

# Budownictwo drogowe w Europie Środkowej



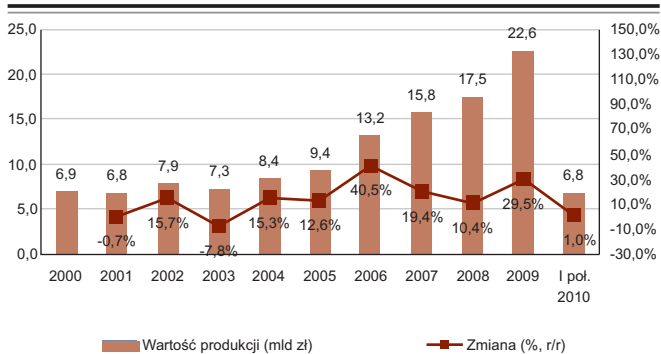
■ **Bartłomiej Sosna**, starszy analityk rynku budowlanego, PMR Publications

W porównaniu z krajami Europy Zachodniej, infrastruktura drogowa w krajach Europy Środkowej w dalszym ciągu jest w bardzo kiepskim stanie i stanowi jedną z kluczowych barier dla szybszego rozwoju gospodarki regionu. Na szczęście w ciągu najbliższych lat będziemy świadkami zintensyfikowania inwestycji w nowe drogi ekspresowe i autostrady. Ogrom projektów powoduje jednak, że pomimo znacznego wsparcia ze środków UE, nierealna jest realizacja wszystkich planowanych inwestycji z budżetu unijnego na lata 2007–2013. Dlatego też kluczowe dla krajów regionu będzie ustalenie ostatecznego kształtu budżetu UE na lata 2014–2020.

## Polska

Rok 2009 w Polsce przyniósł wyraźne ożywienie w budownictwie drogowym, które po wielu latach nieco zawiedzionych oczekiwań drogowców było wreszcie prawdziwym kołem zamachowym sektora budowlanego w Polsce. W całym ub.r. wartość robót z tytułu budownictwa drogowego i mostowego wyniosła 22,6 mld zł, notując wzrost o blisko 30% w stosunku do 2008 r. (tab. 1).

Tab. 1. Produkcja budowlano-montażowa z tytułu budowy dróg i mostów w Polsce (mld zł), 2000 – 1. połowa 2010; źródło: PMR Publications, 2010



Źródło: PMR Publications, 2010

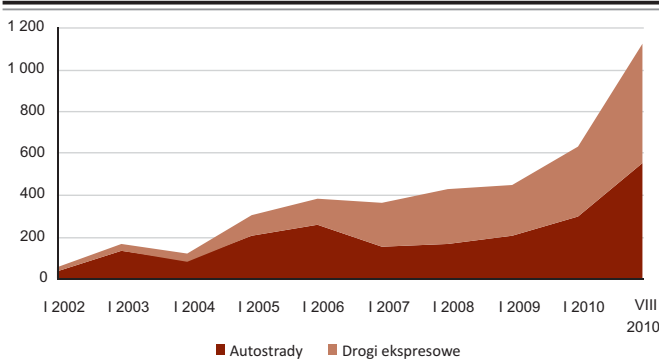
www.pmrpublications.com

Wyniki budownictwa drogowego za 1. półrocze 2010 r. uznać należy za dobre. Pomimo mroźnej zimy, produkcja budowlana wyniosła 6,8 mld zł, co oznacza wzrost o 1% w stosunku do 1. półrocza roku ubiegłego. Oczekujemy, że w 2. półroczu br. dynamika budownictwa drogowego nasili się, jednak z uwagi na wysoki wzrost w 2009 r., cały 2010 r. będzie charakteryzował się dużo niższą dynamiką.

