

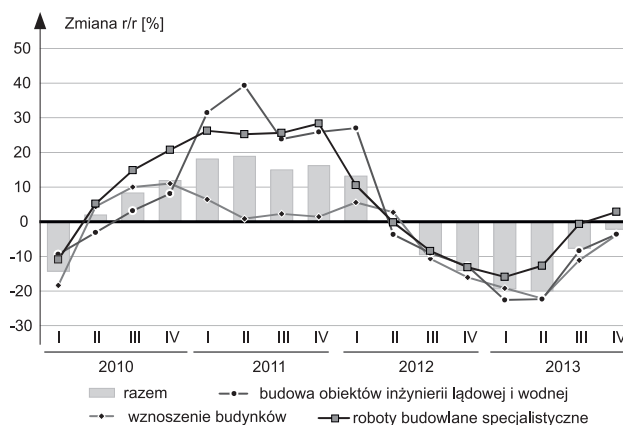
Krzysztof Mrówczyński*

Budownictwo infrastrukturalne w oczekiwaniu na nowy boom

Spółki budowlane zaangażowane w projekty infrastrukturalne zdają się mieć już za sobą okres największego spowolnienia. Obecnie oczekują na start wielu nowych projektów inwestycyjnych, których pierwsze pozytywne efekty powinny być odczuwalne już w przyszłym roku.

Dla polskiego budownictwa infrastrukturalnego ostatnie 3 lata były okresem prawdziwej huśtawki nastrojów. W 2011 r. spiętrzenie wielu projektów inwestycyjnych (rysunek), realizowanych przed Euro 2012, doprowadziło produkcję budowlano-montażową do rekordowego poziomu, za czym w wielu przypadkach nie podażyły jednak oczekiwane zyski generalnych wykonawców. Branżę trapiły coraz poważniejsze problemy dotyczące płynności finansowej, a zatory płatnicze pogrążyły wiele małych spółek znajdujących się na końcu całego łańcucha podwykonawców czy poddostawców. Rekordowy boom, zamiast przynieść rekordowe wpływy, położył na łopatki nawet niektórych liderów krajowego rynku budowlanego (z PBG na czele). W połowie 2012 r. sytuację pogorszyło załamanie aktywności inwestycyjnej będące pochodną splotu m.in. kolejnego spowolnienia gospodarczego (wywołanego kryzysem w strefie euro), rosnącego zadłużenia kraju, a przede wszystkim kończących się środków unijnych w ramach poprzedniej perspektywy budżetowej (2007 – 2013) i rosnącej niepewności co do skali wsparcia finansowego w kolejnej unijnej 7-letce. Inwestycje infrastrukturalne, które przez 2011 r. i pierwszy kwartał 2012 r. były siłą napędową krajowego sektora budowlanego, znalazły się na stromej krzywej spadkowej (rysunek), pogłębiając problemy finansowe wielu firm budowlanych – szczególnie silnie zorientowanych na roboty inżynieryjne. Drugie półrocze 2013 r. przyniosło pierwsze symptomy ożywienia gospodarczego. Zaczęła się stabilizować sytuacja w budownictwie infrastrukturalnym, gdzie spadek produkcji budowlanej był już tylko jednocyfrowy.

2014 r. nie będzie przełomowy. Zakończy on swoisty okres przejściowy pomiędzy jedną perspektywą budżetową UE a drugą, w której ostatecznie Polska otrzymała nie mniejsze wsparcie, pozwalające firmom budowlanym optymistycznie patrzeć w przyszłość. Spółki z sektora budowlanego powinny wykorzystać ten czas na dalsze restrukturyzację, w wielu przypadkach niezbędne do wzmocnienia ich sytuacji finansowej. Inwestorzy publiczni, którzy decydują o losach kluczowych projektów infrastrukturalnych w kraju, powinni zaś w tym czasie wypracować rozwiązania, które pozwolą uniknąć negatywnych doświadczeń z lat poprzednich, kiedy wiele projektów (w szczególności drogowych) nie zostało ukończonych na czas i często pogrążyło realizujących je wykonawców. Stworzenie systemu, w ramach którego współpraca pomiędzy obiema stronami skutkować będzie terminowym i efektywnym ekonomicznie wykonaniem ambitnych planów inwestycyjnych, jest jednym z najważniejszych wyzwań,



Dynamika produkcji budowlanej w podziale na główne rodzaje działalności* w pierwszym kwartale lat 2010 – 2013.

