

**Konferencja Prasowa
Centrum Prasowe PAP
Warszawa, 2 lipca 2007 r.**

Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa



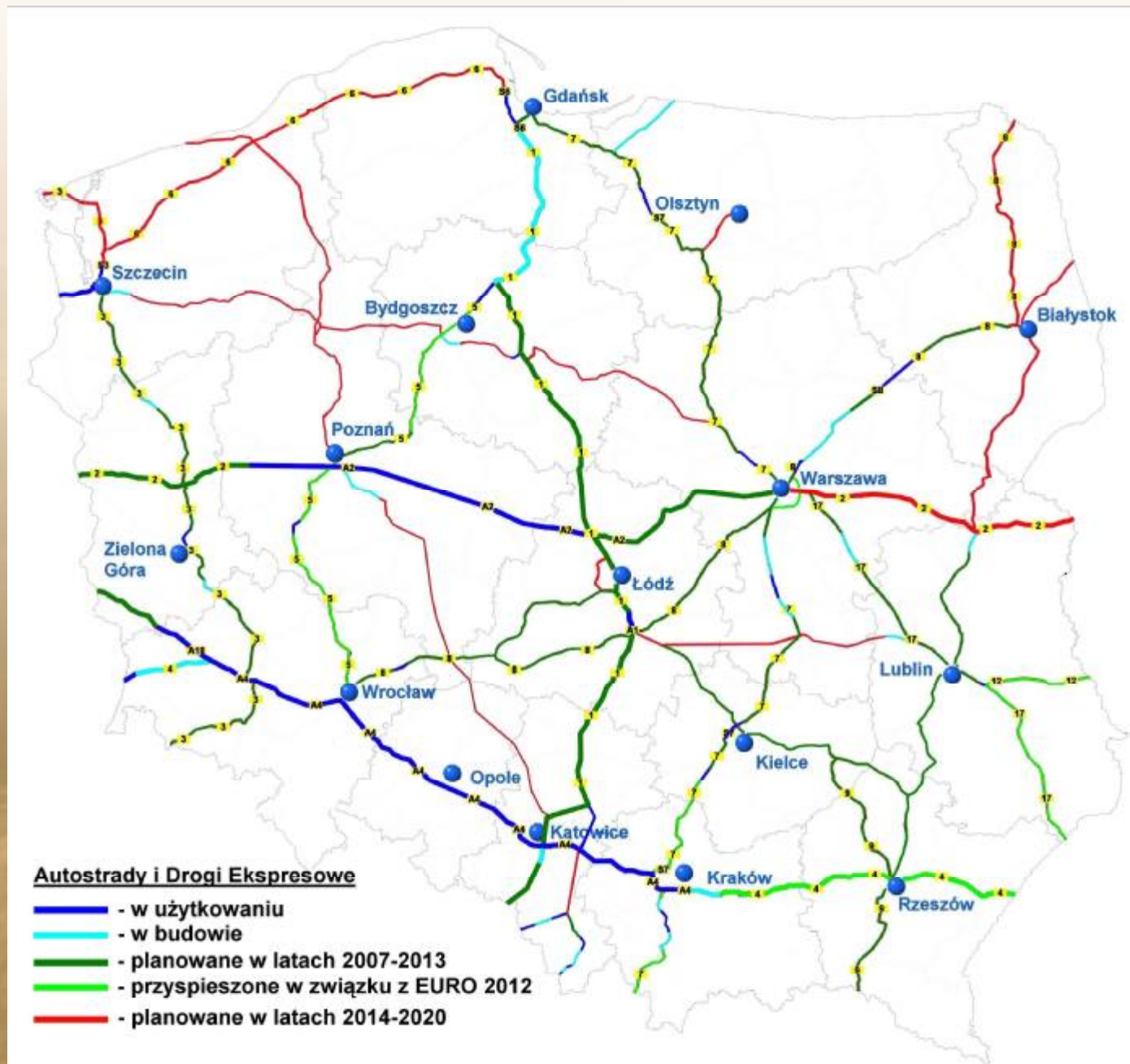
All-Polish Economic Chamber of Road Building