Dzięki ogłoszonym w 2009 r. i w 1. połowie 2010 r. przetargom liczba podpisanych kontraktów drogowych w 2010 r. wyraźnie przekroczy poziom z 2009 r., co oznacza, że lata 2011–2012 będą dla budownictwa drogowego rekordowe. Co ważne, po kilku latach zastoju zdecydowanie przyspieszyły procedury związane z przygotowaniem budowy sieci dróg ekspresowych, których docelowo ma być w Polsce nawet trzykrotnie więcej niż autostrad (tab. 2).

Pomimo intensywnych prac nad projektami drogowymi, nie wszystkie projekty uda się zrealizować w zakładanych terminach, w związku z czym obawa wykonawców o brak inwestycji drogowych po 2012 r. jest, naszym zdaniem, przedwczesna. Wprawdzie w opinii wielu uczestników rynku realizacja inwestycji drogowych przebiega zbyt wolno, jednak w naszej ocenie jest to korzystna sytuacja dla rynku, który przy zbyt dużej liczbie realizowanych inwestycji drogowych mógłby zostać gwałtownie zdestabilizowany. Podobnie rzecz ma się także w pozostałych krajach regionu. Jak wynika z naszego

Tab. 2. Autostrady i drogi ekspresowe w budowie w Polsce (km), styczeń 2002 – sierpień 2010; źródło: PMR Publications na podstawie danych GDDKiA, 2010



Źródło: PMR Publications na podstawie danych GDDKiA, 2010

www.pmrpublications.com

raportu *Rynek budownictwa drogowego w Europie Środkowej 2010*, duża liczba planowanych projektów oraz ograniczone możliwości finansowe i administracyjne sprawiają, że realizacja wielu kluczowych odcinków dróg ekspresowych i autostrad będzie mieć miejsce dopiero po 2015 r.

### Słowacja

Według długofalowej strategii do roku 2020, głównymi zadaniami stojącymi przed słowackim rządem w kwestii rozbudowy sieci drogowej są: dokończenie budowy autostrad D1 i D3 oraz budowa sieci dróg ekspresowych R1, R2, R3, R5, R6, R7 oraz R8. Słowacy spośród wszystkich krajów regionu w największym stopniu wykorzystują partnerstwo publiczno-prywatne w budowie sieci drogowej. Najważniejsze obecne projekty PPP to autostrada D1 pomiędzy Bratysławą a Koszycami (75 km), droga ekspresowa R1 pomiędzy miastami Nitra i Tekovske Nemce (50 km) oraz autostrada D1 na odcinku Hricovske Podhradie – Dubna Skala (25 km). Poza projektami w ramach PPP słowacki rząd zamierza zrealizować także wiele projektów publicznych, głównie na autostradach D1, D2, D3 oraz D4 o łącznej długości ok. 250 km. Jednak realizacja części z nich sięgać będzie nawet 2018 r.

### Czechy

Pomiędzy 1989 a 2009 r. sieć autostrad w Czechach niemal się podwoiła do poziomu 1,1 tys. km. Jednak celem rządu czeskiego jest realizacja brakujących ok. 900 km autostrad oraz co najmniej 1 tys. km dróg ekspresowych. Kolejnym priorytetem jest budowa obwodnic zarówno głównych miast regionalnych, jak i wybranych mniejszych miejscowości, o wzmożonym ruchu samochodowym. Jednak jak sam przyznaje czeski resort transportu, budowa pełnej sieci dróg ekspresowych i autostrad zakończyć się może dopiero w 2025 r., a ich łączny koszt może sięgnąć ponad 20 mld €. Dla porównania, w 2010 r. do użytku oddanych zostanie łącznie niecałe 100 km autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg I klasy, wartych 1,4 mld €. Dlatego też część planowanych projektów rząd czeski zamierza zbudować za pomocą partnerstwa publiczno-prywatnego.

### Węgry

Długość sieci autostrad na Węgrzech wynosi ok. 1300 km. To wynik znacznie lepszy od polski i w dużej mierze jest rezultatem intensywnych robót w latach 2004–2006. Dzięki tym działaniom rynek drogowy na Węgrzech odnotował swój

szczyt w 2006 r. W latach 2007–2009 rynek funkcjonował na poziomie ok. 70% wartości z roku 2006.

