czynników rynkowych i w konsekwencji umożliwi osiągnięcie rentowności powyżej wskaźników rynkowych. Pozytywnie oceniamy wpływ klauzul waloryzacyjnych w umowach z inwestorami publicznymi, które przynajmniej częściowo rekompensują wzrost cen materiałów. Może to uchronić wiele mniejszych firm przed bankructwem.

Na budownictwo infrastrukturalne największy wpływ będzie miało wydatkowanie środków unijnych. Chodzi przede wszystkim o KPO i Fundusz Odbudowy.

W Krajowym Programie Odbudowy środki na inwestycje budowlane stanowią istotną, zauważalną część. Jest tam dużo tematów kolejowych. Prawdopodobnie – i to sama branża kolejowa przyznaje – samo wstrzymanie KPO wpływa też na to, że nie ma środków na finansowanie projektów kolejowych. To ma wpływ na branżę budowlaną, przetargów w tym roku było bardzo mało. PKP PLK miały plany na 12 miliardów, potem ograniczono jest do 7 miliardów i już widać, że nawet tych planów już się nie zrealizuje w tym roku.

Ocena realizacji CPK i programów temu towarzyszących. Jak to branża ocenia?

Widać, że inwestycje przygotowywane przez CPK nabierają tempa. Spółka ogłasza już postępowania i podpisuje umowy na projektowanie. Na cały program CPK należy patrzeć jednak długoterminowo i w kontekście planów wieloletnich. Pozostałe kraje Unii Europejskiej, szczególnie kraje skandynawskie i Europy Środkowej cały czas realizują bardzo duże inwestycje infrastrukturalne, zmierzające w obniżanie emisyjności transportu. Austria realizuje tunel kolejowy pod przełęczą Brenner o długości 64 km, Dania rozpocznie budowę także tunelu kolejowego pod cieśniną Bełtem Fehmarn – wartość obu inwestycji to ponad 60 miliardów złotych – dwa razy więcej niż zakładane koszty budowy CPK.

I na koniec poprosimy o ocenę Prawa Zamówień Publicznych.

Nowa ustawa nie wprowadza żadnych rewolucyjnych zmian w zakresie kwalifikacji wykonawców czy zasad realizacji kontraktów w reżimie zamówień publicznych. Istotnie wprowadzony został obowiązek uwzględniania w umowach mechanizmu waloryzacji, wprowadzono też zmiany, które zgodnie z założeniem ustawodawcy wyrażanym w ramach uzasadnienia ustawy miały też wyrównywać pozycje stron stosunku zobowiązaniowego i wzmacniać pozycję wykonawcy, niemniej te zmiany w dużej mierze opierają się na ogólnych, nieegzekwowalnych wytycznych, których wdrożenie i tak uzależnione jest od praktyki stosowania ustawy przez publicznych Zamawiających.

W pierwszym półroczu 2021 w dużej mierze kontynuowano jeszcze postępowania wszczęte w roku 2020 pod reżimem starej ustawy. ●

Wspieramy rozwój budownictwa od ponad 100 lat!

Targi Poznańskie już od wielu dekad aktywnie wspierają branżę budowlaną. Stąd też potrzeba organizacji takich wydarzeń jak Kongres Budownictwa Polskiego. Z tak silną reprezentacją wybitnych specjalistów będzie to wydarzenie, które odbije się szerokim echem w branży budowlanej – mówi Tomasz Kobierski, prezes Międzynarodowych Targów Poznańskich.

Z prezesem Grupy MTP Tomaszem Kobierskim rozmawia Konrad Wyrwas

Panie Prezesie, na ile czas pandemii ubiegłego roku określił rynek targowy w Polsce? Jak z tą trudną sytuacją radzi sobie branża targowa, a w szczególności Grupa MTP?

To był niezwykle trudny rok dla branży targowej – z powodu lockdownu nie odbyła się większość zaplanowanych na 2020 rok imprez. Straty, jakie z tego tytułu poniósł cały nasz sektor, szacuje się na 2,5 miliarda złotych. Pracę straciło 60 tysięcy osób, a według Komitetu Obrony Branży Targowej na rynku zostało już tylko około 35 procent firm, które działały przed pandemią.

Na tym tle Grupa MTP radziła sobie nieźle, ponieważ od kilku lat nie skupiamy się tylko na organizacji targów, ale rozwijamy nasze marki usługowe, zajmujące się reklamą zewnętrzną czy gastronomią. W czasie lockdownu skupiliśmy się na nich, tworząc też nowe – np. agencję interaktywną r360 czy catering dietetyczny CityDiet. Ponadto na terenach MTP zbudowaliśmy i wyposażyliśmy 4 profesjonalne studia telewizyjne, które służą nie tylko dla nas, ale przede wszystkim dla naszych klientów. Zorganizowaliśmy także sporo mniejszych i większych wydarzeń konferencyjnych w formule online.

Jaki jest kierunek rozwoju targów? Pojawiają się też nowe inwestycje na targowych terenach, jakie?

To prawda, ważnym kierunkiem naszego rozwoju są inwestycje, w tym te związane z otwarciem terenu targów na miasto. Trwa już budowa podziemnego parkingu, który pomieści 650 samochodów. Na jego powierzchni powstanie ogólnodostępny plac – Strefa Kultury, na którym – jak sama nazwa sugeruje – będą się odbywały wydarzenia kulturalne: wystawy, spektakle czy koncerty. W otoczeniu Stacji Kultury powstaną lokale gastronomiczne, tak więc wykreujemy przyjazną przestrzeń, zachęcającą do wypoczynku, ale i uczestnictwa w życiu kulturalnym naszego miasta.

Kończymy modernizację dawnej restauracji „Meridiana", już pod nową nazwą „Port Sołacz", zlokalizowanej w jednym z najpiękniejszych zakątków Poznania, a mianowicie w Parku Sołackim. Na początku 2022 roku rozpoczniemy budowę tzw. „biurowca H6", który częściowo wykorzysta istniejącą infrastrukturę MTP od strony ulic Grunwaldzkiej i Święcickiego; zainicjujemy także modernizację Hali Widowiskowo-Sportowej „Arena".

W perspektywie kolejnych kilku lat na terenach targów zbudujemy hotel i kolejny parking podziemny, tym razem na ok. 1000 samochodów. W miejscu dotychczasowego powstanie z kolei nowoczesny biurowiec Grupy MTP, z którego część powierzchni przeznaczona będzie na wynajem. Grupa MTP nieustannie się rozwija, mamy jeszcze całkiem sporo nowych planów i pomysłów do zrealizowania.

Międzynarodowe Targi Poznańskie to nie tylko wystawy o charakterze targowym. Coraz częściej mówi się, że Targi Poznańskie zyskują miano centrum kultury, dzięki m.in. niezwykłej Sali Ziemi. Czy to jest kierunek, który będzie rozwijany?

Sala Ziemi oraz całe Poznań Congress Center powstały w odpowiedzi na ogromne zapotrzebowanie na miejsce w Poznaniu, w którym będzie można organizować duże wydarzenia kulturalne. Wielki sukces Sali Ziemi udowodnił, że rzeczywiście taki obiekt był w naszym mieście potrzebny. Już niebawem rozpoczniemy modernizację wchodzącej w skład Grupy MTP Hali Widowiskowo-Sportowej „Arena", która – obniżona o jeden poziom i wyposażona w najnowszy sprzęt – pomieści do 9 tys. uczestników wydarzeń sportowych i kulturalnych.

Nie zapominamy jednak o organizacji czy wsparciu technicznym takich wydarzeń jak kongresy czy konferencje. Tutaj Poznań Congress Center sprawdza się doskonale. Ogromne możliwości adaptacji przestrzeni pozwalają na organizację wielu funkcjonujących jednocześnie scen, wypełniając organizowane wydarzenie inspirującymi treściami, znakomitymi osobistościami i wciągającymi dyskusjami. Za przykład niech posłużą choćby niedawno zakończone wydarzenia: Golden Marketing Conference, Europejskie Forum Samorządowe LOCAL TRENDS, czy kongres IMPACT'21 z 4 scenami oraz aż 400 prelegentami i uczestnikami debat.

Jednym z większych przedsięwzięć kongresowych będzie współorganizacja, wraz z Polskim Związkiem Pracodawców Budownictwa, Kongresu Budownictwa Polskiego. Zapowiedzi wskazują, że będzie to najważniejsze wydarzenie ostatnich dziesięcioleci w szeroko pojętej branży budownictwa. Czy MTP zauważają rosnącą rolę branży budowlanej w najbliższej dekadzie i dlatego zdecydowały o współorganizacji, czy należy przewidywać wzmożoną aktywność targów poznańskich w tym segmencie gospodarki?

Targi Poznańskie już od wielu dekad aktywnie wspierają branżę budowlaną, a dzieje się tak między innymi dzięki targom budownictwa i architektury BUDMA (przed nami ich 30 edycja). Lista europejskich i światowych liderów, którzy swoją międzynarodową drogę zaczynali właśnie na targach w Poznaniu, jest całkiem spora, a marki, które dzisiaj znają wszyscy, swoją rozpoznawalność zaczynały budować w latach 90-tych właśnie na BUDMIE. Miało to często miejsce na kilkumetrowych „kramikach", czy pod plandekami „Żuków" i „Tarpanów" – o takich przypadkach wiem od wielu właścicieli prężnych dzisiaj firm.

Fot. MTP/Maciej Kuszela

Jeśli spojrzymy natomiast głębiej w historię Międzynarodowych Targów Poznańskich, zobaczymy, że od samego ich początku branża budowlana była tutaj obecna. Już podczas I Targu Poznańskiego, w 1921 roku, wśród ponad 1000 polskich firm i prezentowanych przez nie „wzorów", były także te związane z budownictwem. Możemy więc swobodnie mówić, że Grupa MTP wspiera rozwój polskiej gospodarki, w tym także budownictwa, od ponad 100 lat!

Oczywiście zamierzamy podtrzymywać tę „tradycję", organizując konferencje oraz targi bezpośrednio i pośrednio związane z budownictwem. W portfolio Grupy MTP są, oprócz BUDMY, także targi maszyn, sprzętu budowlanego oraz materiałów i technologii dla budownictwa INTERMASZ/ INFRATEC, targi instalacyjne INSTALACJE, targi zabezpieczeń SECUREX oraz targi KOMINKI. Każdym z nich towarzyszy dodatkowo od kilkunastu do kilkudziesięciu prelekcji, warsztatów czy konferencji, gdzie rozmawia się w gronie branżystów o przyszłości konkretnego segmentu rynku.

Stąd też potrzeba organizacji takich wydarzeń jak Kongres Budownictwa Polskiego, który w swoim głównym założeniu ma skupić szeroko rozumianą branżę budowlaną w jednym miejscu i czasie, co w efekcie przynieść ma wspólne wypracowanie kierunków jej rozwoju i propozycje daleko idących rozwiązań pozwalających działać i budować jeszcze sprawniej. To właśnie perspektywy, szanse i zagrożenia, ale przede wszystkim opracowanie strategicznych obszarów rozwoju branży budowlanej w Polsce przyświecają Kongresowi. A z tak silną reprezentacją wybitnych specjalistów, którzy od wielu tygodni pracują nad merytorycznym wkładem Kongresu, spodziewam się, że będzie to wydarzenie, które nie tylko odbije się szerokim echem w branży budowlanej, ale przede wszystkim przyniesie konkretne, wymierne korzyści dla całego sektora. Cieszę się, że wraz z Polskim Związkiem Pracodawców Budownictwa będziemy częścią tak ważnego wydarzenia.

Kongres poprzedzi bezpośrednio trzydziestą, jubileuszową edycję Targów BUDMA. Czy te Targi odrodzą się po okresie pandemii, a właściwie i niestety, jeszcze prawdopodobnie w okresie jej trwania?

Zgodnie z przyświecającym targom BUDMA hasłem, jesteśmy „gotowi do spotkań". Zapowiedzi udziału w targach, zarówno producentów, jak i ich klientów, tylko to potwierdzają. Jestem przekonany, że targi BUDMA ponownie zachwycą nas mnogością innowacyjnych rozwiązań, produktów i technologii w budownictwie. Tym bardziej, że przygotowywanych jest sporo naprawdę ciekawych atrakcji dla targowych gości. Z naszej strony zapewniamy oczywiście najwyższą dbałość o zdrowie i bezpieczeństwo wszystkich uczestników organizowanego przez nas wydarzenia. Już dzisiaj serdecznie zapraszam na Kongres Budownictwa Polskiego (31 stycznia – 1 lutego) i oczywiście targi BUDMA (1 – 4 lutego). ●

Fot. MTP/Maciej Kuszela

Tomasz Kobierski
Absolwent Wydziału Zarządzania Akademii Ekonomicznej w Poznaniu oraz studiów menedżerskich Advanced Management Program w IESE Business School w Barcelonie.
Od 1998 r. jest związany z Międzynarodowymi Targami Poznańskimi. Pełnił funkcję dyrektora Międzynarodowych Targów Wyrobów Spożywczych POLAGRA FOOD, Międzynarodowych Targów Maszyn i Narzędzi dla Przemysłu Drzewnego i Meblarskiego DREMA oraz Międzynarodowych Targów Komponentów do Produkcji Mebli FURNICA, następnie objął stanowisko dyrektora grupy produktów z sektora rolno-spożywczego i drzewnego.
Od 2007 r. zasiada w Zarządzie Grupy MTP w roli wiceprezesa, od 2020 r. w roli prezesa zarządu. Tomasz Kobierski jest także przewodniczącym Rady Nadzorczej Targów Lublin oraz przewodniczącym komitetu organizacyjnego największych w Polsce zawodów konnych Cavaliada Tour. Zasiada w Zarządzie Stowarzyszenia Producentów Maszyn, Urządzeń i Narzędzi do Obróbki Drewna Droma. Od 2017 r. prezes zarządu Grupy MTP zasiada w prestiżowej Radzie Dyrektorów UFI – Światowego Stowarzyszenia Przemysłu Targowego. W 2020 r. Tomasz Kobierski objął także prestiżowe stanowisko Prezesa Rady Polskiej Izby Przemysłu Targowego.

ZAPRASZA
mtp GRUPA
budma 30
Międzynarodowe Targi Budownictwa i Architektury
1-4 LUTEGO 2022
www.budma.pl
Międzynarodowe Targi Poznańskie
GOTOWI
DO SPOTKAŃ!
W tym samym czasie:
× Intermasz × Infratec × Kominki
100 1921·2021
sto lat dobrze zaprojektowanych wydarzeń

Aleksander Socha, fot. Ramirent SA

Aleksander Socha
Dyrektor Zarządzający Ramirent SA, od 5 lat Członek Zarządu. Ekspert rynku wynajmowego w Polsce i Europie Centralnej, wykładowca Studiów Podyplomowych oraz MBA.

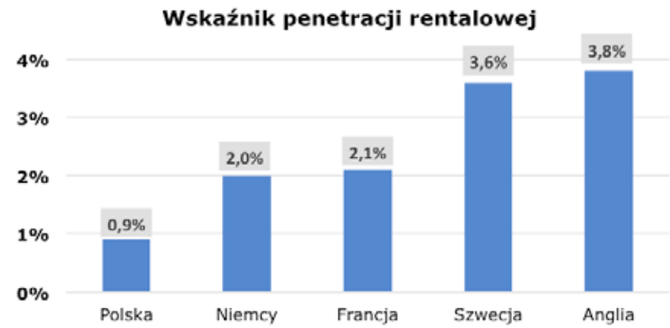
Posiadanie to stan umysłu

Zmiana nastawienia Klientów dokonuje się na naszych oczach, a rozwój „sharing economy” i wzbogacanie się społeczeństw tylko przyspieszy skłonność do wynajmu i współdzielenia. Polski rynek rentalowy jest nawet kilkukrotnie mniej nasycony od rynków zachodnich, ale będzie się rozwijał. Wynajem w Polsce staje się modny – przekonuje Aleksander Socha, Dyrektor Zarządzający Ramirent SA.

Rozmawia Małgorzata Wyrwas

Ciekawe spostrzeżenie Panie Dyrektorze, z czego wynika to przekonanie?

