Bartłomiej Sosna
analityk rynku budowlanego PMR

Rynek budownictwa kolejowego w 2015 r. przekroczy 6 mld zł

Wraz z nowym budżetem unijnym rynek budownictwa kolejowego w Polsce staje przed nowymi wyzwaniami. Wprawdzie PKP PLK nie uporały się jeszcze ze wszystkimi projektami z poprzedniego budżetu, jednak nieubłaganie zbliża się moment, w którym trzeba rozpocząć, i to z większą dynamiką, akcję przetargową dla inwestycji finansowanych z budżetu na lata 2014–2020.

Według najnowszego raportu firmy badawczej PMR, zatytułowanego „Budownictwo kolejowe w Polsce 2015–2020. Inwestycje – Firmy – Statystyki – Prognozy – Ceny", po dynamicznych wzrostach o blisko jedną trzecią w latach 2013–2014, także w 2015 r. wartość produkcji budowlano-montażowej z tytułu budownictwa kolejowego odnotuje dwucyfrowy wzrost, po raz pierwszy przekraczając wartość 6 mld zł. Jednak w wyniku powolnego rozpoczynania inwestycji z nowego budżetu unijnego w 2016 r. bardzo prawdopodobne są spadki w tym segmencie budownictwa. Jak zauważają autorzy raportu, pomimo licznych problemów realizacyjnych w minionych latach na uwagę zasługuje duży wysiłek, jaki spółka PKP PLK włożyła w próby usystematyzowania procesu inwestycyjnego w zakresie swoich obowiązków i kompetencji. Wprowadzono wiele podstawowych zmian, takich jak wcześniejsze przygotowanie oficjalnych planów inwestycji, wzmocnienie nadzoru nad procesem projektowym czy zwiększenie udziału inwestora w procedurach uzyskiwania decyzji administracyjnych. W rezultacie w najbliższych latach spora grupa przedsięwzięć będzie polegała na pracach przygotowawczych, co może opóźnić początek realizacji wielu zaplanowanych inwestycji. Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych obejmuje aż 32 przedsięwzięcia przygotowawcze. Są to zadania polegające na opracowaniu studiów wykonalności dla 23 inwestycji, inwentaryzacji środowiskowych (15 inwestycji) czy dokumentacji projektowej (2 przypadki). Wartość tych prac to ponad 500 mln zł, co w późniejszych latach przełoży się na budowy na blisko 7 tys. km tras kolejowych. Jeśli chodzi o roboty budowlane, plany na lata 2014–2020 zakładają zwiększenie roli inwestycji o charakterze rewitalizacyjnym. Będzie to najliczniejsza grupa – aż 36 inwestycji – które jednak z uwagi na niższą kapitałochłonność będą odpowiadały za mniej więcej jedną czwartą planowanych wydatków. Projekty te z punktu widzenia organizacyjnego są tańsze i szybsze w realizacji, chociaż ich wymiar rzeczowy nie jest zbyt rozwojowy. Prace tego typu przywracają bowiem sprawność linii, ale nie podnoszą jej pierwotnie zakładanych parametrów technicznych. Jednak w polskiej rzeczywistości, gdzie ogromna liczba tras jest po prostu zdewastowana, nawet takie poważniejsze remonty znacznie poprawią jakość podróżowania. Projekty rewitalizacyjne pod kątem wartościowym są prawie czterokrotnie tańsze niż projekty modernizacyjne i aż siedmiokrotnie tańsze w odniesieniu do budowy nowej infrastruktury. Dlatego też dodatkowym aspektem inwestycji rewitalizacyjnych jest aktywizacja większej liczby średniej wielkości firm wykonawczych. W wielu wypadkach firmy te do przetargów rewitalizacyjnych będą mogły stawać jako główni oferenci, a nie tylko jako partnerzy konsorcjów czy podwykonawcy.

Do przedsięwzięć o kluczowym znaczeniu i odpowiednio większych wartościach przygotowują się natomiast większe firmy wykonawcze. Największe fronty robót w najbliższych latach spodziewane są na Mazowszu (11 mld zł) i Śląsku (9,4 mld zł). Natomiast po drugiej stronie skali znajdują się województwa podkarpackie i warmińsko-mazurskie, które w dużej mierze będą korzystać ze specjalnego programu dedykowanego makroregionowi Polska Wschodnia.

Niniejsza informacja prasowa została przygotowana na podstawie danych zawartych w najnowszym raporcie firmy PMR, pt. „Budownictwo kolejowe w Polsce 2015–2020…". ■