

# Infrastruktura, kolej, atom – Budimex buduje przyszłość Polski

rozmowa z prezesem Arturem Popko

**Panie Prezesie, wiemy już, że portfel pozyskanych kontraktów w 2024 roku był rekordowy dla spółki. Czy w 2025 roku Budimex skupi się bardziej na realizacji obecnych czy pozyskiwaniu nowych kontraktów?**

– Rok 2024 zamknęliśmy z portfelem kontraktów na poziomie blisko 18 mld zł – to o blisko 5 mld zł więcej niż nasz wynik w 2023 roku. Te historyczne rezultaty uzyskaliśmy w okresie trudnym dla krajowej branży budowlanej, stawiając na dywersyfikację segmentów biznesowych. To, co szczególnie nas cieszy, to fakt, że nowe zlecenia są „zdrowe”, czyli z uwzględnioną waloryzacją. Patrząc na części składowe naszego portfela, przeważają w nim kontrakty drogowe. Ich wartość oscyluje w granicach 9 mld zł. Na kolejnym miejscu znajduje się budownictwo ogólne z inwestycjami na poziomie blisko 3 mld zł. Podobnie wygląda sytuacja w przetargach kolejowych. Około 1 mld zł to segment mieszkaniowy. Jedna dziesiąta wartości zleceń to inwestycje hydrotechniczne. Kontrakty te zapewniają nam front prac na cały 2025 i 2026 rok, a biorąc pod uwagę zlecenia w formule „projektuj i buduj”, także na kolejne 3 lata.

Mamy mocny fundament, który daje nam stabilność, ale też pozwala myśleć o dalszym rozwoju. Na rynek patrzymy zawsze szerzej niż w perspektywie 2–3 lat. W 2025 roku będziemy rozpoczynać nowe inwestycje, ale też kończyć część dużych projektów, m.in. Tramwaj na Wilanów, Warszawę Zachodnią czy terminal T3 Baltic Hub, które uwolnią nasze moce produkcyjne.

Przed nami intensywny okres ogłaszania inwestycji finansowanych ze środków UE. Łączna pula w najbliższych latach ma sięgnąć blisko 100 mld euro. GDDKiA oraz PKP PLK zapowiadają ogłoszenie postępowań na kontrakty o wartości 33,5 mld zł. W Programie Wieloletnim Centralnego Portu Komunikacyjnego do 2032 roku na kontynuację prac nad CPK przeznaczonych ma zostać ponad 131 mld zł. W latach 2025–2030 ponad 60 mld zł z budżetu państwa wesprze budowę pierwszej elektrowni atomowej, a ponad 120 mld zł – obronność.

W Budimeksie mamy kompetencje i zasoby sprzętowe, które pozwalają nam realizować kontrakty z tych segmentów. Są to jednocześnie dla nas obszary strategiczne. Dlatego realizacja pozyskanych zleceń będzie w naszym wypadku szła w parze z udziałem w kolejnych przetargach – w Polsce i za granicą.



**W 2024 roku w Konkursie PZITB Budowa Roku 2023 Budimex otrzymał aż 9 wyróżnień, w tym najważniejsze: nagrodę specjalną za modernizację węzła kolejowego „LOT C odcinek Most Wisła-Czechowice-Dziedzice – Zabrzeg”, 5 nagród I stopnia z tytułem Budowa Roku, 2 nagrody II stopnia, 1 nagroda III stopnia. Proszę powiedzieć, jak przebiegała modernizacja?**

– Realizacja węzła Czechowice-Dziedzice to jedna z bardziej złożonych inwestycji kolejowych, które mieliśmy okazję realizować. Wykonaliśmy i przebudowaliśmy ponad 20 obiektów inżynierskich

m.in. mostów i wiaduktów. Wymieniliśmy blisko 47 km torów oraz 56 km sieci trakcyjnej. Modernizacja obejmowała także przejazdy kolejowo-drogowe oraz perony na stacjach Czechowice-Dziedzice, Goczałkowice Zdrój oraz Zabrzeg. Zostały one wyposażone w jasne oświetlenie i czytelnie oznakowane oraz dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Na stacji Czechowice-Dziedzice oprócz budowy nowych wiat odnowiliśmy również te zabytkowe. Przejście pod torami na drugą stronę

miasta zostało wyposażone w windy, a cały obiekt pokryły mury nawiązujące do historii kolei, miasta i regionu. Powstało tam również nowoczesne Lokalne Centrum Sterowania.