Jeszcze kilka lat temu byłem przekonany, że największym konkurentem na rynku wynajmowym są inne firmy z naszej branży. Zmieniło się to po wizycie jednego z właścicieli, według którego największym konkurentem naszej firmy jest „chęć posiadania” lub po prostu, „posiadanie”. Od tamtego spotkania inaczej postrzegam rynek wynajmu, jak również potrzeby Klientów. W Polsce rynek wynajmowy istnieje kilkanaście lat, a tak naprawdę zaczął się rozwijać po roku 2000. Stąd też można powiedzieć, że rynek jest cały czas młody. W krajach zachodnich, czy w Skandynawii rynek „rentalowy” z sukcesami rozwija się od lat 70-tych ubiegłego wieku. Co więcej, w tych krajach kultura wynajmu jest kilkukrotnie większa niż u nas. Na przykład w Finlandii wynajmuje się praktycznie wszystko – włączając przedłużacze i kable. Podczas gdy w Polsce praktycznie wszystko mamy swoje.
Trochę wstyd mi się przyznać, ale sam w domu mam większość sprzętu ogrodowego, przedłużacze i większość narzędzi. To samo dotyczy większości naszego społeczeństwa, gdzie potrzeba posiadania swojego sprzętu i narzędzi jest oczywista. Ale ta sytuacja się zmienia i to bardzo szybko.



Kiedy według Pana nastąpi zmiana nastawienia, i czy nastąpi?

Zmiana nastawienia Klientów dokonuje się na naszych oczach, a rozwój „sharing economy” i wzbogacanie się społeczeństw tylko przyśpieszy skłonność do wynajmu i współdzielenia. Bardzo ciekawe jest stwierdzenie Jeremiego Riffkina, według którego „nawyk posiadania za 20 lat będzie nawykiem staromodnym”. Sami możemy zaobserwować, że szczególnie w ostatnich latach nastroje konsumenckie wyraźnie zmierzają w kierunku wynajmu. Oczywiście jeszcze rynek wynajmowy sam powinien odpowiedzieć na potrzeby Klienta i wzbogacić ofertę produktową. Wystarczy spojrzeć na sukces platformy OLX, czy ostatnio Vinted. Jak się okazuje ludzie oprócz używanych rzeczy, kupują również używane ubrania. W ostatnich latach jak grzyby po deszczu powstają wypożyczalnie przyczep, samochodów, łodzi, rowerów itd. Co więcej, coraz bardziej rozwijają się firmy jak np. „Panek”, czy odnośnie hulajnóg – „Tier”, „Bolt”. Warto zauważyć, że wynajem pomału staje się modny – szczególnie wśród młodego pokolenia, ale nie tylko. W każdym mieście idąc po ulicy możemy bez problemu wypożyczyć samochód, hulajnogę. Z punktu widzenia Klienta najważniejsza jest dostępność i szybkość obsługi. Sądzę, że osoby które skorzystały z wynajmu samochodu czy hulajnogi mogą potwierdzić łatwość skorzystania z usługi. Nawiązując do pytania, uważam, że osoby urodzone przed rokiem 2000 będą bardziej skłonne do kupowania na własność, a potem się to zmieni i błyskawicznie przyspieszy.

Wspomniał Pan, że Polski rynek wynajmu jest jeszcze młody, a jak jest w innych krajach?

Skoncentruję się na rynku wynajmu maszyn, a w szczególności w zakresie budownictwa. Istnieje szereg wskaźników charakteryzujących stopień nasycenia rynku wynajmowego, jednym z nich jest tzw. wskaźnik penetracji rentalu, z ang. rental penetration.
Jak wynika z wykresu polski rynek jest dwu- lub kilkukrotnie mniej nasycony od rynków zachodnich. Co ciekawe zarówno nasz rynek wynajmu, jak i krajów zachodnich dalej będzie się rozwijać. Odnośnie rynku polskiego, w mojej ocenie rynek będzie wzrastał w ciągu kilku najbliższych lat i nie wynika to tylko z dobrej koniunktury rynkowej. W Polsce w ostatnich latach znacząco spadło bezrobocie i teraz jest jednym z najniższych w Europie. W związku z tym wzrasta zapotrzebowanie na automatyzację procesów i mechanizację.
Profesjonalna usługa wynajmu odpowiada zarówno na potrzeby usprawnienia procesów, jak również pozwala firmie poprawić cash-flow. W tej chwili wynajem maszyn i narzędzi jest popularny głównie wśród dużych firm, ale już mniej wśród małych firm, a przede wszystkim wśród klientów prywatnych. Dodatkowo w naszym kraju rynek rentalowy jest mało znany w instytucjach publicznych.

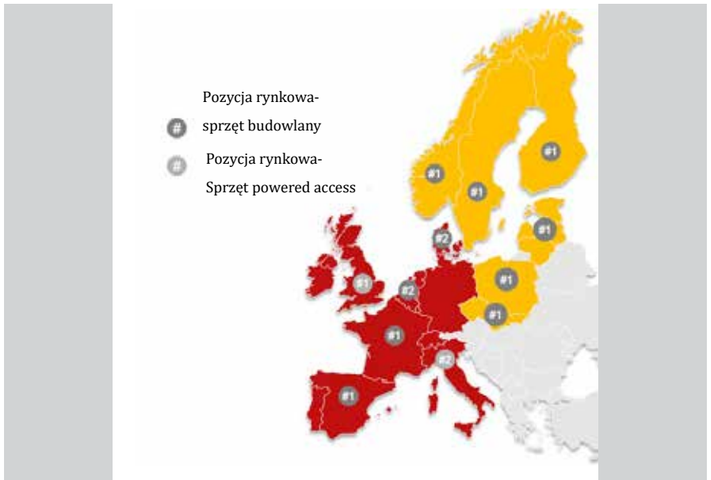
A jak jest z opłacalnością wynajmu? Często słyszy się, że wynajem jest drogi.

To jest kolejny argument powstrzymujący dynamiczny rozwój wynajmu. Według naszych obserwacji zdecydowana większość klientów, która nigdy nie korzystała z wynajmu uważa, że wynajem jest drogi. I nic w tym dziwnego, tylko że tak naprawdę praktycznie nikt nie pokusił się o rzetelną kalkulację. Według teorii – usługa wynajmowa jest najbardziej opłacalna, gdy maszyna jest wynajmowana sporadycznie, ale nie tylko. Ramirent jest firmą wynajmową, ale nie jest wielką tajemnicą, że w firmie wynajmujemy prawie

wszystko, wliczając w to nieruchomości i flotę samochodową. Oczywiście moglibyśmy kupić samochody, bo są wykorzystywane stale, jednak w naszej ocenie nie chcemy zamrażać capexu w środki, które nie są naszą podstawową działalnością. Dodatkowo nie ma potrzeby budowania specjalnej administracji, a samochody możemy wymieniać częściej, unikając w ten sposób ryzyka awarii. Profesjonalne firmy zajmujące się wynajmem aut zdejmują z nas obowiązek dbania o uniknięcie „długu technologicznego", a to jest wartością samą w sobie. Stąd też w naszej ocenie dokonując kalkulacji warto wziąć pod uwagę koncepcję TCO (total cost ownership) i skalkulować, ile będzie firmę kosztował cały proces posiadania floty maszynowej, wliczając alternatywne koszty utraconego kapitału, wartość rezydualną maszyn, jak również wszystkie koszty towarzyszące – w tym ludzkie, operatorskie, serwisu itd.

Co ma Pan na myśli mówiąc o długu technologicznym?

To jest aspekt całkowicie pomijany, szczególnie często przez działy zakupowe, które przy porównaniu ofert focusują się głównie na aspekcie ceny. Podobnie jest z podjęciem decyzji – zakup czy wynajem? Generalnie większość firm nie zadaje sobie trudu przynajmniej orientacyjnego oszacowania, jakie są całkowite koszty posiadania, a jakie wynajmu. A jeżeli chodzi o dług technologiczny – jest to zwyczajnie ciężko policzyć. Odnośnie długu technologicznego mam na myśli fakt, że korzystając z usług profesjonalnej firmy rentalowej Klient jest zwolniony z konieczności śledzenia trendów na rynku, nowości technicznych, ekologicznych, czy zastanawiania się nad kwestiami bezpieczeństwa. Już teraz nasi Klienci wynajmują maszyny akumulatorowe zamiast tradycyjnych „z kablem" – coś, co jeszcze kilka lat temu było niespotykane na rynku polskim, wprowadzamy podnośniki akumulatorowe, minikoparki elektryczne. Polityka flotowa Ramirentu i Loxamu jest najbardziej restrykcyjna pod względem norm ekologicznych i bezpieczeństwa, jak również innowacji. W swojej ofercie posiadamy głównie maszyny energooszczędne, zużywające mniej paliwa przez co emisja jest niższa. Dbając o ekologię w tej chwili zwiększamy udział maszyn elektrycznych i niedługo będą one stanowić kilkadziesiąt procent naszej floty. Co do kwestii bezpieczeństwa – kupujemy głównie marki premium, które są bardziej przyjazne



i bezpieczne w użytkowaniu, jak również posiadają odpowiednie certyfikaty. Dodatkowo nasza firma – jako jedyna w Polsce – posiada 4 specjalistyczne centra serwisowe, gdzie maszyny są naprawiane i serwisowe przez wyspecjalizowanych mechaników.

Ekologia jest ostatnio bardzo modna, ale proszę powiedzieć coś więcej na temat bezpieczeństwa maszyn i bezpieczeństwa pracy.

Bezpieczeństwo naszych Klientów i naszych pracowników jest dla nas najważniejsze. Tym samym aby zapewnić bezpieczeństwo maszyn dla naszych klientów utrzymujemy rygorystyczne normy konserwacji, napraw, jak również późniejszej weryfikacji. Na przykład elektronarzędzia po każdej naprawie lub po sześciu miesiącach poddane są badaniu bezpieczeństwa elektrycznego, które to badanie zabezpiecza przed ryzykiem porażenia prądem elektrycznym. Oprócz wyspecjalizowanych centrów serwisowych posiadamy również mobilne serwisy, w pełni wyposażone w urządzenie do diagnostyki i konserwacji. Także część napraw, które wpływają również na bezpieczeństwo, wykonywana jest bezpośrednio na budowie.

W jakich krajach działa Ramirent i jak na tym tle wypada Polska?

Warto zaznaczyć, że w roku 2019 nastąpiło połączenie firm Ramirent i Loxam. Była to największa transakcja w historii rynku rentalowego – połączyły się dwie czołowe firmy wynajmowe. W tej chwili Ramirent należący go grupy Loxam występuje w 30 krajach na czterech kontynentach, posiada ponad 1000 oddziałów, 650 tys. maszyn i zatrudnia ponad 11 tys. pracowników. Na rynku europejskim nasza firma jest absolutnym liderem, a na świecie zajmuje trzecią pozycję. Olbrzymią korzyścią pracy w naszej firmie jest wymiana doświadczeń między krajami. Wcześniej inspirację czerpaliśmy głównie ze Skandynawii i krajów bałtyckich, teraz dodatkowo z Francji, skąd wywodzi się Loxam. Jednym z aspektów wyróżniających naszą firmę jest międzynarodowość i możliwość pionierskich implementacji rozwiązań zachodnich na polski rynek. W zakresie obsługi komercyjnej bardzo mocny jest rynek francuski, który posiada najbardziej rozwiniętą ofertę dla klientów SMB. Co ciekawe we Francji z powodzeniem funkcjonuje „demolition market", czyli rynek wyburzeniowy, który w naszym kraju w dalszym ciągu się rozwija. Jeżeli chodzi o rynek szwedzki czy fiński można powiedzieć, że jest głównie nastawiony na obsługę dużych projektów. Z kolei rynek bałtycki charakteryzuje się nastawieniem na mniejszych klientów. Stąd też – biorąc pod uwagę kombinację wszystkich rynków – mamy możliwość implementacji różnych rozwiązań w Polsce.

Jakie są plany strategiczne Ramirent Polska?

W Polsce koncentrujemy się zasadniczo na dwóch strategicznych filarach, jakimi są „Customer Driven Organization" oraz „Great Place to Work".
Od kilku lat budujemy organizację nastawioną na klienta z zachowaniem najlepszych standardów obsługi. Ramirent posiada największą sieć oddziałów w Polsce – jest ich aż 46, i w następnych latach ta sieć będzie dynamicznie rosnąć. Mamy kilka formatów oddziałów, które będą dopasowane do wielkości biznesu. Ponadto z racji posiadania kontenerów jesteśmy w stanie szybko postawić oddziały tymczasowe na projekcie. Strategicznie chcemy być bliżej Klienta, dlatego też odważnie będziemy otwierać oddziały w mniejszych miastach. Dodatkowo w przyszłym roku planujemy uruchomienie pierwszej w Polsce i tej części Europy platformy e-commerce dla wynajmu. Planów jest znacznie więcej, ale proszę pozwolić nam działać, niedługo zobaczycie nas w miejscach, które będą sporym zaskoczeniem. ●

Nowa Warszawa Zachodnia

Przebudowa Warszawy Zachodniej wzmocni rolę kolei w stolicy, regionie i połączeniach dalekobieżnych. Inwestycja o wartości około 2 miliardów złotych realizowana na zlecenie PKP Polskich Linii Kolejowych przez Budimex SA ma być gotowa w 2023 roku.

Fot. Budimex SA

Modernizacja Warszawy Zachodniej prowadzona jest przy utrzymaniu ruchu – w ciągu doby podróżni korzystają na stacji z ok. 700 pociągów. Prace prowadzone są przez całą dobę, także w warunkach zimowych.

Na stacji Warszawa Zachodnia pracuje ponad 70 firm podwykonawców, ponad pół tysiąca osób oraz 150 jednostek sprzętu. Roboty obejmują prace ziemne, elektrotechniczne, torowe, budowlane, kanalizacyjne i kablowe. W listopadzie, po niespełna 12 miesiącach od rozpoczęcia robót, zaawansowanie prac całego kontraktu wynosi już 30 proc. Jeszcze w tym roku podróżni skorzystają z pierwszego nowego peronu nr 6, zaawansowane jest również przygotowanie peronów nr 7 i 8 (nowego peronu od strony Woli). Zadaszenie stacji osiągnie powierzchnię 35 tys. m kw., 200 m długości i 150 m szerokości. Obiekt oparty na 27 filarach i rozpostarty na wysokości 11 m przykryje 8 peronów. Strop zadaszenia hali peronowej jest już pokryty panelami i ma docelowe oświetlenie LED.

Fot. Budimex SA

Fot. Budimex SA

Całkowicie zadaszone perony będą dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, a windy i schody ruchome przystosowane będą do przewozu wózków i rowerów. Cała stacja ma być czytelnie oznakowana, a poruszanie się ma ułatwić nowy system informacji pasażerskiej. Do głębokości 26 m budowany jest tunel i przejście podziemne, które będzie wyższe, szersze i połączone z przestrzenią poczekalni i kas biletowych. Komunikację w obszarze stacji ułatwi kładka, która połączy Wolę i Ochotę.

Na stacji powstaje też nowy układ torowy – ułożono już blisko 30 rozjazdów oraz prawie 4 km nowych torów. Bezpieczne zarządzanie ruchem kolejowym na Warszawskim Węźle Kolejowym zapewnią nowoczesne urządzenia i systemy komputerowe. Przygotowana zostanie także konstrukcja tunelu tramwajowego. Do zasilania stacji wykorzystana będzie energia słoneczna – na dachu umieszczane są panele fotowoltaiczne o powierzchni 12 tys. m kw. Zakończenie inwestycji planowane jest w 2023 r. ●

Fot. Budimex SA

Budimex zakończył rozbudowę Żelaznego Mostu

Należący do KGHM Polska Miedź Zakład Unieszkodliwiania Odpadów Wydobywczych „Żelazny Most” jest największym tego typu obiektem w Europie.

