

MIRBUD wjeżdża na tory

data aktualizacji: 2024.09.09 autor: Anna Wójcik-Brzezińska



Firma Mirbud zarządzana jest przez Jerzego Mirgos od ponad 35 lat. Specjalizuje się dzisiaj w budownictwie drogowym. Buduje stadiony, lotniska, autostrady, centra logistyczne. Działa przede wszystkim jako generalny wykonawca we wszystkich segmentach budownictwa. Od 2008 r. spółka jest notowana na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie.

W perspektywie trzech lat 20% przychodów grupy MIRBUD powinno pochodzić z branży kolejowej. W skali roku oznacza to 700 mln złotych przychodu więcej.

Dziś, przy portfelu zamówień spółki (na koniec sierpnia) przekraczającym 8,3 mld złotych, 82% stanowią projekty drogowe, 15% to budynki użytku publicznego, 2,5% budynki produkcyjne i handlowe, a pół procenta budynki mieszkalne.

Prezes największego podmiotu gospodarczego w Skierniewicach, jednej z największych spółek budowlanych w Polsce, Jerzy Mirgos, podkreśla, że największe wyzwania, z którymi mierzy się branża, wynikają z sytuacji na rynku pracy oraz brakiem długoterminowych planów i równomierności w ogłaszanych przetargach przez publicznych inwestorów tj. GDDKiA, PKP PLK czy CPK.

Jeśli chodzi o zarządzaną przez niego spółkę, Jerzy Mirgos zakłada, że jej przychody na koniec 2024 roku będą porównywalne do roku minionego i wyniosą 3-3,5 mld złotych.

DEI, anglojęzyczny skrót oznaczający różnorodność, równość i włączanie, do niedawna budził co najwyżej zainteresowanie specjalistów HR. Dziś presja kolejnych regulacji oraz dbałość o wizerunek skłaniają coraz więcej pracodawców do inwestycji w ten obszar. Jak implementować DEI w budownictwie?

- To nie kwestia jedynie dobrego wizerunku czy mody, ten trend z nami zostanie. Wprowadzanie do kultury zarządzania praktyk zapewniających jednakowe traktowanie zatrudnionych niezależnie od różnic kulturowych, etnicznych i społecznych to konieczność. W tym sensie branża budowlana w Polsce musiała wypracować standardy. Przedsiębiorstwa muszą dziś wprowadzać zasady, które faktycznie są opisem zmieniającej się gospodarki i demografii.

Unijna dyrektywa zwiększająca reprezentację kobiet we władzach spółek dotknie ok. 170 firm z Giełdy Papierów Wartościowych (GPW). Za dwa lata największe spółki notowane na GPW, w tym Mirbud, będą musiały sprostać wymaganiom mówiącym o zwiększonym udziale kobiet w zarządach i radach nadzorczych. Ekspertki wskazują, że przepisy przyczynią się do m.in. „większego wykorzystania potencjału ekonomicznego lepiej wyedukowanej części społeczeństwa”.

- Kobiety są bardzo odpowiedzialne, pracowite, usystematyzowane, a także, w świetle danych o wykształceniu społeczeństwa, bardzo dobrze wykształcone. Ich udział w kadrze zarządzającej dla Mirbudu nie będzie problemem, ale jeśli legislator w przyszłości pominie specyfikę naszej branży, spotka się to z naturalnym sprzeciwem. Pominę oczywiste argumenty i fakt, że 82% zatrudnionych w branży stanowią mężczyźni, ale przypomnę, że najczęściej to obowiązki macierzyńskie powodują, że kobiety nie znajdują się w branży budowlanej. Praca w delegacji powoduje, że branża na pewno w jakiejś części jest zamknięta dla kobiet. Nigdy zatem parytetu nie będziemy mogli osiągnąć na takim poziomie jak w edukacji, ubezpieczeniach, administracji, finansach i bankowości, czy nawet produkcji.

Od lat udział kobiet w branży budowlanej rośnie. Kobiety stanowią u nas 30% zatrudnionych, z czego duża część pracuje na budowach.

Kobiety na budowie to codzienność, czy wyjątek?

- Trzeba mieć świadomość tego, że „praca na budowie” to szerokie pojęcie. Oczywiście, że Mirbud zatrudnia pracownice administracji, mamy też inżynierki budowy, kierowniczkę budów, kontraktów, inspektorki budowlane. Szeroki jest też wachlarz branż związanych z budownictwem, tj. choćby inżynieria sanitarna, architektura, geodezja, elektrotechnika czy energetyka. Nasze doświadczenia z pracy z kobietami są bardzo dobre. Problemem nie jest etykieta „zawodu męskiego”, ale to, że kobiety same podejmują decyzje dotyczące swojej kariery.