Jednym z największych wyzwań tego projektu była woda. Konieczne było wzmocnienie całego terenu pod przyległymi szlakami oraz obszaru węzła kolejowego. Zabudowaliśmy 670 km długości pali wzmacniających teren oraz zabezpieczających przed osiadaniem. Dodatkowo kontrakt był realizowany pod czynnym ruchem kolejowym, co wymagało bardzo dobrego planowania prac, ale także zachowania najwyższych standardów bezpieczeństwa. To, co jest dla nas szczególnie istotne przy realizacji projektów infrastrukturalnych, to ich wpływ na poprawę szybkości przemieszczania się oraz komfortu osób korzystających z tego połączenia. W tym przypadku mówimy o podróżujących na trasie z Katowic do Zebrzydowic, Cieszyna oraz w Beskidy. Od marca ubiegłego roku składy pasażerskie mogą nią kursować z prędkością do 160 km/h, a towarowe do 120 km/h. Każda modernizacja linii kolejowej to poprawa przepustowości i konkurencyjności tego środka transportu w Polsce.

**Wciąż dominujące są kontrakty drogowe, ale oczywisty staje się fakt, że przyszłość należy do kontraktów kolejowych. Czy Budimex jest gotowy na te zmiany?**

– Kolej bez wątpienia będzie motorem napędowym europejskiego budownictwa w najbliższych latach. Mimo że w Europie Zachodniej połączenia kolejowe uznawane są za jedno z najlepszych na świecie, wciąż dotyczy to niewielkiej liczby państw. Nadal mniej niż połowa krajów UE oferuje usługi o prędkościach

komercyjnych powyżej 200 km/h. Prawie jedna trzecia tras kolejowych dla pasażerów między średnimi lub dużymi miastami obsługuje prędkości poniżej 60 km/h. Jednocześnie UE ma świadomość, że obniżanie emisyjności transportu bez rozwoju kolei nie będzie możliwe. Miesiąc temu Europejski Bank Inwestycyjny i hiszpański Adif podpisały umowę pożyczki w wysokości 350 mln euro na inwestycje w konwencjonalną i szybką infrastrukturę kolejową w kraju. W ubiegłym roku Komisja Europejska wybrała 134 projekty transportowe, które otrzymają ponad 7 mld euro dotacji UE z instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Około 80% finansowania przeznaczone ma zostać na kolej.

Polska jest największym beneficjentem europejskiego Funduszu Spójności. W ramach programu FENIKS w latach 2021–2027 na inwestycje kolejowe przewidziano 4,7 mld euro. Dodatkowo z instrumentu CEF na infrastrukturę i kolej przeznaczonych ma zostać blisko 28 mld euro. Kolej będzie również istotnym elementem budowy CPK. Zgodnie z aktualnym planem wartość inwestycji w tym komponencie sięgnąć ma 42,7 mld zł. W Budimeksie do realizacji inwestycji w kolej na wysoką skalę przygotowaliśmy się przez ostatnie kilka lat. W ciągu 5 lat nasze wydatki na rozwój w tym sektorze sięgnęły 250 mln zł. Tylko w ubiegłym roku przeznaczaliśmy na ten cel 60 mln zł. W styczniu kupiliśmy pociąg sieciowy zaprojektowany do utrzymania i modernizacji sieci trakcyjnej. Podjęliśmy też decyzję o nabyciu wahadła kolejowego do transportu kruszywa, obejmującego lokomotywę i 40 wagonów typu węglarka. Testowana jest już także nasza nowa lokomotywa elektryczna z NEWAG z Nowego Sącza. Nowy sprzęt o wartości 33,5 mln zł zostanie wdrożony do pracy w połowie 2025 roku. Nasz park maszynowy już teraz gwarantuje nam 100% niezależność i daje możliwość realizacji najbardziej złożonych technologicznie inwestycji kolejowych. Nasze obecne moce produkcyjne w segmencie szacujemy na ponad 3 mld zł w skali roku.

