

Inwestycje w infrastrukturę

23 mld euro na przygotowania do Euro 2012 w Polsce

Bartłomiej Sosna



Analityk rynku budowlanego,
PMR Publications,
bartek.sosna@pmrpublicatons.com

Estakada w Milówce, fot. GDDKiA oddział w Katowicach

Całkowita wartość inwestycji związanych z organizacją Euro 2012 w Polsce i na Ukrainie wyniesie niemal 38 mld euro, z czego ok. 60% pochłonią przedsięwzięcia realizowane w Polsce. Aż jedną trzecią łącznej wartości przygotowań stanowić będą inwestycje na polskich drogach – wyniosą one dwukrotnie więcej niż analogiczne projekty na Ukrainie.

Ambitne plany organizatorów

Wartość inwestycji budowlanych w infrastrukturę sportową, hotelową i transportową (drogową, kolejową oraz lotniczą), związanych z organizacją Euro 2012 w Polsce, wyniesie prawie 23 mld euro, a kolejne 15 mld euro pochłonią analogiczne inwestycje na Ukrainie.

W Polsce na same tylko inwestycje drogowe, służące organizacji mistrzostw, przeznaczone może zostać nawet 12 mld euro. Poza budową odcinków autostrad A-2 (odcinek wschodni i zachodni) i A-4 (odcinek wschodni), pozostała jeszcze do zbudowania niemal cała autostrada A-1, a także sieć dróg ekspresowych, z których największe znaczenie będzie miała

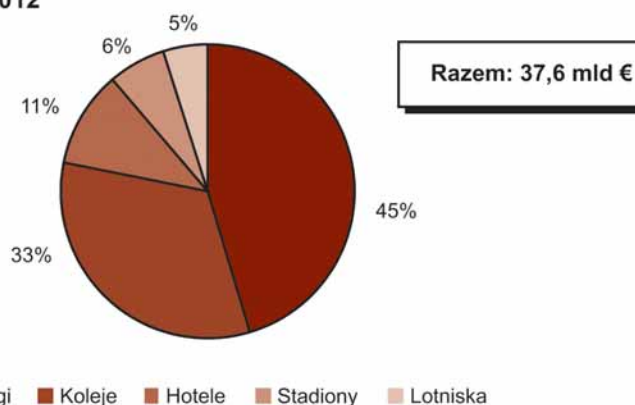
droga S5, łącząca Wrocław, Poznań oraz Gdańsk. Dodatkowo, sporą część inwestycji stanowić będą także projekty drogowe w miastach organizujących mistrzostwa, w tym także budowa obwodnic miejskich. Na Ukrainie natomiast projekty drogowe mogą pochłonąć ponad 5 mld euro, spośród których największe szanse na realizację mają odcinki Lwów – Krakowiec i Lwów – Brody, warte w sumie 800 mln euro.

Największymi inwestycjami w dziedzinie transportu szynowego w Polsce będą modernizacje głównych linii kolejowych łączących miasta organizujące mistrzostwa (do 2012 r. PKP planuje zmodernizować ponad 1000 km linii kolejowych), budowa odcinka II linii metra w Warszawie, budowa oraz modernizacja kilkunastu dworców kolejowych w głównych miastach, połączenia kolejowe lotnisk z centrami miast, a także inwestycje związane z rozbudową i modernizacją linii tramwajowych w miastach organizujących Euro.

Na Ukrainie z kolei planowana jest elektryfikacja kilkuset kilometrów linii kolejowych, budowa szybkich magistrali kolejowych pomiędzy głównymi miastami, rozbudowa metra w Kijowie, Charkowie i Dniepropietrowsku oraz dokończenie budowy pierwszej linii metra w Doniecku. W obu krajach do 2012 r. planowane są także inwestycje związane z rozbudową miejskiej komunikacji tramwajowej. Co ciekawe, w przeciwieństwie do Polski ukraińskie projekty kolejowe według planów warte będą nieco więcej niż inwestycje drogowe.

Do kluczowych projektów lotniskowych na Euro 2012 należą inwestycje w sześciu największych polskich portach (Warszawa, Kraków, Katowice, Gdańsk, Wrocław, Poznań), a także inwestycje związane z planowanymi portami w Modlinie i Gdyni, które mają odciążać lotniska w Warszawie i Gdańsku. Łącznie, inwestycje

Inwestycje związane z organizacją Euro 2012 w Polsce i na Ukrainie, 2008-2012



Źródło: Raporty "Euro 2012 w Polsce – Planowane inwestycje" i "Euro 2012 na Ukrainie – Planowane inwestycje", PMR Publications, dział PMR Ltd., 2008

www.pmrpublications.com



w powyższe osiem lotnisk wyniosą co najmniej 800 mln euro, a w obu krajach inwestycje w lotniska osiągną poziom prawie 2 mld euro.

