



W najbliższych dwóch latach najbardziej atrakcyjnym segmentem rynku budowlanego będzie drogownictwo – twierdzi PMR Publications, zajmujący się analizami rynkowymi. Ta branża obecnie dominuje, wyprzedzając inwestycje w zakresie obiektów sportowych i rekreacyjnych, energetycznych, a nawet ochrony środowiska.

Początek tego roku jeszcze nie zwiastował tak ogromnej zmiany sytuacji w branży drogowej. Raczej wydawało się, że grozi jej zastój. Tymczasem, po trzech minionych kwartałach, okazało się, że drogownictwo staje się głównym motorem napędowym branży budowlanej, odnotowując ponad 40% roczny wzrost produkcji. To efekt uruchomienia dużych kontraktów drogowych – uzasadnia PMR Publications.

Liderzy kontraktów

Zwiastuny pozytywnej zmiany w drogowej sytuacji były dostrzegalne już w zeszłym roku, choć globalny kryzys gospodarczy mógł przeczyć ich zaistnieniu. Wskazuje na to raport „Budownictwo drogowe w Polsce 2009 – Prognozy rozwoju na lata 2009-2012”.

Przedsiębiorstwa drogowe działające od lat na naszym rynku w tej chwili walczą o utrzymanie swojej pozycji konkurując z firmami z Azji czy Bałkanów – o sytuacji rynku mówi Bartłomiej Sosna z PMR Publications.

pogoda-dla-drogownictwa-1

Analizująca rynek budowlany firma PMR Publications podsumowując lata 2007-2008 oraz pierwszą połowę 2009 r. w drogownictwie podaje, że w sumie udzielono 32 zamówienia na realizację odcinków autostrad i dróg ekspresowych.

Całkowita ich długość to 335 km (bez II etapu budowy węzła Stryzek na S5 i przebudowy węzła Murckowska na A4; w tej sumie uwzględniono kontrakt na obwodnicę Augustowa, wówczas jeszcze niezerwany). Całkowita wartość brutto tych przedsięwzięć wyniosła nieco ponad 19 mld zł. O tę kwotę grali rynkowi liderzy.

W roku 2007 udzielono zamówień na 170 km autostrad i dróg ekspresowych o łącznej wartości nieco ponad 6 mld zł. W grze o te kontrakty na pozycję lidera pod względem całkowitej wartości zdobytych zleceń zajął Budimex-Dromex. Portfel zamówień przedsiębiorstwa sięgnął wartości blisko 1,4 mld zł. Składał się z trzech projektów o łącznej długości 44 km oraz przebudowy węzła Murckowska w ramach A4 w Katowicach. Jednym z projektów Budimexu była budowa drogi S8 mającej stanowić obwodnicę Augustowa przebiegającą przez Dolinę Rospudy. Umowa na ten kontrowersyjny projekt została jednak zerwana w 2009 roku.

Drugą pozycję na rynku pod względem wartości portfolio zamówień w 2007 roku uzyskało Alpine Bau, otrzymując zamówienie na wykonanie jednego z trzech odcinków A1 znajdujących się na południe od węzła Sośnica. Projekt ten o długości 18 km został wyceniony na nieco ponad 1 mld zł. Kolejne miejsce w rankingu zajęła firma Dragados uzyskując od GDDKiA zamówienie na realizację 20-kilometrowego odcinka autostrady A4 łączącej krakowski węzeł Wielicka z węzłem Szarów. Zwycięska oferta osiągnęła wartość 839,3 mln zł.

PMR Publications analizując pozostałe zamówienia zwraca uwagę na pojawienie się w dużych kontraktach rodzimych firm polskich, które do tej pory działały w skali regionalnej i lokalnej. Na przykład Drogbud Podkarpacki Holding Budowy Dróg po długotrwałych procedurach przetargowych uzyskał zamówienie na realizację odcinka drogi ekspresowej S7 łączącej obwodnicę Grójca i Białobrzegów. Odcinek o długości 18 km został wyceniony na 494 mln zł.

Z kolei w 2008 roku największe portfolio zamówień w zakresie autostrad i dróg ekspresowych udało się uzyskać firmie Strabag. Spółka zawarła kontrakty o wartości ponad 3,3 mld zł. Objęły one trzy odcinki o łącznej długości 50 km. Kontrakty o podobnej łącznej wartości pozyskał też Budimex-Dromex. Trzecią pozycję w 2008 roku zajęła firma Hermann Kirchner, która działając poprzez polski oddział uzyskała jako lider konsorcjum zlecenia na dwa projekty. Objęły one budowę dróg ekspresowych S3 oraz S1/S69. Zadania liczyły łącznie 40 km, a ich wartość to ponad 1,9 mld zł.

Kontrakty w zmienionym systemie

Według PMR Publications poprawa sytuacji na rynku drogowych kontraktów to efekt nowej strategii GDDKiA. W ostatnich dwóch latach zwiększyła ona ilości postępowań z zastosowaniem procedury przetargu ograniczonego. W jej ramach w pierwszym etapie następuje prekwalfikacja potencjalnych wykonawców, a dopiero później ich zaproszenie do składania ofert. Jak zaznacza PMR Publications ten typ przetargu pozwala nie tylko na odsianie z grona potencjalnych oferentów firm niespełniających warunków inwestora (stanowiących źródło możliwych do

oprotestowania niskich, zwycięskich ofert), ale przede wszystkim na rozpoczęcie procedury przed uzyskaniem pełnej dokumentacji niezbędnej do jej realizacji, jak decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych czy zgody na realizację inwestycji drogowej.

Jakie są scenariusze realizacji programu budowy autostrad i dróg ekspresowych. Jaką dynamikę rozwoju odnotuje branża drogowa – odpowiada Bartłomiej Sosna z PMR Publications.

pogoda-dla-drogownictwa-2

PMR Publications w swoim raporcie przytacza opinie przedstawicieli firm związanych z drogownictwem, podkreślając, że przetargi ograniczone posiadają również pewne znaczenie w wymiarze public relations. Otóż ta procedura uspokaja opinię publiczną co do utrzymania tempa realizacji programu budowy dróg. Jednak – jak również zaznaczono w raporcie PMR – stosowanie w pewien sposób sztucznie wydłużanej procedury powoduje niezadowolenie ze strony przedsiębiorstw budowlanych, które podejmując decyzję o przystąpieniu do konsorcjum starającego się o zakwalifikowanie do grona potencjalnych wykonawców dużej i skomplikowanej inwestycji, dokonały rezerwacji swoich zasobów (park maszynowy, pracownicy) na dłuższy okres czasu, zakładając uzyskanie zlecenia. Dodatkowo, opublikowanie rządowego planu budowy dróg pod koniec 2007 r. spowodowało znaczne ich powiększenie, firmy liczyły bowiem na lawinowy przyrost liczby udzielanych przez GDDKiA zleceń. Dlatego, mimo dobrego dla drogownictwa czasu, zdarza się, że wielkie firmy drogowe pracują na 30 do 40% swoich możliwości. Nie w pełni wykorzystany potencjał może więc budzić obawy o kondycję branży. Szczególnie, gdy w grze na rynku kontraktów podstawowym orężem staje się niska cena.

Agnieszka Serbeńska

[Prezentacja Bartłomieja Sosny z seminarium szkoleniowego „Bilans zasobów polskiego budownictwa drogowego”, zorganizowanego przez Polski Kongres Drogowy - Warszawa, 9 listopada 2009 r. Więcej: \[www.pkd.org.pl\]\(http://www.pkd.org.pl\)](#)