### **W obliczu tak dużych środków z KPO na kolej, czy Budimex będzie doskonalić się w kolejowym know-how, czy wykończy podmioty działające w tej branży?**

– W Budimeksie dążymy do tego, żeby w obszarze kolejowym budować własny potencjał sprzętowy, technologiczny i kompetencyjny. Do tej pory zbudowaliśmy kompleksowe zaplecze maszynowe umożliwiające montaż nawierzchni torowych, budowę kolejowych i tramwajowych sieci trakcyjnych czy wykonanie geometrii torów. Nasza spółka Budimex Kolejnictwo posiada certyfikaty przewoźnika kolejowego oraz Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w transporcie kolejowym. Bardzo duży nacisk w ostatnich miesiącach położyliśmy na rozwój w obszarze energetyki kolejowej. Dzisiaj jesteśmy w stanie wykonać 100% robót z nią związanych siłami własnymi, zarówno jeśli chodzi o sieć trakcyjną, jak i zasilanie, oświetlenie, ogrzewanie rozjazdów czy przebudowę kolizji. Łączenie kompetencji budownictwa kolejowego i energetyki to obszar, w którym chcemy się wyspecjalizować. Jednocześnie nie wykluczamy partnerstw związanych z pozyskiwaniem nowych pracowników. Luka w zatrudnieniu dotyczy m.in. stanowisk specjalistycznych, w tym z branży kolejowej czy energetycznej. Naszą odpowiedzią na to wyzwanie w Budimeksie są działania

skierowane do przyszłych adeptów budownictwa. W ciągu ostatnich dwóch lat nawiązaliśmy współpracę z ponad 50 technikami i uczelniami wyższymi. Organizujemy wizyty studyjne na budowach, nasi pracownicy prowadzą wykłady. Są to jednak działania długofalowe. A my w obliczu planowanych inwestycji potrzebujemy rozwiązań na tu i teraz. Dlatego we wrześniu ubiegłego roku, podczas Forum Ekonomicznego w Karpaczu, zawarliśmy list intencyjny w sprawie zatrudniania pracowników PKP CARGO S.A. Obejmował on program wsparcia dla 100-osobowej kadry spółki w grupach zawodowych, w których prowadziliśmy rekrutacje, m.in. na maszynistę spalinowych pojazdów trakcyjnych, mechanika taboru kolejowego, operatora sprzętu, elektromontera czy elektryka. Ta inicjatywa miała wymiar społeczny, ponieważ daliśmy tym ludziom bezpieczną perspektywę kontynuacji swojej pracy. Jednocześnie jednak odpowiedzieliśmy na własną potrzebę biznesową. Na podobne projekty jesteśmy też otwarci w przyszłości, zwłaszcza że w mamy cały czas otwarte rekrutacje na blisko 200 stanowisk.

### **W 1989 roku mieliśmy ukończoną w 80% elektrownię jądrową w Żarnowcu, której budowy zaprzestano. Czy w najbliższej przyszłości Polska doczeka się elektrowni jądrowej i czy Budimex będzie miał udział w jej budowie?**

– Udział w rozwoju segmentu energetyki atomowej w Polsce to jeden z naszych biznesowych celów strategicznych. W Budimeksie chcemy realizować projekty na dużą skalę, o kluczowym znaczeniu dla państwa, wspierające rozwój gospodarczy, ale także budowanie bezpieczeństwa naszego kraju. Elektrownia atomowa jest takim projektem. W 2022 roku podpisaliśmy z amerykańską Bechtel Corporation memorandum o potencjalnej współpracy przy budowie elektrowni jądrowej w Polsce. W ubiegłym roku spółka z naszej Grupy – Mostostal Kraków, została wstępnie wybrana przez Westinghouse do produkcji i montażu konstrukcji stalowych dużych modułów strukturalnych i obudowy. Przygotowujemy się do dalszego zaangażowania w ten historyczny projekt. Bardziej od części technologicznej interesuje nas rozwój infrastruktury towarzyszącej, która będzie otaczać reaktor w promieniu kilku kilometrów. Mamy już w swoim portfelu jedno takie zlecenie. W październiku zawarliśmy kontrakt z PEJ, w ramach którego zrealizujemy drogę techniczną do nabrzeża mającego służyć do morskiego transportu elementów potrzebnych do budowy elektrowni jądrowej na Pomorzu. Dokumentacja projektowa dla drogi będzie gotowa w pierwszym kwartale 2026 roku, następnie do końca roku planujemy rozpoczęcie prac budowlanych. Wejście w segment energetyki atomowej wymaga od nas pozyskania kadry posiadającej odpowiednie kompetencje. W Polsce programy edukacyjne w tym obszarze dopiero są rozwijane. Dlatego pracujemy nad tym, w jaki sposób możemy chociażby uzupełnić wiedzę naszych pracowników do realizacji tych zleceń. Obecnie mamy bardzo silną i doświadczoną Dywizję Budownictwa Energetycznego i Przemysłowego. Zespół ten zrealizował kilkanaście inwestycji energetycznych w Polsce i na Litwie, m.in. budowę nowego bloku energetycznego Elektrowni Turów czy odcinki gazociągu Baltic Pipe. Mamy więc solidne podstawy do tego, aby uczestniczyć w rozwoju kolejnego segmentu energetyki w Polsce.