Szansa na cywilizacyjny skok

Organizacja mistrzostw to dla obu krajów coś znacznie ważniejszego niż tylko prestiżowy turniej piłkarski, gdyż budowa i modernizacja stadionów nie pochłonią nawet 10% wartości planowanych inwestycji. Dzięki Euro 2012 oba kraje mają szansę zrobić duży krok naprzód, nadrabiając tym samym dziesięciolecia zaległości w inwestycjach transportowych – zdecydowana większość, bo ponad cztery piąte środków, przeznaczona zostanie na te projekty.

Jednak to właśnie inwestycje transportowe rodzą największe obawy, jeśli chodzi o terminowość realizacji. Obecnie najbardziej ryzykownym pod tym względem przedsięwzięciem w Polsce jest budowa wschodniego odcinka autostrady A-4, a także kilku odcinków autostrad A-1 i A-2. Niepewna wydaje się także być część inwestycji związanych z transportem szynowym, zwłaszcza te, za którymi stoi konsorcjum PKP, gdyż ta spółka nigdy wcześniej nie miała okazji prowadzić tak szeroko zakrojonych inwestycji. Spośród inwestycji transportowych najmniej obaw budzi rozbudowa portów lotniczych, których projekty w większości są już bardzo zaawansowane oraz posiadają wiarygodne źródła finansowania.

Stadiony mają priorytet

Najwyższy priorytet wśród planowanych inwestycji ma budowa stadionów, bez których mistrzostwa z pewnością się w Polsce nie odbędą. Co więcej, muszą być one gotowe dużo szybciej niż pozostała infrastruktura. Na Euro 2012 planowana jest budowa trzech nowych stadionów w Polsce – w Warszawie, Gdańsku i we Wrocławiu, przy czym obiekt w Warszawie kosztował będzie więcej niż dwa pozostałe łącznie. Pomimo spodziewanych dość

dużych trudności w ich realizacji, można przyjąć, że inwestycje te, mimo pewnych opóźnień, zostaną zrealizowane przed rozpoczęciem mistrzostw. Należy mieć na uwadze fakt, że na mistrzostwa zostały także wyznaczone dwa stadiony rezerwowe – w Krakowie i Chorzowie. Zatem w przypadku, jeśli budowa jednego z planowanych stadionów nie dojdzie do skutku, nie musi to automatycznie oznaczać odebrania Polsce i Ukrainie organizacji imprezy. Inne stadiony, które przed mistrzostwami zostaną najprawdopodobniej rozbudowane, to: stadion Cracovii w Krakowie, Legii Warszawa, Zagłębia Lubin, Hutnika Kraków, GKS Katowice i Lechii Gdańsk.

Poza stadionami, na Euro zaplanowane także inwestycje w centra treningowe, które powinny być gotowe do 2010 r. Zarówno Polska, jak i Ukraina zobowiązane są do przedstawienia UEFA kandydatur 16 ośrodków, z których w 2011 r. zostanie wybranych po osiem. Lista polskich ośrodków rekomendowanych przez PZPN zostanie opublikowana w drugiej połowie 2008 r.

Budowa i modernizacja sześciu głównych polskich stadionów na Euro 2012 pochłonie co najmniej 3 mld zł, a kolejne 2 mld zł kosztować może przygotowanie centrów treningowych dla narodowych reprezentacji. Zdecydowaną większość z tych inwestycji wezmą na swoje barki samorządy lokalne.

Zadecydują najbliższe miesiące

Rok 2008 i początek 2009 będzie decydującym okresem w przygotowaniach do Euro 2012. Aby stadiony, drogi, lotniska i linie kolejowe były gotowe na czas, niezbędne jest jak najszybsze opracowanie projektów inwestycji oraz wybranie wykonawców, a każde, nawet drobne opóźnienie może skutkować niedotrzymaniem terminów realizacji projektów.

Zdaniem części specjalistów z branży drogowej, rządowe plany budowy dróg są mało realistyczne i sukcesem będzie, jeśli zrealizowanych zostanie 50-60% zakładanych inwestycji.

Zbuduj skuteczną strategię sukcesu

Sektor budowlany w Polsce, I połowa 2008
Prognozy rozwoju na lata 2008-2010

Raport zawiera kompleksową analizę sektora budowlanego, wyniki najnowszego badania 200 największych polskich firm budowlanych, opis rynku budownictwa inżynierskiego, mieszkaniowego i niemieszkaniowego wraz prognozami rozwoju na lata 2008-2010.

Aby zamówić raport odwiedź naszą stronę internetową www.rynekbudowlany.com lub skontaktuj się z Działem Sprzedaży PMR:

tel: /48/ 12 618 90 30 ■ fax: /48/12 618 90 08 ■ e-mail: sales@pmrcorporate.com



Droga S69, fot. GDDKiA oddział w Katowicach



Budowa autostrady A-4, fot. Egis Poland Sp. z o.o.



