



Polskie budownictwo w dobie pandemii

Na wielu europejskich rynkach (np. w Austrii czy Belgii) rozprzestrzenianie się wirusa doprowadziło do wstrzymania prac budowlanych. W Polsce, mimo epidemii, prace są kontynuowane i w zasadzie nie ma budów, na których roboty zostałyby zawieszono. Czy to oznacza, że polskie budownictwo jest odporne na koronawirusa?

Pod koniec marca 2020 r. branża zadawała sobie pytania nie tylko o długofalowe skutki pandemii, ale także rozwój sytuacji w najbliższych dniach, który mógłby przynieść zupełnie nieoczekiwane problemy. Pojawiły się obawy związane z dostępnością materiałów budowlanych oraz odpływem pracowników. Tego kryzysu nie można było przewidzieć, a tym bardziej się do niego przygotować.

W początkowym okresie pandemii niepewność dotyczyła możliwości działania w obszarze projektowania, usług inżynierskich,



Budowa zespołu budynków biurowych Skyliner przy rondzie Daszyńskiego w dzielnicy Wola w Warszawie. Docelowo wieżowiec ma mieć 195 m wysokości, fot. Warbud SA

a także utrzymania infrastruktury publicznej. Szczególnie istotnym zagrożeniem w budownictwie jest utrata płynności finansowej przez wykonawców i podwykonawców, co w obliczu nowych realiów mogło się zdarzyć. Jednak po ponad półtoramiesięcznym funkcjonowaniu w specyficznych warunkach pandemii w przypadku branży budowlanej nie sprawdziły się czarne scenariusze. Przy zachowaniu niezbędnych środków bezpieczeństwa nieprzerwanie kontynuowano realizację większości kontraktów budowlanych.

Nie da się budować zdalnie

Stwierdzenie Dariusza Blochera, prezesa zarządu Budimexu SA, że budownictwo zdalne nie istnieje, bardzo trafnie oddaje specyfikę tej branży. O ile wiele innych działań można kontynuować, pracując w domu, o tyle budowanie wymaga fizycznego zaangażowania ludzi, sprzętu i materiałów nigdzie indziej tylko na placu budowy.

Troskę o utrzymanie tego *status quo* podjęły jeszcze w marcu organizacje zraszające firmy z sektora budownictwa drogo-

wego. W wyniku zorganizowanej przez Polski Kongres Drogowy 27 marca 2020 r. wideokonferencji *Branża drogowa w czasie pandemii COVID-19* cztery organizacje branżowe: Polski Kongres Drogowy, Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa, Polski Związek Pracodawców Budownictwa i Polskie Stowarzyszenie Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych, wystosowały pisma do Ministra Infrastruktury, Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad i Dyrektora ZDW Katowice, zarazem Przewodniczącego Konwentu Dyrektorów ZDW, w których zaprezentowały wspólne stanowisko dotyczące sytuacji branży drogowej w okresie walki z pandemią i ograniczeń działalności gospodarczej oraz kontaktów społecznych.

Solidarność i wzajemna pomoc

Wszyscy uczestnicy debaty byli jednomyślni w kwestii oceny sytuacji w obszarze budownictwa drogowego. Zgodzili się co do tego, że sytuacja jest poważna, ale o wiele lepsza niż w innych gałęziach gospodarki, takich chociażby jak turystyka, gastronomia czy usługi. Na ich tle budownictwo drogowe znalazło się w sytuacji uprzywilejowanej dzięki temu, że działa w obszarze zamówień publicznych. Sygnatariusze listu zwrócili uwagę na strategiczne znaczenie sektora budowlanego dla polskiej gospodarki – daje on zatrudnienie ok. 1,5 mln osób i stanowi ok. 8% PKB. Dlatego podkreślano, jak istotne jest podtrzymanie funkcjonowania branży budowlanej przez kontynuowanie wielkich programów inwestycyjnych: *Programu budowy dróg krajowych, mostów dla regionów*, 100 obwodnic oraz inwestycji na drogach powiatowych i gminnych, współfinansowanych z Funduszu Dróg Samorządowych.

Jedną z najlepszych od dłuższego czasu informacją dla firm małych i średnich, działających na lokalną skalę, było zatwierdzenie w kwietniu przez premiera Mateusza Morawieckiego listy zadań do dofinansowania ze środków Funduszu Dróg Samorządowych w ramach naboru wniosków na 2020 r. Wsparcie rządowe uzyska 2297 zadań, a łączna wartość środków FDS przeznaczonych na dofinansowanie realizacji inwestycji w 2020 r. to 3,244 mld zł.

Środowisko drogowe, zwracając uwagę, jak duże znaczenie w sytuacji pandemii ma zachowanie płynności finansowej, docenia równocześnie działania inwestorów publicznych, którzy mają w tym zakresie szczególną rolę do odegrania. Z uznaniem przyjęto inicjatywy GDDKiA dotyczące usprawnień w zakresie gwarancji oraz wprowadzenia systemu dwustopniowej weryfikacji płatności dla kontraktów realizowanych zgodnie z FIDIC, które oznaczają dla branży realną pomoc.

Cała branża budowlana jest zadłużona na 1,2 mld zł, z czego na sektor budownictwa drogowego przypada 144 mln zł. Mimo utrudnień związanych z pojawieniem się koronawirusa ponad połowa firm budowlanych nie ma problemu z utrzymaniem płynności finansowej. GDDKiA, szacując, że ryzyko wystąpienia zaburzeń w płynności finansowej może się pojawić w przedsiębiorstwach, które są podwykonawcami prac, skraca terminy płatności oraz wprowadza system dwustopniowej weryfikacji płatności, aby temu zapobiec.

