

Rynek ma nadzieję na jak najszybsze uruchomienie funduszy europejskich



Z **ADRIANEM FURGALSKIM**,
prezesem zarządu Zespołu Doradców
Gospodarczych TOR, rozmawia
MARIUSZ KARPIŃSKI-RZEPA,
Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

Trudnym społecznie zadaniem będzie opracowanie nowego systemu wnoszenia opłat za korzystanie z infrastruktury, bowiem bezpłatne autostrady nie mają szans się utrzymać.

Jesteśmy świadkami zmiany polityki krajowej, mamy nowy rząd i nową większość w Sejmie. Jak te czynniki mogą wpłynąć na rynek budownictwa w 2024 r.?

Zapowiadane są audyty, w tym także programów inwestycyjnych, choć właściwie publicznie skupiamy się tylko na audycie projektu CPK. Każda nowa większość ma oczywiście do tego prawo, ale ważne jest, by to działanie miało charakter merytoryczny, a nie politycznej wendety i aby trwało krótko, tak by nie paraliżować procesów inwestycyjnych. W przypadku kolei trudno byłoby coś paraliżować, bo właściwie na skutek zablokowanych środków z UE stoimy w miejscu. Rynek ma właśnie

nadzieję na jak najszybsze uruchomienie funduszy europejskich, bo to ostatni tak duży zastrzyk finansowy dla naszego kraju. To chyba największe wyzwanie dla rządu i zarazem oczekiwanie w bieżącym roku. Olbrzymie pieniądze z Unii mogłyby już zacząć pracować w roku przyszłym, dodając corocznie 0,7 p.p. do PKB Polski.

Jaka jest sytuacja branży budowlanej, a szczególnie budownictwa drogowego i kolejowego?

Mimo że większość spółek pokazuje zyski, to branża budowlana należy do jednych z najbardziej pesymistycznych, gdy idzie o nastroje. Firmy budowlane skarżą się przede wszystkim na koszty energii,

paliw, komponentów i usług oraz koszty zatrudnienia. W budownictwie w 2023 r. zanotowano o ponad 70% więcej niewypłacalnych firm niż w 2022 r. Brak nowych zleceń prowadzi do ostrej konkurencji cenowej między firmami, która promuje agresywne zachowania na etapie ofertowania. Firmy często oferują niebezpiecznie niskie ceny, żeby tylko zdobyć kontrakt. Takie okoliczności wpłyną negatywnie na ich rentowność. W lepszej sytuacji jest branża drogowa, gdzie przeprowadzono już dwie waloryzacje, w sumie na 15%. Branża kolejowa wciąż ospale stara się zrealizować mniejszą, bo 10-procentową waloryzację, a w samorządach mamy w większości wolną



Południowa Obwodnica Warszawy, fot. udmurd, Adobe Stock

amerykanę. Stąd pesymizm. choć po wyborach pojawiła się nadzieja na zmianę klimatu inwestycyjnego dzięki m.in. zakończeniu konfliktu z KE.

Przed jakimi wyzwaniami stoi nowy minister infrastruktury, dyrektor GDDKiA i prezes PKP PLK?

Postulatem rynku jest rozpoczęcie procesu wyrównywania finansowania inwestycji drogowych i kolejowych oraz w przypadku tych drugich zmniejszenie w stosunku do obecnego uzależnienia od środków europejskich. To zadanie przekonania rządu do takiej rewolucji leży po stronie ministra Klimczaka. Prace na drogach idą mniej więcej w tym samym tempie, do 1500 km dróg w realizacji każdego roku. Trzeba jednak przejrzeć inwestycje pod kątem ich ewentualnego przeskalowania oraz zabezpieczyć większe środki na utrzymanie sieci drogowej. Trudnym społecznie zadaniem będzie opracowanie nowego systemu wnoszenia opłat za korzystanie z infrastruktury, bowiem bezpłatne autostrady nie mają szans się utrzymać. Słusznie odwołany szef GDDKiA zwracał

uwagę na rosnące opóźnienia w wydawaniu decyzji administracyjnych wynikające z postępujących braków kadrowych. Szef PLK znów musi zmierzyć się z niepełną realizacją planów inwestycyjnych i koniecznością przeniesienia części zadań na nową perspektywę finansową UE. Inwestycje muszą przynosić zdecydowanie lepsze wyniki dla pasażerów i nadawców ładunków niż obecnie, chociażby w aspekcie czasu przejazdów.