Fot. KGHM

Rozbudowa Żelaznego Mostu była realizowana przez Budimex od 2018 r. – Na budowie utrzymaliśmy wysoki poziom współpracy wielu zespołów Grupy Budimex. Pracowało na niej ponad 100 naszych jednostek sprzętowych, z których część zakupiono specjalnie na potrzeby tej inwestycji. Prace sprzętowe prowadzone były przez nasz Oddział Usług Sprzętowych. Postęp robót zaś był skanowany laserowo i na bieżąco aktualizowany w systemie BIM we współpracy z Zespołem BIM Innowacje Biura Technicznego Budimex SA. W efekcie Budimex w ramach budowy zbiornika przerobił 30 mln ton ziemi i zabudował 140 km instalacji wodociągowo-energetyczno-teletechnicznych – wyjaśnił Artur Popko, prezes Budimeksu.

„Żelazny Most” jest neutralny środowiskowo i całkowicie zabezpiecza otoczenie naturalne przed wodą gromadzącą się w zbiorniku. Przy rozbudowie obiektu zrealizowano najbezpieczniejszy wariant konstrukcji i uszczelniania zapór, zarówno pod względem hydrotechnicznym, jak i środowiskowym.

Łączna powierzchnia Kwatery Południowej obiektu wynosi ok. 600 ha, natomiast samego Obiektu Głównego „Żelazny Most” ok. 1500 ha. W czaszy Kwatery Południowej deponowane będą odpady pochodzące z procesu flotacji rud miedzi z Zakładów Wzbogacania Rud KGHM Polska Miedź S.A. Równolegle z rozbudową zbiornika trwała nadbudowa Obiektu Głównego, czyli obecnego zbiornika. Wartość kontraktu głównego wyniosła 588 mln zł.

Żelazny Most jest unikalnym obiektem hydrotechnicznym – podczas eksploatacji nasypy są nadbudowywane materiałem deponowanym w czaszy, w miarę zwiększającej się ilości magazynowanych odpadów. Budowę istniejącego zbiornika rozpoczęto w 1974 r. Trzy lata później rozpoczęto jego eksploatację i równoczesną rozbudowę. Przewiduje się, że do 2035 r., po osiągnieciu maksymalnej rzędnej zapór, objętość Kwatery Południowej będzie wynosiła około 170 mln m sześc.

Budimex ma na swoim koncie wiele projektów hydrotechnicznych. Jest wykonawcą m.in. zbiornika przeciwpowodziowego Racibórz Dolny, a obecnie prowadzi prace dotyczące przebudowy systemu ostróg i budowli regulacyjnych na odcinkach Odry w rejonie Osinowa Dolnego, Gozdowic – Starej Rudnicy, w Kostrzynie nad Odrą, Górzycy oraz na wysokości Słubic. Spółka realizuje również II etap budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. ●

Fot. Budimex SA

Fot. Budimex SA

Central Point gotowy

17 listopada 2021 roku Strabag zakończył budowę niemal stumetrowego biurowca Central Point u zbiegu ulic Marszałkowskiej i Świętokrzyskiej w Warszawie. Przy realizacji inwestycji wykorzystano m.in. technikę lewarowania, która po raz pierwszy została zastosowana w Polsce na taką skalę.

Central Point to nowoczesny budynek usługowo-biurowy z czterema podziemnymi i 25 nadziemnymi kondygnacjami o wysokości 93 m i powierzchni 19 tys. m kw.

Budynek znajduje się u zbiegu ulic Marszałkowskiej i Świętokrzyskiej – nad liniami metra M1 i M2. Taka lokalizacja oraz fakt, że obrys części podziemnej jest mniejszy niż części nadziemnej budynku, wymagała zastosowania niekonwencjonalnych rozwiązań inżynierskich, a cały projekt Central Point był poddany szczegółowej analizie w pełnym 3D, zarówno od strony konstrukcyjnej jak i geotechnicznej.

W fazie projektowej dla części budynku nadwieszonej nad tunelem metra zaprojektowana została autorska konstrukcja Strabag, oparta na żelbetowych krzyżulcach. Również w trakcie realizacji inwestycji wykorzystywane były niekonwencjonalne rozwiązania, jak np. technika lewarowania, która po raz pierwszy została użyta w Polsce na taką skalę.

Budynek został wybudowany na tymczasowych podporach składających się z 12 słupów w podziemiu i 20 w nadziemiu. W momencie przeprowadzania operacji lewarowania obiekt posiadał 14 kondygnacji. Całość została podniesiona, a następnie opuszczona za pomocą specjalistycznego zespołu siłowników hydraulicznych. Tymczasowe podpory zostały usunięte, a obciążenie przejęły krzyżulce. W ten sposób obciążenia z budynku zostały przekazane na skośne elementy konstrukcji. Budowa biurowca trwała 30 miesięcy. ●

Solidna podstawa

Każda budowla, aby zapewnić jej trwałość i bezpieczeństwo użytkowania winna być posadowiona na solidnym fundamencie.

Maciej Grajewski

Obecnie w budownictwie stosowane są różnorakie metody posadowienia budowli, które ogólnie można podzielić na posadowienie bezpośrednie (ławy i płyty fundamentowe) oraz pośrednie (np. różnego rodzaju pale fundamentowe).

Odpowiednia metoda posadowienia dobierana jest zazwyczaj w procesie projektowym, z uwzględnieniem wielkości i charakteru występujących obciążeń oraz panujących warunków gruntowych.

Posadowienie pośrednie budowli stosuje się zazwyczaj, kiedy ze względu na występujące warunki gruntowe przeniesienie obciążeń od budowli w sposób bezpośredni nie jest możliwe. Z taką sytuacją mamy do czynienia, gdy w przypowierzchniowych warstwach podłoża zalegają grunty o dużej odkształcalności, ale także gdy ciężar budowli o niewielkiej podstawie jest na tyle duży, że konieczne jest przeniesienie obciążenia poprzez pale fundamentowe.

Przy budowie linii kolejowych zastosowanie mają różne rodzaje fundamentów. Posadowienie konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej, zgodnie z wymogami PKP PLK S.A., realizowane jest przy użyciu prefabrykowanych pali fundamentowych, wbijanych udarowo w grunt przez specjalistyczne maszyny.

W toku zadań realizowanych przez naszą spółkę wskazano, że stosowane pale fundamentowe pod konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej nie spełniają wymagań przedstawionych w wewnętrznych regulacjach PKP PLK S.A., a dokładnie w dokumencie normatywnym 01-10/ET/2017 Fundamenty konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej Iet-112. Podnoszone rozbieżności dotyczyły przede wszystkim zastosowanej średnicy zbrojenia głównego i poprzecznego. W związku ze stwierdzonymi rozbieżnościami, Trakcja S.A. zwróciła się do renomowanych jednostek naukowych: Politechniki Warszawskiej i Politechniki Gdańskiej oraz badawczych – Instytutu Badawczego Dróg i Mostów i Instytutu Kolejnictwa z prośbą o przeprowadzenie analiz obliczeniowych i empirycznych, które miały na celu ocenę wpływu wprowadzonej zmiany na bezpieczeństwo i nośność wykonanych konstrukcji. Przeprowadzone analizy wykazały, że zabudowane pale są bezpieczne i technicznie równoważne z rozwiązaniem opisanym w wytycznych Iet-112. W kontekście wyników przeprowadzonych badań, niezbędną wydaje się zmiana wytycznych Zamawiającego co najmniej w zakresie modyfikacji wymaganej nośności poszczególnych typów pali, uzupełnienia wytycznych o wymagania w zakresie połączenia śruby ze zbrojeniem głównym oraz uwzględnienia nośności geotechnicznej pala. Pale powinny być projektowane w oparciu i z uwzględnieniem wymagań obowiązujących, europejskich norm projektowych. Podkreślenia wymaga fakt, że sugestia zmiany Iet-112 znalazła się zarówno w opinii Politechniki Warszawskiej, jak i Ekspertyzie Instytutu Kolejnictwa. ●

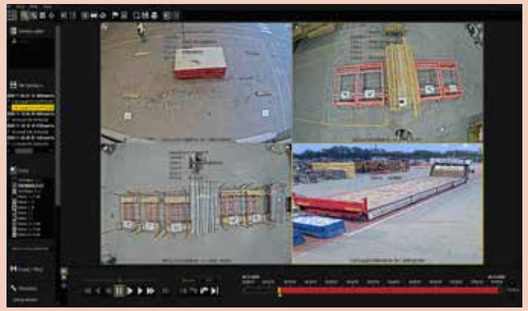
LOGISTYKA 4.0 – nowa jakość współpracy

Palisander zawsze stawiał sobie za cel wysoką jakość usług i satysfakcję klienta ze współpracy. Między innymi dlatego już w 2011 roku firma wdrożyła unikalny system zarządzania jakością w najmie szalunków – QLOS, który wyznaczył nowe standardy w dziedzinie Logistyki, Obsługi i Szalunków. Na przestrzeni lat QLOS jest stale rozwijany o kolejne usługi wspierające budowy w pracy z szalunkami.

E-MAGAZYN – BĄDŹ ONLINE W MAGAZYNIE PALISANDER

Dostrzegając zmieniające się potrzeby rynku, Palisander wprowadził innowacyjne rozwiązanie dla branży szalunkowej **E-MAGAZYN**. Nowa usługa to możliwość wirtualnego uczestniczenia w całym procesie logistycznym, który rejestrowany jest przez umieszczone na specjalnej bramownicy kamery, dokumentujące szczegółowo wszystkie czynności pracowników przy obsłudze towaru. Wysoka jakość dokumentacji pozwoli zweryfikować towar wydany na budowę, a dzięki możliwości wykonywania dużych przybliżeń odbiorca ma szansę zdalnego policzenia w czasie rzeczywistym poszczególnych elementów zamówienia.

*Dzięki usłudze **E-MAGAZYN** odbiorca online zobaczy załadunek, rozładunek oraz odbiory ilościowo-jakościowe odbywające się w magazynie Palisander, a transparentność działań firmy zagwarantuje wysoką jakość współpracy.*

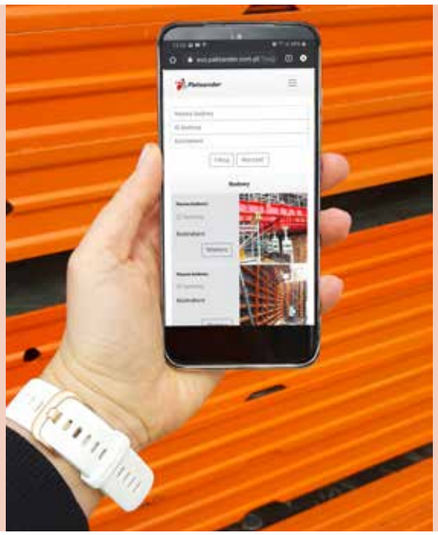


INTERNETOWA REVOLUCJA

Palisander systemy szalunkowe

Podążając za zmieniającymi się standardami pracy i szeroko rozumianą digitalizacją, Palisander stworzył platformę internetową *EVO*, ułatwiającą pracę kierownictwu budów. Platforma *EVO* to także odpowiedź na rosnącą potrzebę zdalnego dostępu do informacji o budowie.

PLATFORMA INTERNETOWA *EVO* POZWOLI:
- zobaczyć online skondensowane dane z budowy,
- otrzymać zdalny dostęp do wszystkich dokumentów dotyczących sprzętu, który znajduje się na budowie,
- uzyskać dostęp do zestawienia kosztów, które pomoże zachować kontrolę nad budżetem, nawet przy pracy zdalnej,
- dzięki nagraniom ze specjalnego systemu rejestratorów w każdej chwili będzie można skontrolować załadunek, rozładunek oraz odbiór ilościowo-jakościowy sprzętu, który został dostarczony na budowę.



Nagrania/zdjęcia* pozwolą obserwować online cały proces logistyczny związany z towarem z budowy. Specjalne oznakowanie odbieranego towaru pozwoli przeanalizować proces odbioru ilościowo-jakościowego i zrozumieć klasyfikację zastosowaną do poszczególnych elementów

**Usługa filmowania dotyczy procesu logistycznego w Oddziale Centrum. W pozostałych oddziałach firmy klienci otrzymują obszerną dokumentację fotograficzną*

Bezpieczeństwo przeciwpożarowe w tunelach drogowych po szwedzku

Statystycznie w ciągu roku występują w tunelu dwie aktywacje systemu przeciwpożarowego. Pewność ugaszenia pożaru, ochrony konstrukcji oraz bezpiecznej ewakuacji użytkowników jest w tej sytuacji kluczowym elementem decyzji o wyborze adekwatnego systemu przeciwpożarowego dla zabezpieczenia tuneli.

Kamil Marjanek
Inżynier bezpieczeństwa pożarowego, ekspert w obszarze ochrony przeciwpożarowej, od kilkunastu lat aktywnie związany z branżą profesjonalnych zabezpieczeń ppoż. Właściciel firmy Foamax, partnera w Polsce m.in. takich firm jak Johnson Controls/ Tyco Fire Protection czy Williams Fire & Hazard Control.

Kamil Marjanek

W sztokholmskiej siedzibie Administracji Transportu Trafikverket, rządowej agencji odpowiedzialnej za nadzór i rozwój infrastruktury transportowej w Szwecji, 13 października bieżącego roku, odbyło się spotkanie dotyczące omówienia strategii zapewnienia bezpieczeństwa przeciwpożarowego w tunelach drogowych poprzez zabezpieczenie ich gaśniczym systemem zraszaczowym. Warto wspomnieć, że Administracja Trafikverket odpowiada za całościowe i długoterminowe planowanie rozwoju infrastruktury drogowej, kolejowej, morskiej i lotniczej w Szwecji. Jej celem jest w pełni dostępny dla wszystkich użytkowników, bezpieczny system transportu, uwzględniający ochronę zdrowia i życia ludzi, ale także w pełni respektujący aspekty środowiskowe.

Uczestnikami spotkania oprócz zespołu firmy FOAMAX – wyłącznego dystrybutora w Polsce urządzeń gaśniczych Grupy Johnson Controls, byli przedstawiciele generalnych wykonawców, podwykonawców, projektanci oraz grono pracowników firmy Johnson Controls International (JCI/Tyco) odpowiedzialnych za rozwój systemu. Podczas spotkania prezentacje wygłosił Ulf Lundström, Koordynator ds. bezpieczeństwa tuneli drogowych w Trafikverket, który we współpracy z Instytutem badawczym RISE oraz Grupą JCI współtworzył prezentowane rozwiązanie. System otrzymał europejską nagrodę za innowacyjność EARTO Innovation Award 2019. Ulf Lundström podzielił się z zaproszonymi Gośćmi wiedzą ugruntowaną latami doświadczeń, jak i wynikami badań, które przeprowadził w trakcie opracowywania systemu zraszaczowego grubo-kropelkowego. Wskazał, że system został pierwotnie zaprojektowany dla tuneli w ciągu autostrady Norra länken w 2009 r., kiedy uświadomiono sobie, że systemy dostępne na rynku są zbyt drogie i wymagają zbyt wysokich nakładów konserwacyjnych.

Wobec tych okoliczności kierownictwo projektu w Norra länken zdecydowało się zbadać możliwości dostosowania systemu przeciwpożarowego do warunków panujących w szwedzkich tunelach drogowych. W rezultacie powstał kompletny system, który jest unikalnym rozwiązaniem między innymi dzięki możliwości zastosowania jednej rury umiejscowionej w centralnej części sufitu, co wydatnie wpływa na obniżenie kosztu instalacji całego systemu. Koncepcja wyżej wymienionego rozwiązania zyskała międzynarodowe uznanie i jest obecna w wielu europejskich tunelach. System cechuje się potwierdzoną badaniami skutecznością gaśniczą dla pożarów o mocy 100 MW przy zapewnieniu pełnej widoczność podczas ewakuacji.

Przywołane w prezentacji przykłady i opisy doświadczeń eksploatacyjnych pokazują, że w tych tunelach gdzie zainstalowany jest ów system możliwość ich ponownego włączenia do użytkowania dostępna jest już po kilku godzinach od ugaszenia pożaru. Z kolei okres przywrócenia tunelu do pełnego użytkowania w momencie braku sprawdzonego systemu przeciwpożarowego (brak systemu zraszaczowego grubokropelkowego) może trwać miesiące, a nawet lata. Statystycznie w ciągu roku występują w tunelu dwie aktywacje systemu przeciwpożarowego. Pewność ugaszenia pożaru, ochrony konstrukcji oraz bezpiecznej ewakuacji użytkowników jest w tej sytuacji kluczowym elementem decyzji o wyborze adekwatnego systemu przeciwpożarowego dla zabezpieczenia tuneli.