Jeśli chodzi o gospodarkę i konkurencyjność, chciałbym zapytać o wzrost kosztów pracy. W Polsce relacja między minimalnym wynagrodzeniem - tym ustawowym, regulowanym ogólnie, a średnim rynkowym wynosi 60%. Prościej mówiąc, płaca minimalna wynosi 60% średniej. Ktoś ostatnio zażartował na Twitterze, że przyjdzie czas, gdy na pytanie - ile powinna wynosić płaca minimalna, padnie odpowiedź - nie mniej niż średnia. Co Pan na to?

- Co do zasady jestem zwolennikiem myślenia o gospodarce: im mniej ingerencji polityków, tym lepiej dla rynku. Do legislatora docierają argumenty płynące od przedsiębiorców, że podwyższenie krajowego minimum da impuls do wzrostu inflacji. Problemy w branży budowlanej są złożone, począwszy od sytuacji geopolitycznej i cen materiałów, ale wysokość płacy minimalnej zajmuje nas mniej niż inne sektory i nie jest istotnym problemem.

W naszej branży nikt nie zarabia (średnio) mniej niż dwukrotność pensji minimalnej. Rozumiem, że rządzący pochylają się nad osobami, które na rynku pracy mają najciężej. Ja przesunąłbym punkt ciężkości pytania o wynagrodzenia na pytanie, czego politycy nie powinni robić, by nie wykluczać z rynku kolejnych grup - np. kobiet, osób słabo wykształconych, czy zwyczajnie - bez zawodowych aspiracji.

W pierwszym kwartale tego roku, jak podał GUS, najczęściej poszukiwani pracownicy to m.in. robotnicy budowlani. Jak Pan to skomentuje?

- Myślę, że każda branża boryka się z problemem dostępu do wykwalifikowanych pracowników. Czy to będzie branża budowlana, spożywcza, czy administracja, ten problem wszędzie istnieje.

Tak jak swego czasu polski hydraulik ratował Brytyjczyków, tak do niedawna wskazywano, że Ukraińcy wypełnią lukę demograficzną, będą pracować na polskich budowach. Dziś co drugi deklaruje, że chce wyjechać z Polski.

- Ukraińcy byli istotną częścią tego potencjału wykonawczego, ale nie mówimy o drastycznych odpływach czy przyptywach pracowników ze Wschodu. W debacie publicznej uchodzący są stawiani na równi z migrantami zarobkowymi, a nie powinni, bo ci ludzie mają zupełnie inne priorytety życiowe i plany na przyszłość.

Problem, o który pani pyta, jest taki, że w branży budowlanej praca - o czym już mówiliśmy - jest ciężka, godziny pracy nieregularne, do tego delegacje, komfort pracy też nie jest duży. Dlatego od lat zatrudnienie w branży spada. Mówimy zarówno o pracownikach produkcyjnych, jak i inżynierach budowlanych. Dla fachowców od budownictwa zawsze znajdzie się miejsce np. w administracji. To jest podstawowy problem. Na uczelniach na kierunkach inżynierskich nie ma tłoku, młodzi ludzie wolą studiować finanse, prawo i administrację. Skłonni są mniej zarabiać, ale w warunkach komfortowych, przewidywalnym wysiłku i czasie. Płacimy nieporównanie lepiej od administracji, ale nie jesteśmy w stanie konkurować warunkami.

Wracając do pytania o obcokrajowców, którzy mają rozwiązać problemy branży, chcę również zauważyć, że barierą wciąż pozostaje język, ale także kwestie kwalifikacji - licencji, praw jazdy, uprawnień, dopuszczeń na pewnych stanowiskach. Emigranci, którzy trafiają na rynek pracy, to przeważnie ludzie bardzo słabo wykwalifikowani. Jedyna szansa, żeby sprostać wyzwaniom w branży budowlanej, przy ograniczonym potencjale kadrowym, to mechanizacja, robotyzacja, prefabrykacja i usprzętowanie, ale również lepsza organizacja pracy.

Budowlanka nie jest branżą, którą wskazuje się w pierwszej kolejności, gdy chodzi o otwartość na nowe technologie. Stawia im opór.

