

CO DALEJ Z INFRASTRUKTURĄ?

Ostatnie miesiące ubiegłego roku to czas stagnacji, który odbił się na budownictwie drogowym. W blokach startowych czeka również kolejowe. Jak przedstawiciele branży oceniają szanse na poprawę sytuacji? Jakie wyzwania stoją przed sektorem? Jak firmy są przygotowane do realizacji zadań? Przedstawiamy zebrane głosy.

Leszek Gołąbiecki Prezes Zarządu Unibep SA

Zastój w przetargach infrastrukturalnych w roku 2016 nie był korzystny dla całej branży budowlanej, nie mieliśmy na to wpływu. Ale w roku 2016 wiele się nauczyliśmy – przede wszystkim zdobyliśmy doświadczenie przy budowie drogi krajowej S8. Rozpoczęliśmy także współpracę z generalnymi wykonawcami dróg ekspresowych, co pozwala nam na pełne wykorzystanie mocy produk-

cyjnych naszych wytwórni mas bitumicznych.

Potrąfimy już budować konsorcja do realizacji dużych zadań, co pozwoli nam na uczestnictwo w kolejnych przetargach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, dotyczących budowy dróg ekspresowych. Nie rezygnujemy z zamówień Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, a także samorządów różnych szczebli, gdyż potrafimy budować już wszystkie drogi.

Nasza spółka mostowa Budrex-Kobi z Białegostoku także odczuła za-



W roku 2016 wiele się nauczyliśmy – przede wszystkim zdobyliśmy doświadczenie przy budowie drogi krajowej S8.

stój w przetargach publicznych. Ale wykorzystała ten czas na przygotowanie się

do realizacji mostów, przepraw itp. – zarówno drogowych, jak i kolejowych.

Jan Styliński Prezes Zarządu Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa

Największym wyzwaniem stojącym przed rozwojem infrastruktury w 2017 będzie wola działania i determinacja zamawiających. Liczba nowych inwestycji oraz finalizowanych umów nie jest imponująca nawet w odniesieniu do dróg krajowych. Rynek oraz zamawiający zakładali pierwotnie kontraktację na poziomie 25 miliardów złotych w bieżącym roku. Jest ryzyko, że będzie

to 3-krotnie mniej, co może skończyć się wielką kumulacją spóźnionych inwestycji w latach 2019–2021.

Liczba nowych inwestycji oraz finalizowanych umów nie jest imponująca nawet w odniesieniu do dróg krajowych.



W jeszcze większym stopniu opóźnienie dotyczy inwestycji kolejowych – Krajowy Program Kolejowy

przewidywał w optymistycznym scenariuszu kumulację w 2019 i 2020 roku na poziomie 12,5 mld przerobu rocznie, co już było dyskusyjne. Opóźnienie może przełożyć się na jeszcze wyższe przeroby, które będą trudne do uzyskania. Cieszy natomiast wzrost aktywności zamawiających samorządowych, tak w zakresie wydatkowania środków UE, jak i – przede wszystkim – stosowania partnerstwa publiczno-prywatnego. Na razie gotowych projektów nie ma jeszcze wiele, ale liczba wszczynanych systematycznie rośnie.

Karol Heidrich

**Dyrektor Generalny
Polskiej Izby Konstrukcji
Stalowych**

Temat budowy infrastruktury w najszerszym pojęciu to sprawa z jednej strony niezwykle frapująca, lecz z drugiej wymagająca, moim zdaniem, niełatwych poczynań, koniecznych, by plany były realne. Plany Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa są godne pochwały, ale wiele barier nie jest zlikwidowanych. Przykładem najbardziej konkretnym są przedsięwzięcia w infrastrukturze kolejowej, gdzie kontrakty bez opóźnień są prawie niespotykane. Mimo wieloletnich zabiegów Ustawa Prawo zamówień publicznych nie spełnia oczekiwań rynku. „Duch” najniższej ceny jest nadal obecny, nie posiadamy żadnych zasad ochrony naszych rynków, co w efekcie coraz silniejszego protekcjoni-

zmu w większości państw UE tworzy poważne zagrożenia dla eksportu. Firmy zewnętrzne są wprowadzane na nasz rynek bez żadnych audytów.

Powoływanie kolejnych gremiów do spraw obniżania kosztów realizacji inwestycji nie przyniesie moim zdaniem oczekiwanych efektów i spowoduje zagrożenie terminowe i jakościowe w wykonawstwie.