Integralną częścią spotkania była prezentacja rzeczywistego funkcjonowania systemu w tunelu Norra länken. W godzinach nocnych, na czas zaplanowanych prac serwisowych tunel został zamknięty dla użytkowników, dając możliwość aktywacji systemu i tym samym bezpośredniego potwierdzenia parametrów i funkcjonalności tego rozwiązania. ●

Zmienność cen materiałów budowlanych – zagrożenie czy szansa dla branży?

W raporcie Aon pt. „Zarządzanie ryzykiem i ubezpieczeniami w firmach w Polsce 2019-2020” ryzyko związane ze wzrostami cen zakupu towarów i materiałów było wskazywane przez przedsiębiorstwa jako kluczowe. Branża budowlana w ostatnim czasie mocno odczuwa konsekwencje tego zagrożenia.

Katarzyna Sadecka

Katarzyna Sadecka
Dyrektor Praktyki Construction w Aon Polska
Broker ubezpieczeniowy i reasekuracyjny. Absolwentka SGH. Od 2002 r. związana z polskim rynkiem ubezpieczeniowym. Specjalizuje się w kompleksowych programach ubezpieczeniowych dla firm sektora budowlanego. Brała udział w wielu postępowaniach o uzyskanie umów ubezpieczeniowych dla dużych projektów infrastrukturalnych w Polsce.

Na sytuację rynkową wpływają globalne czynniki, takie jak: pandemia, która zakłóciła łańcuchy dostaw; niskie stopy procentowe napędzające popyt; wielkie pożary w krajach eksporterów drewna (m.in. Kanada i Norwegia); spadek popytu na stal w branży motoryzacyjnej; ogromne zapotrzebowanie na materiały budowlane w Chinach; potrzeba odbudowy wielkich obszarów zniszczonych wskutek katastrof naturalnych po lipcowych powodziach w Europie, czy huraganie Ida w USA.

Zmienność cen dotyczy materiałów takich jak drewno, stal, miedź, aluminium i inne. Niestabilne ceny mogą bezpośrednio przyczynić się do opóźnień w realizacji projektów lub nawet rezygnacji z dalszego ich prowadzenia, braku realizacji zakładanych zysków oraz kłopotów finansowych po stronie wykonawców i inwestorów.

I chociaż zakłócenia w łańcuchu dostaw spowodowane epidemią COVID-19 przyczyniły się do spadku podaży materiałów budowlanych, to produkcja budowlana pozostała relatywnie odporna na kryzys epidemiczny. Jego negatywnym skutkiem są jednak niedobory niektórych materiałów i zwyżki cen.

W przeszłości skoki cenowe były przyczyną nieplanowanych odchyleń budżetowych w projektach i upadłości wykonawców, którzy funkcjonują w bardzo zmiennym środowisku rynkowym.

Polskie firmy wykonawcze muszą mierzyć się z coraz większymi ryzykami związanymi z wyceną ofert w projektach typu „zaprojektuj i zbuduj”, których realizacja jest rozłożona w czasie, zaś związanie cenowe ofertą następuje na wiele miesięcy przed faktycznym początkiem prac budowlanych.

Zmienność cen materiałów budowlanych – nowe rozwiązanie ubezpieczeniowe od Aon

Zespół ekspertów Aon, który na bieżąco przeprowadza analizy oraz reaguje na sytuację rynkową, wprowadził nowe rozwiązanie ubezpieczeniowe – Input Price Insurance, czyli ubezpieczenie wahań cen nakładów. Polisa ta ma zapewnić firmom budowlanym mechanizm chroniący ich koszty operacyjne i bilanse przed zmianami cen materiałów.

Ochrona udzielana jest przez ubezpieczycieli z ratingiem AA. Ubezpieczenie ma charakter parametryczny, co oznacza, że polisa uruchamia się w przypadku wzrostu cen nakładów powyżej ustalonego w polisie limitu. Jest to atrakcyjny model, ponieważ polisa pokryje różnicę między ustaloną ceną danego dobra a wyższą ceną miesięczną za jaką ubezpieczony musi faktycznie zakupić dany towar. W takiej sytuacji roszczenia są wypłacane automatycznie, co daje natychmiastową korzyść dla przedsiębiorstwa. ●

Aon Polska jest częścią światowego koncernu Aon plc, wiodącego dostawcy profesjonalnych usług doradztwa i rozwiązań w dziedzinach takich jak zarządzanie ryzykiem, emerytury i zdrowie w czasach, gdy zagadnienia te mają wyjątkowe znaczenie dla globalnej gospodarki. Aon na świecie zatrudnia ponad 50 tys. osób, w 500 biurach zlokalizowanych w ponad 120 krajach.

VICTOR JAVA GROUP

REALIZACJA INWESTYCJI W TRYBIE EPC+

Z okazji Świąt Bożego Narodzenia oraz zbliżającego się Nowego Roku pragniemy serdecznie podziękować za dotychczasową współpracę oraz złożyć Naszym Klientom, Przyjaciołom i Sympatykom moc gorących życzeń, zdrowia, szczęścia i wszelkiej pomyślności.

(projektowanie, zarządzanie dostawami, projektami i jakością, wykonanie, finansowanie) w sektorze przesyłki i dystrybucji energii

Oferujemy:
- projektowanie linii i stacji elektroenergetycznych WN
- projektowanie i montaż systemów ochrony technicznej
- budowę i przebudowę linii napowietrznych i kablowych 0,4 kV - 400 kV
- budowę i przebudowę stacji WN w zakresie obwodów pierwotnych i wtórnych
- budowę i przebudowę stacji trakcyjnych
- budowę i montaż systemów telekomunikacji dla obiektów elektroenergetycznych
- wynajem specjalistycznego sprzętu do realizacji wyżej wymienionych prac

www. victorenergy.com

Kiedy cyberryzyko infekuje plac budowy

Cyberprzestępczość wciąż rośnie, stając się globalnym zagrożeniem dla wszystkich firm, niezależnie od ich wielkości czy branży.

Piotr Rudzki

Piotr Rudzki
Broker ubezpieczeniowy oraz reasekuracyjny. Pracuje w GrECo Polska od 2013 r. Od 2020 r. jako Lider Praktyki dla Linii Finansowych zajmuje się wdrażaniem nowych produktów (m.in. cyberryzyka) dla klientów GrECo. Prowadzi szkolenia dla klientów oraz publikuje artykuły w prasie ubezpieczeniowej i biznesowej.

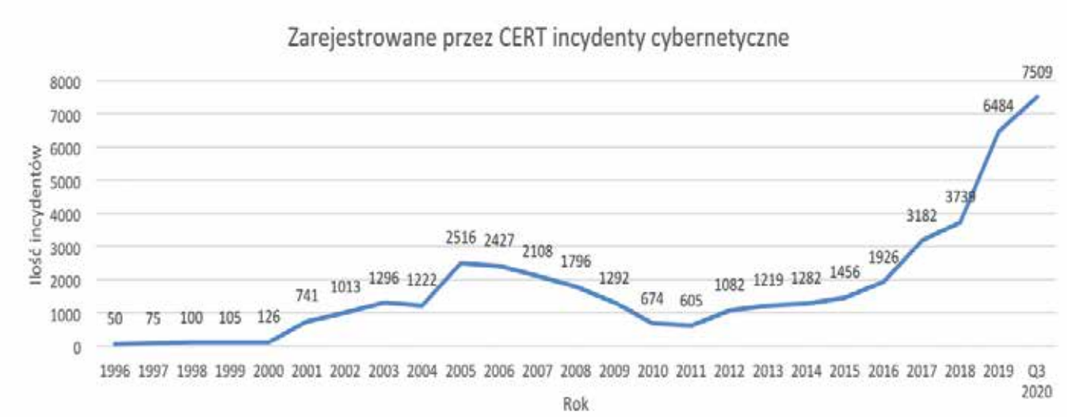
Zarządzanie cyberryzykiem oraz ubezpieczeniami w branży budowlanej

Według raportu Allianz Risk Barometer incydenty cybernetyczne w 2020 r. stały się po raz pierwszy najważniejszym ryzykiem biznesowym dla firm na całym świecie. Jeszcze 7 lat temu ryzyko to znajdowało się na odległym piętnastym miejscu i było zauważane przez ledwie 6 proc. respondentów. Odczucia respondentów potwierdzają też oficjalne dane. Według Raportu rocznego 2019 z działalności CERT Polska ilość incydentów cybernetycznych, w które była zaangażowana ta instytucja, wzrosła z 3738 w 2018 r. do 6484 w roku 2019. Dane za jedynie 3 kwartały 2020 r. wykazują już ponad 7500 takich przeanalizowanych incydentów.

Dzięki rozwiązaniom elektronicznym i zdalnie dostępnym systemom branża budowlana staje się coraz bardziej połączona. Do tej pory wydajność pracy w budownictwie nie wzrastała tak jak w przemyśle wytwórczym, ale oczekuje się, że wkrótce ulegnie to zmianie. Pomimo ulepszonego zarządzania zaopatrzeniem i łańcuchem dostaw, to szczególnie technologia cyfrowa, nowe materiały i zaawansowana automatyzacja obiecują największe korzyści. Niestety przyspieszenie w cyfryzacji niesie za sobą nie tylko zalety, ale i zagrożenia.

Przykłady szkód cyber w branży budowlanej

W październiku 2018 r. francuska grupa Ingérop padła ofiarą cyberataku, podczas którego sprawcy mogli zdobyć dokumenty dotyczące elektrowni jądrowych, zakładów karnych/poprawczych i linii kolejowych. Naruszenie obejmowało 65 GB, w tym dokładne lokalizacje monitoringu wideo przeznaczonego do użytku we francuskim więzieniu o zaostrzonym rygorze, a także plany ostatecznego miejsca składowania odpadów nuklearnych oraz poufne dane dotyczące ponad 1200 pracowników Ingérop.



Niedawno ucierpiały również dwie z największych firm budowlanych w Austrii. W jednym przypadku międzynarodowy system komunikacji firmy został sparaliżowany. Zaszyfrowane zostały pliki na dyskach sieciowych, co uniemożliwiło firmie jakiekolwiek działanie przez kilka dni, podczas gdy rzeczywiste utrudnienia w działalności (i odpowiednio zwiększone koszty IT) trwały jeszcze przez kilka miesięcy.

Drugim dobrze znanym incydentem w Austrii był atak phishingowy ukryty w e-mailu zatytułowanym „Informacje o koronawirusie". W tym przypadku cyberprzestępcy uzyskali dostęp do danych właściciela projektu – gminy i w konsekwencji próbowali wymusić okup.

Atak ransomware na grupę Bouygues doprowadził do tego, że wewnętrzne aplikacje, intranet i system poczty elektronicznej musiały zostać odłączone, sporadycznie zawodziły nawet usługi telefoniczne. W konsekwencji grupa hakerów Maze zażądała okupu w wysokości 10 mln euro za wycofanie ataku, który przypuszczalnie pierwotnie dotknął tylko część systemu w Toronto i Montrealu, a w konsekwencji dotyczył systemów grupy na całym świecie.

Czy na pewno potrzebuję ubezpieczenia?

Cyberprzestrzeń dostarcza zagrożeń, które nie istniały 5-10 lat temu. I podobnie jak zmienia się otoczenie biznesowe, tak i reakcja firm dostosowuje się do tych zmian.

Składki ubezpieczeniowe są nadal niskie, a zakresy szerokie. W następstwie licznych incydentów cybernetycznych zarejestrowanych w ostatnim czasie składki zaczynają jednak rosnąć, a zakres bywa ograniczany. Koszty po cyber naruszeniu mogą z łatwością sięgać milionów euro, na które składają się – w zależności od scenariusza – szkody:

– własne, takie jak przerwa w działalności i bezpośrednie koszty reakcji na zdarzenie, w tym koszty prawników i informatyków śledczych, koszty odtworzenia danych czy nawet kosztu okupu, koszty postępowania regulacyjnego (w tym kary RODO);
– osób trzecich, wynikające z naruszenia danych osobowych czy handlowych oraz naruszenia bezpieczeństwa sieci.

Ponieważ nawet najbardziej zaawansowane zabezpieczenia IT nie są w stanie zagwarantować pełnego bezpieczeństwa (proszę pomyśleć o niedawnych przypadkach podatności Solarwinds Orion czy Microsoft Exchange Server), rozsądne wydaje się wdrożenie ostatniej linii obrony, która będzie miała zastosowanie, jeśli środki bezpieczeństwa zawiodą. Z przyjemnością doradzimy i stworzymy indywidualne rozwiązanie, tak abyście Państwo mogli bez obaw korzystać z możliwości, jakie oferuje dziś digitalizacja. ●

GrECo Polska jest częścią międzynarodowej grupy GrECo, świadczącej usługi brokerskie w zakresie ubezpieczeń i reasekuracji oraz zarządzania ryzykiem. Jesteśmy jednym z liderów w zakresie rozwiązań i produktów dla branży budowlanej. Oferujemy indywidualnie dopasowane ubezpieczenia oraz gwarancje ubezpieczeniowe.

Umiarkowany optymizm branży w dobie zawirowań na rynku materiałów budowlanych

Rosnące ceny materiałów budowlanych i trudności z ich pozyskaniem, problemy z rentownością kontraktów oraz poprawa sytuacji finansowej firm, a także wysoka wartość Indeksu Koniunktury Budowlanej PMR utrudniają jednoznaczną ocenę obecnej sytuacji w sektorze.

Szymon Jungiewicz

Szymon Jungiewicz
Dyrektor sektora budownictwa w PMR Market Experts. Ekspert rynku budowlanego oraz nieruchomości z niemal 20-letnim doświadczeniem w branży budowlanej i rynku nieruchomości. Koordynuje analizy i monitorowanie rynku, przygotowuje raporty rynkowe oraz uczestniczy w projektach o charakterze doradczym, autor licznych opracowań przygotowywanych dla największych firm deweloperskich, budowlanych oraz banków komercyjnych i stowarzyszeń branżowych.

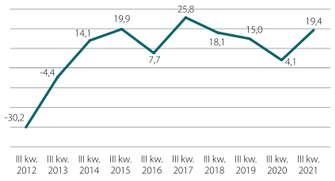
PMR już po raz dwudziesty piąty przeprowadził badanie wśród największych polskich firm budowlanych, w celu zbadania aktualnej koniunktury budowlanej oraz zdiagnozowania nastrojów i opinii panujących w branży. Po raz piąty natomiast, do badania zaproszone zostały także firmy budowlane zatrudniające mniej niż 10 pracowników, w celu zidentyfikowania nastrojów wśród grupy przedsiębiorców, która stanowi ponad 90% wszystkich firm budowlanych działających obecnie w Polsce. Oprócz informacji na temat bieżącej sytuacji na rynku, jak i prognoz na najbliższe lata, wyniki badania dostarczają wiedzy między innymi na temat finansowej i kadrowej sytuacji polskich firm budowlanych oraz ich planów rozwojowych. Badanie pozwoliło również zidentyfikować czynniki ułatwiające i utrudniające działalność w sektorze budowlanym w Polsce.

Indeks Koniunktury Budowlanej PMR wskazuje na zdecydowaną poprawę warunków panujących na rynku

Wartość Dużego Indeksu Koniunktury Budowlanej w tegorocznym badaniu ukształtowała się na poziomie 19,4 pkt, co jest najlepszym wynikiem od 4 lat i dużą zmianą w zestawieniu z poprzednim rokiem. Jego wysoka wartość jest w dużym stopniu zasługą pozytywnej oceny obecnej sytuacji finansowej firm.