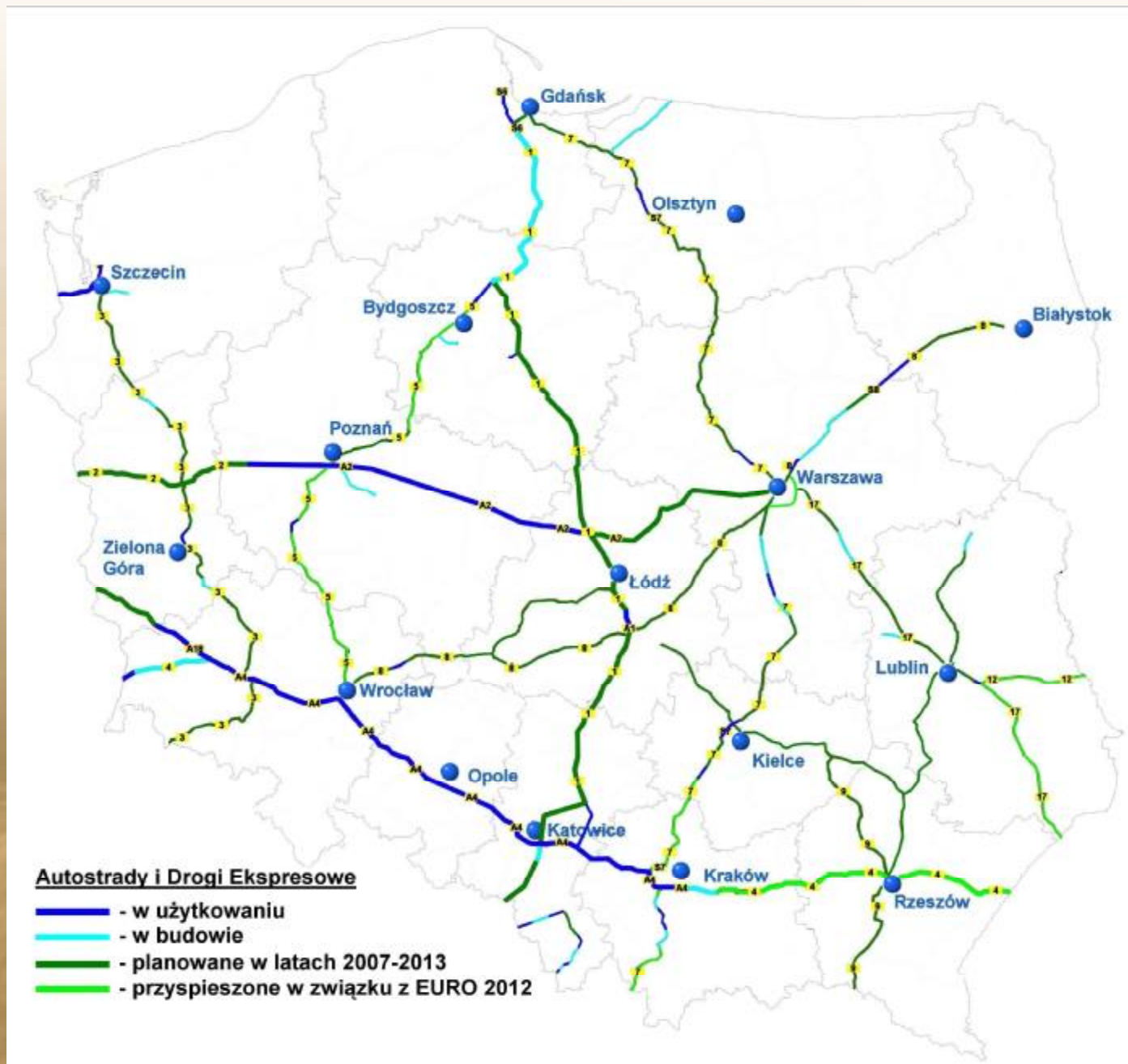
**DLACZEGO NIE WYBUDUJEMY DRÓG
NA EURO 2012 ?**

PLAN BUDOWY AUTOSTRAD
I DRÓG EKSPRESOWYCH
W LATACH 2007 - 2013
(wg. GDDKiA)



<i>Rodzaj dróg</i>	<i>Stan 2007</i>	<i>Stan 2013</i>	<i>Ilość robót do wykonania</i>
<i>Autostrady</i>	<i>674 km</i>	<i>1 634 km</i>	<i>960 km</i>
<i>Drogi ekspresowe</i>	<i>294 km</i>	<i>3 032 km</i>	<i>2 738 km</i>
<i>Drogi krajowe</i>	<i>16 887 km</i>	<i>20 880 km</i>	<i>3 993 km</i> <i>(modernizacja)</i>







NIEZBĘDNE ŚRODKI FINANSOWE
NA WYKONANIE PLANOWANYCH ROBÓT

100 – 110 mld ZŁ

(DROGI KRAJOWE)

20 mld ZŁ

(DROGI I ULICE SAMORZĄDOWE)

