

Budownictwo drogowe 2019-2021

Stan branży i perspektywy





Krystyna Łazarz

Prezydent Ogólnopolskiej Izby
Gospodarczej Drogownictwa



Waldemar Ostrowski

Wiceprezydent Ogólnopolskiej Izby
Gospodarczej Drogownictwa



Przemysław Klonowski

Wiceprezydent Ogólnopolskiej Izby
Gospodarczej Drogownictwa

Wstęp

Szanowni Państwo,

z wielką satysfakcją oddajemy w Państwa ręce niniejszy Raport, który jest kontynuacją wieloletniego projektu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, mającego na celu stałe i profesjonalne monitorowanie kondycji firm działających w branży drogowej. Radość jest tym większa, iż po krótkiej przerwie, wznowiono prace nad projektem.

Rok 2019 był rokiem satysfakcjonującym dla większości firm wykonawczych. We wszystkich segmentach rynku panował poziom podaży zamówień odpowiedni do potencjału, chociaż można było zauważyć, iż kumulacja zamówień w segmencie Jednostek Samorządu Terytorialnego mogła lokalnie prowadzić do nadwyżki podaży nad popytem, w rozumieniu potencjału wytwórczego firm w określonym przedziale czasu.

Pozytywne zakończenie roku 2019 pozwalało budować optymistyczne spojrzenie na koniunkturę na rynku w roku 2020, tym bardziej, iż w segmencie budowy dróg klasy S i A widoczne były pierwsze efekty wprowadzanej strategii przez Ministra Infrastruktury i Dyrektora GDDKIA opartej na dążeniu do równowagi rynkowej w perspektywie krótko i średnioterminowej. Pochodną tej strategii jest także przewidywalna podaż zamówień na rynku utrzymania dróg krajowych. Widoczny był jednak brak portfolio zamówień bezpośrednio adresowanych do sektora MŚP na „istniejącej” sieci dróg klasy G i GP w zakresie budowy lub przebudowy dróg, co nie było nowością a raczej kontynuacją stanu z lat ubiegłych. W segmentach rynku Jednostek Samorządu Terytorialnego przełom

roku 2019/2020 nie przynosił żadnych negatywnych sygnałów w zakresie obniżenia podaży zamówień.

Wybuch pandemii w miesiącu marcu 2020 roku diametralnie zmienił obiektywne okoliczności funkcjonowania rynku drogowego, który podobnie jak inne branże mógł stać się negatywnym beneficjentem wpływu pandemii, chociaż nie w sposób bezpośredni i impulsywny ale bardziej w modelu pełzającego spadku efektywności nie tylko w realizacji kontraktów samych w sobie ale i kooperacji pionowej w całej gałęzi przemysłu drogowego.

Dzisiaj z perspektywy ponad roku widzimy, że podjęte działania przez Administrację Rządową w pełnej współpracy z organizacjami branżowymi, w tym z Ogólnopolską Izbą Gospodarczą Drogownictwa doprowadziły do poważnego ograniczenia negatywnych skutków pandemii na funkcjonowanie branży. Stało się zrozumiałym, iż zasadniczym celem jest utrzymanie poziomu produkcji branży, która ma także niebagatelny wpływ na poziom Produktu Krajowego Brutto. Strona Rządowa musiała się skoncentrować na zapewnieniu portfolio zamówień nie tylko w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych, ale także, a może i w szczególności w segmencie dróg administrowanych przez Jednostki Samorządu Terytorialnego, tak istotnego dla funkcjonowania tysięcy małych i średnich firm. W miesiącu kwietniu 2020 Premier Rządu Mateusz Morawiecki ogłosił ostateczną listę projektów drogowych dofinansowanych z Programu Dróg Samorządowych, co stanowiło kluczowy element dla zapewnienia odpowiedniej ilości zamówień w roku 2020.

Wyzwania czekały także po stronie firm wykonawczych. Dostosowanie funkcjonowania firm oraz samych kontraktów do wprowadzanych obostrzeń sanitarnych wymagało nie tylko znaczących nakładów finansowych ale także pełnego zaangażowania we wprowadzeniu zmian w procesach funkcjonowania firm i realizacji kontraktów drogowych.

Z perspektywy początku roku 2021 można powiedzieć, iż branża i firmy przetrwały rok 2020 w stosunkowo dobrej kondycji, co nie znaczy, iż we wszystkich firmach efekt był taki sam. Raport za rok 2020, na który czekamy, przyniesie bardziej pogłębioną diagnozę kondycji firm.

