



Budowa estakady na Południowej Obwodnicy Gdańska, fot. Bilfinger Berger Budownictwo SA

Wzrost polskiego rynku drogowego o jedną czwartą w 2011 r.

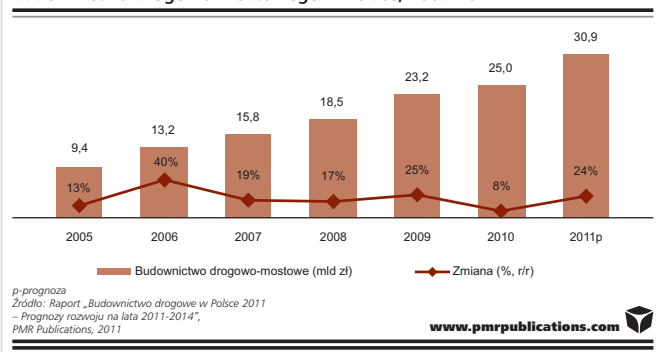


■ **Bartłomiej Sosna**, starszy analityk rynku budowlanego, PMR Publications

Lata 2011–2012 będą szczytowym okresem koniunktury w budownictwie drogowym. Dzięki pokaznym inwestycjom ze strony GDDKiA wartość zrealizowanych robót drogowych już w 2011 r. przekroczy 30 mld zł. Opóźnienia w realizacji projektów na Euro 2012, a także zapowiadana kontynuacja inwestycji w drogi lokalne sprawią, że rynek drogowy łagodnie wejdzie w okres niższych nakładów na budowę kolejnych odcinków autostrad i dróg ekspresowych.

Według nowego raportu *Budownictwo drogowe w Polsce 2011 – prognozy rozwoju na lata 2011–2014*, opracowanego przez firmę badawczą PMR, po wzrostach przekraczających 40% w pierwszym półroczu, w drugiej połowie br. dynamika produkcji budowlanej z tytułu budownictwa drogowego i mostowego nieco wyhamuje. W rezultacie w całym 2011 r. wartość robót drogowych wzrośnie o blisko jedną czwartą i wyniesie niemal 31 mld zł.

Wartość (mld zł) i zmiana (% r/r) produkcji budowlanej z tytułu budownictwa drogowo-mostowego w Polsce, 2005–2011



Rok 2011 będzie szczytowym okresem dla branży drogowej pod względem wartości realizowanych robót i już od 2012 r. sektor notować będzie systematyczne, kilkunastoprocentowe spadki, będące pochodną mniejszej liczby autostrad i dróg ekspresowych w fazie budowy. Przewidujemy, że sektor drogowy osiągnie dno w 2014 r., kiedy produkcja ukształtuje się na poziomie nieco ponad 19 mld zł. Natomiast od 2015 r. produkcja budowlana w ramach budownictwa drogowego może zacząć ponownie rosnąć, m.in. dzięki korzystnej dla Polski perspek-

tywie unijnej na lata 2014–2020, a także zapowiadanej realizacji przynajmniej jednego dużego projektu autostradowego w formule PPP.

Z uwagi na liczne opóźnienia w budowie dróg ekspresowych i autostrad plan GDDKiA na 2011 r., zakładający wydatki na poziomie 33 mld zł, jest mało realny. W związku z tym część płatności przesunie się na lata 2012–2013. Opóźnienia w realizacji dróg sprawią, że w 2013 r. rynek drogowy przeżyje mniejszy szok wynikający z redukcji liczby nowych, dużych kontraktów drogowych.

Powrót do nakładów na budowę dróg krajowych w Polsce do poziomu sprzed 2007 r., czyli mniej niż 10 mld zł wydatkowanych rocznie przez GDDKiA, jest mało prawdopodobny m.in. z powodu wprowadzonych w ostatnich latach ułatwień ustawowych przy przygotowywaniu inwestycji czy większych możliwości współfinansowania projektów ze środków UE. Przez ostatnie trzy lata drogowa machina inwestycyjna została na tyle mocno rozkręcona, że nie sposób jest teraz radykalnie jej wyhamować.

Oprócz topniejącego budżetu GDDKiA negatywny wpływ na wartość rynku drogowego po 2011 r. będą miały także inwestycje koncesjonariuszy, które już w 2012 r. zmaleją niemal do zera (na koniec 2011 r. planuje się zakończenie dwóch trwających obecnie dużych projektów realizowanych w ramach PPP). Kolejne inwestycje ze strony prywatnych koncesjonariuszy możliwe są nie wcześniej niż w 2014 r., w zależności od powodzenia negocjacji w sprawie budowy 140 km autostrady A1 na odcinku Tuszyń – Pyrzowice.