Przez Węgry przebiegają cztery transeuropejskie korytarze drogowe (nr IV, V, VII i X) o łącznej długości ponad 2 tys. km. To właśnie kontynuacja budowy będących gotowych w około połowie korytarzy jest obecnie jednym z priorytetów dla rządu węgierskiego. Problemem węgierskiej sieci drogowej jest jej scentralizowana struktura, skoncentrowana w znacznym stopniu na Budapeszcie, co powoduje trudności komunikacyjne w mniej rozwiniętych regionach kraju, zwłaszcza na południu i wschodzie. Jednym z celów rządu jest decentralizacja sieci drogowej poprzez budowę międzyregionalnej sieci dróg ekspresowych.

W ostatnich latach na Węgrzech było rocznie oddawanych do użytku ok. 70 km autostrad i podobny trend powinien zostać utrzymany w najbliższych latach. Prace będą trwały przede wszystkim na autostradach M0 (obwodnica Budapesztu), M3, M4, M8, M9 i M43.

### Rumunia

Rumunia, obok Bułgarii, posiada najmniej rozwiniętą sieć drogową spośród wszystkich krajów UE, dysponującą nieco ponad 320 km autostrad (128 km autostrady A1, 153 km autostrady A2 oraz 42 km autostrady A3). Według stanowiska rządowego, do 2012 r. długość istniejących autostrad ma zwiększyć się do 800 km, jednak aż tak gwałtowny przyrost jest mało prawdopodobny. Rząd rumuński, podobnie jak węgierski, w pierwszej kolejności zamierza skupić się na inwestycjach drogowych w trasie europejskich korytarzy transportowych (w tym przypadku – korytarze IV i IX). Poza dokończeniem budowy autostrad A1 (600 km), A2 (200 km) i A3 (590 km), planowana jest także budowa autostrad A4 (300 km) i A5 (314 km), jednak żadna z tych dróg nie ma raczej realnych szans na pełne ukończenie w obecnej budżetowej perspektywie unijnej.

Wyraźne ożywienie na rynku budownictwa drogowego w Rumunii oczekiwane jest w latach 2012–2013, kiedy zostanie już ogłoszona większość z planowanych dużych przetargów. Jednak biorąc pod uwagę możliwe opóźnienia, moment ten może się przesunąć co najmniej o dwa lata.

### Bułgaria

Bułgaria posiada sieć blisko 420 km autostrad, m.in. A1 (170 km), A2 (150 km), A3 (40 km), A4 (8 km), A6 (18 km), a także część obwodnicy Sofii. W ramach dostępnych funduszy unijnych (1,1 mld €), w latach 2010–2013 Bułgaria planuje wybudowanie ponad 200 km autostrad oraz ok. 370 km dróg niższej klasy. Rozbudowa bułgarskiej sieci drogowej skupia się przede wszystkim na projektach w ramach europejskich korytarzy transportowych nr IV, VIII, IX oraz X.

Priorytetem jest bezwzględnie autostrada A1 Sofia – Burgas, z budżetem w wysokości 350 mln €, za które powstanie część z brakujących 115 km autostrady. Na budowę brakujących 70 km autostrady A3 przeznaczono natomiast ponad 200 mln €, a 250 mln € na realizację jednego z odcinków autostrady A6. Z kolei budowę autostrady A4 postanowiono zrealizować po 2013 r., czyli ze środków kolejnej perspektywy unijnej; podobnie ma się rzecz z wieloma innymi odcinkami głównych autostrad. Oznacza to, że Bułgaria, podobnie jak i inne kraje regionu, w tym także Polska, środków na kontynuację rozbudowy infrastruktury drogowej poszukiwać będzie także w budżecie unijnym na lata 2014–2020, o którego kształt już wkrótce przyjdzie stoczyć niełatwą, jak się wydaje, batalię.