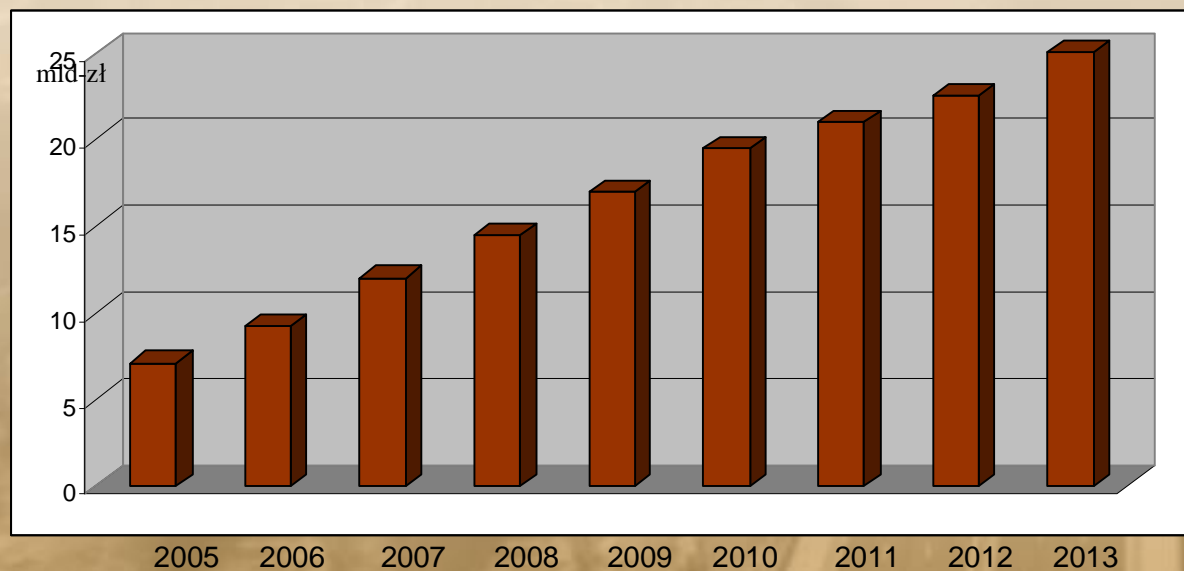
ŁĄCZNIE:

130 mld ZŁ



Prognoza rynku

Nakłady na drogi publiczne w latach 2005 - 2013



Łączna kwota nakładów na drogi publiczne w latach 2007 – 2013 – **130** mld zł.



REALNE ŚRODKI
FINANSOWE
W LATACH 2007 2013
(Drogi krajowe)



- *UE* *44 mld zł*
- *Akcyza od paliw (12%)*
(7 lat x 2,2 mld zł) *15 mld zł*
- *Oplata paliwowa (80%)*
(7 lat x 1,0 mld zł) *7 mld zł*
- *Pożyczki (?)* *5 mld zł*
- *Emisja obligacji (?)* *2 mld zł*
- *Koncesjonariusze (?)* *2 mld zł*

ŁĄCZNIE

75 mld zł



BRAK POKRYCIA:

35 mld zł



DROGI I ULICE **SAMORZĄDOWE**

Okolo 20 mld zł

(śr. własne i Programy Operacyjne UE)



KOSZTY BUDOWY – 1km

- **AUTOSTRADY**

- *Obszar zamiejski, teren płaski (bez obiektów inżynierskich)* **28 – 30 mln zł**
- *Obszar zurbanizowany
(bez obiektów inżynierskich)* **44 – 46 mln zł**
- *Obszar zurbanizowany
(z obiektami inżynierskimi)* **64 – 68 mln zł**

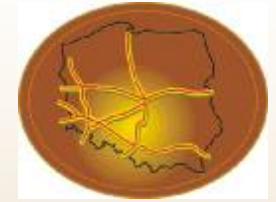
- **DROGI EKSPRESOWE**

- *Obszar zamiejski, teren płaski (bez obiektów inżynierskich)* **16 – 18 mln zł**
- *Obszar zurbanizowany
(bez obiektów inżynierskich)* **28 – 30 mln zł**