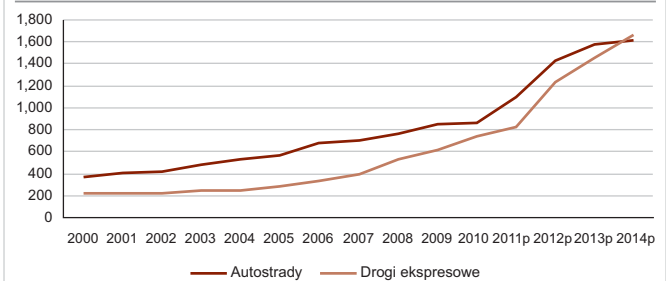
W obliczu spadających po 2012 r. nakładów na drogi krajowe, na znaczeniu zyskiwać będą środki wydatkowane w ramach programu przebudowy dróg lokalnych, którego kontynuacja zapowiadana jest na lata 2012–2015. Jest to bardzo dobra wiadomo-

mość dla branży budowlanej, zwłaszcza w świetle oczekiwanego zmniejszenia liczby podpisywanych dużych kontraktów drogowych. Niewykluczone, że po lokalne zlecenia drogowe coraz częściej sięgać będą także duże firmy budowlane, posiadające wolne moce wykonawcze w danym regionie.

Trudną sytuację mniejszych firm drogowych może poprawić oczekiwany wzrost inwestycji w branży energetycznej, która będzie w przyszłości wiodącym segmentem rynku inżynieryjnego w Polsce. Duża liczba realizowanych po 2013 r. projektów energetycznych poprawiłaby znacznie również rozmiary portfeli zamówień największych firm inżynieryjnych. Dzięki temu w realizowanych przez te firmy kontraktach drogowych w dalszym ciągu średniej wielkości przedsiębiorstwa drogowe byłyby zatrudniane jako podwykonawcy. Jeśli natomiast zapowiadane inwestycje energetyczne nie wystartują lub się opóźnią, w obliczu mniejszego portfela zamówień i konieczności utrzymania poziomu zatrudnienia pozyskane w przyszłości kontrakty drogowe niemal w całości zrealizowane zostaną za pomocą zasobów własnych największych firm wykonawczych. Scenariusz taki byłby zabójczy dla wielu średnich firm z branży drogowej.

W wyniku sprawnego finalizowania wielu przetargów drogowych w ostatnich latach, na koniec 2010 r. długość dróg ekspresowych i autostrad znajdujących się w fazie budowy osiągnęła rekordowy poziom ponad 1,3 tys. km. Jednak z uwagi na pokaźną liczbę odcinków drogowych zaplanowanych do ukończenia w 2011 r. i mniejszą liczbę podpisywanych nowych kontraktów, na koniec 2011 r. długość dróg w budowie spadnie poniżej 1,2 tys. i w latach kolejnych nadal będzie maleć.

Długość sieci dróg ekspresowych i autostrad w Polsce (km), 2000-2014



p-prognoza
Źródło: Raport „Budownictwo drogowe w Polsce 2011
– Prognozy rozwoju na lata 2011-2014”,
PMR Publications, 2011

www.pmrpublications.com

W sferze budowy sieci autostrad spodziewamy się kolejnych opóźnień w realizacji kontraktów w stosunku do harmonogramów pierwotnych. W związku z tym część inwestycji zaplanowanych na 2012 r. ostatecznie ukończonych zostanie dopiero w 2013 r. Mimo to najwięcej nowych autostrad ukończonych zostanie w 2012 r. Na koniec 2014 r. sieć autostrad w eksploatacji powinna przekroczyć 1,6 tys. km.

W przypadku budowy dróg ekspresowych także można obawiać się pewnych opóźnień, jednak na skalę mniejszą niż w przypadku autostrad. Szczytowym rokiem pod względem ukończonych projektów będzie również rok 2012. W rezultacie na koniec 2014 r. sieć dróg ekspresowych w Polsce zbliżyć się będzie do 1,7 tys. km, po raz pierwszy przewyższając swoją długością sieć autostrad.

R E K L A M A

www.rynekbudowlany.com

Raport rynkowy:

Budownictwo drogowe

w Polsce 2011

Prognozy rozwoju na lata 2011-2014

Dowiedz się...

- Czy po 2012 r. rynek budownictwa drogowego odczuje poważne spadki liczby realizowanych inwestycji?
- Jak w najbliższych latach kształtować się będą ceny budowy dróg?
- Które regiony charakteryzować się będą w najbliższych latach najwyższą dynamiką nowych inwestycji drogowych?
- Czy w latach 2011-2012 możliwe są niedobory materiałów budowlanych w budownictwie drogowym?

Odpowiedzi na te i wiele innych pytań znajdziesz w raporcie PMR: **Budownictwo drogowe w Polsce 2011**

Skontaktuj się z nami, aby uzyskać więcej informacji: ■ tel. /48/ 12 618 90 30 ■ fax /48/ 12 618 90 08 ■ e-mail: moreinfo@pmrcorporate.com