



# 20 mld zł na inwestycje drogowe w 2013 r.

tekst: **KATARZYNA BEDNARZ**, analityk rynku budowlanego, PMR

Od czasu wejścia Polski do Unii Europejskiej wkład budownictwa drogowego w branżę budowlaną rósł nieprzerwanie, osiągając w 2011 r. udział na poziomie 28%. Rok 2012 był pierwszym okresem spowolnienia, a wkład drogownictwa spadł do 22%. Najbliższe dwa lata dla branży będą raczej trudne, jednakże długoterminowy potencjał wciąż jest spory, co wynika przede wszystkim z dużych potrzeb, jakie generuje polska, wciąż niekompletna, sieć drogowa.

Według najnowszego raportu firmy badawczej PMR, zatytułowanego *Budownictwo drogowe w Polsce 2013 – prognozy rozwoju na lata 2013–2015*, po spadkowym 2012 r., kiedy to wartość rynku budownictwa drogowego skurczyła się o ok. 19%, także rok 2013 przyniesie spadek produkcji w tym segmencie – do ok. 20 mld zł. Obecnemu spowolnieniu w branży drogowej towarzyszy znaczne pogorszenie sytuacji finansowej firm wykonawczych, co jest związane z malejącą liczbą przetargów na nowe przedsięwzięcia.

Budownictwo drogowe znajduje się obecnie w punkcie zwrotnym, a ostateczny scenariusz będzie zależał od kilku czynników. Dalszy rozwój branży może ułatwić planowana poprawa standardów współpracy między zamawiającymi a wykonawcami inwestycji. Spory toczący się pomiędzy stronami doprowadził do rozwiązania wielu umów oraz wydłużenia terminów realizacji inwestycji. Co więcej, konieczność przeprowadzania nowych przetargów pociąga za sobą dodatkowe koszty oraz opóźnia oddawanie tras do użytku.

Obecnie stosowane praktyki, oparte na funkcjonujących zapisach prawnych, przyczyniły się do upadłości wielu firm budowlanych. W 2012 r. zbankrutowało ok. 300 przedsiębiorstw budowlanych, a jako jedną z głównych przyczyn takiego stanu rzeczy wymienia się niski poziom cen oferowanych przez firmy w przetargach i brak możliwości późniejszej ich waloryzacji. Nowe zasady opracowywane dla postępowań przetargowych mają wejść w życie wraz z projektami przewidywanymi na kolejny okres finansowania unijnego. Przyszłe ramy prawne powinny



fot. Ralfik D - Fotolia.com



Przejście dla zwierząt, fot. A. Wysokowski

zagwarantować bardziej zrównoważony podział ryzyk pomiędzy stronami umowy, a gwałtowne zmiany cenowe, które dla wielu przedsiębiorstw stały się powodem poważnych trudności, mają zostać zniwelowane (jeśli nie zupełnie wykluczone) przez zastosowanie waloryzacji cen materiałów. W trakcie ustaleń są także regulacje dotyczące kwestii podwykonawców. Istnieje zatem realna szansa, by szara strefa w budownictwie została znacznie ograniczona.

Istotny jest fakt, że wraz z bolesnymi doświadczeniami rośnie świadomość podmiotów jak należy prowadzić dane przedsięwzięcie. Jeżeli najbliższe lata zostaną odpowiednio wykorzystane, to jakość pracy branży drogowej ulegnie znacznej poprawie.

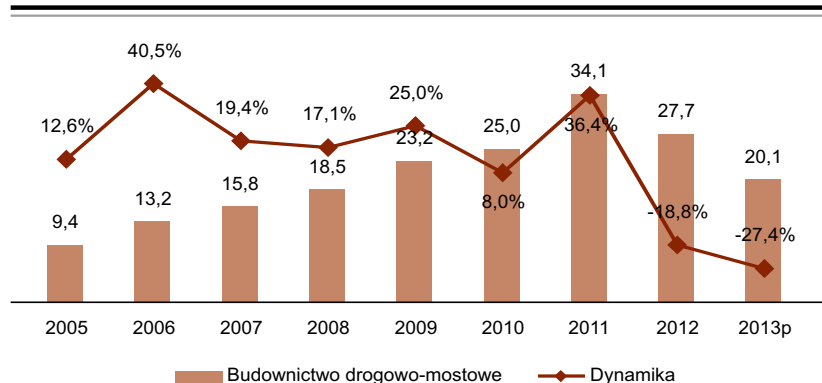
Kluczową kwestią, która stanowi bazę wyjściową dla dalszej sytuacji branży, jest zapewnienie środków finansowych na realizację planowanych przedsięwzięć. Według naszych szacunków, obecnie na różnym etapie przygotowania znajdują się projekty o wartości ok. 85 mld zł. Jednakże z pewnością nie uda się zrealizować wszystkich zamierzeń, a ostateczny kształt programu inwestycyjnego planowanego przez GDDKiA będzie uzależniony od porozumienia osiągniętego na szczycie UE. Wstępnie wynegocjowana

wielkość budżetu na lata 2014–2020, zakładającego środki dla Polski na zbliżonym do obecnego budżetu poziomie, powinny przynieść branży inżynierskiej kilka lat stabilnej odbudowy potencjału.

Budujący dla drogowców może być fakt, że GDDKiA zapowiada rozpoczęcie pierwszych przetargów w ramach nowej perspektywy już w 2013 r. Dodatkowo, racjonalne rozłożenie tych postępowań w czasie pozwoli uniknąć spiętrzenia zadań w jednym okresie i gwałtownych zmian cenowych na rynku, co miało miejsce w przypadku pakietu inwestycyjnego na Euro 2012.

Bardzo dobrym rozwiązaniem jest również przekazywanie utrzymania dróg w ręce prywatnych przedsiębiorców na mocy umów zawieranych na określony czas. Segment ten jest co prawda zbyt mały, by wypełnić lukę po wielomilionowych przetargach na roboty budowlane, jednak stanowi dodatkowy rynek dla firm wykonawczych, a przy tym generuje oszczędności dla inwestora oraz gwarantuje odpowiedni stan nawierzchni dla użytkowników. Obecnie umowy dotyczą ok. 830 km tras krajowych, natomiast docelowo mają objąć wszystkie trasy zarządzane przez GDDKiA.

**Wartość (mld zł) i dynamika (% r/r) produkcji budowlano-montażowej z tytułu budownictwa drogowo-mostowego w Polsce, 2005-2013**



p – prognoza  
 Źródło: Raport „Budownictwo drogowe w Polsce 2013”  
 – Prognozy rozwoju na lata 2013-2015”, PMR, 2013