Specializaci v oboru podzemních staveb považujeme za naše rodinné stříbro

Tuto kompetenci jsme významně posílily a rozšířily také nedávnou personální akvizicí celé skupiny specialistů z oboru projektování tunelových staveb, hodnotí pozici společnosti HOCHTIEF CZ Ing. Pavel Kubasa v našem rozhovoru.



Ing. Pavel Kubasa (43) je absolventem Vysokého učení technického v Brně. Během své profesní kariéry pracoval v celé řadě velkých stavebních společností. Do společnosti HOCHTIEF CZ nastoupil v roce 2007. Působil v pozici vedoucího projektového týmu na projektu výstavby tunelu Blanka v části Prašný most–Špejchar. Od roku 2013 zastává pozici ředitele divize Dopravní stavby společnosti HOCHTIEF CZ. Ing. Kubasa je ženatý a má čtyři děti.

Společnost HOCHTIEF CZ působí v segmentu dopravního stavitelství bez pár měsíců už deset let. Co bylo hnacím motorem pro její nastartování, přežití a rozvoj?

Rozhodujícím momentem pro založení naší divize Dopravní stavby, jejímž prostřednictvím HOCHTIEF CZ působí v segmentu dopravního stavitelství, bylo bezpochyby získání stavby vnějšího silničního okruhu kolem Prahy. Zde jsme se ve sdružení se společnostmi Strabag a Bögl a Krýsl významně podíleli na výstavbě Lochkovského mostu a Lochkovského tunelu. Divize měla tehdy jen několik lidí a jejich kompetence spočívala především v tunelových stavbách a zemních pracích většího rozsahu. To se stalo dobrým odrazovým můstkem pro budoucí růst divize a potažmo naší společnosti v oblasti dopravních staveb. Naši úvodní pozici nám do značné míry pomohlo upevnit to, že jsme mohli využít silné kompetenční zázemí naší mateřské společnosti v Německu a její experty, kteří se na výstavbě spolupodíleli.

Dalším úspěšným posunem byl podpis smlouvy na realizaci části tunelu Blanka v úseku Prašný most–Špejchar. Tuto významnou subdodávku jsme prováděli pro společnost Metrostav. Zakázka zahrnovala komplikovanou a velmi technologicky náročnou stavbu tunelu realizovanou metodou hloubení zvanou Top and Down. Její součástí byly rovněž snad všechny druhy inženýrských staveb od běžných přeložek, přípojek, dočasných objektů až po směrovou přeložku části dejvického vlakového nádraží. Právě to bylo jedním z důležitých impulzů pro další kompetenční posun divize, který vyústil v realizaci projektu Metro V.A. Tento projekt znamenal pro divizi významný personální rozvoj a stabilizující zásobu práce na několik let.

Preferují se zakázky, které se realizují podle přesně zadaného projektu, nebo lépe vnímáte projekty, kde můžete zapojit vlastní dovednosti (např. žlutý FIDIC)?

Obě podoby zakázek jsou pro nás důležité. Přesně zadané a dobře připravené zakázky podle červeného FIDICu jsou méně náročné na odborné kompetence firem a tvoří část výkonu každé společnosti. Pokud ovšem dobře připravené nejsou, dostává se klient a potažmo i zhotovitel do pasti zákona o veřejných zakázkách a pak se dobrá řešení hledají velmi obtížně.

Naproti tomu zakázky v režimu žlutého FIDICu dávají prostor pro uplatnění společnostem se silným kompetenčním zázemím a finanční stabilitou. Tato forma zadání nám vyhovuje a chceme jí do budoucna věnovat více prostoru. V tomto nastavení totiž nemusíme soutěžit se společnostmi, u nichž se obtížně předpovídá jejich existence, byť i v horizontu jen několika měsíců. Aktuálně v tomto režimu realizujeme projekt pražské Ústřední čistírny odpadních vod a na Slovensku obchvat Žiliny na dálnici D3.

Jakou úlohu hraje na českém trhu Kompetenční centrum HOCHTIEF CZ?

Jak už jsem se zmínil, patříme ke špičce v oboru podzemních staveb a tuto specializaci považujeme za naše rodinné stříbro. Tato kompetence byla významně posílena a rozšířena nedávnou personální akvizicí celé skupiny specialistů z oboru projektování tunelových staveb. Náročné a komplexní práce v oblasti železobetonových konstrukcí, mostů a geotechniky v současné době ještě do určité míry komunikujeme s naším Kompetenčním centrem v Německu, ale i zde plánujeme v příštích letech rozvoj směrem k úplné samostatnosti. Velký prostor k růstu vidím v oblasti železnic, kde jsme své působení zahájili teprve nedávno.

Ačkoli v současnosti není odstraňování starých ekologických zátěží prioritou vlády, naše skupina specialistů v této oblasti je na vysoké úrovni a pokrývá kompletní spektrum této problematiky. Významným tématem zůstávají projekty v režimu žlutého FIDICu a projekty veřejného a soukromého partnerství, tzv. PPP projekty. Zde budeme úročit naše zkušenosti z realizace pražské Ústřední čistírny odpadních vod, obchvatu Žiliny na dálnici D3 a přípravy obchvatu kolem Bratislavy, který bude realizován jako PPP projekt a který v současnosti připravujeme ve spolupráci s naší sesterskou společností Dragados.

Myslíte si, že je možné u nás realizovat PPP projekt v oblasti dopravního stavitelství?

Realizace PPP projektu není vhodná v případech, kdy stát neuspěl v přípravě projektů, respektive v zajištění stavebního povolení, například z důvodu obstrukcí ze strany různých „aktivistů" (zejména ekologických), a pouze zoufale hledá cestu k čerpání prostředků z Evropské unie.

Vyslovuji jednoznačné ano PPP projektům jako systémovému nástroji pro rozložení investičních nákladů do více let a současně jako nástroje k vytvoření stabilizačního prostoru pro významné stavební společnosti se zkušeností v této oblasti. Nejsem si ale jistý, zda si je stát opravdu vědom skutečnosti, že tím přípravu projektu zkrátí maximálně o rok nebo dva z celkové doby více než deseti let.

Obecným problémem, který vidím, je, že za stávající nestability priorit vlády a neustálého přerušování kontinuity přípravy liniových staveb je velmi obtížné řídit velké firmy a nastavovat dlouhodobé a střednědobé cíle, což v konečném důsledku poškozuje nejen firmy a jejich zaměstnance, ale i konkurenceschopnost celého stavebního sektoru.

(sf)