Sam fakt, iż pierwszy rok pandemii nie doprowadził do załamania lub ograniczenia funkcjonowania branży nie znaczy, iż na horyzoncie brak zagrożeń a dotychczasowe działania obu stron rynku zapewniły sukces na kolejny sezon.

W samym segmencie dróg administrowanych przez Jednostki Samorządu Terytorialnego zauważamy z początkiem roku ogromny, ponadprzeciętny niepokój firm wykonawczych, który odzwierciedla się drastycznym spadkiem oferowanych cen na przetargach oraz bardzo dużą ilością składanych ofert. Stan ten jest pochodną kilku czynników, które mają decydujący wpływ na ocenę przez firmy perspektyw

koniunktury dla danego sezonu. Przede wszystkim brakuje mocnego sygnału w zakresie podaży ze strony Rządowej, poprzez ostateczne ogłoszenie projektów finansowanych z Rządowego Programu Dróg Samorządowych o wartości ponad 3 mld zł, tym bardziej, iż Jednostki Samorządu Terytorialnego w wielu przypadkach znajdują się na granicy dopuszczalnego zadłużenia, co powoduje, iż ich budżety inwestycyjne bez wsparcia rządowego mogą być bardzo mocno ograniczone.

Za czynniki stymulujące podaż w przedmiotowym segmencie można uznać wprowadzany przez GDDKIA Program Podniesienia Bezpieczeństwa Ruchu na Droгах Krajowych o rocznym budżecie na poziomie około 0,5 mld zł, który może być głównie adresowany, z uwagi na potencjalną wielkość zamówień, do sektora MŚP firm drogowych oraz zatwierdzony Rządowy Program Inwestycji Lokalnych, w którym znalazły się też lokalne inwestycje drogowe.

Z kolei, należy podkreślić całkiem odmienną sytuację w zakresie Programu Budowy Dróg Krajowych. Początek roku przyniósł jasne i konkretne sygnały ze strony Dyrekcji GDDKIA, iż kolejny krok strategii równoważenia rynku jest wdrożony a portfolio zamówień na rok 2021 zostało opublikowane na poziomie nie mniejszym niż w roku 2020. W konsekwencji także docelowo rynek

utrzymania dróg krajowych rysuje się stabilnie w perspektywie średniookresowej.

Z drugiej strony oba segmenty rynku natrafiły na zagrożenia po stronie kosztowej, które jak w przypadku cen stali a także cen asfaltu oraz paliwa nie zostaną zniwelowane przez przyjęty model waloryzacji. Należy także zwrócić uwagę na problemy organizacyjne i kosztowe powstające w skutek zakażeń i odbywania kwarantann, które w zależności od firmy i czasu w mniejszym lub większym sposób ograniczają efektywność działania firm. Nie są to spektakularne i medialne ograniczenia ale powoli nabierają charakteru pełzającego ograniczenia wydajności w łańcuchach procesów produkcyjnych podczas realizacji kontraktów.

Przed nami duże wyzwania w roku 2021 determinowane skutkami pandemii. Tylko współpraca i dialog oraz wzajemne zrozumienie, poparte wolą szybkiego i racjonalnego rozwiązywania problemów przyniesie pozytywne efekty dla całej branży. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa uczestniczy we wszystkich otwartych programach dialogu i projektach, których celem jest zapewnienie dobrej kondycji branży, a co za tym idzie dobrych warunków funkcjonowania dla firm drogowych.



2019

Szczegółowe badanie sprawozdań
finansowych za 2019 r.



Krzysztof Kajetanowicz

CFA, Partner zarządzający Ontilo



Paweł Kamiński

Koordynator projektu mojeanalizy.pl

Wstęp

Po publikacji inauguracyjnego raportu „Budownictwo drogowe 2018” w tym roku ponownie zmierzaliśmy się z danymi zawartymi w sprawozdaniach finansowych spółek z branży. Jak zmienił się obraz drogownictwa w roku 2019?

By odpowiedzieć na to pytanie zbadaliśmy 400 przedsiębiorstw zajmujących się robotami związanymi z budową dróg i autostrad.

W niniejszym raporcie znajdzie Państwo analizę branży wykonawstwa drogowego jako całości. Wszystkich zainteresowanych profilami indywidualnych spółek budowlanych zapraszamy na stronę mojeanalizy.pl

W serwisie mojeanalizy.pl mogą Państwo sprawdzić ponad 1000 profili spółek budowlanych, nie tylko objętych ww. badaniem. Możesz także odczytać i przeanalizować dowolne e-sprawozdanie, również za rok 2020 i lata następne.