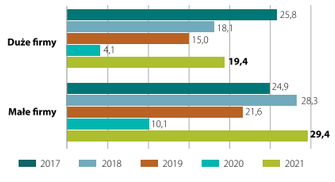
Z kolei porównanie sytuacji finansowej przedsiębiorstw r/r nie wypadło już aż tak optymistycznie. Wskazuje to na fakt, iż bieżąca sytuacja finansowa oceniana była bardziej przez pryzmat wyzwań z jakimi firma musiała mierzyć się w ostatnim czasie, niż przez odniesienie do analogicznej sytuacji sprzed roku. Wyniki dotyczące małych firm wypadły znacznie bardziej optymistycznie niż dużych. Wartość Małego Indeksu Koniunktury Budowlanej sięgnęła 29,6 pkt i prezentuje się zdecydowanie najlepiej w historii badania, czyli od 2017 r. Czynnikami które nieco tonowały generalnie bardzo optymistyczne nastroje były oceny dotyczące porównania sytuacji finansowej przedsiębiorstwa r/r.

Wartość Dużego Indeksu Koniunktury Budowlanej PMR, III kw. 2021– III kw. 2021



Źródło: Badanie dużych i małych firm budowlanych PMR, 2021

Wartość Dużego i Małego Indeksu Koniunktury Budowlanej, III kw. 2021



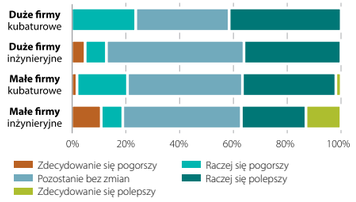
Źródło: Badanie dużych i małych firm budowlanych PMR, 2021

Umiarkowany optymizm w ocenie bieżącej i przyszłej sytuacji w sektorze

Ocena obecnej sytuacji na rynku budowlanym wypada dość pozytywnie. Wśród dużych firm, 9% oceniło sytuację w sektorze jako bardzo dobrą, a 33% jako raczej dobrą. Negatywne oceny dotyczyły 22% wskazań – 2% dużych firm oceniło sytuację bardzo źle, a 20% jako raczej źle. Znacznie lepiej obecną sytuację na rynku oceniają małe firmy: 72% to pozytywne wskazania (w tym 19% ocen bardzo dobrych), a negatywne to jedynie 6%.

W podziale na segmenty wśród dużych firm budowlanych sytuacja w sektorze lepiej jest oceniana przez firmy specjalizujące się w budownictwie kubaturowym niż inżynieryjnym (odwrotnie niż przed rokiem). 48% firm działających w segmencie kubaturowym ocenia sytuację jako dobrą, natomiast wśród firm realizujących inwestycje infrastrukturalne taką ocenę wystawia średnio co trzecia z nich. Jeszcze większe różnice w ocenach sytuacji widać u małych firm. Niemal trzy czwarte przedsiębiorstw specjalizujących się w budownictwie kubaturowym zgłosiło pozytywną ocenę aktualnej sytuacji w sektorze budowlanym. Wśród firm działających w segmencie inżynieryjnym odsetek ten sięgnął 46%.

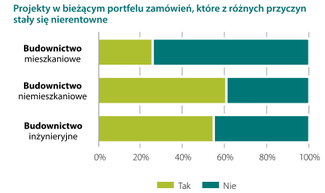
Ocena przyszłej sytuacji w sektorze budowlanym w Polsce, według głównego profilu działalności (%), III kw. 2021



Źródło: Badanie dużych i małych firm budowlanych PMR, 2021

Jeśli chodzi o oczekiwania branży względem najbliższej przyszłości, w tym roku oceny formułowane przez duże i małe firmy były wyjątkowo zbieżne. 40% dużych firm budowlanych uważa, że w ciągu najbliższych 12 miesięcy sytuacja na rynku budowlanym ulegnie poprawie. Pesymistyczne prognozy rozwoju sytuacji wykazuje 24% firm specjalizujących się w budownictwie kubaturowym i 13% firm z budownictwa inżynieryjnego. Wśród małych firm przeważa opinia, że w przyszłym roku będzie podobnie jak obecnie. Jednak w ocenie małych firm specjalizujących się w budownictwie inżynieryjnym częściej występują skrajne opinie – że sytuacja zdecydowanie się pogorszy lub zdecydowanie polepszy.

Projekty w bieżącym portfelu zamówień, które z różnych przyczyn stały się nierentowne



Źródło: Badanie dużych i małych firm budowlanych PMR, 2021

Budownictwo mieszkaniowe najbardziej rentownym segmentem rynku

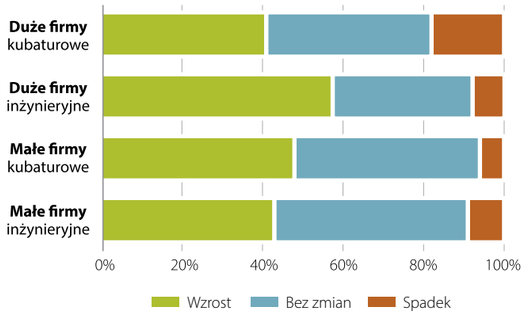
Jednym z problemów, który nasilił się w ostatnich miesiącach jest nierentowność posiadanych kontraktów. Ponad 60% firm specjalizujących się w budownictwie niemieszkaniowym posiada w swoim portfelu umowy, które przyniosą straty; niewiele lepiej wygląda sytuacja wśród firm wykonujących prace inżynieryjne. Za to zdecydowanie lepiej mają się firmy działające w budownictwie mieszkaniowym – tylko co czwarta z nich boryka się z tego rodzaju problemem.

Lekiem na nierentowne kontrakty nie okazał się wprowadzony mechanizm waloryzacji. Zdecydowanie zgasł wcześniejszy optymizm w kwestii jego funkcjonowania przy kontraktach infrastrukturalnych. Jeszcze rok temu ponad połowa przebadanych dużych firm uważała, że mechanizm ten ma wpływ (chociaż niewystarczający) na obniżenie ryzyka poniesienia strat. Teraz tego samego zdania jest zaledwie 6% respondentów, a 67% badanych uważa, iż mechanizm ten nie ma istotnego wpływu.

Budownictwo mieszkaniowe generujące obecnie najmniejsze problemy z rentownością kontraktów jest dziś postrzegane jako najbardziej perspektywiczny segment w ciągu najbliższych dwóch lat w ocenie dużych firm budowlanych, który wskazała ponad połowa (54%) z nich (w ubiegłorocznym badaniu segment mieszkaniowy zajął trzecie miejsce). Na drugim miejscu znalazło się budownictwo energetyczne, a na trzecim koleje – odpowiednio 38% i 34% wskazań. Tuż za podium znalazło się budownictwo drogowe. Stawkę zamykają hotele oraz budownictwo handlowo-usługowe.

Rynek mieszkaniowy kolejny miesiąc z rzędu notuje zaskakująco silne dane na temat ruchu budowlanego w sektorze. Kontynuacja wzrostów obserwowanych zarówno w liczbie udzielanych pozwoleń na budowę mieszkań oraz w liczbie mieszkań, których budowę rozpoczęto, zwiastuje kontynuację kolejnego ożywienia w budownictwie mieszkaniowym. Pozytywne statystyki potwierdzają liczne informacje napływające z rynku oraz wyniki badania, które wskazują na optymistyczne nastawienie inwestorów do tego segmentu rynku budowlanego. Deweloperzy co chwilę informują o zakupach nowych gruntów, uruchamianiu kolejnych projektów i odważnych planach sprzedażowych, wykorzystując pozytywną koniunkturę ze strony popytowej. Duże firmy budowlane najczęściej wskazały także inwestorów mieszkaniowych jako tych, od których mają więcej zleceń niż jeszcze rok temu, natomiast w nadchodzących miesiącach najwięcej firm liczy na zwiększenie udziału w portfelu zamówień kontraktów od PKP PLK.

Prognoza zmiany poziomu cen materiałów budowlanych do końca 2022 r. w Polsce, według głównego profilu działalności (%), III kw. 2021



Źródło: Badanie dużych i małych firm budowlanych PMR, 2021

Zawirowania na rynku materiałów budowlanych

Rosnące ceny materiałów budowlanych oraz problemy z zaopatrzeniem to obecnie największe trudności z jakimi musi borykać się sektor budowlany. Coraz trudniej przygotowywać oferty na generalne wykonawstwo, szczególnie w wypadku dużych i długotrwałych inwestycji. Inwestorzy także mają utrudnione zadanie pod kątem szacowania kosztów budowy w swoich projektach.

Jeszcze rok wcześniej zarówno ceny, jak i dostępność materiałów budowlanych w zasadzie nie stanowiły znaczącego problemu dla firm budowlanych. Tymczasem w bieżącym roku sytuacja zmieniła się diametralnie. Jedynie 6% małych firm kubaturowych i 9% inżynieryjnych spodziewa się spadku cen materiałów do końca 2022 r., natomiast wzrostów spodziewa się aż 48% małych firm kubaturowych oraz 43% małych firm inżynieryjnych.

Ponadto małe firmy prognozują, że wszystkie kategorie materiałów budowlanych odnotują wzrosty cen o co najmniej 10%. Najbardziej podrożeć mają płytki ceramiczne, materiały instalacyjne oraz izolacje termiczne (po 18%). Wśród dużych firm budowlanych sytuacja wygląda natomiast następująco: 8% firm inżynieryjnych oraz 18% kubaturowych przewiduje spadki cen, podczas gdy wzrostów spodziewa się aż 58% firm inżynieryjnych i 41% kubaturowych. Duże firmy zakładają, że wszystkie kategorie materiałów odnotują wzrosty poniżej 10%. Co ciekawe, najmniej mają podrożeć płytki ceramiczne (o 3%), które według małych firm budowlanych czeka największy wzrost cen.

Rosnące ceny materiałów budowlanych to nie jedyny problem z nimi związany. Aż 42% małych firm doświadczyło w br. trudności z ich dostępnością. Co więcej, średnio jedna trzecia małych przedsiębiorstw spodziewa się pogorszenia dostępności materiałów budowlanych w nadchodzących 12 miesiącach. Pomimo doświadczonych trudności i problemów wynikających z zawirowań cenowych, jak i ograniczeń dostępności materiałów budowlanych duża grupa małych firm (42%) nie podejmuje w związku z tym żadnych strategicznych działań, zapewne licząc na to, że sytuacja z czasem zacznie się stabilizować. Duże firmy natomiast podejmują szereg działań zapobiegawczych. Ponad połowa z nich deklaruje, że aby radzić sobie z zawirowaniami na rynku materiałów budowlanych podnosi marżę, a niewiele mniejszy odsetek zapisuje w kontrakcie warunki waloryzacji. 40% badanych wydłuża terminy realizacji swoich zleceń, a 39% deklaruje skracanie ważności składanych ofert.

Mimo, iż niepewność inwestycyjna związana z COVID-19 zeszła na zdecydowanie dalszy plan, to jednak sektor budownictwa bierze pod uwagę ryzyko związane z IV falą pandemii. Połowa małych firm budowlanych spodziewa się, że jej rozwój jeszcze pogłębi problemy z dostępnością materiałów budowlanych, a 37% przewiduje, że przyczyni się ona do wzrostu cen materiałów. Co trzecia badana firma obawia się, że ponowny wybuch pandemii spowoduje opóźnienia w realizacji inwestycji, a aż co dziesiąty respondent spodziewa się nawet wstrzymania budów.

Poruszone w artykule zagadnienia, a także inne kwestie zawarte w autorskim badaniu PMR takie jak te związane z sytuacją finansową firm, liczbą zamówień, marżami, terminowością realizowanych kontraktów, sytuacją na rynku zatrudnienia czy zrównoważonym rozwojem, zostały szerzej omówione w najnowszej edycji raportu Sektor budowlany w Polsce II połowa 2021. Niniejszy raport to dogłębna analiza rynku budowlanego, zawierająca najważniejsze dane dla segmentu mieszkaniowego, niemieszkaniowego i inżynieryjnego. Raport przedstawia kluczowe tendencje rynkowe oraz szczegółowe prognozy rozwoju do 2026 r., a ponadto w przejrzysty sposób obrazuje najistotniejsze informacje determinujące rozwój i zagrożenia w branży budowlanej. ●

ESG – przejściowy trend czy rewolucja?

Raportowanie wskaźników oraz wdrożenie polityki ESG niewątpliwie dla wielu podmiotów będzie dużym wyzwaniem. Jedno jest pewne – od „zielonej rewolucji" ESG nie ma już odwrotu i dziś kluczowe jest szybkie przygotowanie organizacji na jej nadejście.

Z adwokatami Angeliką Szufel i Marcinem Bejmem z kancelarii CMS rozmawia Małgorzata Wyrwas

Drodzy Państwo, co oznacza modne obecnie hasło ESG?

Marcin Bejm: Triada ESG to raportowanie w obszarze środowiska, społecznej odpowiedzialności oraz ładu korporacyjnego. To katalizator zmian we wszystkich kluczowych obszarach działalności przedsiębiorstwa, których celem jest dążenie do przemodelowania światowej gospodarki tak, by decyzje inwestycyjne podejmowane były przy uwzględnieniu tych trzech makroczynników pozafinansowych.

Czy spółki powinny rozgraniczyć CSR od raportowania ESG?

MB: Zdecydowanie tak. ESG nie jest nową odsłoną CSR. Społeczna odpowiedzialność biznesu (CSR) powinna być rozpatrywana w kategoriach standardów moralno-etycznych, które faktycznie wiele firm traktowało dotychczas przede wszystkim jako element budowania wizerunku firmy.

Tymczasem raportowanie ESG ma nie tylko wymierny finansowy charakter, ale przede wszystkim jest wymogiem przewidzianym w powszechnie obowiązujących przepisach prawa. Ponadto ESG wymusza przyjmowanie krótko i długoterminowych operacyjnych strategii działania przedsiębiorstw.

Dlaczego od tego roku ESG staje się tak pilnym tematem?

Angelika Szufel: Obowiązek raportowania danych niefinansowych został wprowadzony dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (2014/95/UE) w sprawie ujawniania informacji niefinansowych (NFRD), którą polski ustawodawca zaimplementował w 2017 r. do ustawy o rachunkowości. Dotychczasowa regulacja obliguje podmioty interesu publicznego o określonej skali zatrudnienia oraz odpowiedniej wielkości sumy bilansowej do ujawniania informacji niefinansowych w corocznych sprawozdaniach z działalności.

Jednak ostatnie lata potwierdziły, że od ESG nie ma odwrotu – zarówno ze strony regulatora europejskiego, jak i inwestorów międzynarodowych jest duży nacisk, by spółki zwiększyły swoje działania w obszarze raportowania ESG. Zarówno rozporządzenie (2020/852) w sprawie Taksonomii UE, jak i rozporządzenie (2019/2088) w sprawie ujawniania informacji związanych ze zrównoważonym rozwojem w sektorze usług finansowych (SFDR) wywarło znaczący wpływ na uczestników rynku finansowego, którzy zostali zobligowani do uwzględniania w swoich kryteriach inwestycyjnych wskaźników ESG.

Ponadto w kwietniu tego roku Komisja Europejska przedstawiła projekt dyrektywy CSRD (ang. Corporate SustainabilityReporting Directive) – w sprawie raportowania przez przedsiębiorstwa zagadnień dotyczących zrównoważonego rozwoju. Ma ona zastąpić dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ujawniania informacji niefinansowych (NFRD). Jesteśmy zatem u progu licznych zmian regulacji prawnych, a dodatkowy brak klarownych wytycznych oraz ugruntowanej praktyki rynkowej, w jaki sposób spółki powinny sporządzać swoje raporty, rodzi na naszym rynku duże poruszenie.

Obecnie zgodnie z przepisami prawa obowiązek raportowania ESG dotyczy przede wszystkim spółek notowanych na giełdzie, co w takim razie z pozostałymi podmiotami, czy one też powinny przygotowywać się do raportowania ESG?

MB: Tak. Brak wprost nałożonego obowiązku nie jest w tej chwili przesądzający o braku faktycznej konieczności raportowania. Sam rynek będzie już obecnie wywierał nacisk na niegiełdowe firmy budowlane i produkcyjne, by raportowały wskaźniki ESG i wdrażały polityki zgodne z regulacjami unijnymi. Już teraz spotykamy się z przypadkami odmawiania przez niektóre instytucje finansowe udzielenia finansowania, jeżeli potencjalny kredytobiorca nie wykaże, że przygotowuje raporty i polityki ESG. Ten trend niewątpliwie będzie się wzmacniał.