CZYNNIKI
WPLYWAJĄCE NA STAN
DROGOWNICTWA

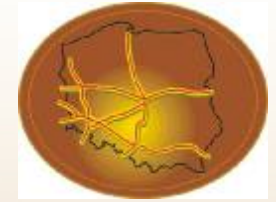


- ***FINANSE***
- ***ZARZĄDZANIE***
- ***PRAWO***
- ***MATERIAŁY DO BUDOWY DRÓG***
- ***RYNEK WYKONAWCZY***



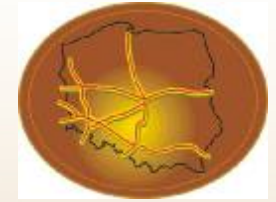
FINANSE

- *Niski poziom finansowania dróg z budżetu Państwa (0,3 % PKB). Średnio w krajach europejskich (1 % PKB)*
- *Brak jednolitego i spójnego modelu finansowania drogownictwa*
- *Zbyt duża ilość zarządzających środkami na drogi (MF, MRR, MT, MŚ)*
- *Skomplikowane procedury w ubieganiu się o środki finansowe*
- *Ograniczanie wykorzystania w szerszym zakresie kapitału prywatnego przy budowie dróg*



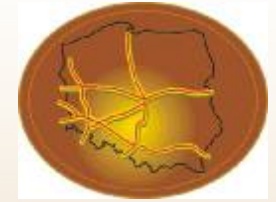
ZARZĄDZANIE

- *Niski poziom umocowania kompetencyjnego osób zarządzających drogami*
- *Brak określenia organu (instytucji) zarządzającego środkami inwestycyjnymi na drogownictwo*
- *Zbyt duża ilość szczebli zarządzania drogami i ulicami*
- *Próby tworzenia nowych podmiotów zarządzających drogami*



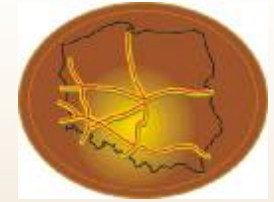
PRAWO

- *Brak ustawy faktycznie określającej i wprowadzającej w życie Narodowy Program Budowy Dróg*
- *Opóźnienia w pracach nad specustawą o sposobach i możliwościach realizacji inwestycji związanych z EURO 2012*
- *Ustawy dotyczące finansów publicznych*
- *Ustawy: Prawo ochrony środowiska i o ochronie przyrody*
- *Ustawy: Prawo budowlane i o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*
- *Ustawa Prawo zamówień publicznych*
- *Ustawa o partnerstwie publiczno - prywatnym*
- *Akty niższego szczebla wprowadzające kolejne ograniczenia i zakazy*



MATERIAŁY DO BUDOWY DRÓG

- *Ograniczone możliwości produkcji materiałów kamiennych w Polsce*
- *Problemy transportowe przewoźników*
- *Zbyt małe wykorzystanie materiałów miejscowych i odpadowych*
- *Limity CO2*
- *Niestabilność cen materiałów i taryf przewozowych*



RYNEK WYKONAWCZY

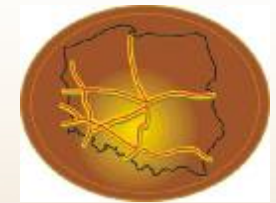
- *Ograniczone możliwości wykonawcze firm drogowych /i mostowych – aktualnie 15 mld zł rocznie*
- *Zasady prowadzenia postępowań przetargowych*
- *Niestabilny rynek zamówień publicznych*
- *Zasady obowiązujące przy realizacjach inwestycji*
- *Osiągane przez firmy wyniki ekonomiczno – finansowe ograniczające ich rozwój*
- *Brak kadry inżynieryjno – technicznej*
- *Przepisy utrudniające zatrudnianie pracowników zagranicznych*
- *Bieżąca sytuacja na rynku zamówień publicznych w drogownictwie*



Przetargi w Oddziałach GDDKiA

ODDZIAŁ	2006 r.		2007 r.				
	Ogółem	Roztrzygnięte	Ogółem	Roztrzygnięte	w tym		
					Bieżące utrzymanie	Modernizacje	Usługi konsult. Dokumentacje Nadzór
						Inwestycje Przebudowy	
Białystok	54	54	17	8	9	-	7
Olsztyn	112	106	88	57	60	20	8
Bydgoszcz	60	60	15	7	8	7	-
Gdańsk	48	46	18	9	5	7	6
Katowice	66	63	21	14	7	8	6
Kielce	37	36	18	12	5	9	4
Kraków	50	50	15	8	4	5+1	6
Lublin	68	64	38	25	11	4+1	10
Łódź	54	44	43	11	29	4	10
Opole	56	56	37	26	24	6	7
Poznań	38	16	20	16	7	10	3
Rzeszów	40	40	39	24	18	10+1	11
Szczecin	50	37	16	11	9	6+2	1
Warszawa	27	26	35	14	13	10+1	12
Wrocław	68	68	70	53	60	8	2
Zielona Góra	31	31	11	7	5	6+2	-
Razem w Oddziałach	859	797	501	302	274	120+8	93
GDDKiA Warszawa	40	35	27	6		8	18
OGÓLEM	899	832	528	308	274	120 +8	111