Zapraszamy do sprawdzenia profili spółek budowlanych w serwisie mojeanalizy.pl

mojeanalizy.pl

Dobór próby

Badanie obejmuje podmioty, które na koniec roku 2019 spełniały następujące kryteria:

1. w KRS wskazały jako przeważający przedmiot działalności kod PKD z klasy 42.11.Z (roboty związane z budową dróg i autostrad);
2. prowadzą działalność gospodarczą w formie spółki akcyjnej, spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, spółki komandytowo-akcyjnej, spółki komandytowej lub spółki jawnej;
3. ich działalność nie była zawieszona na moment przeprowadzenia badania;
4. nie były w stanie likwidacji, upadłości ani upadłości likwidacyjnej;
5. prowadziły działalność od co najmniej połowy 2017 r.;
6. przed dniem badania złożyły sprawozdanie finansowe za rok 2019 w KRS;
7. stosowały zasady rachunkowości ustalone ustawą o rachunkowości;
8. prowadziły pełną sprawozdawczość finansową, o której mowa w załączniku nr 1 do ustawy o rachunkowości lub przynajmniej skorzystały ze struktury bilansu, o której mowa w przedmiotowym załączniku nr 1;
9. w 2019 r. wykazały przychody większe niż lub równe 100 tys. PLN.

Analizując wyniki finansowe przedsiębiorstw budownictwa drogowego skupiamy się na dwóch miarach tendencji centralnej: średniej i medianie.

Na średnią silnie wpływają wyniki bardzo wysokie i bardzo niskie (tak zwane wartości odstające), co niekiedy powoduje, że miara ta często odbiega od tendencji centralnej typowej dla danej grupy spółek. Aby ograniczyć wpływ wartości odstających na średnie,

wyłączyliśmy z tej statystyki dane pięciu najlepszych i pięciu najgorszych podmiotów.

Mediana natomiast to wartość środkowa; w przykładowej próbie 184 podmiotów, uporządkowanych w kolejności „od najwyższego wskaźnika do najniższego”, stanowi ona średnią wartości 92. i 93., stąd uważana jest za statystykę bardziej reprezentatywną.

Do opisywania rozkładu wyników naszej analizy wykorzystujemy

także kwantyle, czyli wartości mieszczące się w określonym procencie najniższych wyników (przykładowo – pierwszy kwartyl to wynik 46. od dołu w próbie 184 podmiotów, tzn. taki, że 25% wyników jest od niego nie większych; trzeci kwartyl to wynik większy lub równy dolnym 75 procentom). Przedział międzykwartylowy stanowi różnicę między pierwszym a trzecim kwartylem.

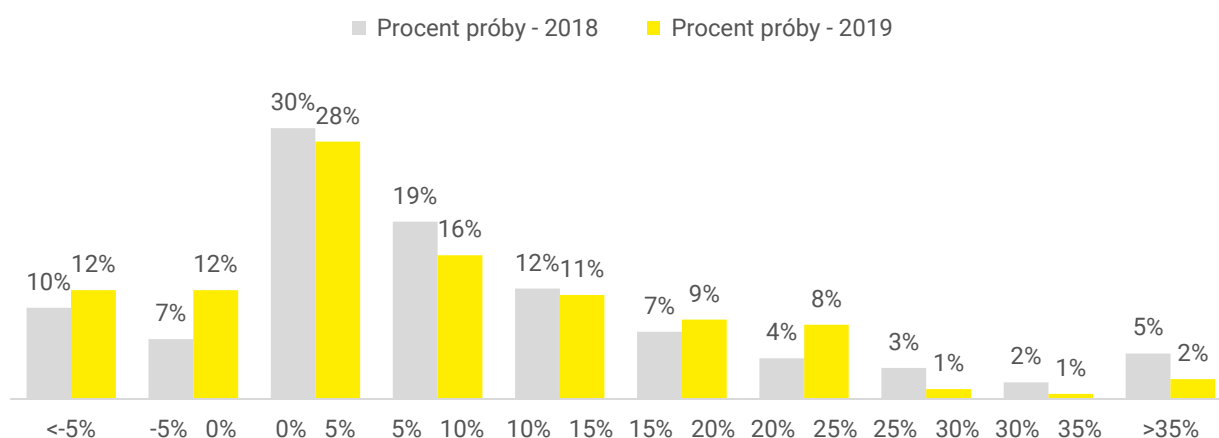
Zyskowność branży

Marża EBIT (zysku bez uwzględnienia przychodów i kosztów finansowych oraz podatku dochodowego) pokazuje zyskowność działalności operacyjnej danej firmy. Aby zmierzyć rentowność samej działalności podstawowej, my wyeliminowaliśmy z EBIT także pozostałe pozycje operacyjne

