

Budownictwo inżynieryjne przesądzi o rozwoju polskiego rynku budowlanego

Fala wzrostu projektów inżynieryjnych dopiero nadchodzi

Bartłomiej Sosna¹

Rondo Mogiłskie w Krakowie

Budownictwo inżynieryjne w najbliższych latach będzie siłą napędową polskiego sektora budowlanego. Segment ten stanowi ponad połowę produkcji generowanej przez firmy budowlane i w najbliższych latach udział ten będzie się utrzymywał. Wprawdzie, jeśli chodzi o budownictwo, w mediach dominuje przede wszystkim tematyka mieszkaniowa, jednak sektor ten stanowi mniej niż jedną piątą produkcji budowlanej i to nie w nim należy upatrywać szans dla rozwoju branży budowlanej w Polsce. Taką szansę mogą przynieść natomiast duże projekty inżynieryjne, lecz czy polskie firmy wykonawcze będą w stanie sprostać temu wyzwaniu?

Najważniejsze są duże projekty

Cechą charakterystyczną projektów realizowanych w ramach budownictwa inżynieryjnego jest ich duży wymiar. Wykonywaniem inwestycji tego typu zajmować się mogą jedynie przedsiębiorstwa z grupy największych firm budowlanych, dysponujące niezbędną bazą maszynową oraz wykwalifikowanymi pracownikami. Duża skala działalności przedsiębiorstw oraz wykazanie się doświadczeniem w realizacji podobnych inwestycji są często niezbędnymi wymogami przy startowaniu w przetargach na projekty infrastrukturalne. Z drugiej strony, oprócz największych firm, które mają kompleksową, zdywersyfikowaną ofertę, na rynku budownictwa inżynieryjnego istnieją także mniejsze podmioty, ściśle wyspecjalizowane w wąskim wycinku działalności (np. w budownictwie energetycznym, podziemnym czy rafineryjnym) i często spełniające rolę podwykonawców przy dużych projektach.

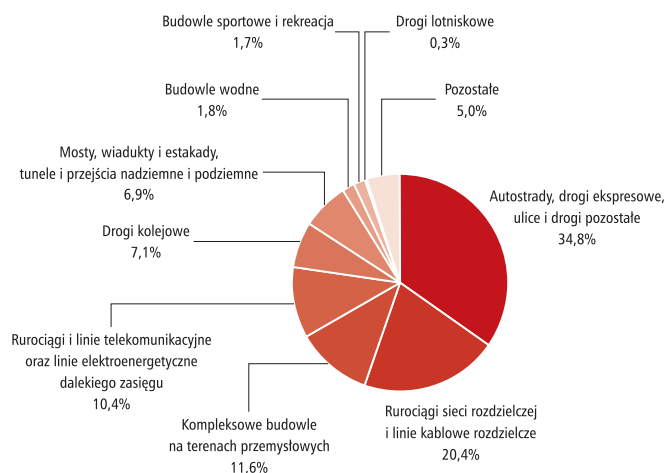
Realizacja inwestycji z zakresu budownictwa inżynieryjnego jest niejednokrotnie zlecana zagranicznym firmom budowlanym, które legitymują się dużym doświadczeniem oraz silnymi podstawami finansowymi. Bardzo często zawiązywane są konsorcja, w których zagraniczny podmiot nawiązuje współpracę z firmą kontrolowaną przez siebie w Polsce. Coraz częściej wykonawcami dużych projektów, szczególnie dotyczących

budowy infrastruktury drogowej, są firmy z takich krajów, jak: Austria, Niemcy, Hiszpania, Portugalia czy Grecja.

Imponująca dynamika wzrostu

W 2007 r. wartość produkcji budowlano-montażowej w budownictwie inżynieryjnym wyniosła prawie 33,2 mld zł, co oznacza nominalny wzrost o ponad 22%. W 1. połowie 2008 r. wysoka dynamika w budownictwie inżynieryjnym nieznacznie zwolniła i wyniosła 18,8% w ujęciu nominalnym. Wprawdzie w budownictwie niemieszkaniowym odnotowano ją na nieco wyższym poziomie, a w budownictwie mieszkaniowym była ona wyraźnie wyższa, to jednak, biorąc pod uwagę rozmiar budownictwa inżynieryjnego, wzrost ten robi ogromne wrażenie. W dużej mierze jest on spowodowany zwykłą ilością projektów współfinansowanych ze środków unijnych. Jednak jest to dopiero początek ścieżki wzrostowej, gdyż w najbliższych latach liczba podobnych inwestycji będzie się szybko powiększała.

Struktura budownictwa inżynieryjnego w Polsce wg obiektów, I połowa 2008



Źródło: GUS, 2008

www.pmrpublications.com

¹ Analityk rynku budowlanego, PMR Publications; bartek.sosna@pmrpublications.com.