**Czy decyzja o powrocie do sektora budownictwa mieszkaniowego miała podłoże bardziej biznesowe czy wizerunkowe – chcecie być Państwo obecni we wszystkich sektorach branży budowlanej?**

– Kilka lat temu wycofaliśmy się z budownictwa mieszkaniowego ze względu na niską marżowość tych inwestycji. Sytuacja wykonawstwa w tym sektorze nie poprawiła się, dlatego mieliśmy świadomość, że powrót wymagać będzie zmiany podejścia. Zdecydowaliśmy się na formułę joint venture, w której ryzyko inwestycji rozkłada się pomiędzy partnerów biznesowych. Podjęliśmy współpracę z partnerem, który odpowiada m.in. za zarządzanie nieruchomościami na rynku polskim, my natomiast ze swojej strony wnosimy kompetencje w zakresie generalnego wykonawstwa oraz kapitał. Razem zrealizujemy budowę kompleksu budynków mieszkalnych w Poznaniu, a następnie sprzedaży mieszkań klientom indywidualnym. Budujemy teraz 400 mieszkań, w przygotowaniu jest też druga inwestycja na 200 lokali.

„Mieszkaniówka” była tym samym dla nas, przede wszystkim decyzją biznesową. Jest ona jednak spójna z naszym celem strategicznym, jakim jest ciągłe dywersyfikowanie i rozwijanie oferty Budimeksu.

**Wychodzimy na chwilę poza rynek krajowy. Budimex realizuje wiele ciekawych kontraktów za granicą – zatem, który z kontraktów jest dla Pana najważniejszy, najtrudniejszy w realizacji, najbardziej przyszłościowy?**

– W przypadku rynków zagranicznych, jeśli miałbym ocenić potencjał poszczególnych państw, największy widzimy w Czechach. W przypadku inwestycji zdecydowanie najtrudniejszą, a jednocześnie najbardziej perspektywiczną dla Budimeksu jest realizacja łotewskiego odcinka Rail Baltica.

Na rynku czeskim jesteśmy obecni od dwóch lat. Realizujemy tam obecnie dwa kontrakty. Są to budowa 7,6 km odcinka autostrady D35 o wartości 640 mln zł oraz polderu Kutřín. W ramach umowy na sumę 113 mln zł powstanie zaporę o długości 146 m. Wykonana zostanie też rewitalizacja rzeki na długości 2 km. Przygotowujemy się również do kolejnych inwestycji. Razem z Cintra Invesis BV i Strabag zakwalifikowaliśmy się do drugiego etapu postępowania na kolejny odcinek D35 – Opatovec-Mohelnice. Oferta na to zadanie zostanie wybrana w III kwartale tego roku. Projekt będzie realizowany w formule partnerstwa publiczno-prywatnego. Czesi zdecydowali się na PPP w odpowiedzi na stosunkowo niskie dofinansowanie ze źródeł UE. Potencjał udziału kapitału komercyjnego w inwestycjach infrastrukturalnych podnosimy jako Budimex od lat. Nadal jednak w Polsce podejście do tego rozwiązania jest sceptyczne. Być może doświadczenia sąsiadów to zmienią.