Nasi klienci z sektora bankowego i ubezpieczeniowego alarmują, że spółki działające na rynku infrastrukturalnym powinny dostosować swoją działalność do wymogów raportowania niefinansowego oraz odzwierciedlenia raportowanych wskaźników ESG w rzeczywistych decyzjach biznesowych, a polskie spółki w szczególności muszą nadrobić tzw. zieloną transformację. Nierozpoczęcie procesów dostosowywania się do wymogów ESG może więc już obecnie być czynnikiem ryzyka w procesie ubiegania się o finansowanie.

Wspomniany już wcześniej projekt dyrektywy CSRD zawiera znaczące rozszerzenie listy podmiotów, które będą zobowiązane do sporządzania raportów ESG uwzględniających wszystkie obszary zrównoważonego rozwoju. W projekcie przewidziano, że już od 2023 r. obowiązek raportowania będzie dotyczył spółek publicznych oraz prywatnych, które zatrudniają powyżej 250 pracowników. W praktyce zatem regulacja obejmie większość rodzimych spółek z sektora infrastrukturalnego i budowlanego. Ustawodawca unijny obowiązek raportowania zamierza również nałożyć na wszystkie spółki notowane na rynku regulowanym, które zatrudniają powyżej 10 pracowników. Mówimy zatem o globalnej zmianie, która obejmować będzie coraz szerszy zakres uczestników rynku budowlanego.

W jaki sposób spółki powinny przygotować się do raportowania ESG?

ASZ: Raportowanie wskaźników ESG oraz wdrożenie polityki ESG niewątpliwie dla wielu podmiotów będzie dużym wyzwaniem. Przede wszystkim wciąż nie mamy wypracowanych na poziomie unijnym bądź krajowym jednolitych standardów raportowania, co budzi szereg wątpliwości, w jaki sposób opracować raporty, by spełniały zarówno oczekiwania regulatora, jak i kluczowych interesariuszy rynku.

Konieczne jest zatem korzystanie z wzorców wypracowanych przez inne państwa członkowskie, jak również uwzględnianie informacji na bieżąco publikowanych przez kluczowych interesariuszy rynku. Przykładowo GPW już w maju bieżącego roku opublikowało kompleksowy przewodnik raportowania ESG dla spółek giełdowych. Wciąż czekamy na deklarowane wytyczne opracowywane przez Związek Banków Polskich – już teraz bowiem wiemy, że zakres wskaźników ujętych w raporcie, które mają znaczenie dla instytucji finansowych będzie szerszy. Nie oznacza to jednak, że krajowe spółki powinny wstrzymywać prace nad wdrażaniem polityk ESG, wprost przeciwnie – znając podstawowe kryteria powinny przystąpić do opracowywania dokumentów w rekomendowanym na dziś zakresie.

Angelika Szufel
jest adwokatem w Praktyce Infrastruktury i Finansowania Projektów w CMS. Specjalizuje się w doradztwie prawnym związanym z organizacją przedsięwzięć inwestycyjnych o charakterze infrastrukturalnym, a także kompleksowo wspiera klientów w budowaniu strategii ESG. Jest laureatką Rankingu Dziennika Gazeta Prawna „Rising Stars Prawnicy – liderzy jutra 2020".

Marcin Bejm
jest adwokatem i partnerem kierującym pracą Departamentu Energetyki i Projektów Infrastrukturalnych w CMS. Specjalizuje się w doradztwie prawnym w transakcjach i projektach inwestycyjnych realizowanych w formule project finance i projektów PPP, dotyczących aktywów infrastrukturalnych w Polsce oraz Europie Środkowo-Wschodniej.

Co w Państwa ocenie będzie największym wyzwaniem w zakresie raportowania ESG dla firm budowlanych?

ASZ: Największych nakładów organizacyjnych niewątpliwie wymagać będzie integrowanie w strategii przedsiębiorstw kwestii środowiskowych. W swojej praktyce dostrzegamy bowiem, że to właśnie aspekt środowiskowy, dotyczący przeciwdziałania zmianom klimatu – w szczególności poprzez redukcję emisji gazów cieplarnianych, ochronę różnorodności biologicznej, a także rozwój produktów o zamkniętym cyklu życia i neutralnych dla klimatu – budzi największe wątpliwości wśród polskich przedsiębiorstw.

Pełne wykorzystanie zasobów, stosowanie odnawialnych źródeł energii i zmniejszanie emisji przy jednoczesnym zwiększaniu wydajności to jeden z podstawowych etapów transformacji, których oczekuje już nie tylko unijny regulator, ale także pozostałe państwa członkowskie. Kilkukrotnie spotkaliśmy się z przetargami publicznymi organizowanymi w krajach UE, gdzie czynniki dotyczące ESG determinowały już samą możliwość udziału w przetargu. W konsekwencji polskie spółki, które nie zdążą z zieloną transformacją swoich przedsiębiorstw, będą sukcesywnie tracić rynki zagraniczne.

Dla wielu firm samo określenie w jakim miejscu się teraz znajdują będzie wyzwaniem, wciąż bowiem niewielki odsetek krajowych przedsiębiorstw oblicza ślad węglowy swojej działalności. Tymczasem ustawodawca unijny dostrzega, że wiele biznesów, mimo że wprowadza polityki czy plany ESG, to w rzeczywistości nie dąży do osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu, zgodnie z którym Europa do 2050 r. ma zostać pierwszym neutralnym klimatycznie kontynentem.

To właśnie osiągnięcie neutralności klimatycznej stanowi największy motor napędowy zmian regulacji prawnych w zakresie raportowania niefinansowego. Komisja Europejska, jako istotny element wdrożenia strategii Europejski Zielony Ład, przewiduje wprowadzenie licznych mechanizmów kontroli rzeczywistych globalnych emisji dwutlenku węgla. Przykładowo planowane jest ograniczenie przenoszenia produkcji do krajów mniej restrykcyjnych w odniesieniu do emisji, poprzez ustalenie ceny uprawnień do emisji dwutlenku węgla przy przywozie niektórych towarów spoza UE.

Powyższe potwierdza determinację UE do osiągnięcia założonych celów. W konsekwencji działania naszych rodzimych firm budowlanych nie mogą być fasadowe, lecz muszą znajdować realne odzwierciedlenie w strategii biznesowej przedsiębiorstwa.

Czy będą zatem wprowadzone mechanizmy weryfikujące czy spółki w rzeczywistości realizują cele ESG, czy też są to raczej „obietnice bez pokrycia”?

ASZ: Te „obietnice bez pokrycia” zostały są już nawet nazwane, bowiem niezgodne z prawdą zapewnienia o ekologiczności działań określane jest mianem greenwashingu, czyli nieuczciwego zielonego PR.

Ustawodawca unijny dostrzegł ten problem i nowelizacja Dyrektywy CSRD zawiera szereg instrumentów, które mają poprawić jakość przekazywanych przez spółki informacji, tak aby były one kompletne i porównywalne. Po pierwsze zostanie przygotowany jednolity europejski standard raportowania ESG. Po drugie raporty ESG będą podlegały szczegółowej weryfikacji poprzez obowiązek przeprowadzenia audytu przez biegłego rewidenta lub inny podmiot uprawniony.

Dostrzegamy również determinację poszczególnych państw w weryfikowaniu prawdziwości deklaracji przedsiębiorstw. W tym roku bowiem Stany Zjednoczone z Niemcami rozpoczęły procedury weryfikacyjne na skutek oskarżeń o greenwashing kierowanych wobec Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych DWS, którego właścicielem jest Deutsche Bank.

Jaką konkluzję możemy przekazać polskim uczestnikom rynku budowlanego?

MB: ESG to „zielona rewolucja” od której nie ma już odwrotu. Tak jak w przypadku wszelkich systemowych zmian, kluczowe jest odpowiednio szybkie i efektywne przygotowanie organizacji na jej nadejście. ●

CMS
law·tax·future

CMS jest jedną z największych międzynarodowych kancelarii w Polsce, świadczącą od ponad 25 lat kompleksowe usługi prawne i podatkowe dla firm. Nasza specjalizacja obejmuje m.in. doradztwo z zakresu energetyki odnawialnej, energetycznych spraw regulacyjnych, projektów inwestycyjno-budowlanych, transakcji nieruchomościowych oraz infrastrukturalnych, prawa ochrony środowiska oraz projektów w sektorze gazu i ropy naftowej.

Co uderzy w wykonawców?

Produkcja budowlana rośnie, ale nie bez zawirowań – najbardziej zyskuje budownictwo mieszkaniowe oraz generalnie prace budowlane specjalistyczne i wykończeniowe. Skala popytu na rynku materiałów budowlanych jest duża – dostawcy nierzadko mogą być zaskoczeni tym, że po okresie dużych dostaw odbiorca może nie płacić, tłumacząc to zastojem w pracach i tym samym w dopływie środków.

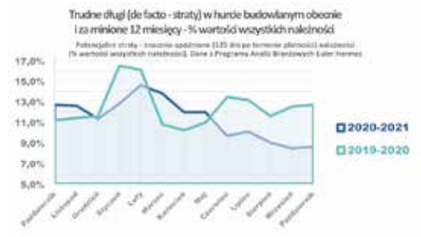
Sławomir Bąk

Sławomir Bąk
Od 1 października 2021 r. pełni funkcję Członka Zarządu Euler Hermes w Polsce, będąc odpowiedzialnym za kluczowe obszary dla działalności ubezpieczeniowej tj. ocenę ryzyka kredytowego, windykację i likwidację szkód. Wcześniej, przez dziewięć lat, pełnił rolę RICC Director w Euler Hermes Rosja, nadzorując dział oceny ryzyka i szkód.

EULER HERMES

Rozliczenia za materiały budowlane

Rynek dostawcy pozwala lepiej egzekwować od odbiorców swoje należności i tym się kierować przy ich doborze – spadł więc np. odsetek znacznie przeterminowanych, trudnych do odzyskania długów (Program Analiz Należności Euler Hermes). Ryzyko finansowe jednak nie spadło, ale paradoksalnie nierzadko nawet wzrosło – rosną obroty (oprócz popytu z powodu cen), a więc i salda zaangażowanych kapitałów własnych producentów i dystrybutorów hurtowych. Stąd trudne długi na poziomie 8,6% wartości należności mogą wiązać się ze stratami nie mniejszymi niż przed rokiem, gdy średnio stanowiły 12,7% należności za materiały budowlane.



W I kwartale br. roku spływ należności chwilowo uległ pogorszeniu w porównaniu r/r – zasoby finansowe (i rentowność) dużej części wykonawców są tradycyjnie niskie, nie byli oni w stanie na bieżąco sprostać kapitałowo większemu zapotrzebowaniu materiałowemu, zwłaszcza po lekkim spowolnieniu dynamiki prac w II połowie 2020 r. Niewykluczone, że sytuacja powtórzy się za kilka miesięcy, wiosną 2022 r.

Perspektywy

Warto zwrócić uwagę na kilka zagrożeń dla płynności finansowej sektora budowlanego, niezależnie od rozliczania czy dopływu środków unijnych. Po pierwsze skala wzrostu cen prac budowlanych była kilkukrotnie, a może i 10-krotnie niższa niż wzrost cen materiałów budowlanych (np. stali) – co uderzy w marże i rentowność wykonawców. Podział ryzyka wzrostu kosztów materiałów w trakcie inwestycji nie jest rozłożony równomiernie, wciąż większą część ponosi wykonawca – nawet, a zwłaszcza przy inwestycjach publicznych.

Po drugie – jakkolwiek budownictwo nie jest już „czerwoną latarnią” gospodarki, jak chociażby w 2013 r., zatem notowany jest w nim wzrost liczby niewypłacalności, pomimo wzrostu wartości rynku! W ciągu 9 miesięcy było 154 niewypłacalnych firm budowlanych wobec 94 w tym samym okresie 2020 r. (+64% r/r). Dotychczas były to nieduże firmy o lokalnej (obroty rzędu kilku mln zł), rzadko kiedy regionalnej (do 30-40 mln zł obrotu) skali działalności. Po wakacjach notowaliśmy już jednak kilka przypadków niewypłacalności relatywnie dużych firm budowlanych, o obrotach rzędu 300-400 mln zł i zatrudniających po kilkaset osób.

Trzeci czynnik ryzyka, w bardziej odległej przyszłości, to duża kumulacja prowadzonych prac inwestycyjnych – same nakłady na drogi i linie kolejowe mogą sięgnąć 500 mld zł w ciągu kilku lat. Taka kumulacja w jeszcze większym stopniu podbić może spiralę kosztowo-płacową (przy niedoborach wykwalifikowanych pracowników rzędu 100-150 tys. osób) po stronie wykonawców, co negatywnie wpłynie na marże i potencjalnie także na płynność finansową wielu firm budowlanych. ●

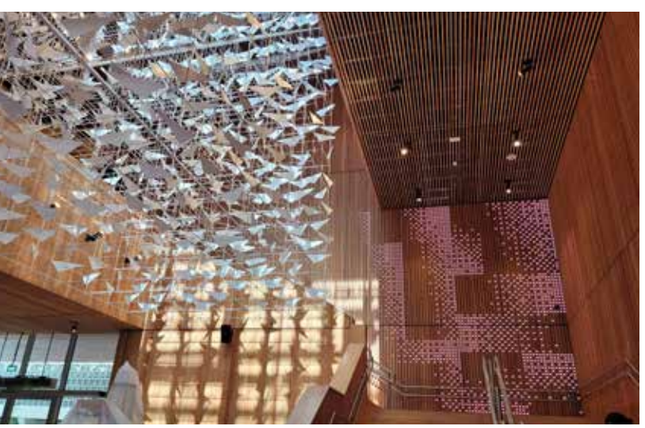
Kreatywnie i w zgodzie z naturą

„Poland. Creativity inspired by nature”, czyli „Polska. Kreatywność inspirowana naturą” – takie jest hasło przewodnie polskiej obecności na Expo 2020 w Dubaju. I takie przesłanie komunikujemy – od polskiego pawilonu, który jest wykonany z drewna, po opowieść o naszym kraju, która przedstawia polską przedsiębiorczość, odwagę, kulturę, ale także niezwykłą przyrodę.

Wojciech Jarmołowicz
Rzecznik prasowy Unibep SA
Prezes Zarządu Fundacji Grupy Unibep Unitalent

1 października 2021 roku został oficjalnie otwarty Pawilon Polski w Dubaju. Dzień wcześniej organizatorzy Expo 2020 zaprezentowali światu fascynujące otwarcie imprezy – spektakl był wyjątkowy.

– Dziś w spektakularny sposób rozpoczyna się nowa opowieść o Polsce na arenie międzynarodowej. W Pawilonie Polski, które jest architektonicznym dziełem sztuki, ukazującym siłę polskiego designu i kreatywność Polaków, odwiedzający będą mogli poznać opowieść o sukcesach gospodarczych Polski, naszej kulturze i technologii, niezwykłej przyrodzie, a przede wszystkim o naszej kreatywności i przedsiębiorczości – tak 1 października w Pawilonie Polskim mówił Adrian Malinowski, komisarz generalny Sekcji Polskiej Wystawy Światowej Expo 2020 w Dubaju. Rzeczywiście, pawilon robi niesamowite wrażenie – jest jedynym pawilonem na Expo, którego fasada jest w całości zbudowana z drewna. Ma ponad 2000 m kw., zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz budynku prezentowana jest rzeźba kinetyczna symbolizującą stado ptaków. Wygląda rewelacyjnie – zwłaszcza wieczorem. Większość osób, z którymi rozmawiałem, twierdzą, że budynek wygląda lepiej na zdjęciach, niż na wcześniejszych wizualizacjach.



