

Krzysztof Mrówczyński*

Trendy i perspektywy rozwoju budownictwa mostowego w Polsce

W ostatnich dwóch latach powstało ponad 1000 obiektów mostowych na drogach zarządzanych przez GDDKiA. Pomimo licznych problemów wynik ten należy uznać za sukces, szczególnie biorąc pod uwagę mało imponujące dane historyczne. Choć luka w unijnym finansowaniu dużych projektów drogowych spowoduje przejściowy spadek produkcji w tym obszarze (który procentowo może okazać się dość znaczący), na ponowne ożywienie można liczyć już w 2015 r. W kolejnych latach powinna ona przybliżyć się do rekordowego poziomu z 2011 – 2012 r.

Za nami prawdziwy boom „mostowy”

Minione lata były okresem najbardziej dynamicznego rozwoju budownictwa mostowego w Polsce na przestrzeni dziesięcioleci. W rekordowym 2011 r. produkcja budowlano-montażowa w tym obszarze (GUS traktuje łącznie produkcję mostów, wiaduktów, estakad i tunelei, a także kładek i przejść podziemnych dla pieszych) przekroczyła 5 mld zł. Dla porównania, w okresie bezpośrednio poprzedzającym boom w budownictwie drogowym, a więc latach 2006 – 2008, jej wartość była średnio aż o ok. 60% niższa. Powiązanie tak szybkiego rozwoju budownictwa mostów, wiaduktów i tunelei z wielkimi projektami drogowymi nie jest przypadkowe. Rozbudowa sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz budowa kolejnych obwodnic miejskich wymusza bowiem wznoszenie dużej liczby tego rodzaju obiektów. Jeszcze kilka lat temu nowych mostów i wiaduktów wznoszono niewiele, a na znaczeniu zyskiwały raczej prace remontowe. Przełom nastąpił w 2011 r., gdy w kulminacyjną fazę wkroczyły największe projekty przygotowywane na Euro 2012. W porównaniu z 2010 r. produkcja budowlana mostów, wiaduktów i tunelei zwiększyła się wówczas niemal dwu-

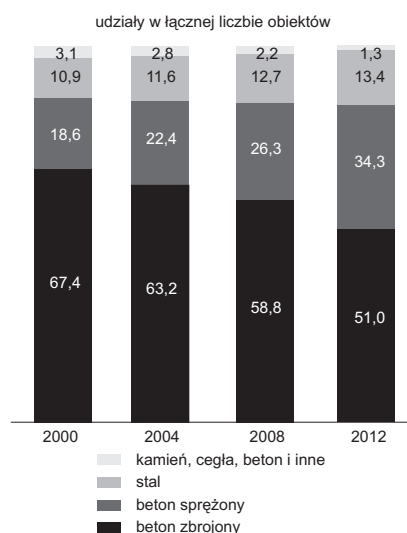
krotnie, a ponad 70% wykonanych prac przypadło właśnie na projekty inwestycyjne. Zaliczały się do nich m.in. jedno z najbardziej spektakularnych budowli mostowych ostatnich lat, takie jak most Rędziański (fragment obwodnicy autostradowej Wrocławia), przeprawa na Wiśle w okolicach Grudziądz (w ciągu autostrady A1), czy też most Marii Skłodowskiej-Curie w Warszawie. Owoce inwestycji rozpoczętych w ostatnich latach jest również najdłuższy most łukowy w Polsce, który powstaje na Wiśle w Toruniu, a którego ukończenie planowane jest na koniec bieżącego roku.

W rekordowym 2011 r. budownictwo mostowe odpowiadało za niemal 8,4% produkcji całego budownictwa inżynierskiego (wobec ok. 5% udziału w połowie ubiegłej dekady). Wzrost w interesującym nas obszarze był też zdecydowanie szybszy niż robót związanych ze wznoszeniem bądź modernizacją dróg kołowych i szynowych. W okresie 2011 – 2012 mosty, wiadukty i tunele odpowiadały łącznie już za ok. 15% wszystkich wydatków na infrastrukturę drogową bądź kolejową, podczas gdy w latach wcześniejszych na ten cel przeznaczano jedynie ok. 10% dostępnych środków. Liczby te najlepiej świadczą o dużej jakościowej zmianie w polskim budownictwie drogowym.