Największą część budownictwa inżynierskiego, bo ponad 40%, stanowi transport drogowy. Drugą pod względem wielkości kategorią są rurociągi sieci rozdzielczej i linie kablowe rozdzielcze, wśród których dominują oczyszczalnie wód i ścieków. To właśnie na te dwie grupy przypadać będzie najwięcej środków unijnych. Spodziewamy się także wyraźnego ożywienia w budownictwie kolejowym (obecnie kategoria ta notuje kilkudziesięcioprocentową dynamikę wzrostu) oraz w kategorii mostów, wiaduktów i estakad.

Warto mieć na uwadze fakt, że poza najczęściej obecnymi w mediach głównymi inwestycjami, jak budowa autostrad i dróg ekspresowych oraz stadionów na mistrzostwa Euro 2012, w tle pozostaje wiele innych, nieco mniejszych projektów. Są to przedsięwzięcia bardzo liczne i to one w najbliższych latach w dużej mierze będą napędzały sektor budownictwa inżynierskiego. Liderem wśród tych inwestycji są projekty z dziedziny ochrony środowiska – po przedsięwzięciach transportowych jest to druga najsilniej wspierana przez Unię Europejską grupa projektów infrastrukturalnych. Inne ważne inwestycje to m.in.: budowa nowych i modernizacja istniejących polskich lotnisk, budowa i modernizacja dróg miejskich, mostów, wiaduktów i obwodnic miejskich, modernizacja połączeń kolejowych, budowa i modernizacja stadionów i innych obiektów sportowych niezwiązanych z Euro 2012 (stadiony, hale sportowe, baseny, boiska), realizacja parkingów podziemnych czy budowa i modernizacja linii tramwajowych. Do tego dodać należy inwestycje przemysłowe (np. plany grup Orlen i Lotos), a także projekty w energetyce czy hutnictwie.

Możliwy niedobór wykonawców

Według Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (MRR) w najbliższych latach realizacja projektów współfinansowanych przez UE może napotkać na poważne przeszkody, wynikające z niewystarczającej ilości firm wykonawczych zainteresowanych realizacją tych projektów, co z kolei będzie skutkowało wzrostem ich cen.

Zaledwie jedna trzecia przedsiębiorstw dotychczas niebiorących udziału w realizacji inwestycji unijnych planuje ubiegać się o kontrakty publiczne na roboty budowlane finansowane ze środków UE na lata 2007–2013. Oznacza to, że możliwość zwiększenia się grona potencjalnych wykonawców takich projektów jest bardzo niewielka. Pozostałe dwie trzecie przedsiębiorstw nie zamierza się ubiegać o kontrakty tego typu, gdyż mają wystarczającą liczbę zleceń z sektora prywatnego. Ponadto w większości są to firmy zbyt małe, często niespełniające wymagań Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), a kontrakty unijne to dla nich zbyt dużo formalności. Niedobór wykonawców może spowodować istotne trudności z realizacją kontraktów, zwłaszcza na budowę ropociągów i gazociągów, a także infrastruktury portów morskich i inwestycji kolejowych. Według MRR, w tych obszarach możliwości zwiększenia podaży firm wykonawczych są najmniejsze.

Firmy biorące udział w przetargach na realizację projektów unijnych jako najważniejsze bariery w prowadzeniu działalności w tym segmencie rynku budowlanego wskazują niedoszacowane budżety przygotowane przez inwestorów, złe przygotowanie projektów przez inwestora oraz trudniejsze rozliczenie przedsięwzięcia. W celu zwiększenia konkurencyjności kontraktów publicznych firmy budowlane proponują przede wszystkim: zaliczkowanie prac, zmniejszenie wymagań SIWZ w zakresie obrotów, gwarancji oraz zatrudnienia, polepszenie praktyk dotyczących rozliczeń w odniesieniu do płatności po zakończeniu określonych etapów, skrócenie czasu sprawdzania faktur, a także zmniejszenie ograniczeń w podzlecaniu robót.

Według badania przeprowadzonego przez PMR Research wśród ponad 200 największych firm budowlanych w Polsce, odsetek przedsiębiorstw biorących udział w inwestycjach współfinansowanych przez UE ustabilizował się na poziomie nieco poniżej 60% i z uwagi na dużą ilość inwestycji finansowanych przez kapitał prywatny, liczba ta nie wzrośnie znacząco w najbliższych latach.

www.pmrpublications.com

Rynek Budowlany Online

Newy produkt PMR

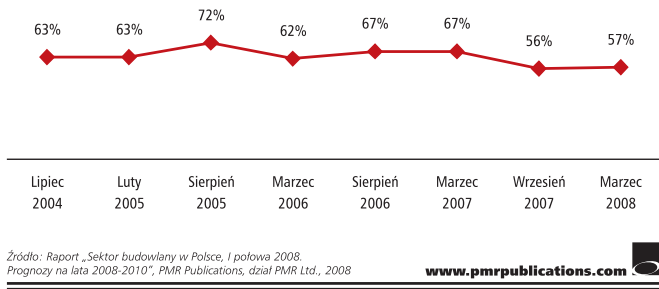


Najważniejsze bieżące i archiwalne wiadomości, analizy i komentarze na temat rynku budowlanego w Polsce. Teraz dostępne **on-line!**