* w przypadku firm budowlanych o liczbie pracujących powyżej 9 osób
Źródło: GUS

z jakim w najbliższych latach będzie musiał się zmierzyć polski rząd (występujący w roli regulatora rynku i organu pełniącego nadzór nad kluczowymi podmiotami realizującymi te inwestycje).

W obecnej perspektywie finansowej Polska ma uzyskać z tytułu Polityki Spójności ponad 80 mld euro, z czego 27,5 mld zostanie centralnie rozdysponowane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, który stanowić będzie główne źródło finansowania inwestycji infrastrukturalnych w najbliższych latach. Nowego rodzaju wsparciem dla nich będzie rządowy program „Inwestycje Polskie”. Ma on stworzyć warunki do długoterminowego finansowania rentownych projektów inwestycyjnych w dziedzinach kluczowych z punktu widzenia interesu państwa, takich jak energetyka (infrastruktura wytwórcza i sieciowa), gazownictwo (wydobycie, przesył, magazynowanie i dystrybucja), transport, telekomunikacja czy gospodarka komunalna.

Z punktu widzenia firm budowlanych istotne jest, w których obszarach szeroko pojętej infrastruktury dokonywać się ma ów znaczący postęp. W poprzednich latach na pierwszy plan zdecydowanie wysunęły się inwestycje drogowe. W latach 2011 – 2012 inwestycje te (w szczególności budowa nowych autostrad i dróg ekspresowych wraz z towarzyszącymi im obiektami inżynieryjnymi) stanowiły ok. 55% wszystkich prac budowlanych w segmencie infrastrukturalnym. W okresie tym wzrosło również znaczenie inwestycji kolejowych, na które szczególnie przychylnym okiem spogląda Komisja Europejska. Ich skala jest jednak niewspółmiernie mniejsza niż robót związanych z infrastrukturą drogową – w 2012 r. odpowiadały one jedynie za ok. 6% wartości wszystkich robót infrastrukturalnych. Dotychczas bardzo ważnym obszarem inwestycji infrastrukturalnych były również różnego rodzaju sieci rozdzielcze i przesyłowe (w tym głównie wodociągowo-kanalizacyjne, energetyczne, gazowe oraz telekomunikacyjne). W latach

* Ekspert ds. Analiz Sektorowych Banku Pekao SA

2009 – 2012 odpowiadały za ok. 1/4 rynku budownictwa inżynierskiego.

Wydaje się, iż w drugiej połowie dekady rozwój budownictwa infrastrukturalnego opierać się będzie na trzech głównych filarach: drogownictwo; kolejnictwo oraz energetyka. Wskazują na to plany inwestycyjne nakreślone przez stronę rządową (drogi, koleje) oraz realne potrzeby sektora energetycznego. W przypadku infrastruktury drogowej rząd stawia sobie za ambitny cel domknięcie sieci najważniejszych w kraju dróg ekspresowych (S3, S5, S7 oraz S8). Oprócz realizowanych projektów w ramach poprzedniego budżetu UE rozpisany został plan inwestycji, które będą finansowane z nowej puli środków na lata 2014 – 2020, a dla których postępowania przetargowe uruchamiane będą już w tym roku. Listę priorytetowych projektów zawiera załącznik 5 do Programu Budowy Dróg na lata 2011 – 2015 (tabela 1). Po jej znacznym rozszerzeniu w lutym br., inwestycje te mają pochłoniąć ok. 63 mld PLN. Większość prac budowlanych ruszy w 2015 r., co oznacza, że tylko z tego tytułu do końca dekady co roku wydatkowane będzie ok. 10 mld zł. W najbliższych latach dodatkowe 5 mld zł ma zostać wydane na nowe obwodnice w ciągu głównych dróg krajowych, których budowę przewiduje załącznik 6 do rządowego Programu (tabela 2). Jeśli do wymienionych wydatków dodamy kolejne projekty, które w przyszłości mogą uzupełnić przedstawione zestawienia (a które obecnie widnieją na liście projektów rezerwowych), przede wszystkim wartość wszystkich niezbędnych robót remontowych, to można oczekiwać, iż środki przeznaczone na drogi wzrosną ponownie do historycznie wysokiego poziomu. Na takim z pewnością utrzymywać się będą również wydatki na modernizację kolei. Co więcej – o ile w przypadku dróg i autostrad trudno będzie nawet w pojedynczych latach zbliżyć się do wyników produkcji budowlanej odnoto-