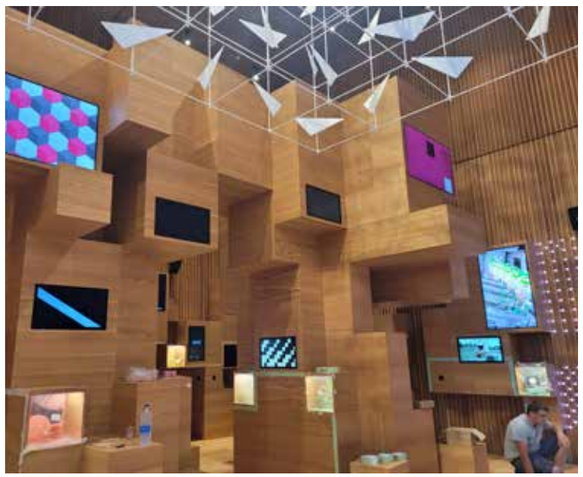
– Polski pawilon jest jednym z najpiękniejszych – podkreślał Omar Shehadeh, szef biura oficjalnych uczestników EXPO Dubaj 2020, który wziął udział w otwarciu Pawilonu Polskiego.

Zadowolenia i wzruszenia nie kryła Marta Sękulska-Wrońska, współautorka projektu pawilonu polskiego, partner w pracowni WXCA. – To była fascynująca przygoda, z wieloma zwrotami akcji, ale efekt jest znakomity – mówiła.

W pięciu strefach pawilonu Polska przedstawia opowieść o naszym kraju – kraju ludzi, przedsiębiorczych, kreatywnych, nie bojących się wyzwań. Jako kraj nie sili się – i to jest świadomy wybór – na wykorzystywanie najnowocześniejszych technologii multimedialnych. I patrząc na prezentacje innych krajów, wydaje się, że była to słuszna decyzja.

Wraz z otwarciem pawilonu polskiego w strefie wystaw czasowych zaprezentowało się województwo podlaskie, które przygotowało wystawę wraz z Ministerstwem Klimatu i Środowiska. „Xylopolis – miasto zasilane naturą” to instalacja trzech metaforycznych drzew, w których znajdziemy opowieść o pradawnej puszczy, o obecnym wykorzystaniu drewna oraz o przyszłości – gdzie nowoczesna technologia pomaga dbać o przyrodę i prowadzić zrównoważoną gospodarkę leśną, gdzie roboty i inteligentne drony badają puszczę, a w przyszłości mogą stać się strażnikami jej bezpieczeństwa i zdrowia. Celem tej części wystawy jest pokazanie symbiozy przyrody z rozwojem technologicznym i gospodarczym, tworzącej ideę „Puszczy Krzemowej”: inteligentnego ośrodka miejskiego, gdzie natura wraz z technologią tworzą jeden organizm.

Prócz opowieści o drewnie, w czasie wystawy prezentowane jest także wyjątkowe dzieło prof. Leona Tarasewicza, artysty należącego do najwybitniejszych polskich malarzy, który mieszka na Podlasiu. Obraz o niebagatelnych wymiarach 13,5 na 3,4 m powstał w sierpniu w specjalnie oddelegowanej do tego zadania hali produkcyjnej Unihouse SA w Bielsku Podlaskim.



– To dla nas ogromny zaszczyt i wyzwanie, ale my mieszkańcy województwa podlaskiego lubimy wyzwania. Od tego jak się tu zaprezentujemy będzie zależeć to, jak będzie postrzegał nas cały świat – mówił podczas ceremonii otwarcia pawilonu Artur Kosicki, marszałek województwa podlaskiego.

Generalnie trzeba przyznać, że Polska na Expo 2020 budzi spore zainteresowanie i wyróżnia się na tle innych państw (w większości pawilony są zbudowane ze stali, betonu i szkła). Dobrze, że pomyślano o dzieciach (specjalna strefa zabaw), prezentacji muzyki (rewelacyjne koncerty Karoliny Cichej z DJ Sw@dą), można też spróbować polskiej kuchni. Wyjątkową pracę wykonują studenci z polskich uczelni – opowiadają gościom o Polsce i ekspozycjach.

Pierwsze dni były interesujące i inspirujące, z dużą liczbą gości odwiedzających pawilon. Co dalej? Według gospodarzy, w ciągu najbliższego półrocza Polska zaoferuje gościom ponad 1000 wydarzeń o charakterze gospodarczym, kulturalnym i edukacyjnym. Zostaną także zaprezentowane polskie regiony, zarówno od strony gospodarczej, jak i turystycznej. Trzymamy kciuki za powodzenie wszystkich aktywności. ●

Wystawy EXPO to najważniejsze gospodarcze wydarzenie na świecie, porównywalne pod względem rozmachu do igrzysk olimpijskich, mistrzostw świata w piłce nożnej czy największych festiwali kulturalnych. W imprezie bierze udział ponad 190 państw z całego świata. W 2021 r. EXPO po raz pierwszy odbywa się na Bliskim Wschodzie i po raz pierwszy jest organizowana przez kraj arabski. Z powodu pandemii EXPO 2020 w Dubaju została przesunięta o rok i odbywa się w okresie od 1 października 2021 r. do 31 marca 2022 r. pod hasłem przewodnim „Łącząc umysły, tworząc przyszłość” („Connecting Minds, Creating the Future”). Według szacunków organizatorów, w ciągu 182 dni trwania Expo 2020 wystawę odwiedzi 18 milionów osób, które złożą 25 milionów wizyt. Według szacunków, polski pawilon odwiedzi ok. 1,8 mln gości.

Mistrz tworzył dzieło w hali Unihouse

Wybitny malarz Leon Tarasewicz przez ponad dwa tygodnie malował w Fabryce Domów Modułowych Unihouse SA specjalny obraz, który jest prezentowany w Pawilonie Polskim w czasie Expo 2020 w Dubaju. Obraz ma wymiary 13,5 na 3,4 metra, co daje w sumie niemal 46 m kw. powierzchni. To największe dzieło profesora Tarasewicza, które kiedykolwiek namalował na płótnie.

Jaki był pomysł na dzieło? Mistrz wyjaśnił, że ukazuje ono las i grę świateł w różnych okresach.
– Pamiętajmy, że to będzie część pawilonu polskiego w Dubaju i w takim wypadku, jak się projektuje do tego pracę, to z jednej strony powinna być ona samodzielna, a z drugiej wiadomo, że będzie tłem do innych obiektów i gablot, które tam są zaprojektowane – wyjaśnia Leon Tarasewicz.

Wystawy Światowe Expo to największe i najbardziej prestiżowe wydarzenia na świecie, łączące wątki gospodarcze, promocyjne, kulturalne i turystyczne. Ze względu na pandemię COVID-19, Expo 2020 w Dubaju zostało przełożone o rok i odbywa się między 1 października 2021 r. a 31 marca 2022 r. pod hasłem: Connecting Minds, Creating the Future – Łącząc umysły, tworzymy przyszłość. ●

BUDMA 2022. Budownictwo gotowe do spotkań!

Już ponad 300 wystawców zadeklarowało udział w przyszłorocznych targach budownictwa i architektury BUDMA. Powrót po „krótkiej przerwie” zapowiada się znakomicie – w Poznaniu będziemy mogli liczyć na prezentację kilkuset nowości i premier rynkowych, a spora część wystawców targów ubiega się także o przyznanie dla ich produktów prestiżowej nagrody Złotego Medalu targów BUDMA.

Zaplanowana na 1 – 4 lutego 30 edycja targów BUDMA nabiera rozpędu. Na co możemy liczyć w Poznaniu? – Spodziewamy się udziału około 600 firm z szeroko pojętego zakresu budownictwa. Targi tradycyjnie ułożone będą według tematycznych salonów. Zobaczymy silne reprezentacje firm z branży stolarki otworowej, dachów, ścian, stropów, posadzek, systemów wykończeniowych, rusztowań i szalunków, narzędzi i sprzętu pomocniczego, prefabrykacji czy także architektury miejskiej i rozwiązań smart home oraz smart city – mówi Dariusz Muślewski, dyrektor targów BUDMA. – Początek roku to idealny czas na premiery rynkowe, wdrożenie nowych systemów czy rozwiązań, czy zaobserwowania najnowszych trendów oraz „dotknięcia” innowacyjnych technologii i produktów. Według zapowiedzi naszych wystawców zobaczymy ich w Poznaniu aż kilkaset! Najważniejsze jest jednak to, że cała branża budowlana jest gotowa do spotkań, a na te już dzisiaj serdecznie zapraszam! – podkreśla.

Najlepsze praktyki

Targi to nie tylko możliwość bezpośredniego nawiązania relacji biznesowych na stoisku wystawcy, ale także szereg wydarzeń towarzyszących, które odbywają się na kilku płaszczyznach. Prawidłowe techniki montażu stolarki otworowej i najbardziej dopasowanych do tego zadania narzędzi zobaczymy w ramach akcji Dobry Montaż, Pokazy Sztuki Dekarskiej w tzw. pawilonie dachowym (pawilon nr 6 – przyp. red.) czy Strefa Podłóg i Warsztatów Parkieciarskich, na których zobaczymy najlepszych fachowców prezentujących właściwe, najnowsze rozwiązania techniczne w swoich branżach. Niezwykle ciekawie zapowiada się Strefa Testów organizowana przy współpracy z Grupą Prace Wykończeniowe. Tutaj, oprócz pokazów niezwykłych umiejętności Ambasadorów Grupy – znakomitych fachowców – będziemy mogli liczyć na szereg dodatkowych atrakcji, a także spotkać niecodziennych gości. Planowana jest także strefa pokazowa dla operatorów maszyn budowlanych w ramach odbywających się w tym samym czasie targów INTERMASZ/INFRATEC.

Poznaj, rozmawiaj, rozwijaj!

BUDMA obfitować będzie również w spotkania, których cele to podzielenie się wiedzą teoretyczną i zainicjowanie debaty o wyzwaniach ważnych dla budownictwa.

Dzień przed rozpoczęciem targów, 31 stycznia, wystartuje dwudniowy Kongres Budownictwa Polskiego. W niezwykłej scenerii Sali Ziemi w obiekcie Poznań Congress Center spotkają się przedstawiciele sektora budownictwa i branż towarzyszących. Wydarzenie obejmie cykl debat, wykładów i obrad z udziałem liderów największych firm, naukowców i praktyków, decydentów oraz przedstawicieli sektora finansów, ubezpieczeń i administracji państwowej, mających realny wpływ na życie gospodarcze i społeczne naszego kraju. – Dwa dni, pięć bloków tematycznych, kilkanaście debat z udziałem przedsiębiorców, top managerów, przedstawicieli świata nauki i administracji rządowej. Przedstawimy nie tylko największe problemy sektora budownictwa, ale także strategie współpracy, racjonalne rozwiązania i kierunki, które pozwolą nam na rzetelną realizację kontraktów. A to wszystko na bazie przepisów regulujących prawa i obowiązki strony zamawiającej i wykonawczej – mówi Jan Styliński, prezes Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa, organizatora Kongresu Budownictwa Polskiego. Poza sesjami obszarowymi odbędą się spotkania w formie okrągłych stołów, poświęcone kluczowym problemom branży budowlanej, tj. waloryzacji, zagrożeniu kumulacji robót budowlanych, nadzwyczajnym wzrostom cen materiałów budowlanych, kryzysowi na rynku pracy czy ograniczeniu finansowania inwestycji. Kluczową platformą dyskusji będzie Polski Pentagon Budowlany integrujący w osiąganiu konsensusu przedstawicieli rządu, samorządu, wykonawców, banków i ubezpieczycieli.

Forum Designu i Architektury D&A od 2-3 lutego będzie skupiało projektantów, uczniów i studentów kierunków architektonicznych, designerów i producentów poszukujących nowych trendów wokół innowacyjnych rozwiązań w obszarze szeroko pojętego projektowania przestrzeni. Swoje najlepsze i najciekawsze projekty zaprezentuje kilkadziesiąt biur projektowych w ramach przestrzeni 1m/ARCH, z kolei młodzi adepci sztuki architektury zachwycą nas innym spojrzeniem na architekturę ramach konkursu Szkice Architektoniczne: Stare po nowemu – rysunków wykonanych metodą tradycyjną. Spotkamy się także z wybitnymi przedstawicielami środowiska architektonicznego, którzy wezmą udział w debacie pt. OdNowa: spojrzenie na budynek, dzielnicę, miasto.

Musisz tam być

BUDMA to największe targi budowlane w Europie środkowowschodniej, znana i rozpoznawalna marka. Każda edycja przyciąga uwagę całego sektora budownictwa. Profesjonaliści, zarówno praktycy jak i teoretycy, nie pozwalają sobie na pominięcie tego ważnego wydarzenia, które inspiruje i motywuje do rozwoju. W lutym zobaczymy także prezentację maszyn i sprzętu pomocniczego na placu budowy w ramach targów INTERMASZ, materiałów i technologii dla budownictwa infrastrukturalnego – INFRATEC oraz nowe i ekologiczne rozwiązania branży kominkowej w ramach targów KOMINKI. ●

Warto już dzisiaj zaplanować swój udział w BUDMIE. Bilety na targi są już dostępne on-line: tobilet.pl.

www.budma.pl
www.kongresbudownictwa.eu
www.forumdia.pl

#GotowiDoSpotkań #targiBUDMA #BUDMA

Nowe Centrum Palisander otwarte

24 września w siedzibie firmy Palisander w Choroszczy odbyło się oficjalne otwarcie Centrum Logistycznego połączone z Konferencją „LOGISTYKA 4.0 – prezentacja najnowszych rozwiązań”.

Po zaprezentowaniu najnowszych usług firmy oraz krótkim omówieniu najciekawszych realizacji z minionego roku, w uroczystej atmosferze została przecięta wstęga, a Nowe Centrum Logistyczne Palisander zostało oficjalnie otwarte. Imprezę zaszczycili swoją obecnością znamienici goście, którzy mogli z bliska zobaczyć nie tylko nowoczesny budynek, ale również przyjrzeć się dokładnie procesowi regeneracji i konserwacji sprzętu, który zapewnia mu przedłużoną żywotność przy zachowaniu najwyższych norm bezpieczeństwa. ●

PZPB w Palisandrze

Palisander to jeden z najaktywniejszych Członków Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa. To również Firma, która ostatnie lata zalicza do bardzo udanych – wdrożone nowe technologie w produktach i obsłudze klientów, wybudowana okazała nowa siedziba. Aby wyrazić uznanie dla tych osiągnięć i rozpropagować wśród Członków, PZPB zorganizował wyjazdowe posiedzenie Rady Związku właśnie w nowej siedzibie Firmy Palisander. Posiedzenie Rady dotyczyło spraw związanych ze szkolnictwem zawodowym, spraw bieżących Związku, a także było okazją do omówienia organizacji Kongresu Budownictwa Polskiego. Po obradach Członkowie Rady mieli okazję poznać nową siedzibę i nowe aktywności Firmy. ●

Sztuka szuka domu. Jak dobrać dzieło do wnętrza?

Nie ulega wątpliwości, że sztuka urządzania wnętrz stanowi coraz bardziej popularny temat w naszym kraju – firmy oferujące swoje usługi w zakresie projektowania i dekoracji przestrzeni przeżywają oblężenie klientów; blogi wnętrzarskie powstają jeden po drugim, witryny księgarni kuszą publikacjami o designie, rzemiośle artystycznym oraz architekturze wnętrz w teorii i praktyce. Nie zapominajmy jednak o istotnym dla wystroju wnętrz elemencie – sztuce. Była ona przecież obecna w ludzkich siedzibach od tysiącleci – w siedemnastowiecznych Niderlandach nawet proste warsztaty rzemieślnicze ozdabiano obrazami. O tym, jakie dzieło sprawdzi się w naszych współczesnych pomieszczeniach opowiada Aleksandra Koper z Domu Aukcyjnego Art in House.

Aleksandra Koper

Dlaczego potrzebujemy sztuki w naszym otoczeniu?

Dzieła artystyczne w naszej przestrzeni przynoszą same korzyści: po pierwsze, sprawiają wizualną przyjemność, czego rezultatem staje się redukcja stresu oraz wprowadzenie w stan relaksacji po ciężkim dniu. Po drugie, sztuka podnosi prestiż miejsca – aspekt ten ma duże znaczenie w przypadku przestrzeni reprezentacyjnych, takich jak biura, sale konferencyjne, hotele. Dzieła sztuki w miejscu pracy stają się z kolei motorem do działania, podnosząc kreatywność pracownika i skracając czas wykonania powierzonych mu zadań.