Pod względem łącznej liczby i długości istniejących mostów oraz tunelei Polska raczej nie imponuje – szczególnie na tle największych krajów Europy Zachodniej. Z danych GDDKiA wynika, że w całym kraju jest ok. 30 tys. tego typu obiektów, o łącznej długości ponad 550 km. Jeśli weźmiemy jednak pod uwagę ich roczny przyrost, to w tej dziedzinie Polska zaliczała się w latach 2011 – 2012 do ścisłej europejskiej czołówki, co najlepiej odzwierciedlają dane GDDKiA. W tym krótkim okresie do użytku oddano ponad 1000 mostów, wiaduktów, estakad oraz przejść nadziemnych o łącznej powierzchni ponad 1,3 mln m². Dotyczy to wyłącznie sieci dróg krajowych, którymi instytucja ta zarządza (pod jej nadzorem pozostawało na koniec ubiegłego roku ponad 5,5 tys. obiektów mostowych).

Zmiany w strukturze materiałowej, rodzajowej oraz geograficznej

Na przestrzeni ostatnich lat w łącznej liczbie mostów i wiaduktów stopniowo wzrastał udział konstrukcji stalowych (dotyczy obiektów zarządzanych przez GDDKiA). Choć na relatywnie stałym poziomie utrzymywał się odsetek mostów i wiaduktów z betonu (rysunek), to od dłuższego czasu obserwuje się konsekwentne wypieranie żelbetu przez beton sprężony, który zastosowano w szczególności w przypadku bardzo długich obiektów. Dzięki temu od kilku już lat jest on materiałem dominującym, jeśli chodzi o łączną powierzchnię obiektów mostowych wkomponowanych w sieć krajowych dróg i autostrad (ponad 50% udział w 2012 r.). Przejawem tego, iż rozbudowa sieci autostrad i dróg ekspresowych była w ostatnich latach głównym motorem wzrostu budownictwa mostowego, jest m.in. fakt, iż najmocniej zwiększyła się w tym czasie liczba wiaduktów i estakad. W latach 2009 – 2012 przybyło ich aż ponad 900, a udział w łącznej liczbie obiektów in-



Struktura obiektów mostowych na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA – podział ze względu na materiał konstrukcyjny wg stanu na wrzesień/październik 2000 – 2012

Źródło: GDDKiA

* Ekspert ds. Analiz Sektorowych Banku Pekao SA

CANASTOL

Woda pod kontrolą

- **środki hydrofobizujące do układów cementowych** (tynki, zaprawy klejowe, szpachle)
- **redukcja wykwitów** (tynki, fugi)
- **optymalizacja kosztów związanych z hydrofobizacją układu**



RETENMAIER Polska
Sp. z o.o.



Włókna prosto z natury

www.jrs.pl

Al. Jerozolimskie 181, Ochota Office Park, 02-222 Warszawa
tel. centrala: (022) 608 51 00, fax: (022) 608 51 51 • www.jrs.pl

żynierskich zarządzanych przez GDDKiA wzrósł z niecałych 39% w 2008 r. do ponad 46% w roku ubiegłym. Nowych mostów powstało w tym samym okresie ok. 250. Na kategorię tę przypadało pod koniec ub.r. ok. 47% wszystkich obiektów inżynierskich znajdujących się w ciągu dróg krajowych (4 lata wcześniej był to jednak aż ponad 55% udział).

Największą liczbą budowli inżynierskich cieszy się województwo śląskie – znajduje się tam ok. 17% wszystkich obiektów mostowych oraz tuneli/przejęć podziemnych należących do sieci dróg krajowych. Charakteryzują się one zdecydowanie ponadprzeciętną wielkością – udział tego województwa w ich łącznej krajowej powierzchni przekracza obecnie 21%. Śląskie było też tym z regionów, które na przestrzeni ostatnich 2 lat doświadczyło największego ilościowego przyrostu takich obiektów (ok. 350, tj. nieco ponad 1/3 wszystkich nowo powstałych budowli w analizowanym okresie). Odpowiednio 13% i 10% wszystkich obiektów mostowych, tuneli oraz przejęć podziemnych zlokalizowanych jest w województwach dolnośląskim oraz mazowieckim, choć

w ostatnich 2 latach zdecydowanie bardziej poprawiła się infrastruktura mostowa w tym drugim (ponad 160 nowych budowli). Generalnie beneficjentami szeroko zakrojonych inwestycji okazały się niemal wszystkie województwa w kraju, z wyjątkiem nielicznych, w których infrastruktura taka powstała wcześniej (np. opolskie).

