



Autostrada A4 Zgorzelec – Krzyżowa, fot. Władysław Kluczewski



Otwarcie odcinka autostrady A4 Kraków-Szarów, od lewej: Małgorzata Piechota – Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne, Štefan Kovalčik – dyrektor oddziału w Polsce Doprastav as, Konrad Jaskóła – prezes zarządu Polimex-Mostostal SA, Jacek Gryga – Dyrektor GDDKiA Oddział Kraków

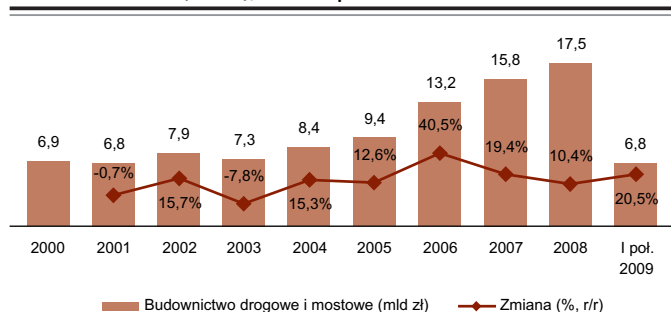
Budownictwo drogowe **wychodzi na prostą**

■ **Bartłomiej Sosna**, starszy analityk rynku budowlanego, PMR Publications

Realizacja programu budowy dróg w Polsce wkracza w decydującą fazę. Rośnie liczba ogłaszanych i rozstrzyganych przetargów, a od 2010 r. wyraźnie zwiększy się łączna długość dróg w budowie. Jednak zaostojająca się konkurencja wśród wykonawców i spadek cen ofertowych rodzą poważne zagrożenia dla terminowej realizacji projektów oraz ich jakości.

Po kilkuletnim okresie zawiedzionych oczekiwań, w 2009 r. firmy budowlane wreszcie odczuły przyspieszenie realizacji programu budowy dróg krajowych i autostrad. W naszym najnowszym raporcie zatytułowanym *Budownictwo drogowe*

Produkcja budowlano-montażowa z tytułu budowy dróg i mostów w Polsce (mld zł), 2000 – I poł. 2009



Źródło: Raport „Budownictwo drogowe w Polsce 2009. Prognozy rozwoju na lata 2009-2012”, PMR Publications, dział PMR, 2009

www.pmrpublications.com

w Polsce 2009. Prognozy rozwoju na lata 2009–2012 szacujemy, że w wariantcie realistycznym w najbliższych latach rynek budownictwa drogowego, mierzony wartością zrealizowanych robót, będzie rósł średnio o ok. 13% rocznie. W rezultacie, w samym tylko 2012 r. do użytku oddanych może zostać ponad 1000 km dróg krajowych i autostrad. Jednak w naszej opinii, nie ma realnych możliwości terminowego zrealizowania całego programu budowy dróg krajowych. Istnieje bowiem wiele zagrożeń, które mogą spowolnić realizację dużych inwestycji drogowych.

Duża konkurencja na rynku pomiędzy wykonawcami, wywołująca wojnę cenową na etapie przetargów, może mieć bardzo niekorzystne skutki dla rynku budownictwa drogowego w najbliższych latach. Naszym zdaniem, duże skumulowanie prac drogowych, które będzie miało miejsce w Polsce w latach 2010–2012 może zaowocować m.in. wzrostem cen materiałów budowlanych i ich transportu, sprzętu oraz kosztów usług budowlanych. Dodatkowo, oprócz budowy nowych dróg, kon-



MOSTY
KATOWICE

BUDOWA DRÓGI EKSPRESOWEJ S-7 NA TERENIE MIASTA KRAKOWA OD WEZŁA „BIEZANÓW” DO WEZŁA „IGOŁOMSKA - PTASZYCKIEGO” (TZW. TRASA NOWOHUCKA)

Wizualizacja mostu przez Wisłę, na tzw. Trasie Nowohuckiej w Krakowie

tynuowany będzie program przebudów i remontów istniejących tras krajowych oraz samorządowych – jego realizacja również zaangażuje zarówno wykonawców, jak i dostawców materiałów budowlanych.

Wraz ze wzmożoną realizacją kontraktów mogą wzrosnąć koszty budowy, co spowoduje konieczność ograniczenia marży lub jej utrzymywanie kosztem jakości prowadzonych prac. Co więcej, poza ożywieniem w budownictwie drogowym oraz segmencie inżynieryjnym jako całości, na wyższą ogólną poziom cen w budownictwie będzie miał także wpływ wzrost realizowanych inwestycji kubaturowych, wstrzymanych w 2009 r.