Uwaga : kolorem czerwonym zaznaczono zamówienia ogłoszone przez Centralę GDDKiA

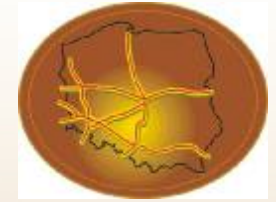


Dynamika zmian cen

L.p.	Asortyment	I kw. 2006 BAZA w zł/t	II kw. 2006	III kw. 2006	IV kw. 2006	I kw. 2007	II kw. 2007	I kw. 2006 baza	II kw. 2006	III kw. 2006	IV kw. 2006	I kw. 2007	II kw. 2007
1	asfalt	887	909	1045	1011	1025	1023	100%	102%	118%	114%	116%	115%
2	cement	260	255	264	264	283	298	100%	98%	102%	102%	109%	115%
3	beton	180	179	185	193	202	208	100%	99%	103%	107%	112%	116%
4	stal	1540	2055	2137	2256	2419	2484	100%	133%	139%	146%	157%	161%
5	mączka wap.	80	86	88	89	91	92	100%	108%	110%	111%	114%	115%
6	grysy	40	42	44	45	51	52	100%	105%	110%	113%	128%	130%
7	mieszanki kam.	25	28	29	30	34	36	100%	112%	116%	120%	136%	144%
8	wyroby betonowe	22	22	23	24	26	27	100%	100%	105%	109%	118%	123%
9	pláce - stawki w %	100	112	124	134	120	127	100%	112%	124%	134%	120%	127%
10	sprzęt - stawki w %	100	102	108	111	113	118	100%	102%	108%	111%	113%	118%
11	olej opałowy	1820	2035	2045	2009	1817	1958	100%	112%	112%	110%	100%	108%
12	olej napędowy	2850	2998	3159	3010	2885	2939	100%	105%	111%	106%	101%	103%

Uwagi:

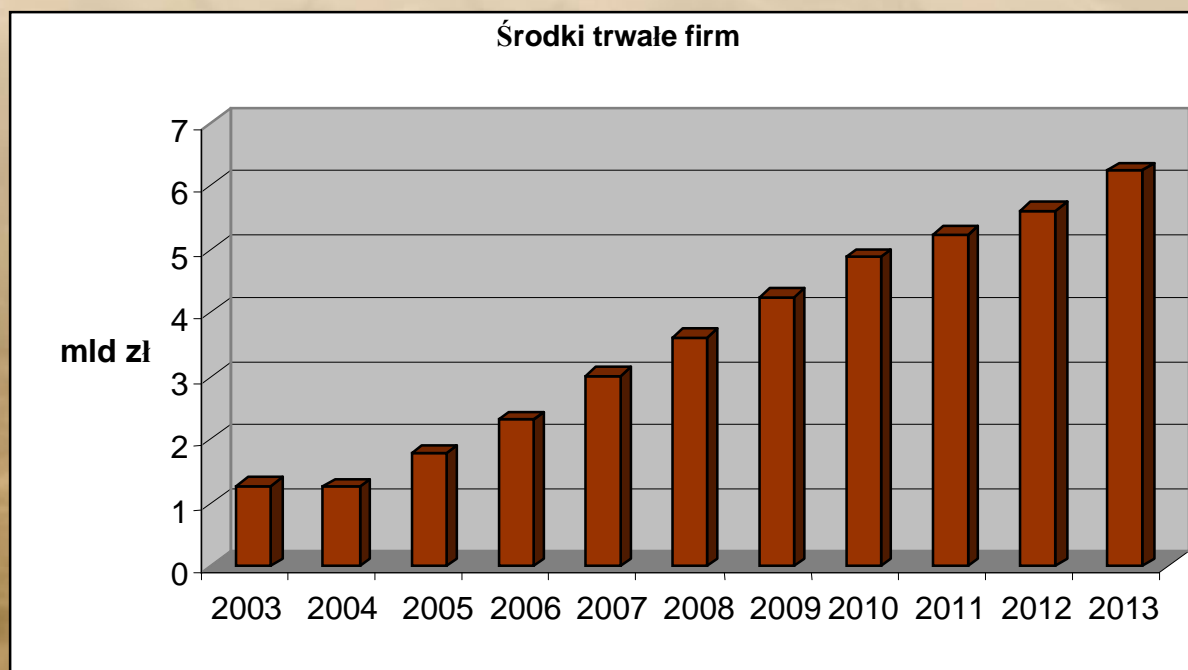
1. Wyniki badań pochodzą z 25 wybranych firm drogowych i stanowią średnią ogólnokrajową.
2. Zauważalne utrzymanie cen w pierwszych dwóch kwartałach 2007 r. na większość asortymentów spowodowana jest znacznym ograniczeniem zamówień publicznych na realizację robót bitumicznych i betonowych.
3. Duży wpływ na poziom cen ma transport asortymentu w zależności od lokalizacji firmy lub miejsca budowy, dlatego też z niepokojem Izba informuje, iż otrzymała informację o planowanej od 01.07.2007 r. podwyżce taryfy PKP Cargo S.A. skutkującej wzrostem kosztów transportu o ok. 20%.