Rynek budownictwa mostowego w Europie Zachodniej

Ostatnie cztery lata, a szczególnie 2011 – 2012 r., przyniosły polskiemu budownictwu mostowemu odmienne trendy od tych, które można było zaobserwować w Europie Zachodniej. Tam, szczególnie w mocno dotkniętych kryzysem finansów publicznych krajach basenu Morza Śródziemnego, aktywność inwestycyjna w obrębie szeroko pojętej infrastruktury komunikacyjnej zdecydowanie zmalała. Cięcia budżetowe dokonywane w kolejnych krajach członkowskich są główną przyczyną przedłużającego się marazmu w unijnym sektorze budownictwa inżynierskiego, którego produkcja na poziomie

całej Wspólnoty była w ubiegłym roku o kilkanaście procent niższa niż u progu globalnego kryzysu w 2008 r. W skrajnych przypadkach spadki sięgnęły w tym okresie od 45% (Hiszpania, Irlandia) do nawet 60% (Grecja). Statystyki te nie pozostają bez znaczenia dla tamtejszego budownictwa dróg i mostów, które okazało się jedną z głównych ofiar realizowanych przez lokalne rządy programów oszczędnościowych. Na rosnące problemy z pozyskiwaniem nowych kontraktów mostowych wskazują zresztą również firmy działające na generalnie lepiej prosperujących rynkach północy Europy (Niemcy, kraje Beneluksu, Skandynawia), gdzie umiejętność zdobywania nowych zleceń oraz optymalizowania kosztów działalności nigdy nie były tak istotne jak obecnie.

Obraz nastrojów panujących w europejskiej branży budownictwa mostowego dobrze oddają m.in. wyniki ubiegłorocznej sondy przeprowadzonej przez firmę IQPC wśród uczestników organizowanej przez nią dorocznej konferencji Bridges Europe. Wyłania się z nich coraz wyraźniejszy podział na dwa duże rynki regionalne, znacząco różniące

się od siebie perspektywami rozwoju. Z Europą Zachodnią, w której w najbliższym okresie oczekiwany jest dalszy spadek aktywności inwestycyjnej w tej dziedzinie budownictwa, kontrastuje rynek wschodnioeuropejski (wraz z Polską), co do którego przeważają opinie, iż kolejne lata przyniosą jego dalszy rozwój. Na taki scenariusz wskazało aż 80% respondentów, podczas gdy dalszego pogorszenia koniunktury w Europie Zachodniej spodziewa się nieco ponad połowa z nich. Wzrost budownictwa mostowego w naszej części kontynentu wspierać będzie dalszy napływ funduszy unijnych. Polska będzie ich dużym beneficjentem w nowej perspektywie budżetowej na lata 2014 – 2020. W coraz większym stopniu decydować o nim będą również szeroko zakrojone inwestycje drogowe w Rosji, prowadzone m.in. w związku z organizacją dwóch wielkich imprez sportowych (zimowe igrzyska olimpijskie w 2014 r. oraz mistrzostwa świata w piłce nożnej w 2018 r.). Za bardziej perspektywiczny, a pozostający również w zasięgu europejskich firm budowlanych, rynek mostowy uznany został jedynie Bliski Wschód (łącznie z Turcją).

Pomimo wyraźnie lepszej kondycji, w jakiej znajduje się budownictwo mostowe w Europie Wschodniej, skala realizowanych przez nie robót jest i tak wciąż znacznie mniejsza niż w najbogatszych krajach UE. Szacuje się, iż ok. 70% największych europejskich projektów inwestycyjnych związanych ze wznoszeniem obiektów mostowych prowadzonych jest obecnie właśnie na zachodzie kontynentu. To najlepiej oddaje różnice w dotychczasowym poziomie rozwoju omawianej branży w obu regionach. Nawet jeśli liczba nowych projektów inwestycyjnych na rynku zachodnioeuropejskim wyraźnie spadła, to wciąż znakomicie rozwinięta sieć tego typu obiektów wymaga tam ponoszenia bardzo dużych wydatków związanych z jej należyтым utrzymaniem. Za przykład posłużyć może Wielka Brytania, gdzie łączna wartość produkcji budowlano-montażowej związanej z obiektami mostowymi i tunelami ponad dwukrotnie przekracza rekordowy poziom osiągnięty przez krajową branżę w 2011 r. Warto też nadmienić, iż absolutną potęgą w omawianej dziedzinie są Stany Zjednoczone, gdzie wartość produkcji tego obszaru budownictwa wynosi ok.

25 mld dolarów, co w przeliczeniu na mieszkańca daje ok. 2-krotnie wyższe wydatki na ten cel niż w dwóch ostatnich latach w Polsce. Szacuje się, iż inwestycje w mosty i tunele pochłaniają w tym kraju nawet do 25% łącznych wydatków związanych z rozbudową i modernizacją infrastruktury drogowej. Tylko ta jedna część rynku budowlanego w USA jest areną zmagania ponad 1200 firm, dając zatrudnienie blisko 60 tys. pracowników.