Współpraca z publicznymi zamawiającymi

Druga debata na temat sytuacji na rynku budowy i utrzymania dróg, zorganizowana 15 kwietnia 2020 r. przez PKD, zgromadziła nie tylko kilkunastu przedstawicieli rynku



Unity Centre, biznesowe centrum Krakowa, fot. Strabag Sp. z o.o.



Budowa placu budowy tunelu pod Świną, fot. PORR SA

budowlanego. Wziął w niej udział także szef GDDKiA Tomasz Żuchowski. Uczestnicy debaty docenili usprawnienia w odbiorach i płatnościach wprowadzone przez GDDKiA w odpowiedzi na pandemię. Udało się utrzymać produkcję budowlano-montażową. Dobrze rokuje zapowiadane kontynuowanie przetargów na nowe inwestycje. Ponadto zauważono, że urząd nie skupia się tylko na problemach związanych z epidemią, ale prowadzi inne, zaplanowane wcześniej działania.

W branży drogowej, mimo ogólnej dobrej kondycji, są także obszary, które dotkliwiej odczuwają skutki pandemii. Niektóre procedury określone przepisami, jak konsultacje społeczne, w czasie pandemii nie mogą się odbywać. Wydłuża się czas oczekiwania na pozwolenia. Z problemami zmagają się uczestnicy rynku utrzymania dróg, którzy zwrócili się do szefa GDDKiA o wprowadzenie z urzędu terminów płatności

za te usługi. Powraca także kwestia podwójnych stawek VAT na usługi w dawniej podpisywanych umowach.

Co dalej?

Ekspertsi prognozują, że sytuacja branży budowlanej w kolejnych miesiącach będzie w dużym stopniu uzależniona od decyzji administracyjnych. Dziś są deklaracje, że zatrzymania nie będzie, ale nikt nie jest w stanie przewidzieć, co jeszcze się wydarzy. Dużą niewiadomą jest sektor budownictwa mieszkaniowego, choć także tutaj po pierwszym szoku sytuacja wydaje się raczej stabilna. Mimo epidemii ceny nowych mieszkań w stolicy w I kwartale 2020 r. cały czas rosły. Jak wynika z najnowszego raportu CBRE, przeciętna cena mieszkania dostępnego w ofercie po raz pierwszy w historii wyniosła 11,1 tys. zł za 1 m². Z drugiej strony reakcja rynku mieszka-



GŁOS BRANŻY W CZASACH EPIDEMII COVID-19

Przegląd najnowszych informacji z branży
dotyczących tematyki koronawirusa w jednym miejscu

CZYTAJ I BĄDŹ NA BIEŻĄCO





Budowa Trasy Łagiewnickiej w Krakowie, fot. Budimex SA

niowego na zapowiadane spowolnienie w gospodarce objawia się w postaci zmniejszonej liczby mieszkań wprowadzanych do sprzedaży i problemów z uruchamianiem nowych inwestycji. Eksperti prognozują, że przyszłość rynku zależy obecnie przede wszystkim od zachowania inwestorów indywidualnych oraz sytuacji na rynku pracy. W stosunku do kwietnia 2019 r. w bieżącym roku w kwietniu o kredyty mieszkaniowe wnioskowało o 34,6% osób mniej. To pierwszy pełny miesiąc pandemiczny z lockdownem. Czas pokaże, jaki układ przyniosą kolejne miesiące i jak duża będzie recesja.

Prace budowlane, zwłaszcza infrastrukturalne, prowadzone są na otwartej przestrzeni, co zmniejsza ryzyko zarażenia się pracowników. Inwestorzy – GDDKiA i PKP PLK – dysponują pieniędzmi na realizację inwestycji. Krajowy program kolejowy zakłada w 2020 r. wydatki PKP PLK na inwestycje w wysokości 12,4 mld zł. To oznacza możliwość realizacji robót oraz produkcji wyrobów dla infrastruktury na poziomie zakładanym w dokumentach rządowych, mimo sytuacji epidemicznej. Inwestycje są realizowane bez zakłóceń, a przetargi ogłaszane zgodnie z planem. Już w tym roku firmy mogą także pożytkować środki na poczet wydatków w latach kolejnych, a na 2021 r. w Krajowym programie kolejowym zapisano aż 15,3 mld zł.

Firmy budowlane w większości są przygotowane na ewentualne problemy kadrowe. Poradzą sobie pod warunkiem, że nie ustanowi się odgórnego zamykania budów. Wszyscy mamy jednak nadzieję, że w obliczu odmrażania gospodarki jest to bardzo mało prawdopodobny scenariusz.

Raport GDDKiA z 22 kwietnia 2020 r.

W realizacji są 93 zadania o łącznej długości 1149,7 km i wartości ponad 42 mld zł.

Roboty końcowe o łącznej wartości ok. 13,5 mld zł prowadzone są na 28 odcinkach oddanych już do użytkowania.



Budowa drogi ekspresowej S7 Olsztynek – Płońsk, odcinek Mława – Strzegowo, fot. PORR SA

W przetargu jest 18 zadań o łącznej szacunkowej wartości ponad 10 mld zł.

W 2020 r. GDDKiA planuje ogłosić 25 przetargów na prace o łącznej długości ok. 350 km i wartości szacunkowej ponad 12 mld zł.

W 2020 r. GDDKiA zamierza podpisać 29 umów na roboty budowlane o łącznej długości ponad 380 km i wartości szacunkowej ponad 18,5 mld zł (w tym podpisano już 10 umów na prace o długości 151 km i wartości 6,6 mld zł).

W ramach Programu budowy 100 obwodnic GDDKiA planuje w 2020 r. ogłosić przetargi dla 14 obwodnic o łącznej szacunkowej wartości prawie 3,5 mld zł.



Oprac. Redakcja