(rozliczenie dotacji, zysk/stratę na sprzedaży składników majątku itp.). Mediana marży EBIT wyniosła 4,8% (za rok 2018: 5,8%), a średnia po wyeliminowaniu 10 skrajnych wyników z każdej próby: 5,7% (za rok 2018: 6,8%). Marża w pierwszym kwartylu wyniosła 0,2% (1,4%), a w trzecim 13,2% (14%).

Odsetek spółek, które uzyskały wynik EBIT nie wyższy niż 5%, wzrósł z 46% do 52%, a podmiotów o ujemnej marży EBIT z 17% do 24% - głównie kosztem „średniaków”. Udział przedsiębiorstw mogących pochwalić się marżą operacyjną powyżej 15% pozostał praktycznie niezmienny (21%).

Odsetek podmiotów wg marży EBIT

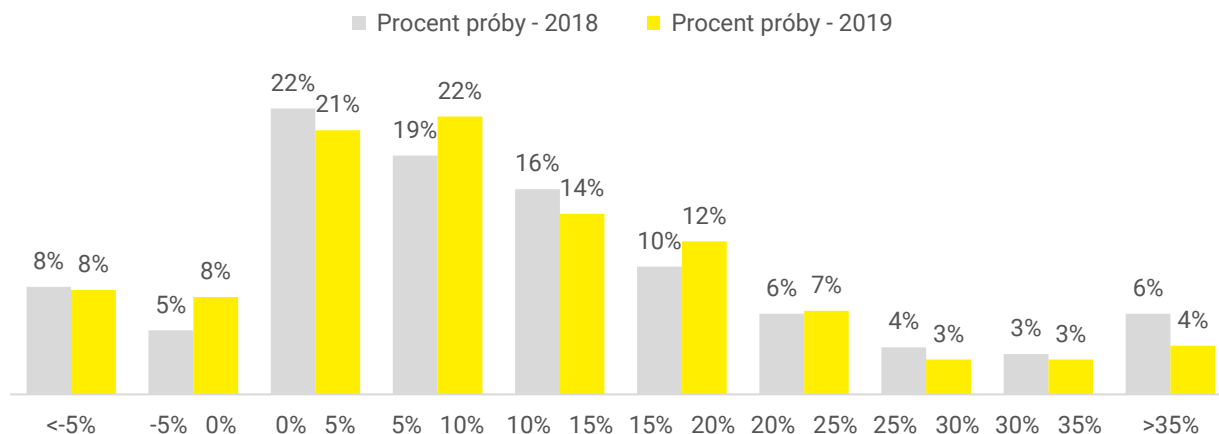


Na poziomie EBITDA, czyli po wyeliminowaniu dodatkowo amortyzacji, mediana próby wyniosła 8,4% (8,6%) przy rozstępie

kwartylowym 2,7%-15,7% (3,0%-16,6%) i średniej (bez 10 wartości skrajnych) wynoszącej 8,8% (9,9%). Marżę EBITDA mieszczącą się

między 0% a 10% przychodów uzyskało 42% podmiotów (wobec 41% w roku 2018).

Odsetek podmiotów wg marży EBITDA



Rentowność aktywów i kapitału zainwestowanego

Wyniki finansowe zostały odniesione także do rozmiarów bilansów i kapitałów poszczególnych przedsiębiorstw. Rentowność aktywów (EBIT

podzielony przez sumę bilansową – stosujemy ujęcie brutto, tzn. przed podatkiem dochodowym) wykazywała sporą rozpiętość, lecz nieco mniejszą niż w roku 2018 (od

2% do 28%). **Mediana rentowności aktywów spadła o 2 punkty procentowe, a skorygowana średnia o 5.**

Statystyka	Rentowność aktywów
Średnia*	11%
Mediana	8%
1. kwartyl	0%
3. kwartyl	23%
Liczebność	184

*bez pięciu największych i pięciu najmniejszych wartości w próbie

Rentowność kapitału zainwestowanego odnosi się nie do całej sumy bilansowej, a jedynie do kapitałów własnych i zobowiązań finansowych. Z analizy wyłączono w

tym wypadku spółki z ujemnym średnim kapitałem zainwestowanym, uzyskując medianę zwrotu na poziomie 14%. Aż ¼ analizowanych podmiotów

wygenerowała ROIC niższy niż 2%, natomiast górna ¼ – wynoszący co najmniej 33%.