Dane kontaktowe:

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

Odsetek firm biorących udział w inwestycjach współfinansowanych przez Unię Europejską, lipiec 2004-marzec 2008



Czy za trzy, cztery lata będziemy świadkami sytuacji, kiedy do przetargów na realizację kolejnych oczyszczalni ścieków czy odcinków dróg ekspresowych startować będzie maksymalnie dwóch wykonawców, proponując astronomiczne ceny, ponad dwukrotnie przewyższające oczekiwania zamawiającego? Miejmy nadzieję, że coraz więcej firm wykonawczych dostrzeże potencjał dużych projektów i pomimo niezbędnego wysiłku, zdecyduje się wkroczyć w ten segment rynku budowlanego.

Bardzo optymistyczne prognozy

Spodziewamy się, że budownictwo inżynieryjne utrzyma w nadchodzących latach dominującą pozycję na polskim rynku budowlanym. Realizacja dużych projektów infrastrukturalnych, przede wszystkim program budowy dróg, będzie warunkowała rozwój całego sektora budowlanego w Polsce.

Co ważne, zapewnione są środki na budowę dróg i autostrad, która w dużej mierze będzie finansowana z funduszy unijnych. W budżecie UE na lata 2007–2013 zagwarantowano rekordowo wysoką kwotę przysługujących Polsce środków – do dyspozycji będzie aż 67,3 mld euro. Łącznie z wkładem krajowym, mogą one posłużyć do sfinansowania projektów o wartości przekraczającej 85 mld euro.

W nadchodzących latach czeka nas prawdziwy boom w drogownictwie. Szacujemy, że realizacja rządowego programu oraz samorządowe nakłady na modernizację dróg lokalnych pociągną za sobą rekordowy w polskiej historii poziom przychodów firm w budownictwie drogowym. Z kolei członkostwo w UE nakłada na Polskę obowiązek wprowadzania rygorystycznych norm ochrony środowiska. Szacujemy, że w najbliższych latach

nakłady inwestycyjne przeznaczane na takie projekty mają szansę osiągać poziom kilku miliardów złotych rocznie. Bardzo istotną rolę odgrywać będą także inwestycje firm przemysłowych, działających w takich branżach, jak energetyczna, hutnicza, chemiczna i górnicza. Przedsiębiorstwa aktywne na tych rynkach są wielkimi koncernami, planującymi inwestycje warte miliardy euro. Wyrazem wzrostu zapotrzebowania na energię elektryczną oraz konieczności modernizacji istniejących mocy produkcyjnych będą w nadchodzących latach ogromne inwestycje w branży energetycznej. Wprawdzie w branży hutniczej największe planowane przedsięwzięcia zostały już zrealizowane lub są na ukończeniu, jednak spodziewamy się dalszych inwestycji o wartości ok. 2 mld zł rocznie. Jeszcze większe projekty planowane są w branży paliwowej i chemicznej – szacujemy, że inwestycje największych rafinerii i firm chemicznych osiągną w najbliższych latach poziom ok. 5–6 mld zł rocznie.

Prognozujemy, że nie uda się wykorzystać wszystkich środków finansowych – według naszych szacunków będzie to ok. 85% dostępnych funduszy. Za takim scenariuszem przemawia analiza zdolności produkcyjnych polskich przedsiębiorstw budowlanych, które nie pozwolą na realizację wszystkich możliwych projektów. Obecnie obserwujemy niewystarczające zdolności produkcyjne szczególnie w przypadku firm budownictwa drogowego, kolejowego, a także energetycznego, a więc podmiotów działających w tych segmentach rynku inżynieryjnego, gdzie spodziewane są największe projekty.

Przewidujemy, że dzięki rosnącym inwestycjom firm budowlanych (budownictwo jest obecnie tą branżą, która ma najwyższą dynamikę nakładów inwestycyjnych w gospodarce), zdolności przedsiębiorstw specjalizujących się w budownictwie inżynieryjnym będą rosły.

Przy przedstawianiu doskonałych perspektyw budownictwa inżynieryjnego trzeba także pamiętać o potencjalnych zagrożeniach, które mogą ograniczyć skalę prognozowanych wzrostów. W naszej opinii są to: brak gwarancji pełnego wykorzystania unijnych środków pomocowych, opóźnienia w realizacji projektów infrastrukturalnych spowodowane koniecznością przestrzegania rygorystycznych przepisów z zakresu ochrony środowiska, trudności związane z logistyką transportową surowców potrzebnych przy budowie dróg czy wreszcie niewystarczająca efektywność administracji zarządzającej realizacją projektów infrastrukturalnych. Sądzymy jednak, że wspomniane czynniki nie zagrażą wystąpieniu wzrostów w budownictwie inżynieryjnym, a jedynie mogą ograniczyć ich skalę.



Budowa tunelu w Lalikach