- Zapewniam, że jesteśmy otwarci na transformacje, ale proszę pamiętać o naszej specyfice. Nie wszystko da się zautomatyzować czy prefabrykować. Efektywność na budowach rośnie z dekady na dekadę, wzrosła poprzez usprzętowanie. Zmieniają się technologie wykonawcze.

Porozmawiajmy o innym wymiarze kryzysu w branży. Nieraz pytany przez dziennikarzy mówił pan - w polskich warunkach inwestycje publiczne albo drastycznie wyhamują i na rynku nie ma zleceń, albo projektów jest nadmiar i wtedy opłacalność w obu przypadkach drastycznie spada. Firmy popadają w problemy. To, że mamy pogorszenie koniunktury na rynku, nikt nie ma wątpliwości, ale czy obwieszczenie kryzysu w branży nie jest przedwcześnie?

- Po wzlotach są upadki. Obserwujemy pewne spowolnienie w branży. Przyczyn jest wiele - wysokie

stopy procentowe, w konsekwencji problemy w uzyskiwaniu finansowania inwestycji, trwająca w Ukrainie wojna, zmiana władzy. Samorządy są bardzo słabe finansowo, często ich nie stać na wymagany udział własny w inwestycjach. Na pewno widzimy mniejszą ilość przetargów i w sektorze prywatnym, samorządowym i państwowym, ale to nie jest jakaś katastrofa. Firmy pracują na wysokim poziomie wykorzystania mocy produkcyjnych. Problemem jest brak planu nowych przetargów oraz obawy o rentowność kontaktów w kolejnych latach. Sytuacji nie poprawia fakt, że spóźnione o kilkanaście miesięcy pieniądze z unijnego budżetu trafiają na rynek zbyt wolno. Proces inwestycyjny zamarł także w związku z trwającą rewizją rządowych programów infrastrukturalnych. Kluczowa dla branży jest stabilność i przewidywalność rynku, aby uniknąć spiętrzenia inwestycji, co nie jest korzystne ani dla firm budowlanych, ani dla klientów.

Sytuacja pozwala na optymizm?

- Perspektywy dla polskiego budownictwa są bardzo dobre, ale luki inwestycyjne powtarzające się od wielu lat wpływają na funkcjonowanie branży budowlanej bardzo negatywnie. Z drugiej strony, pamiętajmy, że pieniądze, które trafiają, nawet przy tym zastoju, na rynek są bardzo duże.

Dwadzieścia lat temu w Polsce wydawano na infrastrukturę drogową miliard złotych w roku, dziś realizowane są zadania o wartości nawet 30 miliardów złotych.

Czy branża budowlana jest gotowa na wyzwania związane z ekologią?

- Branża staje przed wieloma wyzwaniami związanymi z ekologią, ale jest coraz bardziej świadoma konieczności wprowadzania zrównoważonych praktyk. Widzimy rosnące zainteresowanie technologiami, które zmniejszają wpływ na środowisko, tj. energooszczędne materiały, odnawialne źródła energii, czy systemy zarządzania odpadami.

Wprowadzanie ekologicznych rozwiązań nie jest jednak proste. Wymaga to inwestycji w nowe technologie i szkolenia pracowników. Nie wszystko da się zautomatyzować czy prefabrykować, ale efektywność na budowach rośnie z dekady na dekadę, m.in. dzięki usprzętowieniu i zmianom w technologiach wykonawczych. Na przykład, dzisiaj na dużych budowach już nikt nie robi zbrojenia na miejscu - przyjeżdżają gotowe prefabrykaty, co pozwala ograniczyć pracę ludzi do niezbędnego minimum.

Ważne jest, aby utrzymać obecny potencjał kadrowy i poprzez mechanizację, prefabrykację oraz lepszą organizację pracy na budowach, poprawić efektywność. Ocieplenie klimatu i wyższe temperatury pozwalają wydłużyć sezon budowlany, co również może przyczynić się do bardziej zrównoważonego rozwoju branży.

Podsumowując, branża budowlana jest na dobrej drodze, ale przed nami jeszcze wiele pracy, aby w pełni sprostać wyzwaniom związanym z ekologią.

Oślawione KPO nie jest natomiast „tortem”, po który sięgnie budowlanka. Rząd zapowiedział konieczność zmiany kierunku inwestycji w Polsce. Zamiast dalszej rozbudowy sieci dróg, ruszą inwestycje na kolei.