Statystyka	Rentowność kapitału zainwestowanego
Średnia*	16%
Mediana	14%
1. kwartyl	2%
3. kwartyl	33%
Liczebność	176

*bez pięciu największych i pięciu najmniejszych wartości w próbie

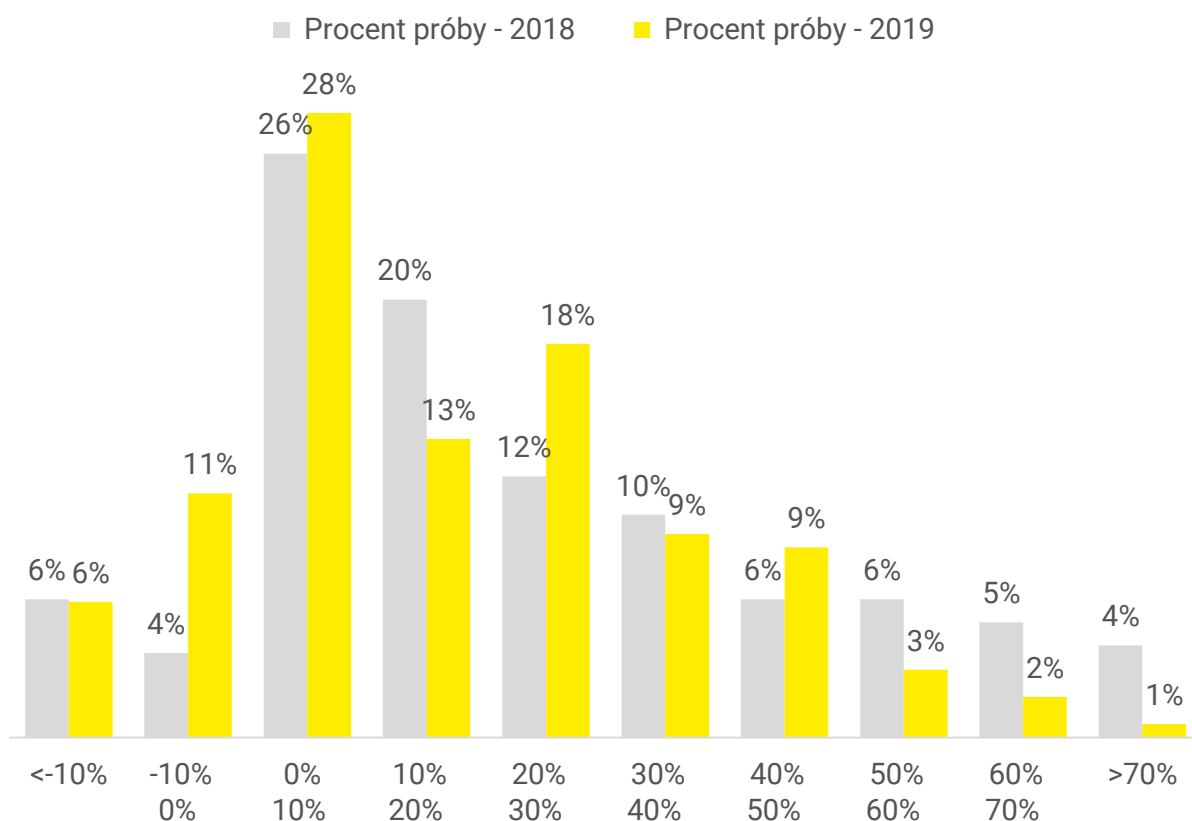
Zwrot z kapitału własnego (ROE)