Problemy branży pomimo rekordowej koniunktury

Pomimo rekordowego wzrostu produkcji generalni wykonawcy zaangażowani w największe projekty mostowe ostatnich lat nie uniknęli problemów finansowych. W rzeczywistości za wznoszenie mostów i tuneli odpowiadały często te same firmy, które wygrywały największe przetargi na budowę poszczególnych odcinków autostrad oraz dróg ekspresowych. Wiele z nich zaś na projektach drogowych nie zarobiło w ogóle, a część z nich z tego powodu znalazła się na krawędzi bankructwa. Malejącą rentowność projektów mostowych na przestrzeni ostatnich lat odzwierciedlają dane GUS, dotyczące zagregowanych wyników finansowych przedsiębiorstw działających w tym obszarze sektora budowlanego. Najlepsze pod tym względem były lata 2009 – 2010, kiedy to średnia rentowność netto omawianej działalności przekraczała 7%. Silny wzrost kosztów materiałowych oraz różnego rodzaju inne komplikacje na dalszych etapach realizacji wielu projektów znajdowały odzwierciedlenie w erozji marż firm zajmujących się budową mostów i tuneli już na przestrzeni 2011 r. Uzyskana przez nie rentowność netto wyniosła już tylko niewiele ponad 3%. Zdecydowanie najgorszy pod tym względem okazał się 2012 r., kiedy to przeciętna rentowność netto firm prowadzących tego typu działalność była ujemna (ok. -3%). Firmy zaangażowane w największe projekty mostowe doświadczały nie tylko problemów z rentownością. W niektórych przypadkach rozmach niektórych inwestycji okazał się też dla nich zbyt poważnym wyzwaniem technologicznym. Symbolem takiego niepowodzenia stał się słynny już most na autostradzie A1 w Mszanie, w przypadku którego do dziś trwa spór, kto ponosi odpowiedzialność za komplikacje wynikłe w trakcie wznoszenia tej efektywnej budowli. Można śmiało stwierdzić, iż budownictwo mostowe jest jednym z tych segmentów polskiego budownictwa infrastrukturalnego, który pomimo spektakularnego rozwoju na przestrzeni ostatnich kilku lat, nie przyniósł firmom w nim działającym pożądanego zysku, pozostając w pewnym sensie obszarem niewykorzystanej szansy. Oczywiście nie dotyczy to wszystkich tego typu projektów, jako że wiele z nich zrealizowanych zostało z pełnym sukcesem – nie tylko w wymiarze technicznym, ale i komercyjnym. Nawet w dramatycznie złym 2012 r. stratę brutto wykazało tylko niecałe 20% firm działających na tym rynku.

Ponowny impuls rozwojowy najwcześniej w 2015 r.

Koniunktura na rynku budownictwa mostowego jest ściśle powiązana z postępem na polu rozbudowy krajowej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Tymczasem szczególnie przyszły rok przyniesie drastyczne ograniczenie wydatków publicznych w tym obszarze. W 2014 r. mają one wynieść zaledwie nieco ponad 5 mld zł (wobec kilkunastu mld w roku bieżącym). Pewną ulgę firmom z segmentu budownictwa mostowego przynieść mogą projekty związane z modernizacją infrastruktury kolejowej, choć skala obu rodzajów przedsięwzięć jest nieporównywalna. Na możliwie szybkie ponowne rozdanie w obszarze dróg bardzo liczą firmy budowlane, dla których ten i najbliższy rok będzie okresem dawno nienotowanego marazmu. GDDKiA podaje, iż już w 2015 r. wydatki na nowe inwestycje drogowe ponownie wzrosną, do ponad 10 mld zł. Co ważne, dużą determinację w tym zakresie deklaruje Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, które w czerwcu br. zapowiedziało rozpisanie jeszcze w tym roku nowych przetargów o łącznej wartości ponad 35 mld zł. Realizowane w ich ramach projekty mają stanowić jedynie wycinek szeroko zakrojonego planu inwestycyjnego na lata 2014 – 2020. Jeśli zrealizowałby się ten optymistyczny scenariusz, po 2015 r. może nas więc czekać kolejny rozkwit budownictwa mostowego. Wówczas będziemy mogli mówić o całej „złotej” dekadzie (a nie tylko dwóch latach) tej części sektora budowlanego w naszym kraju.