„Duch” najniższej ceny jest nadal obecny.



Rafał Gawrylak

**Prezes Zarządu
ES-SYSTEM**

Firma ES-SYSTEM ma długoletnie doświadczenie w dostarczaniu rozwiązań oświetleniowych dla sektora komunikacyjnego i infrastrukturalnego. Już w 2010 r. w Danii zrobiliśmy pierwszy w Europie, rewolucyjny wtedy projekt oświetlenia ulicznego w mie-

Przyszły rok w świetle planowanych przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa działań stwarza dla nas niezwykle ciekawą perspektywę.

ście Aarhus, w całości oparty o technologię LED i zaawansowany system sterowania. Oświetlaliśmy drogi w Nowej Zelandii i w Polsce. Dostarczyliśmy oprawy do nowoczesnych dworców, np. w Łodzi Fabrycznej i Warszawie Zachodniej. W 2017 roku będziemy rozwijać naszą ofertę oświetlenia drogowego i przemysłowego opartą o rozwiązania LED i systemy sterowania. Nowa oferta pomoże inwestorom znacznie zmniejszyć zarówno pobór energii, jak też koszty eksploatacji. Przyszły rok w świetle planowanych przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa działań stwarza dla nas niezwykle ciekawą perspektywę.



Tomasz Siwowski

**Prezes Zarządu
Promost Consulting**

Perspektywy dla rozwoju infrastruktury transportu są w naszym kraju w dalszym ciągu bardzo dobre. Związane jest to oczywiście ze środkami unijnymi z tzw. II perspektywy. Olbrzymie fundusze europejskie na drogi i linie kolejowe powinny na kilka lat napędzić koniunkturę dla całego sektora budownictwa związanego z tworzeniem dróg, mostów i linii kolejowych. Zatem wydawać by się mogło, że firmy tego sektora, zarówno wykonawcy, jak również dostawcy materiałów i usług, mogą zacierać ręce, czekając na duże zyski. Niestety doświadczenia z lat ubiegłych, z których jak dotychczas nie wyciągnięto właściwych wniosków, stanowią przestrożę przed „hurra- optymizmem”. Z punktu widzenia polskiej firmy do barier rozwojowych w tych, wydawałoby się, korzystnych warunkach należą głównie: bardzo duża i ostra konkurencja silnych kapitałowo korporacji zagranicznych, nagromadzenie przetargów praktycznie w jednym czasie, brak wyraźnych efektów „reform” prowadzonych przez GDDKiA w zakresie dokumentów kontraktowych, niska jakość dokumentacji projektowych powstających w ramach kontraktów



Olbrzymie fundusze europejskie na drogi i linie kolejowe powinny na kilka lat napędzić koniunkturę dla całego sektora.

„D&B” oraz brak innowacyjności polskich firm pracujących w sektorze infrastruktury transportu (jeden czy dwa wyjątki nie zmieniają tego stanu rzeczy). Te bariery – jeżeli na czas nie zostaną zlikwidowane lub chociażby zmniejszone, spowodują, że – podobnie jak poprzednio – głównym beneficjentem środków UE będą zagraniczne korporacje budowlane. W tej niełatwej sytuacji firma Promost Consulting stawia na dalszy rozwój innowacji, poszerzanie swojej oferty (m.in. projektujemy właśnie pierwszy tunel na Podkarpaciu) oraz stopniowy powrót do narzędzi i technologii w zakresie asset management, zapomnianych w Polsce od końca lat 90. Tutaj upatrujemy źródeł w miarę stabilnego rozwoju.

Piotr Ignatowski

Dyrektor Techniczny
Doka Polska



Nie odkryję pewnie Ameryki, jeśli stwierdzę, że czynnikiem stymulującym infrastrukturę jest kolejna odłona inwestycji z UE. Jednocześnie postęp w budownictwie i wprowadzanie nowych rozwiązań oraz usług przyczynia się w pozytywny sposób do tempa tego rozwoju. Usługi takie, jak myDoka czy Concremote są na to dobrym przykładem. To, co kuleje, to niedociągnięcia w zakresie planowania. Często sam proces realizacyjny projektu wygląda jak pospolite ruszenie. Brakuje płynnego przejścia od projektu poprzez dobór technologii do wykonania. Czas na przemyślany sposób realizacji obiektów mostowych jest często niewystarczający. Doka wspiera Klientów, proponując technologię deskowań oraz rozwiązania umożliwiające skrócenie całego procesu budowlanego, czyli redukujące koszty całkowite.