Przy analizie zysku netto podzielonego przez kapitał własny ponownie skupiliśmy się na podmiotach z dodatnimi kapitałami własnymi i wskaźnikiem mieszczącym się w przedziale od -80% do 80%. Wyłączyliśmy w ten sposób podmioty z ekstremalnie niskimi kapitałami własnymi, co wynika albo z sytuacji finansowej, albo z formalnej struktury finansowania (np. pożyczki

właścicielskie zastępujące w dużej części kapitał własny) – w obu przypadkach wysoka wartość bezwzględna ROE tworzy mylne wrażenie bardzo wysokiego (dodatniego) lub bardzo niskiego (ujemnego) zwrotu z inwestycji. Spośród 173 spółek o dodatnim kapitale własnym warunek ROE [-80%...80%] spełniły 163. Wskaźnik w przedziale od 0% do 20% uzyskało 42% podmiotów (poprzednio 46%),

ale w większym przedziale 0-30% zmieściło się 60% (poprzednio: 58%). Rozstęp kwartylowy w tej grupie i tak był istotny: 2,2%-28,6% (w roku 2018: 4,8%-36,9%). Mediana ROE wyniosła 12,8% (16,7%), a średnia bez wartości odstających 14,9% (21%).

Odsetek podmiotów wg ROE [w przedziale (-80%...80%)]



Jakość wyniku finansowego

Ponownie przeanalizowaliśmy także udział części gotówkowej w zysku netto, czyli stopień, w jakim zyskowi netto nie towarzyszy wzrost należności i zapasów lub spadek zobowiązań. Sens analizowania tego wskaźnika wykazaliśmy w ubiegłorocznym raporcie: jeśli jakiś podmiot systematycznie notuje dobre wyniki finansowe, ale jednocześnie towarzyszy temu przyrost kapitału pracującego (zatem udział części gotówkowej w zysku jest niski), dla analityka stanowi to sygnał, że warto przyjrzeć się jakości zysku netto. Innymi słowy, pod znakiem

zapytania staje możliwość zrealizowania dzięki wynikowi finansowemu odpowiadających mu przepływów pieniężnych. Czasami też jest to sygnał mogący świadczyć o próbach poprawienia wyniku finansowego poprzez różne zabiegi księgowe. Przyrost kapitału obrotowego (z wyłączeniem niektórych pozycji, w tym gotówki i zobowiązań podatkowych) należy pomniejszyć o amortyzację i odjąć od zysku netto, a następnie podzielić wynik przez sumę bilansową.

Tak jak przy analizie danych za rok 2018, stwierdziliśmy, że udział

części gotówkowej często przewyższa 100%. Świadczy to o „konsumpcji” wyników finansowych z poprzednich lat. Nawet po wyeliminowaniu pięciu najwyższych wartości średnia ponownie została mocno zawyżona przez skrajne wyniki (spadła jedynie o 3 punkty procentowe). Mediana nie zmieniła się: nadal zatem wynik finansowy typowego przedsiębiorstwa z badanej grupy jest zbliżony do ich przepływów pieniężnych.

Statystyka	Udział części gotówkowej w zysku
Średnia*	227%
Mediana	102%
1. Kwartyl	-8%
3. kwartyl	254%

*bez pięciu największych i pięciu najmniejszych wartości w próbie

Płynność finansowa

Analizując płynność finansową próby, ponownie skoncentrowaliśmy się na wskaźniku szybkim, obrazującym zdolność do spłaty zobowiązań zapadających w ciągu roku od daty

bilansowej poprzez upłynnienie należności i innych szybko zbywalnych aktywów. Aby go uzyskać, aktywa obrotowe pomniejszone o rozliczenia międzyokresowe czynne i zapasy

dzieli się przez zobowiązania krótkoterminowe. **W roku 2019 widoczna była pewna poprawa płynności mierzonej tym wskaźnikiem.**

Statystyka	2019	2018
Średnia*	2,15	2,38
Mediana	1,73	1,56
1. kwartyl	0,95	0,95
3. kwartyl	3,07	2,63