Tabela 1. Lista inwestycji realizowanych w nowej perspektywie finansowej UE 2014 – 2020, dla których postępowania przetargowe na wybór wykonawców robót są uruchamiane od 2013 r.*

Nazwa zadania	Długość [km]	Planowane wydatki [mln zł]
A1 Pyrzowice – Częstochowa	56,9	2 997
S2 Węzeł Puławska – węzeł Lubelska	18,5	6 742
S3 Sulechów – Legnica	143,6	4 956
S3 Legnica – Bolków	35,8	1 127
S5 Wrocław – Bydgoszcz (wybrane odcinki)	199,6	8 318
S5 Nowe Marzy – Bydgoszcz	73,9	2 939
S7 Warszawa – Gdańsk (wybrane odcinki)	181,2	8 861
S7 Warszawa – Rabka (wybrane odcinki)	116,8	8 058
S8 Radziejowice – Białystok (wybrane odcinki)	104,6	4 795
S17 Warszawa – Lublin (odc. Węzeł Zakręt – Kurów)	112,2	4 967
S19 Lublin – Rzeszów (wybrane odcinki)	159,5	6 857
S51 Olsztyn – Olsztynek	13,3	480
S61 Augustów – granica państwa	38,5	1 700
RAZEM	1229,8	62 798

* zgodnie ze zaktualizowanym (na początku marca br.) załącznikiem 5 do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015

Tabela 2. Lista inwestycji dotyczących budowy obwodnic na drogach krajowych, które mają być zrealizowane w nowej perspektywie finansowej UE 2014 – 2020*

Nazwa zadania	Długość [km]	Planowane wydatki [mln zł]
DK nr 15 Obwodnica Brodnicy	1,4	69
DK nr 15 Obwodnica Inowrocławia	17,6	495
DK nr 8 Obwodnica Wielunia	13,2	331
DK nr 8 Obwodnica Bełchatowa	10,9	222
S11 Obwodnica Ostrowa Wielkopolskiego	12,8	345
S11 Obwodnica Jarocina	13,1	317
DK nr 50 i 79 Obwodnica Góry Kalwarii	9,0	438
DK nr 16 Obwodnica Olsztyna	24,7	1 417
DK nr 33 i 46 Obwodnica Kłodzka	9,1	283
DK nr 41 i 46 Obwodnica Nysy	16,5	468
DK nr 20 Obwodnica Kościerzyny	10,9	283
DK nr 28 Obwodnica Sanoka	10,8	254
RAZEM	150,1	4 922

* zgodnie z załącznikiem 6 do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015

wanych w 2011 czy 2012 r., o tyle na kolejach średnie roczne wydatki inwestycyjne przekraczać będą te ponoszone w poprzedniej perspektywie budżetowej UE. Z samych tylko środków unijnych planuje się wydanie aż 40 mld zł. Komisja Europejska chciałaby, aby w ramach redystrybucji środków była to suma jeszcze większa, jednak Minister Infrastruktury i Rozwoju Elżbieta Bieńkowska stoi na stanowisku, iż potrzeby związane z infrastrukturą szynową mają ograniczone zdolności absorpcji funduszy. Pieniądze w efektywniejszy sposób mogą zostać spożytkowane w drogownictwie.

W porównaniu z latami poprzednimi zdecydowany wzrost wydatków inwestycyjnych przewiduje się również w energetyce. W przeciwieństwie do dróg czy kolei za realizację projektów odpowiadać będą nie tyle inwestorzy publiczni, co koncerny energetyczne działające na komercyjnym rynku. O ile w przypadku inwestycji sieciowych fakt ten nie stanowi większego problemu (operatorzy dystrybucyjni i przesyłowi odpowiednio wysokie zyski mają bowiem zagwarantowane w taryfach URE, uwzględniających ich zwiększone potrzeby inwestycyjne), o tyle wyzwania dla spółek wytwórczych są bardzo duże i wciąż rosną. Producenci energii borykają się bowiem z licznymi dylematami dotyczącymi tego czy, kiedy i czy w ogóle inwestować. Są to podmioty działające w bardzo zmiennym i silnie uzależnionym od czynników regulacyjnych otoczeniu biznesowym, w którym planowanie długoterminowe (okres zwrotu z inwestycji w nowe bloki energetyczne trwa kilkadziesiąt lat) jest niezwykle trudne. Dotychczas było to główną przyczyną opóźniania się startu dużych projektów, których realizacji spodziewano się już kilka lat temu. Prawdopodobieństwo, że prace budowlane związane z rozwojem energetyki ruszą na dobre w drugiej połowie dekady jest jednak bardzo duże. Na przestrzeni najbliższych lat stopniowo wyłączana będzie bowiem część najstarszych bloków, w miejsce których będą musiały zostać wybudowane nowe instalacje, nie mówiąc o dodatkowych potrzebach wynikających z rosnącego popytu na energię.