Wspieramy Klientów, proponując rozwiązania umożliwiające skrócenie całego procesu budowlanego.

Marzena Lisiecka-Kawalska

Prezes Zarządu
AEC Design



Infrastruktura to kolejna po budownictwie kubaturowym branża, w której są już realizowane pierwsze inwestycje w technologii BIM. Mimo tego, że BIM wchodzi później, ze względu na skalę prowadzonych inwestycji, może okazać się branżą, która osiągnie na tym największe zyski. Branża aktualnie stoi przed ogromnym wyzwaniem adaptacji i wykorzystania narzędzi oraz metodologii. Nikogo już nie trzeba przekonywać, że ta technologia gwarantuje wzrost produktywności firmy wykonawczej (będącej jednym z kluczowych czynników przewagi konkurencyjnej) oraz zrównoważony efekt inwestycyjny dla klienta infrastrukturalnego. Umiejętnie wdrożony BIM daje szczegółowy wgląd w pro-

Umiejętnie wdrożony BIM daje szczegółowy wgląd w proces inwestycyjny na każdym etapie.

ces inwestycyjny na każdym etapie: podczas planowania, projektowania, realizacji i zarządzania. Technologia ta dostarcza najważniejszych informacji wtedy, gdy trzeba podjąć wiążące decyzje. AEC Design pomaga klientom realizować cele biznesowe, wykorzystując Connected BIM.

Piotr Miecznikowski

Członek Zarządu
Max Frank

Co napędza rynek? Chciałbym napisać: nasza świadomość, wiedza o możliwych efektach mądrze podejmowanych decyzji inwestycyjnych, zdolność odpowiedniego wydawania publicznych pieniędzy. A w rzeczywistości niestety, a może na szczęście, rynek infrastrukturalny w Polsce napędzają czynniki zewnętrzne, czyli fundusze z Unii Europejskiej, ale i geopolityka. Czy ktoś kiedykolwiek wpadłby na pomysł, że starcia pomiędzy gospodarkami Chin i USA będą miały wpływ na naszą gospodarkę? To, że Chiny wracają do idei Szlaku Jedwabnego, zawdzięczamy właśnie glo-

balnemu myśleniu o rozwoju największych światowych gospodarek.

Co hamuje rynek? Chciałbym napisać, że warunki zewnętrzne. Bo jak jest możliwe, abyśmy samodzielnie, świadomie hamowali najbardziej kluczową dla gospodarki sferę? Niestety sami ją hamujemy poprzez niewłaściwe definiowanie kryteriów wyboru ofert, ciągle uparte stawianie na najtańszych wykonawców, przewlekanie przetargów z powodu obawy właściwych decyzji. Ciągle ciśnie się na usta stwierdzenie, że walimy głową w mur, zamiast mądrze go obejść. A przecież na całym świecie są rozwiązania i świetne przykłady odpowiednio realizowanych inwestycji infrastrukturalnych. Możemy garściami czerpać z doświadczeń Crossrail w Lon-



Rynek infrastrukturalny w Polsce napędzają czynniki zewnętrzne, czyli fundusze z Unii Europejskiej, ale i geopolityka.

donie czy nowej obwodnicy Sztokholmu. Czemu niemieccy politycy w 2014 r. potrafili się przyznać do błędu i swoich największych porażek w zakresie inwestycji infrastrukturalnych, i pojechali w świat

szukać rozwiązań? Dzisiaj korzystają z tej lekcji. Dla nas ciągle takie pojęcia, jak BVP (ang. *Best Value Procurement*), IPD (ang. *Integrated Project Delivery*), BIM, *Lean Construction* są całkowicie obce. Zamiast wdrażać, zastanawiamy się, czy warto.

Max Frank to firma, ale i idea ciągłego poszukiwania pomysłów, jak zaoszczędzić czas i ludzką pracę w branży budowlanej. Nasze rozwiązania koncentrują się w obszarze technologii żelbetowych. Zastosowanie naszych produktów to myślenie o lepszej jakości powierzchni i szczelności konstrukcji żelbetowych, ale i betonów architektonicznych, o tańszych rozwiązaniach przerobowych, dylatacjach, uciążeniu zbrojenia, poprawie komfortu cieplnego i akustycznego.



Początek roku przyniósł pewne ożywienie na rynku drogowym i kolejowym.