W których sektorach rynku można spodziewać się ożywienia lub spadku?

Kluczowy jest segment publiczny, który odpowiada za mniej więcej połowę krajowej produkcji budowlanej, a obecnie jest w stanie zawieszenia, wypatrując środków z UE, bez których nie sposób wyobrazić sobie realizacji projektów w segmencie kolejowym i energetycznym. W grudniu 2023 r. wpłynęło 5 mld € na transformację energetyczną. Ze środkami unijnymi ruszą inwestycje w samorządach. Na to samo oczekuje kolej. Ożywienie gospodarcze przyniesie wzrost aktywności w budownictwie przemysłowym, a ob-

niżki stóp procentowych, wzrost realnych dochodów i nowe formy wsparcia budownictwa mieszkaniowego pozwolą przestać narzekać także w tych segmentach rynku.

Jaka jest przyszłość CPK?

Urealnienie projektu to podstawa. Weryfikacja założeń, odtajnienie metodologii przyjętej przy rozmaitych prognozach. Weryfikacja przepustowości lotnisk w aglomeracji warszawskiej, bo nie jest prawdziwą narracją, że żadnego z nich nie można znacząco rozbudować. Temat rozpoczynano od poziomu 100–120 mln pasażerów rocznie, co dawałoby największy port lotniczy świata. Dzisiaj zesłaliśmy gdzieś do połowy początkowych założeń. Kurczą się także prognozowane wielkości tranzytu. Wszystko trzeba rzetelnie policzyć, zwłaszcza że mamy na to czas, bo żaden start nowego lotniska w 2028 r. nie był i nie jest możliwy. Kolejne duże prędkości także muszą powstać tam, gdzie są realne potoki podróżnych. Wydatki 200 mld zł na tzw. szprychy i uzyskanie raptem 40 mln nowych pasażerów w ruchu dalekobieżnym nie trzyma się kupy.



Most kolejowy, fot. Tomasz Warszawski, Adobe Stock

Jak Pan ocenia proces wdrażania cyfryzacji i BIM przez inwestorów publicznego i prywatnego?

Nie widzę pełnego przekonania do BIM w sektorze publicznym, a z pewnością idzie to zbyt wolno. Badania wskazują, że świadomość BIM oscyluje w Polsce na poziomie 46%. Gdy technologia nie jest powszechnie stosowana, to wyższe są także koszty zainwestowania w nią. Łączy się to z niską wyceną pracy projektantów, gdzie projekt stanowi do 2% całości kosztów inwestycji, podczas gdy w Niemczech waha się od 6 do 12%. Brakuje ekspertów, a że koszt ich wyszkolenia także jest znaczny, wielu inwestorów publicznych zamyka się przed takim ruchem w trosce o źle pojmowane oszczędności. Sporo jest też mitów, np. że BIM wykazuje małe biura projektowe, więc nie ma odpowiedniego nacisku rynku, aby na taką technologię mocniej stawiać. Coraz więcej krajów punktuje dodatkowo BIM w postępowaniach przetargowych, np. w Wielkiej Brytanii każde zamówienie centralne o wartości przekraczającej 100 mln £ musi być realizowane z wy-

Inwestycje kolejowe muszą przynosić zdecydowanie lepsze wyniki dla pasażerów i nadawców ładunków niż obecnie, chociażby w aspekcie czasu przejazdów.

korzystaniem tej technologii. Innowacji w procesie projektowania nie da się na szczęście zatrzymać.

Na ile jest możliwe, że polskie firmy będą odbudowywać infrastrukturę i kubaturę Ukrainy po zakończeniu wojny?