- Faktycznie Krajowy Plan Odbudowy nie dotyczy naszej branży, pieniądze mają trafić na ochronę środowiska, medycynę, pierwszeństwo będą miały innowacje. Budowa dróg to nie jest tajemnicą ani dla Unii, ani dla naszego rządu, nie jest już priorytetem.

Bo nie są zielone.

- Tak naprawdę w Polsce w najbliższej dekadzie zakończymy budować autostrady i drogi

ekspresowe. Priorytetem w najbliższych latach ma być szybka kolej, ale także inwestycje, które uwolnią przepustowość linii istniejących, żeby jeździło więcej towarów i był sprawny ruch dalekobieżny.

Informacje, jakie płyną z rządu, są takie, że do końca roku poziom ogłaszanych przetargów będzie rósł. Dziś ograniczona liczba ogłaszanych postępowań prowadzi do wzmożonej rywalizacji o zlecenia. W latach poprzednich średnio w przetargu kubaturowym czy drogowym brało udział 5-7 firm, dzisiaj jest ich 15. Najniższe oferty często są poniżej zaplanowanych budżetów i realnych kosztów wykonania projektów. Inwestycje w Polsce wymagają długofalowego planowania.

„Kredyt 0 procent” - już wiemy, w projekcie budżetu na przyszły rok nie została wpisana złotówka na ten program. To dobrze?

- Czy będzie 0, czy 2 proc. to nie ma większego znaczenia. Państwo musi znaleźć narzędzie do osiągnięcia zasadniczego celu - pomocy ludziom młodym, by osiągnęli samodzielność. Przeciwnicy tego programu twierdzą, że kredyt 0 proc. spowoduje wzrost popytu, w związku powyższym wzrost cen, jak to się normalnie na rynku dzieje.

To oczywiste, że preferencyjny kredyt motywuje ludzi do zaciągania zobowiązań. Ceny mieszkań muszą rosnąć. Czy developerzy zarobiliby? Oczywiście - na tym polega ich działalność.

Osobiście jestem zwolennikiem innej pomocy - dofinansowania w wysokości do 50 proc. oprocentowania zaciągniętych kredytów. Drugi kierunek wsparcia, na który rząd powinien znaleźć pieniądze to budownictwo komunalne, ale w ograniczonym zakresie.

Boi się pan Zielonego Ładu?

- Boję się braku konkurencyjności Europy. Oczywiście, można produkować materiały budowlane przy zerowej emisji, no bo oczywiście teoretycznie jest to możliwe, tylko kto poniesie tego koszt i jaka będzie konkurencyjność naszych wyrobów w stosunku do wyrobów z Azji, Afryki, czy z Ameryki? Dzisiaj cement kosztuje 500 zł za tonę, nowa polityka sprawi, że będzie kosztował 1500. Zwolenników Zielonego Ładu zachęcam - spójrzcie na liczby, a nie na procenty. A liczby pokazują, że np. polski przemysł będzie coraz mniej konkurencyjny. Od 2030 r. wszystkie nowo wznoszone budynki mają być zeroemisyjne. W przypadku budynków mieszkalnych i niemieskalnych konieczne jest przeprowadzenie ich termomodernizacji, tak żeby zmniejszyć ich zapotrzebowanie na energię pierwotną do ogrzewania, chłodzenia wentylacji i klimatyzacji. Nowe regulacje stanowią m.in., że budynki mieszkalne w UE mają zmniejszyć średnie zużycie energii o 16 proc. do 2030 r. i o 20-22 proc. do 2035 r.

A koszt wprowadzenia? Nie znam budowlanej maszyny, która jest w stanie na akumulatorach pracować cały dzień.

ElectroMobility Poland wczesną wiosną ogłosiła, że fabryka polskich samochodów elektrycznych Izera ma być wybudowana przez polską firmę MIRBUD S.A. Tymczasem o budowie na razie cisza, rząd mówi o „pracujemy nad takim projektem, żeby w Polsce były produkowane samochody elektryczne”. Fabryka w Jaworznie ma jeszcze szanse powstać?