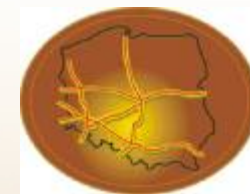


Czy firmy funkcjonujące na polskim rynku
wykonawczym są w stanie podolać znacznie
zwiększonym zakresem robót drogowych
i jakie czynniki będą miały wpływ na
ewentualny sukces bądź też porażkę
w realizacji tego ambitnego programu?

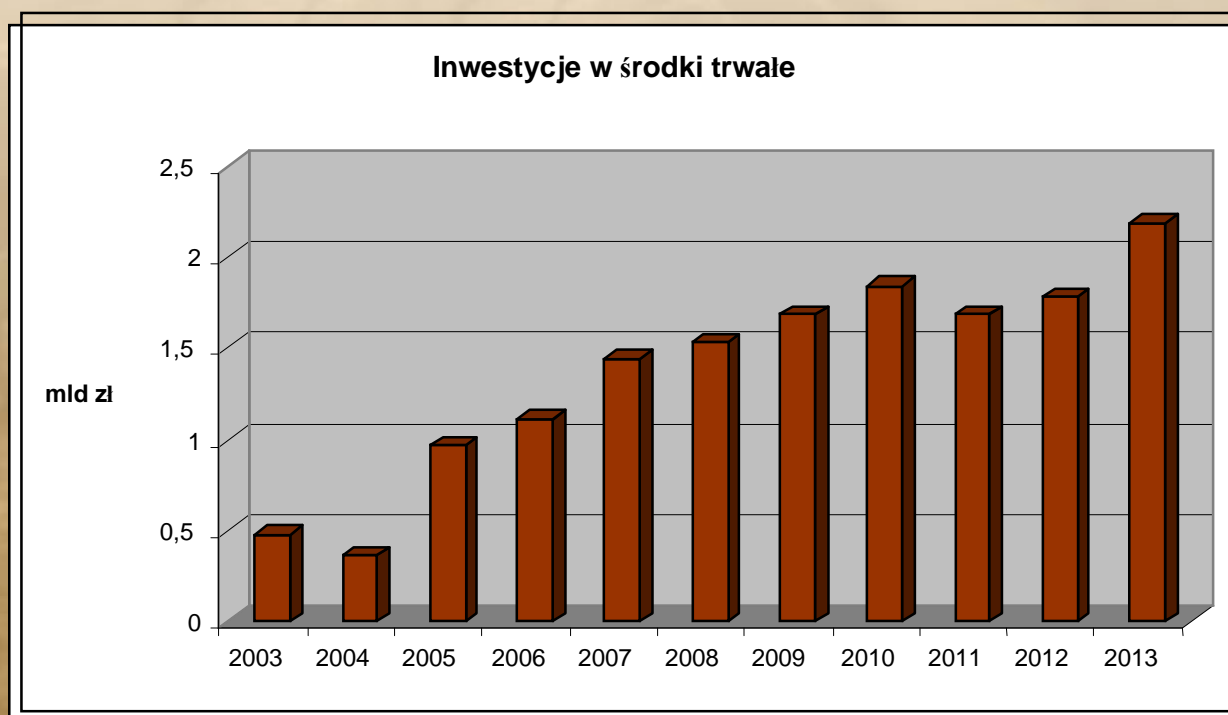


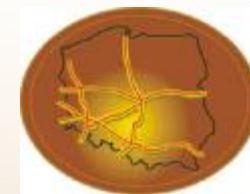
Wyliczenie koniecznego majątku trwałego branży