Budowa estakady w Myślenicach, fot. NBI



Wiadukt w Pcimiu, fot. NBI

Powodzenie planu budowy dróg zależy także od harmonogramu realizacji rządowych zamierzeń – jeżeli wszystkie zostaną ogłoszone w tym samym czasie i wszystkie inwestycje będą realizowane jednocześnie, to może zabraknąć materiałów i ludzi, co wpłynie na drastyczny wzrost kosztów budowy. Przykładowo, Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa, zrzeszająca ponad 200 firm z branży drogowej, alarmuje, że na Euro 2012 Polska nie zdąży z budową dróg. Głównymi powodami wymienianymi przez Izbę są: brak pieniędzy, szwankująca organizacja, brak kompetencji urzędników oraz fatalne prawo.

Najmniej problemów z hotelami

O ile można mieć uzasadnione obawy w odniesieniu do inwestycji komunikacyjnych, to w przypadku branży hotelowej są one minimalne, gdyż stoi za nimi przede wszystkim kapitał prywatny. Dodatkowo, w razie ewentualnego deficytu miejsc noclegowych, brakujące pokoje na mistrzostwa zapewnią drobni inwestorzy prywatni, a także mieszkańcy miast.

Warto przypomnieć, że od 1 stycznia 2008 r. Rada m. st. Warszawy wprowadziła zwolnienie z podatku od nieruchomości dla nowych inwestycji m.in. w hotele, pensjonaty, działalność turystyczną i sportową. Dzięki temu zabiegowi miasto ma nadzieję na powiększenie bazy hotelowej do 2012 r. o mniej więcej jedną trzecią. Decyzja ta jest pierwszym podatkowym wsparciem dla inwestorów związanym z organizacją Euro 2012. Z podatku od nieruchomości zwolnione będą grunty, budynki oraz budowle, związane z nowymi inwestycjami w turystykę. Dotyczy to hoteli każdej kategorii oraz działalności mającej związek ze sportem i turystyką. Zwolnienie będzie obowiązywało maksymalnie przez pięć lat. Ugodnienia podatkowe wprowadzono na razie jedynie w Warszawie, jednak niewykluczone, że pozostałe miasta, chcąc przyciągnąć nowe inwestycje hotelowe, również wprowadzą podobne zwolnienia.

Rosnące ceny zmniejszą liczbę inwestycji?

Jednym z głównych zagrożeń dla realizacji inwestycji na Euro 2012 może być silny wzrost cen usług budowlanych, czego przykładem jest projekt centralnego odcinka warszawskiej II linii metra z ronda Daszyńskiego do Dworca Wileńskiego. Z planowanych przez miasto 3 mld zł, inwestycja w oczach wykonawców urosła do ok. 6 mld zł, stawiając tym samym władze Warszawy w bardzo trudnej sytuacji. Analizując obecne trendy w rozstrzygniętych przetargach, zachodzi poważna obawa, że w zdecydowanej większości przetargów na realizację projektów na Euro 2012 ceny oferowane przez wykonawców będą wyraźnie wyższe od kosztorysów wcześniej zakładanych przez inwestorów. Jest to tłumaczone przede wszystkim silnie rosnącymi wynagrodzeniami, a także wzrostem cen materiałów i maszyn budowlanych oraz zwiększającymi się stawkami podwykonawców. W konsekwencji rosnących cen inwestorzy będą mieli dwa wyjścia: zrezygnować z części zaplanowanych inwestycji na Euro 2012 lub wygospodarować dodatkowe środki na sfinansowanie inwestycji. Jednak dodatkowe środki finansowe i tak najczęściej oznaczać będą rezygnację z innych inwestycji, niezwiązanych z mistrzostwami.

Dodatkowo, w miarę jak planowanych inwestycji i nowych przetargów budowlanych będzie przybywać, firmy wykonawcze będą miały większe możliwości wybierania bardziej atrakcyjnych projektów, co także może wpłynąć na ustalanie wyższych marż wykonawców i w rezultacie dużo wyższych stawek za prace budowlane.

Wszystko wskazuje więc na to, że organizacja mistrzostw będzie kosztować Polskę dużo więcej niż wstępnie zakładano. Mimo wszystko warto podjąć to wyzwanie i dążyć do zrealizowania całości planu na tę imprezę. Jeżeli inwestycje nie będą realizowane z myślą o Euro 2012, po mistrzostwach motywacja do ich realizacji wyraźnie osłabnie. W rezultacie część inwestycji nie będzie gotowa nawet do roku 2020. Tak silna motywacja rządzących i olbrzymia presja opinii publicznej, jakie mają miejsce obecnie, prędko w historii Polski się powtórzy.