Rail Baltica to z kolei przedsięwzięcie strategiczne w skali regionu, będące elementem wielkiego unijnego projektu, jakim jest sieć TEN-T. Kontrakt ten realizujemy w ramach konsorcjum E.R.B. Rail. Obejmuje on budowę 230 km nowoczesnej linii kolejowej dużych prędkości, 175 obiektów inżynierskich oraz 11 przejść ekologicznych. Wartość projektu to 3,7 mld euro. W 85% jest on finansowany z europejskiego funduszu „Łącząc Europę” (CEF). W tej chwili kończymy przygotowania do rozpoczęcia budowy centrum

logistycznego Lekawa, z którego klient będzie docelowo zarządzał infrastrukturą. Na czas realizacji inwestycji to będzie centrum organizacyjne i zaplecze budowy. Pierwsze prace liniowe mają ruszyć wiosną tego roku. Na początku to będą roboty ziemne, drogowe, przy obiektach inżynierskich i podtorzu. Doświadczenia zdobyte na Łotwie chcemy przenieść na kolejny projekt. Równolegle bierzemy udział w przetargu na budowę analogicznego odcinka w Estonii. Zakwalifikowaliśmy się do drugiego etapu postępowania. Jego wartość może osiągnąć łącznie nawet 932 mln euro.

**Postęp, nowe technologie, sztuczna inteligencja czy druk 3D, co wykorzystujecie Państwo w waszych projektach na budowach?**

– Od kilku lat mamy swój wewnętrzny zespół, którego zadaniem jest budowanie w firmie kultury innowacyjności i zachęcanie pracowników do dzielenia się pomysłami, ale też poszukiwanie ciekawych rozwiązań na rynku. Przykładem rozwiązania stworzonego oddolnie przez zespół Budimex jest aktywna odzież ochronna opracowana wspólnie z Fabryką GARMENT. Ta inicjatywa zrodziła się w naszym dziale BHP. Odzież jest wyposażona w światłowody, co gwarantuje pracownikom bezpieczeństwo nawet w trudnych warunkach atmosferycznych. Współpracujemy również ze środowiskiem naukowym. Razem z Wydziałem Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej pracujemy nad projektem materiału, który byłby w stanie samodzielnie wytwarzać dodatek do asfaltu drogowego w razie jego uszkodzenia. Z pomocą firmy Microsoft realizujemy z kolei pilotaż systemu COPILOT. Chcielibyśmy, aby w przyszłości sztuczna inteligencja wspierała nasze zespoły z różnych obszarów w wykonywaniu codziennych zadań na wielu poziomach, pomagała im lepiej zarządzać czasem.

W ramach projektu CONCERT opracowaliśmy mobilnego robota wspomagającego pracowników na budowach. Jako jedyny reprezentant branży budowlanej w tej inicjatywie byliśmy odpowiedzialni za realizację testów tego urządzenia na naszych placach. Odbyły się one na budowie Wojskowego Szpitala Klinicznego w Krakowie. Dziś kontynuujemy własne prace w tym obszarze i pracujemy nad dostosowanymi do naszych potrzeb technologiami robotycznymi.

Inwestujemy także m.in. w rozwój nowych technologii z obszaru clean tech. Przy okazji realizowanych projektów korzystamy z możliwości, jakie oferuje modelowanie BIM. Pozwala ono na efektywne zarządzanie zasobami, co przekłada się na redukcję odpadów czy emisji. Z tego rozwiązania korzystamy m.in. przy budowie Warszawy Zachodniej. Na tej samej inwestycji, przy wsparciu technologii scanningu laserowego 3D, na bieżąco monitorujemy realizowane konstrukcje i w bardzo krótkim czasie wykrywamy potencjalne błędy tak, by nie wpływało to na tempo i harmonogram robót. W przypadku stacji Elk sięgnęliśmy po technologię druku 3D, co pozwoliło nam wykonać schody w ramach przedsięwzięcia w zaledwie kilka dni przy minimalnym nakładzie pracy. Wierzymy, że rozwój innowacji w budownictwie może być przełomowym dla całego sektora. Chcemy być liderem tej transformacji w branży.

**Dziękuję za rozmowę.**

**Grażyna Furmańczyk-Ziemińska**