*bez pięciu największych i pięciu najmniejszych wartości w próbie

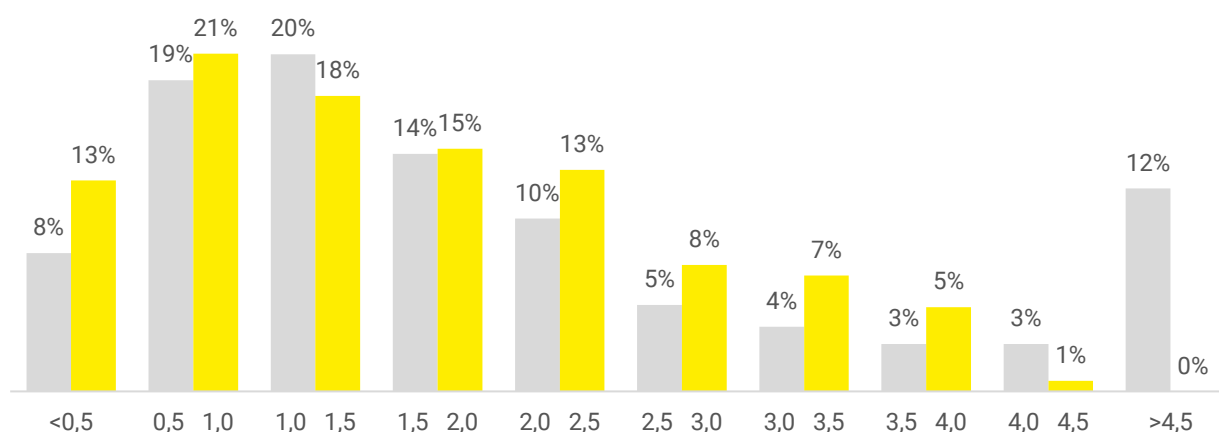
Płynnymi wystarczającymi do spłaty zobowiązań krótkoterminowych

aktywami (wskaźnik <1) ponownie nie dysponowało 28% przedsiębiorstw, a 32% (poprzednio 40%) podmiotów

uzyskało wskaźnik w przedziale od 0,5 do 1,5.

Odsetek podmiotów wg wskaźnika szybkiego

■ Procent próby - 2018 ■ Procent próby - 2019



Cykl obiegu gotówki

Zagadnieniem z pogranicza płynności i zarządzania kapitałem jest cykl obiegu gotówki, który w tym roku pojawia się w naszym raporcie po raz pierwszy. Cykl obiegu gotówki to liczba dni, jakie przeciętnie upływają od momentu, w którym dany podmiot płaci dostawcy materiałów, towarów czy półproduktów, do momentu uzyskania od odbiorcy płatności za wykonany produkt lub usługę. Czas ten jest tym dłuższy, im więcej dni upływa od zaksięgowania zapasu do rozpoznania przychodu (rotacja zapasów w dniach), a także od

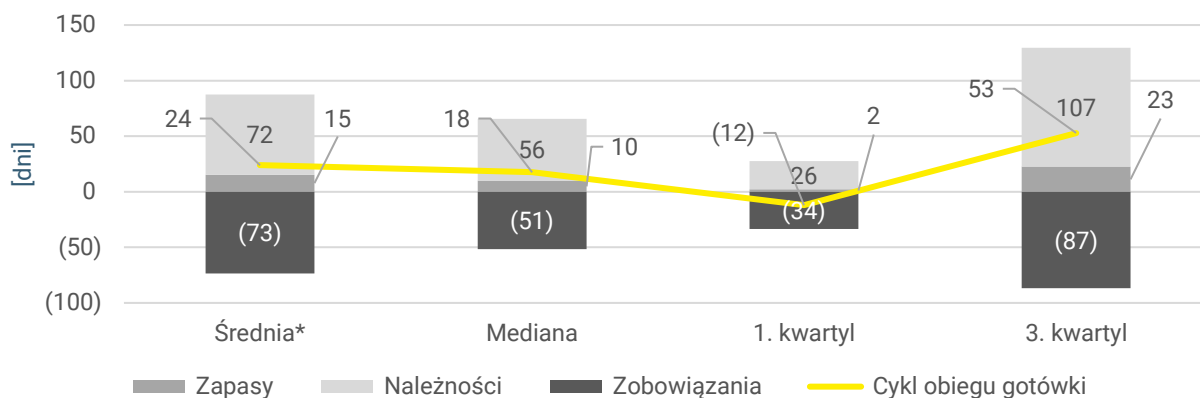
rozpoznania przychodu do uzyskania płatności od odbiorcy (rotacja należności w dniach). Natomiast skróceniu cyklu obiegu gotówki sprzyja późniejsza realizacja płatności na rzecz dostawców (rotacja zobowiązań w dniach). Wskaźnik ten oczywiście znajduje zastosowanie także w firmach, które zapasów nie utrzymują (wówczas cykl jest różnicą między średnim dotrzymywanym terminem płatności należności i zobowiązań).

Przedsiębiorstwa starają się

skracać cykl obiegu gotówki, tak aby jak najmniej inwestować w kapitał obrotowy, a jednocześnie zachowywać odpowiedni bufor środków pieniężnych.