Biorąc zaś pod uwagę skalę wszystkich potrzeb inwestycyjnych w tym sektorze, można śmiało oczekiwać, że w najbliższych latach energetyka będzie prawdziwą dźwignią krajowego budownictwa infrastrukturalnego (tabela 3). Na same inwestycje sieciowe operatorzy w swoich wieloletnich planach przewidzieli łączne wydatki ok. 50 mld zł (do 2020 r.). Co najmniej drugie tyle w tym czasie będzie musiało zostać wydane na inwestycje związane z wytwarzaniem, co oznacza, że branża co roku ponosić będzie nakłady nie mniejsze niż 15 mld zł.

W niektórych obszarach można się jednak spodziewać ograniczenia inwestycji, szczególnie w przypadku wielu inicjatyw podejmowanych przez samorządy (np. w zakresie infrastruktury sportowo-rekreacyjnej czy wodno-ściekowej). Wiele jednostek stanęło bowiem w obliczu nadmiernego załużenia oraz zaostrzenia przepisów regulujących ich możliwości w zakresie jego dalszego zwiększania. Generalnie druga połowa dekady powinna przynieść pożądane ożywienie w przypadku inwestycji infrastrukturalnych, które może być widoczne już w przyszłym roku, choć największe ich owoce budownictwo będzie zbierać w kilku kolejnych latach. Niezmiernie ważne jest to, aby otwierająca się szansa rozwoju została odpowiednio wykorzystana dla poprawy standingu działających firm budowlanych. Kluczowi uczestnicy rynku, bogatsi o cenne, w dużej mierze złe doświadczenia z lat poprzednich, powinni się ustrzec przed błędami z przeszłości. Ważne jest, aby w nowej perspektywie budżetowej prace budowlane zostały dobrze rozłożone w czasie, co pozwoli uniknąć gorączki inwestycyjnej, jaką obserwowaliśmy w latach 2011 – 2012. Warto jednak nadmienić, że konsekwencją niedawnych problemów finansowych wielu dużych rodzimych firm może być odpowiednio większy udział podmiotów zagranicznych w puli prac budowlanych realizowanych w najbliższych latach.

Tabela 3. Ważniejsze realizowane i planowane inwestycje w nowe bloki energetyczne*

Elektrownia /elektrociepłownia	Inwestor	Moc [MW]	Paliwo	Planowane uruchomienie	Szacunkowy koszt [mld PLN]
Opole	PGE	2 x 900	węgiel kamienny	2018/2019	11,6
Północ	Kulczyk Investm.	1500–2000	węgiel kamienny	2020	ok. 12
Kozienice	Enea	1075	węgiel kamienny	2017	6,3
Czeczott	Kampania Węglowa	~1000	węgiel kamienny	2019	ok. 6-7
Jaworzno	Tauron	910	węgiel kamienny	2019	5,4
Turów	PGE	430–450	węgiel brunatny	2019	ok. 4
Puławy	Grupa Azoty, PGE	800–900	gaz ziemny	2018	ok. 3
Grudziądz	Energa	420– 600	gaz ziemny	2017	ok. 3
Stalowa Wola	Tauron, PGNiG	450	gaz ziemny	2015	1,6
Nowa Skawina	CEZ	430	gaz ziemny	2014	1,5
Włocławek	PKN Orlen	463	gaz ziemny	2015/2016	1,1

Źródło: informacje spółek, doniesienia prasowe

Dla otoczenia. Dla życia.

market@stalprodukt.com.pl
tel.: 14 615 10 00

www.stalprodukt.com.pl

- Profile stalowe gięte na zimno
- Ochronne bariery drogowe i mostowe ze znakiem CE
- Blachy walcowane na zimno i na gorąco w krążkach, arkuszach i taśmach ciętych