

Rynek budownictwa kolejowego w Polsce warty ponad 3 mld zł

Polski sektor kolejowy z racji trwających dwie dekady zaniedbań inwestycyjnych charakteryzuje się fatalnym stanem torowisk. Dzięki hojnemu finansowaniu zapewnionemu przez Unię Europejską polskie koleje rozpoczęły żmudną drogę ku odbudowie, tworząc dla firm budowlanych kolejny perspektywiczny segment budownictwa inżynieryjnego.

■ Katarzyna Bednarz, analityk rynku budowlanego, PMR Publications



Wiadukt kolejowy Landwasser w Alpach, fot. Fotolia, Rasmus99

Dzięki wzmoczonej realizacji zakontraktowanych w ubiegłych latach projektów, w 2011 r. wartość rynku budowy dróg kolejowych wzrosła o ponad jedną piątą i wyniosła ok. 3,1 mld zł – wynika z raportu firmy badawczej PMR *Budownictwo kolejowe w Polsce 2012. Prognozy rozwoju na lata 2012–2014*. Jest to rekordowa jak dotąd wartość rynku, która w latach 2012–2013 zostanie ponownie poprawiona.

W fazie realizacji są lub wkrótce znajdą się wszystkie największe inwestycje obecnej perspektywy finansowej UE. Pro-

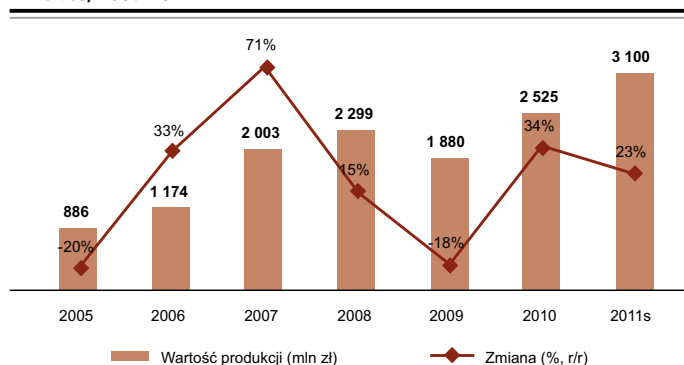
jekty o największej wartości dotyczą połączeń transportowych Warszawa – Gdańsk (linia E65), którego realizacja będzie się toczyła do wiosny 2014 r., Rzeszów – Kraków – Katowice – Zabrze (linia E30), dla którego główne roboty budowlane mają zakończyć się na początku 2015 r., oraz częściowa modernizacja połączenia pomiędzy Warszawą i Łodzią wraz z przebudową dworca Łódź Fabryczna – zakończenie robót na realizowanych odcinkach przewidziane jest wiosną 2015 r. Terminy inwestycji współfinansowanych przez UE są o tyle istotne, że ich realizacja oraz rozliczenie muszą się zakończyć w 2015 r. W przeciwnym razie projekty mogą utracić część dofinansowania, którego całkowita wartość w przypadku wymienionych przedsięwzięć oscyluje wokół 9,5 mld zł.

W latach 2012 i 2013 oczekiwane jest rozpoczęcie kolejnych inwestycji współfinansowanych przez UE, jednak będą one miały mniejszy zakres i ściśle wytyczony czas realizacji, a co za tym idzie – odpowiednio niższą wartość robót. W końcówce obecnej perspektywy unijnej większego znaczenia nabiorą natomiast inwestycje finansowane ze środków własnych PKP oraz z budżetu państwa.

Wstępny zarys kluczowych inwestycji został już także ustalony dla perspektywy unijnej na lata 2014–2020, z którą wykonawcy robót kolejowych wiążą jeszcze większe nadzieje. W grupie tej znajdują się zarówno wcześniej przygotowane, lecz z racji opóźnień niezrealizowane do 2013 r. projekty, jak i te, dla których wykonywane są obecnie lub w najbliższym czasie będą prowadzone prace przygotowawcze. Do największych przetargów należeć będą postępowania dotyczące m.in. połączenia Lublin – Otwock oraz robót na linii Rail Baltica na odcinku Sadowne – Białystok. W zachodniej części kraju najdroższymi inwestycjami będą natomiast linie Szczecin – Poznań, dokończenie odcinka Poznań – Wrocław oraz Wrocław – Kłodzko. Sumaryczna wartość projektów zapowiadanych przez PKP PLK na lata 2014–2020 wynosi ponad 30 mld zł. W związku z tym, mimo braku oczekiwanych wcześniej kontraktów na budowę kolei dużych prędkości, rynek budownictwa kolejowego w najbliższej dekadzie prezentuje się bardzo obiecująco.

Kwestią otwartą pozostaje wykonalność tak ambitnych zamierzeń inwestycyjnych. Wiadomo już bowiem, że nie wszystkie plany na lata 2007–2013 uda się zrealizować. Jest bardzo prawdopodobne, że także kolejne przedsięwzięcia ulegną opóźnieniu, a w niektórych przypadkach może dojść nawet do rezygnacji z ich realizacji. Należy mieć jednak nadzieję, że w kolejną perspektywę finansową krajowy administrator sieci kolejowej wejdzie z większą liczbą przygotowanych projektów, a ich realizacja rozpocznie się bez poważnych opóźnień, na co liczą zwłaszcza potencjalni wykonawcy.

Produkcja budowlano-montażowa z tytułu budownictwa kolejowego w Polsce, 2005-2011



s – szacunek
Źródło: Raport „Budownictwo kolejowe w Polsce 2012 – Prognozy rozwoju na lata 2012-2014”, PMR Publications, 2012

www.pmrpublications.com



Roboty palowe

- Dostawa i instalacja pali prefabrykowanych wbijanych
- Pale formowane w gruncie
- Mikropale
- Pale stalowe wbijane i wwibrowywane
- Fundamenty palowe ekranów akustycznych i słupów sieci trakcyjnych
- Wzmacnianie gruntu - pale prefabrykowane, kolumny betonowe, kolumny DSM
- Badanie nośności pali – próbne obciążenia statyczne, dynamiczne testy nośności pali, badania ciągłości pali

Zabezpieczenia głębokich wykopów

- Stalowe ścianki szczelne – instalacja grodzic z zastosowaniem metod tradycyjnych oraz bezwibracyjnej metody wciskania
- Ścianki berlińskie
- Iniekcyjne kotwy gruntowe
- Roboty ziemne i odwodnieniowe
- Pomiarzy wibracji

Roboty hydrotechniczne

- Przesłony przeciwfiltracyjne
- Konstrukcje hydrotechniczne na wodach morskich i śródlądowych

Projektowanie

- Prace projektowe dla potrzeb wykonywanych robót, realizowane we własnej pracowni projektowej

www.aarsleff.com.pl

www.rynekbudowlany.com

raport

Budownictwo kolejowe w Polsce 2012



Prognozy rozwoju na lata 2012-2014

Dowiedz się...

- Czy do 2013 r. **PKP PLK zdoła wykorzystać wszystkie dostępne środki unijne** na remont infrastruktury kolejowej?
- Jak w najbliższych latach kształtować się będą **ceny materiałów budowlanych wykorzystywanych w budownictwie kolejowym**?
- Jakie są najnowsze **wyniki finansowe 10 największych wykonawców robót kolejowych w Polsce** oraz jakie nowe kontrakty pozyskały one w ostatnich miesiącach?
- Jakie główne czynniki wpłyną na koniunkturę w branży budownictwa kolejowego w najbliższych latach?

Odpowiedzi na te i wiele innych pytań znajdziesz w raporcie PMR: Budownictwo kolejowe w Polsce 2012.

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