Abstrakcja nad zabytkowym fotelem? Czemu nie!

Przede wszystkim pamiętajmy o tym, że ścisłe decorum wnętrzarskie nie istnieje: z powodzeniem możemy powiesić obraz dawnego mistrza na ścianie nowoczesnego domu; tak samo możemy postąpić ze współczesną abstrakcją w staromodnym pokoju. Pamiętajmy jednak, by w przestrzeni znajdował się elementy spójne z naszym dziełem sztuki: nowoczesną kompozycję możemy umieścić w bogatej, ornamentalnej ramie, by zniwelować zgrzyt między „nowym" obrazem a antycznym wystrojem. Z kolei stary portret nie będzie wyglądał jak archaiczny artefakt, jeżeli w designerskiej przestrzeni umieścimy rustykalny obiekt bądź przedmiot zabytkowy – np. mosiężny kandelabr czy ciężkie lustro. Dobry efekt uzyskamy również poprzez kolorystyczny związek powierzchni obrazu i rzeźby z przestrzenią poza dziełem sztuki – barwa występująca w kompozycji powinna powtórzyć się w elemencie wystroju wnętrza, takim jak np. poduszki, zasłony, obicia foteli, lampy.

1

Artyści, których warto znać

Jedną z artystek, której dzieła doskonale odnajdą się w nowoczesnym wnętrzu jest Joanna Sarapata. Dzięki schematycznie potraktowanym, linearnym postaciom oraz redukcji szczegółów do absolutnego minimum obrazy Sarapaty nie przytłoczą innych obiektów dekoracyjnych w pomieszczeniu, jednocześnie wprowadzając element ożywienia dzięki płaszczyznom płótna pokrytym szlagmetalem. Z kolei dynamiczne, złożone kompozycje, jak na przykład prace Roberta Jadczaka, wymagają mocnych akcentów kolorystycznych wnętrza oraz dodatków zróżnicowanych pod względem kształtu i faktury. W przeciwnym wypadku umieszczenie obrazu w białym, minimalistycznym pokoju spowoduje skupienie całej uwagi obserwatora wyłącznie na tym elemencie (chyba, że właśnie taki był nasz zamiar). Uniwersalnym rozwiązaniem mogą być figuratywne, akademickie kompozycje Jana Dubrowina – w zależności od rodzaju oprawy, dzieło wprowadzi do nowoczesnego domu nieco klasyki, zaś w obecności antycznych mebli dodatkowo podkreśli dawnego ducha epoki.

2

3

4

Gdzie szukać dzieł sztuki?

Dzieł wyjątkowych, potwierdzonych certyfikatem autentyczności szukajmy w domach aukcyjnych, galeriach czy pracowniach artystów. W razie wątpliwości, warto zwrócić się o pomoc do ekspertów, którzy doradzą w wyborze obrazu i rzeźby biorąc pod uwagę wszystkie czynniki decydujące o zakupie, takie jak nasz gust, wystrój domu oraz oczywiście budżet. Przede wszystkim kierujmy się jednak własnym odczuciem – sztuka ma przecież sprawiać nam przyjemność. Czy jest lepsze kryterium jej wyboru? ●

1. Jan Dubrowin, Robótka, 2021, olej na płótnie 46x38 cm
2. Robert Jadczak, Jazz Mad, 2021, olej na płótnie 100x100 cm
3. Joanna Sarapata, Ballerina, 2021, pastel na papierze 100x70 cm
4. Joanna Sarapata, Ecole de Paris, 2021, olej na płótnie 150x100 cm

Aromaterapia – dom pachnący zdrowiem

Aromaterapia jest naturalną i przyjemną metodą łagodzenia lub usuwania wielu dolegliwości. Zabiegi aromaterapeutyczne polegają na wprowadzeniu do organizmu olejków eterycznych roślinnego pochodzenia. Korzyści lecznicze płynące ze stosowania aromaterapii zostały docenione także przez farmakologię – olejki są używane jako składniki wielu specyfików medycznych.

Eliza Kruppik

Wykorzystanie olejków eterycznych w celach leczniczych ma długą historię sięgającą czasów starożytnych, podobnie jak stosowanie pachnideł. Stare księgi indyjskie, egipskie papirusy, tradycyjna medycyna chińska, Biblia czy Koran opisują efekty stosowania naturalnych substancji zapachowych. Ojciec medycyny Hipokrates zalecał używanie olejków do masaży i kąpieli, a greccy żołnierze zawsze nosili przy sobie maść z mirry, którą leczyli rany.

Co to są olejki eteryczne?

To naturalne esencje roślinne – związki aromatyczne występujące w nasionach, korze, łodygach, korzeniach, kwiatach i innych częściach roślin. Olejki są ekstrahowane w procesie destylacji parą wodną z niską temperaturą, w którym para wodna krąży pod ciśnieniem przez materiał roślinny, uwalniając olejki eteryczne do pary.

Jak działają olejki eteryczne?

Olejki eteryczne to jedne z najważniejszych produktów naturalnych pozyskiwanych z roślin, głównie ze względu na ich różne właściwości biologiczne i zastosowania lecznicze. Skład olejku eterycznego może się różnić w zależności od czynników takich jak: odmiana lub część rośliny, obszar wzrostu, zmiany klimatyczne, czas zbioru, warunki przechowywania i chemotyp każdego składnika. Dlatego nawet jeśli rośliny pochodzą z tego samego obszaru, skład pozyskanego z nich olejku może być różny każdego roku. Naukowe uzasadnienie stosowania olejków eterycznych w aromaterapii jest poparte zarówno fizjologicznymi, jak i psychologicznymi skutkami wdychania lotnych składników, które działają poprzez struktury układu limbicznego, takie jak formacja hipokampa, podwzgórze i kora gruszkowata. W niektórych badaniach z użyciem olejków eterycznych zaobserwowano specyficzne zmiany w EEG związane z czujnością i relaksacją. W badaniach klinicznych stwierdzono, że niektóre składniki olejków eterycznych hamują replikację wirusów poprzez uszkadzanie ich struktury, choć te mechanizmy nie są jeszcze dobrze zbadane.

Jak wybierać olejek?

Prawdziwy olejek eteryczny nie ma nic wspólnego z tanim olejkiem zapachowym. Niestety do wielu dostępnych obecnie na rynku dodaje się syntetyczne substancje zapachowe lub rozcieńcza się je nadmiernie. Dlaczego? Ponieważ, aby wyprodukować litr prawdziwego olejku lawendowego, należy pozyskać 200 kg kwiatów lawendy. Rekordzistą ceny jest olejek różany – by wytworzyć 1 kg tego olejku, potrzeba 4-5 ton ton płatków róży damasceńskiej. Potwierdzeniem oryginalności olejku eterycznego jest francuskie oznaczenie H.E.B.B.D. (skrót od Huile Essentielle Botaniquement et Biochimiquement Définie – olejek eteryczny zdefiniowany botanicznie i biochemicznie), jego angielski odpowiednik – E.O.B.B.D. (Essential Oil Botanically and Biochemically Defined), logo francuskiego certyfikatu rolnictwa ekologicznego – AB (Agriculture Biologique – uprawa biologiczna), bądź opis „olejek eteryczny w 100% czysty, naturalny, o określonym chemotypie".

Na co działają olejki eteryczne?

Bóle głowy, migreny – lawendowy, miętowy, eukaliptusowy, grejpfrutowy
Bóle reumatyczne, artretyzm – sosnowy, eukaliptusowy, goździkowy, szałwiowy, cynamonowy, rozmarynowy ww
Obniżenie odporności organizmu – herbaciany, goździkowy, tymiankowy, cytrynowy
Działanie bakteriobójcze – eukaliptusowy
Niedrożność dróg oddechowych, działanie przeciwwirusowe – mięta pieprzowa, eukaliptusowy, sosnowy, herbaciany, z jagody jałowca
Nadpobudliwość, nadciśnienie tętnicze, bezsenność – melisowy, majerankowy, cytrynowy, pomarańczowy, lawendowy, geraniowy, waniliowy
Infekcje skóry – sandałowy, jałowcowy, paczuli, bergamotkowy, herbaciany
Stres – lawendowy, meliswwwowy, pomarańczowy, sandałowy, geranium, mandarynkowy, różany, wetiwer, bergamotkowy
Afrodyzjaki – ylang-ylang, rozmarynowy, paczulowy, sandałowy, różany
Zaburzenia układu krążenia – rozmarynowy, sosnowy, lawendowy
Niskie ciśnienie tętnicze, nadmierna senność – tymiankowy, eukaliptusowy, szałwiowy, goździkowy, cedrowy
Zaburzenia okresu menopauzy – cyprysowy, sandałowy, melisowy, lawendowy, sosnowy
Koncentracja – bergamotka, geranium, bazyliowy, cytrynowy, mięta pieprzowa i rozmarynowy
Depresja – neroli, limetkowy, grapefruit, petitgrain, pomarańczowy
Bóle menstruacyjne – różany, cyprysowy, geranium, lawendowy

Czy olejki są bezpieczne?

Nie należy olejków stosować doustnie, ani na okolice oczu i śluzówek, u małych dzieci i kobiet w ciąży. Stosowanie należy zaczynać od kilku kropli, nie przekraczać w dyfuzji, masażu, kąpieli dawki 12-15 kropli na dobę. Olejki mogą podrażniać. Najczęściej alergizują: cynamonowy, goździkowy, z trawy cytrynowej, cytrusowy. Nasza skóra stanie się bardziej podatna na promienie UV, jeśli stosujemy arcydzięgiel, werbenę, krwawnik, dziurawiec, melisę i wszystkie olejki cytrusowe. Warto też pamiętać, że szklane buteleczki należy przechowywać w chłodnym i zacienionym miejscu, bo są wrażliwe są na działanie słońca. Otwarta butelka, powinna być zużyta w ciągu 3 lat. ●

Głównym celem aromaterapii jest fizyczne i psychiczne wzmocnienie odporności organizmu i jego sił witalnych do zwalczenia choroby

Pikap… po pracy

Pikap – amerykański wynalazek, który łączy cechy roboczego wołu ze względnie komfortowym samochodem osobowym jest znany od dziesięcioleci, i chociaż Jeep w swojej historii stworzył wiele takich aut, ostatnie zniknęło z oferty prawie 30 lat temu. W świecie motoryzacji to epoka. Dopiero teraz Amerykanie pokazali Gladiatora czyli… Wranglera z paką.

Kacper Wyrwas

Tworząc Gladiatora Amerykanie nie musieli długo myśleć i kombinować. Wystarczyło o pół metra zwiększyć rozstaw osi Wranglera i… gotowe. Pikap zaczyna się dopiero za środkowymi słupkami.

Przednia część to 100% Wranglera. Prawdziwy Jeep musiał pozostać sobą, więc nikt nie myślał nawet o ruszaniu wywleczonych na lewą stronę zawiasów drzwi czy prymitywnych zapinek pokrywy silnika. Klocowate nadwozie w wyjątkowo uroczy sposób ozdobiono też detalami nawiązującymi do barwnej historii marki. Na szybie za wstecznym lusterkiem "wymalowano" charakterystyczny wzór atrapy, a na felgach dumnie widnieje profil legendarnego Willysa. Najpierw treść, potem forma. To podstawowa zasada przy tworzeniu tak bezkompromisowego samochodu.

Z wnętrzem Gladiatora jest trochę jak ze starą drewnianą szopą, do której doprowadzono prąd i ogrzewanie. Nietypowa bryła nadwozia z praktycznie pionową szybą skutecznie związała stylistom ręce. W takiej przestrzeni zwyczajnie nie dało się stworzyć czegoś ładnego. I co z tego? Odsłonięte niechlujnie wykonane spawy, wystające śruby i zamki drzwi… Ktoś, kogo takie rzeczy we Wranglerze czy Gladiatorze rażą, zwyczajnie nie nadaje się do tego samochodu. Tutaj o chemii nie może być mowy. Koniec. Kropka.

Mała przednia szyba i rury klatki tylko pozornie sprawiają klaustrofobiczne wrażenie, bo tutaj nawet dwumetrowy drwal usiądzie w miarę wygodnie. Wszystkie przełączniki są pod ręką, ale nie wynika to ze szczególnej troski designerów, a z konstrukcji twardej jak kamień deski rozdzielczej, która jest bardzo blisko kierowcy. Na tyle blisko, że zbędna jest nawet pozioma regulacja kierownicy. Wewnątrz siedzi się przyjemnie wysoko, ale wyczucie gabarytów wymaga pewnej wprawy. Wąska maska jest bardzo wysoka, a dużo niższych błotników nie widać zza kierownicy. Czujności wymaga też nienaturalnie daleko wysunięty przedni zderzak. Problem widoczności do tyłu rozwiązuje kamera cofania.

Dłuższe nadwozie i większy rozstaw osi pogarszają nieco właściwości terenowe, ale Gladiator to wciąż prawdziwy offroader. Wystarczy tylko założyć odpowiednie opony i można wszystko. Kierowca bez większego doświadczenia w jeździe terenowej musi jedynie pilnować, żeby nie zsunąć się ze śliskiego skórzanego fotela. Z całą resztą wzorowo radzi sobie idiotoodporna konstrukcja napędów, która w połączeniu z solidną ramą pozwala właściwie na wszystko. Amator prędzej zwątpi niż zakopie Gladiatora. Zjazdy i podjazdy na których trudno ustać, błoto po ośki, trawersy, a wewnątrz słychać jedynie ciche szuranie urobku o podwozie. Silnik to trzylitrowy, sześciocylindrowy diesel, który pod względem kultury pracy i osiągów nie ma sobie równych wśród pikapów oferowanych na polskim rynku. 264 konie i ośmiostopniowy automat zapewniają świetne osiągi, bo setka w mniej niż 9 sekund to w takim klocu więcej niż dobry wynik.

A gdzie w tym wszystkim prawdziwy pikap? Niestety liczby pokazują wyraźnie, że konkurencja potrafi więcej. Dużo więcej. Na pakę Gladiatora można wrzucić niewiele ponad pół tony, a dopuszczalna masa przyczepy to zaledwie 2,7 tony. I to jest niezbity dowód, że Gladiator nie jest pikapem do pracy a… po pracy. Nie nadaje się do wożenia cementu, pustaków czy rusztowań, za to świetnie wygląda, gdy na pace stoją dwa crossowe motocykle albo deski surfingowe. To typowo lifestylowy samochód, a jego obecność w ofercie Jeepa to bardziej działanie wizerunkowe niż walka o klienta. Na polskim rynku dostępna jest tylko jedna wersja silnikowa i trzy poziomy wyposażenia. Najtańszy Gladiator kosztuje niecałe 300 tysięcy. Za topową odmianę Launch Edition trzeba zapłacić prawie 370 tysięcy. ●

Fotografie Kacper Wyrwas

POLSKI ZWIĄZEK PRACODAWCÓW BUDOWNICTWA

mtp GRUPA

ABY BUDOWAĆ SPRAWNIEJ, POTRZEBA ZMIAN

KBP

KONGRES BUDOWNICTWA POLSKIEGO

31 stycznia - 1 lutego 2022

Poznań Congress Center - Międzynarodowe Targi Poznańskie

NAJWAŻNIEJSZE OD DZIESIĘCIOLECI SPOTKANIE BRANŻY BUDOWNICTWA I INFRASTRUKTURY. TWOJA OBECNOŚĆ I GŁOS SĄ WAŻNE! MUSISZ BYĆ Z NAMI! ZAPRASZAMY!

budimex

PORR

Foamax Fire fighting systems & equipment

KELLER

PSE Polskie Sieci Elektroenergetyczne

JDP

Layher

SAFEROAD

www.kongresbudownictwa.eu

Puławska 186, Warszawa, Polska

Nowych Kosmonautów, Poznań, Polska

Węzeł Porosły koło Białegostoku

unibep

unibep oddział infrastruktury

unihouse

unidevelopment

budrex

Budujemy na lata

www.unibep.pl

Centrum handlowe Nikolsky, Charków, Ukraina

Signaturhagen, Kongsberg, Norwegia

Wiadukt nad torami, Topór, Polska

Od ponad 50 lat zmieniamy świat

budimex
zmieniaj świat

www.budimex.pl