- Technicznie jak najbardziej. Moja wiedza jest dosyć ograniczona, faktem jest, że mamy podpisany list intencyjny. Nie jest tajemnicą, że spółka ma partnera biznesowego z Azji. Niewątpliwie budowa fabryki Izery, która ma produkować kilkaset tysięcy samochodów rocznie, jest wyzwaniem. Czy ma szansę powstać? Przypomnę, że Polska w latach osiemdziesiątych kupiła licencję Fiata i od tego zaczęła się intensywna motoryzacja w kraju. Czy fabryka będzie miała zbyt? Izera to projekt, który

wymaga decyzji politycznych. Sądzę, że rząd powinien dać zielone światło do realizacji tego projektu, gdyż nie ma dla niego alternatywy, jeżeli chcemy być w tym biznesie.

CPK powstanie między Łodzią a Warszawą (Baranów) do 2035 roku. Dziś o projekcie łatwiej mówić jako powrocie Polski na tory.

- Z tego, co słyszymy, na budowę infrastruktury kolejowej w Polsce zamierza się w najbliższej dekadzie wydać 200 mld złotych, tylko do końca tego roku 17 mld. To potężny impuls dla gospodarki, podobnie, jak budowa CPK.

Dużym problemem w dalszym ciągu jest w Polsce brak ochrony własnego rynku. W Rumunii w zamówieniach publicznych mogą brać tylko podmioty z Unii Europejskiej lub stowarzyszoną umową GAP-a. W Polsce do przetargów dopuszczamy firmy z najbardziej egzotycznych zakątków globu, firmy, których nie jesteśmy w stanie zweryfikować.

Przez dwadzieścia lat po transformacji gospodarczej polscy politycy nie uznali za słuszne, by wspierać polski biznes. To doprowadziło do sytuacji, że jesteśmy jedną z niewielu polskich firm, która jeszcze ma fundamenty i siłę konkurować z w przetargach z zagranicznymi korporacjami.

Rzecznik generalny Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wydał opinię, w której co do zasady uznał, że dyrektywy zamówieniowe nie przewidują dostępu do rynku zamówień publicznych dla firm spoza Unii Europejskich, nieobjętych Porozumienia WTO w sprawie zamówień rządowych (GPA). Chodzi o tzw. kraje trzecie jak Turcja, Chiny, Kazachstan czy Liban.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej zgodny z tą opinią spowodowałby gigantyczną zmianę na polskim rynku zamówień publicznych. Obecnie bowiem dość powszechnie przyjmuje się, że ustawa - Prawo zamówień publicznych nakazuje w sposób równy i niedyskryminacyjny traktować wszystkie podmioty, niezależnie od kraju ich siedziby. Oczywiście wyjątkiem są zamówienia w dziedzinie obronności i bezpieczeństwa.

Na koniec rozmowy chcę pana zapytać o perspektywę dla branży, ale prosić też o krótkie podsumowanie trzech kwartałów tego roku.

- Jak inni uczestnicy rynku obserwujemy spowolnienie gospodarcze. Dobra informacja jest taka, że rynek się stabilizuje, czekamy na realizację zapowiedzi rządu - że w tym roku ruszą duże inwestycje infrastrukturalne.

Budowa pierwszej w Polsce elektrowni jądrowej zbliża się wielkimi krokami. Dla inwestycji wydano już decyzję lokalizacyjną oraz decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, trwają prace nad projektem. Rozpoczęcie robót budowlanych wiązać się będzie z przetargami na budowę tzw. infrastruktury dostępowej, na którą mają składać się nowe i zmodernizowane linie kolejowe, specjalna konstrukcja morska do rozładunku wielkogabarytowych komponentów oraz nowa droga krajowa, która połączy teren planowanej inwestycji z węzłem Łęczyce na drodze ekspresowej S6.

Wyzwania dla spółki?

- Reorganizacja. Grupa w ostatnich latach bardzo urosła, jesteśmy już tak dużą firmą, że relacje osobiste, jakie do tej pory funkcjonowały w kontaktach kierowników, dyrektorów i przepływu informacji nie są już dzisiaj wystarczające. Wyzwaniem, które sobie postawiliśmy w tym roku, była emisja nowych akcji, pozyskanie kapitału, co pozwoli nam maksymalnie do końca przyszłego roku, uzyskać 10-15 proc. udziału w rynku inwestycji kolejowych.

Oczywiście, czekamy na przetargi publiczne. Chcemy wykorzystać możliwości, jakie daje rynek, jeśli

chodzi o rynek mieszkaniowy. Spodziewam się, że nasza spółka JHM Development sprzeda notarialnie ponad 500 mieszkań w tym roku.

Źródło: <https://eglos.pl/aktualnosci/item/44144-mirbud-wjezdza-na-tory>