Piotr Mika

**Członek Zarządu,
Dyrektor Budownictwa
Inżynierskiego
Warbud SA**

Po dość długim spowolnieniu w dużych inwestycjach infrastrukturalnych, początek roku 2017 przyniósł pewne ożywienie na rynku drogowym i kolejowym. Nie jest ono jednak tak satysfakcjonujące, jak spodziewali się generalni wykonawcy. Liczba ogłaszanych przetargów wciąż jest niewystarczająca, co widać choćby po ilości firm biorących w nich udział. Do każdego przetargu przystępuje po kilkunastu wykonawców, co świadczy o „głodzie” kontraktów. W sierpniu tego roku Warbud oddaje do użytku S-19 Węzeł Świlcza – Kielanówka, w drugiej połowie roku liczymy na rozpoczęcie prac przy Południowej Obwodnicy Warszawy, odcinek C. Aktualnie czekamy na rozstrzygnięcie kilku znaczących przetargów, w których Warbud bierze udział. Niepokojący jest jednak fakt, że procedura przetargowa wciąż jest bardzo długa oraz częstokroć przesuwana. Otwarte pozostaje także pytanie, na ile możliwe będzie znalezienie w budżecie Państwa środków na sfinansowanie wszystkich zapowiedzianych inwestycji.

Andrzej Goławski

**Prezes Zarządu
Mostostal Warszawa**

Sektor infrastruktury jest bardzo perspektywicznym rynkiem dla firm: dużo zleceń, dochodowe kontrakty, ale niestety obciążone też ryzykiem. Z jednej strony pozwalają spółkom budowlanym szybko się rozwijać i budować mocny portfel, ale z drugiej łatwo też utracić rentowność takiego kontraktu w przypadku niewłaściwego oszacowania poziomu kosztów i potencjalnego ryzyka. Dotychczas w przetargach o wygranej decydowała najniższa cena, natomiast umowy z zamawiającymi przerzucały wszelkie ryzyko w całości na Wykonawcę. Liczymy na to, że zmiany w prawie przyniosą w 2017 r. realną poprawę tej sytuacji. Mostostal Warszawa po latach nieobecności powraca do realizacji kontraktów drogowych. Wyciągnęliśmy wnioski z poprzedniej perspektywy unijnej i jesteśmy dobrze przygotowani do realizacji zleceń w tym segmencie rynku. Bar-



Wyciągnęliśmy wnioski z poprzedniej perspektywy unijnej i jesteśmy dobrze przygotowani do realizacji zleceń.

dzo intensywnie ofertujemy, widzimy też już pierwsze efekty naszych działań. Jesteśmy na pierwszym miejscu w kilku znaczących postępowaniach przetargowych, zatem rok zapowiada się obiecująco.

Barbara Dzieciuchowicz

**Prezes Zarządu
Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej
Drogownictwa**

Mam nadzieję, iż rok 2017 będzie lepszy od poprzedniego, bo to, co najgorsze w kwestii spadków produkcji budowlano-montażowej, jest już



Mam nadzieję, iż zdecydowanie przyspieszą działania związane z rozstrzygnięciem przetargów.

w tej chwili poza branżą. W roku 2016 w większości województw zostały zatwierdzone Regionalne Programy Operacyjne, tak więc ogłaszane są kolejne przetargi na drogi samorządowe, aczkolwiek spodziewam się, że lepszy będzie rok 2018, bowiem będzie to rok wyborów, co zawsze obfituje w samorządach w różnego rodzaju inwestycje. Natomiast jeśli chodzi o GDDKiA, to mam nadzieję, iż zdecydowanie przyspieszą działania związane z rozstrzygnięciem przetargów ogłoszonych jeszcze w 2015 roku. Ogłoszono wtedy prawie 60 przetargów na kwotę ponad 29 mld złotych, niespełna połowa z nich jest na drugim etapie lub została rozstrzygnięta. Na początku tego roku uruchomiono kilka nowych postępowań, w których zdecydowanie korzystniejsze dla firm są warunki udziału, a także zapisy łączącej strony umowy. Liczę na to, że tych przetargów będzie więcej, będą ogłaszane kolejne związane z likwidacją miejsc niebezpiecznych czy też na zadania remontowe i modernizacyjne. W planie GDDKiA na rok 2017 jest więcej środków na powyższe roboty niż w roku ubiegłym. Największą barierą może być wolne rozstrzygnięcie przetargów już ogłoszonych, a także brak nowych postępowań.