Najpierw musimy odbudować poprawne stosunki polityczne między na-

szymi krajami. Oczywiście, że będziemy brać udział w procesie odbudowy, ale nic nie dostaniemy spod ludy, wbrew zamówieniom publicznym. Nie będziemy krezusem procesu odbudowy. Żeby móc eksportować nasz potencjał wykonawczy, musimy najpierw uporządkować sprawy na naszym rynku, na którym właściwie non stop trwa walka o przetrwanie, a kilkadziesiąt lat inwestycji w naszym kraju nie doprowadziło przecież do powstania europejskich championów budownictwa. Autostrady czy drogi kolejowe owszem, nasze podmioty mogą się tam znaleźć w konsorcjach wykonawczych. Bardziej jednak liczę na eksport produktów budownictwa, np. cementu, oraz dostawy autobusów czy taboru szynowego, bo mamy już tutaj całkiem ciekawe doświadczenie.

Tematami tego numeru „NBI” są bezpieczeństwo na budowie oraz budownictwo tunelowe. Jak Pan ocenia poziom bezpieczeństwa na polskich budowach i rozwój tunelowania w Polsce?

Budownictwo jest branżą, w której dochodzi do wypadków najpoważniej-



Budowa tunelu na drodze S3 Bolków – Kamienna Góra, fot. nbi media

szych w skutkach. Tę niechlubną palmę pierwszeństwa trzymamy już wiele lat. Kontrole wciąż potwierdzają niestety lekceważenie norm bezpieczeństwa, oszczędności na środkach ochrony i bagatelizujące podejście do tematu ze strony wielu pracodawców i pracowników. Szczególnie dotyczy to małych budów, gdzie oszczędza się na bezpieczeństwie i higienie pracy, zwłaszcza że znowu trzeba rywalizować o robotę za jak najniższą cenę. Analizując przyczyny wypadków, widzimy od lat, że przynajmniej 60% stanowią nieprawidłowe zachowania pracowników. Upadki z wysokości i prace w wykopach przodują. Czy tutaj trzeba odkrywać Amerykę na nowo, czy po prostu skuteczniej nadzorować pracowników, którzy nie stosują przydzielonego im sprzętu ochronnego? Mam nadzieję, że realizowana przez PIP *Strategia kontroli i prewencji w budownictwie* przyniesie skutki przez działania kontrolno-nadzorcze i prewencyjne.

Włochami czy drugą Austrią nigdy nie będziemy, jednak tunele nie stanowią

Tunele powstające w Polsce należą do jednych z najnowocześniejszych w Europie i stosowane są w nich innowacyjne rozwiązania, np. w obszarze bezpieczeństwa.

już u nas rzeczy wyjątkowej. Natomiast to, co ważne, to, że tunele powstające w Polsce należą do jednych z najnowocześniejszych w Europie i stosowane są w nich innowacyjne rozwiązania, np. w obszarze bezpieczeństwa. Realizacja takich inwestycji będzie przebiegać jeszcze sprawniej dzięki opracowanym w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych

i Autostrad wymaganiom w obszarach projektowania, realizacji, utrzymania i zarządzania tunelami. Mamy już doświadczenie, a większość prac przed nami, gdyż na docelową długość 25 km tuneli mamy dopiero ok. jednej trzeciej.

Czy Kraków ma szanse na metro?

Szansę na metro w Krakowie rosną właściwie z każdą kampanią wyborczą, aby następnie opaść. Być może jest to związane w dużej mierze ze sceptycyzmem w tej sprawie ustępującego prezydenta. Metro kształtuje rozwój miasta, a w przypadku wiadomych ograniczeń wynikających ze specyfiki centralnych części Krakowa z pewnością zrewolucjonizowałoby transport. Pytanie jednak, gdzie są analizy, które pokazywałyby konkretne liczby, poki pasażerów? Kolejne pytanie dotyczy źródeł pochodzenia środków na budowę, bo rzeczą oczywistą jest, że środki miejskie czy regionalne nie wystarczą. Nie widzę wskazania takich realnych źródeł, choć z racji nadciągających wyborów samorządowych w tym temacie pojawi się znowu wiele obietnic.

Dziękuję za rozmowę.