Negatywnie na branży drogowej odbije się z pewnością wybieranie najtańszych ofert, z pominięciem kryterium jakości. Dodatkowo, w przypadku wzrostu cen wykonawstwa, niewykluczone są roszczenia finansowe wykonawców czy nawet ich zejście z placu budowy. Pozytywny jest natomiast fakt, że w zamówieniach publicznych na budowę nowych dróg coraz częściej poza kryterium cenowym pojawiają się także dodatkowe wyznaczniki stosowane przy weryfikacji ofert potencjalnych wykonawców, jak np. termin realizacji zamówienia czy długość gwarancji. Jak pokazał przykład rozstrzygniętego w połowie września 2009 r. przetargu na budowę jednego ze wschodnich odcinków autostrady A4, kryterium długości oferowanej gwarancji może decydować o ostatecznym wyborze wykonawcy.

Dzięki zwiększeniu przez GDDKiA puli postępowań mających na celu wyłonienie wykonawcy z zastosowaniem procedury przetargu ograniczonego, zmalała liczba protestów składanych przez firmy zabiegające o zlecenia. Do tej pory metoda ta stosowana była wyłącznie w przypadku projektów strategicznych. W jej ramach w pierwszym etapie następuje prekwalfikacja potencjalnych wykonawców, a dopiero później

ich zaproszenie do składania ofert. Ten typ przetargu pozwala nie tylko na odsianie z grona potencjalnych oferentów firm niespełniających warunków inwestora (stanowiących źródło możliwych do oprostowania niskich, zwycięskich ofert), ale przede wszystkim na rozpoczęcie procedury przed uzyskaniem pełnej dokumentacji niezbędnej do jej realizacji (np. decyzja o uwarunkowaniach środowiskowych czy też zgoda na realizację inwestycji drogowej). Praktyka potwierdza, że dużo trudniej jest złożyć zasadny protest w przypadku zakończonych przetargów rozstrzyganych dwuetapowo, gdy już w pierwszej fazie firmy oceniane są od strony formalnej. To właśnie w początkowym etapie mogą się pojawić ewentualne odwołania, ponieważ kryterium przyjętym w drugim etapie jest cena.

Wprowadzenie przez drogowców przetargów w systemie zaprojektuj i zbuduj ma za zadanie skrócenie czasu realizacji inwestycji drogowych. Obecnie wiele inwestycji, szczególnie tych, których realizacja jeszcze kilka lat temu nie wydawała się możliwa w krótkim terminie, ale dostęp do środków unijnych i zbliżające się Euro 2012 przyspieszyły ich wdrożenie, GDDKiA zleca w postaci pewnego rodzaju pakietu, łączącego w sobie usługi szeroko rozumianego projektowania inwestycji drogowej (wraz z uzyskaniem niezbędnych do jej realizacji zezwoleń i decyzji) oraz usługi wykonania robót budowlanych według przygotowanego wcześniej projektu. System ten posiada dwie główne zalety:

- skraca czas realizacji przedsięwzięcia o nawet 12 miesięcy, które są wykorzystywane na przeprowadzenie procedury przetargowej, wyłaniającej wykonawcę robót budowlanych na podstawie wcześniej zamówionego projektu,
- działanie projektanta i wykonawcy robót w konsorcjum powinno spowodować polepszenie ich współpracy, w rezultacie



Budowa autostrady A1 Świerklany – Gorzyczki



Budowa tuneli Emilia w Lalikach

wykonawca otrzyma projekt zoptymalizowany pod kątem efektywności wykonania w założonych przez inwestora ramach.

Zasadniczą wadą systemu zaprojektuj i zbuduj jest ryzyko znacznego opóźnienia na etapie projektowania, często niezawinionego bezpośrednio przez projektanta, a koniecznego do nadrobienia na etapie realizacji robót budowlanych. Tym samym pojawia się ryzyko nałożenia na konsorcjum kar, liczonych nie od wartości projektu, a całości kontraktu. Ryzyko to jest zwykle wliczane w proponowaną cenę, powodując jej wzrost.

Warto również zauważyć, że podczas gdy system zaprojektuj i zbuduj jest ciągle w realiach polskiego rynku drogowego nowością to, w krajach zachodnich zaczęto już od niego od-

chodzić na rzecz systemu *Early Contractor Involvement* (ECI), w którym wykonawca współpracuje z zespołem projektowym już od wczesnego etapu planowania inwestycji. Dzięki temu osiągnięte są znaczące oszczędności zarówno w czasie budowy, jak i jej koszcie. System ten w Wielkiej Brytanii stosowany jest od 2001 r. i ocenia się, że skraca on czas pomiędzy początkiem prac nad projektem a rozpoczęciem robót budowlanych nawet o 40%.

ZDJĘCIA: NOWOCZESNE BUDOWNICTWO INŻYNIERYJNE, WŁADYSŁAW KLUCZEWSKI – EGIS POLAND, GDDKIA ODDZIAŁ KATOWICE, GDDKIA ODDZIAŁ WROCŁAW I GDDKIA ODDZIAŁ KRAKÓW

R E K L A M A M A

www.rynekbudowlany.com

18 edycja
raportu

Sektor budowlany w Polsce, II połowa 2009

Analiza porównawcza
województw
i prognozy rozwoju
na lata 2009-2012



Z chęcią prześlemy Państwu bezpłatne informacje na temat raportu

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