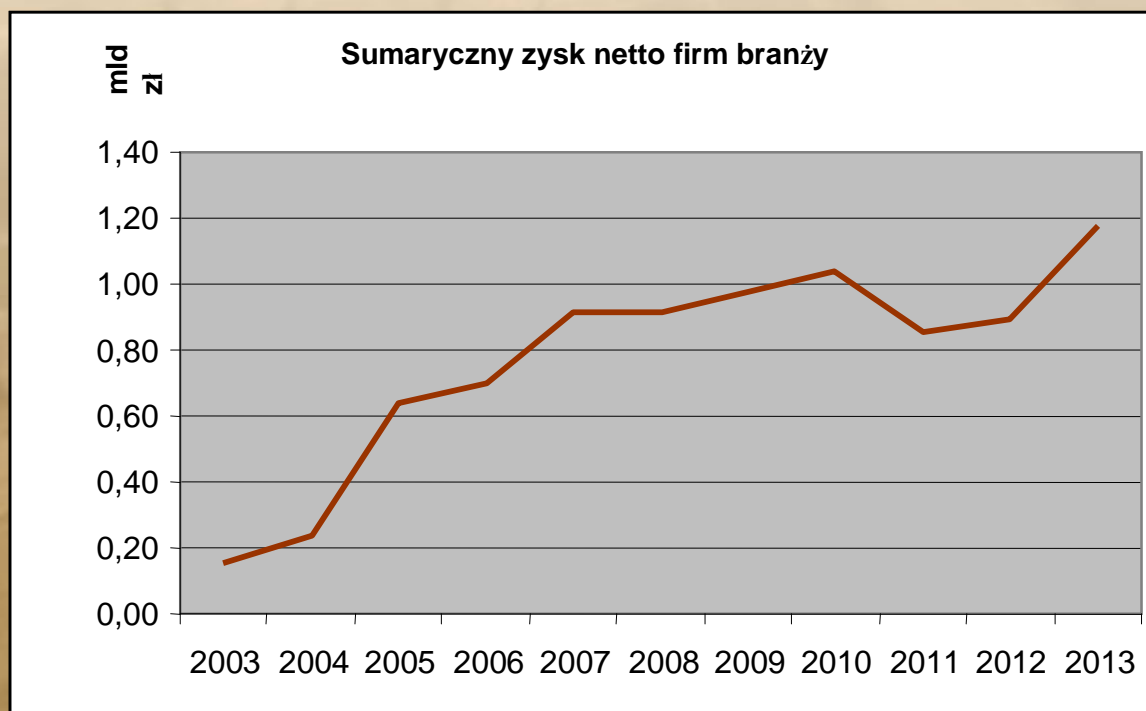


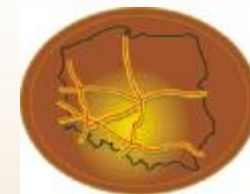
Konieczne inwestycje



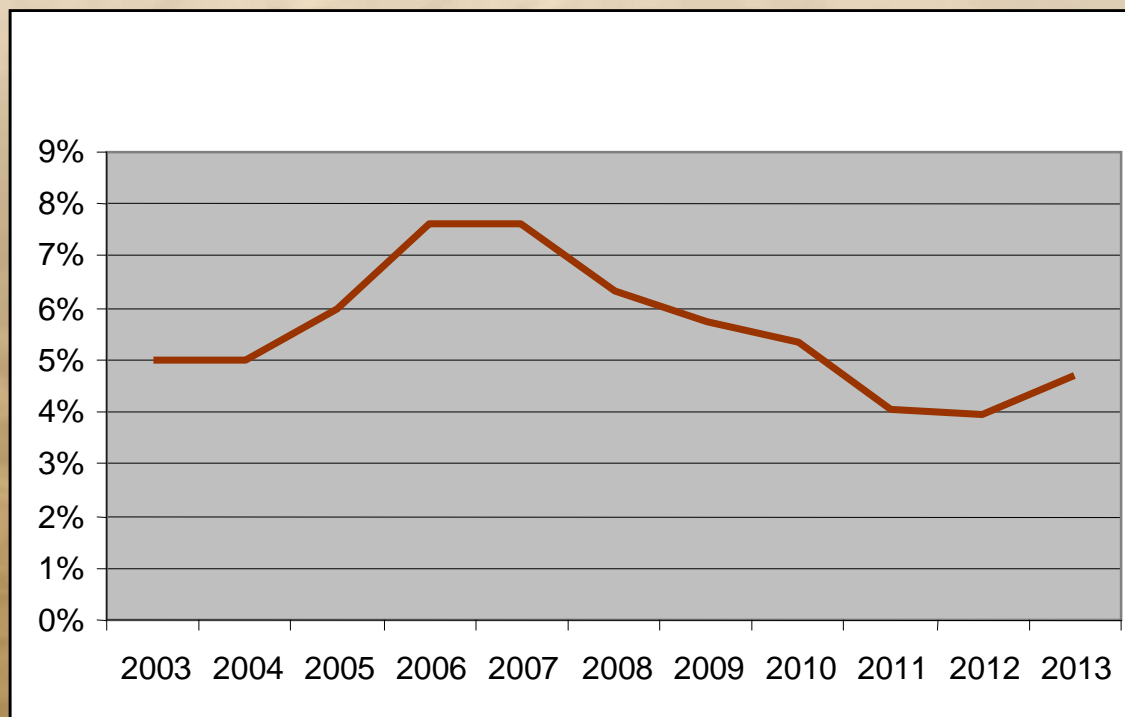


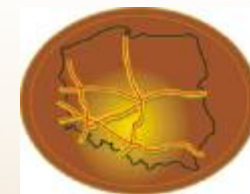
Zysk netto firm branży



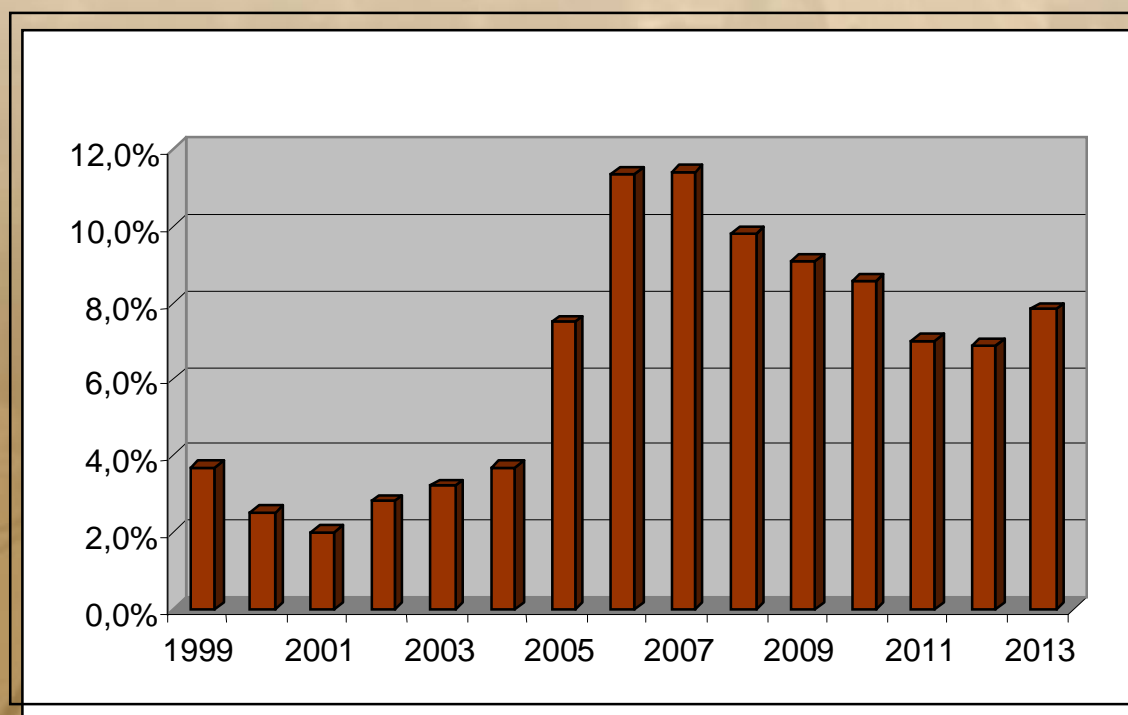


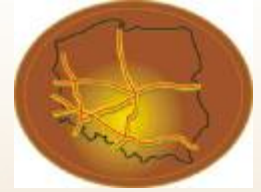
Średnia rentowność netto





Średnia rentowność operacyjna w %





Główne czynniki hamujące inwestycje firm:

- *Niska rentowność kontraktów na roboty drogowe*
- *Niekorzystne warunki określone w dokumentacjach przetargowych*
- *Zbyt wysoki poziom ilości robót zlecanych do realizacji podwykonawcom*
- *Prowadzenie przez wygrywających przetargi tzw. „wtórnego procesu przetargowego”*
- *Długie terminy płatności wymuszane przez zleceniodawców*



Ostateczna konkluzja:

Konieczny jest natychmiastowy wzrost rentowności firm drogowych i mostowych.

Jeśli on nie nastąpi, to branża nie będzie w stanie podolać realizacji planowanego zakresu robót w najbliższych latach.



Dziękuję

mgr Wojciech Malusi
Prezes Zarządu OIGD