W skład obliczonego przez nas cyklu obiegu gotówki wchodzi także czynne (ze znakiem plus) i bierne (ze znakiem minus) rozliczenia międzyokresowe, w tym związane z rozpoznaniem w bilansie kontraktów budowlanych. Dla uproszczenia nie zaprezentowano ich jednak na poniższym wykresie.

Rotacja należności, zobowiązań, cykl obiegu gotówki - 2019

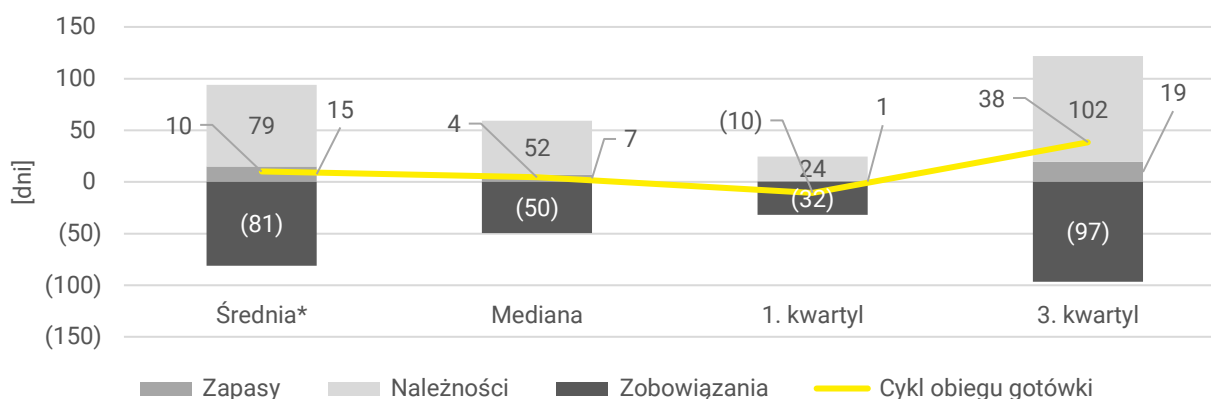


W roku 2019 rotacja należności i zobowiązań były zwykle zbliżone, aczkolwiek 25% podmiotów o najwolniejszym obiegu gotówki

ściągało należności zdecydowanie później niż zobowiązania. Mediana cyklu wyniosła 18 dni (4 dni w roku 2018), skorygowana średnia 24 dni

(10 dni), natomiast przedział międzykwartyłowy to od -12 do 53 dni (od -10 do +38 rok wcześniej).

Rotacja należności, zobowiązań, cykl obiegu gotówki - 2018





2020/2021

Stan branży w 2020 r. i perspektywy
branży na 2021 r.

Stan branży w 2020 r. i perspektywy branży na 2021 r.



Barbara Dzieciuchowicz

Prezes Zarządu Izby Gospodarczej Drogownictwa Ogólnopolskiej

Obecnie polska gospodarka działa w bardzo zmiennych i trudnych do przewidzenia warunkach, a trwająca nadal pandemia karze z dużą ostrożnością patrzeć na rok 2021. Dla małych i średnich firm drogowych ostatnie lata przed pandemią były udane, również tych działających lokalnie. Ich sytuacja była lepsza niż dużych firm, które zostały dotknięte wzrostem kosztów kontraktów podpisywanych w latach 2015-2017, a realizowanych jeszcze w latach 2018-2019. Obecnie sytuacja się odwraca - to duże podmioty notują dobre wyniki, a te małe i średnie w roku 2020 notowały pogorszenie wyników, a rok 2021 r. też może być dla nich trudny. **Obecnie obserwujemy zaostrzenie konkurencji między przedsiębiorstwami i silną walkę cenową w przetargach. Z doświadczenia wiemy, że w dłuższej perspektywie może to oznaczać kłopoty zarówno dla wykonawców jak i inwestorów.** Rok 2020 to rok spadających cen surowców i materiałów, niestety rok 2021 przynosi wzrost cen produktów i usług na polskim rynku.

Jeżeli chodzi o perspektywy na przyszłość to mamy zagwarantowane duże środki na infrastrukturę drogową w budżecie UE na lata 2021-2027, a biorąc dodatkowe trzy lata na rozliczenie tych funduszy, daje nam to perspektywę na najbliższą dekadę.

Jednocześnie mamy też Fundusz Odbudowy, w ramach którego zapowiedziana jest duża część środków na inwestycje infrastrukturalne - również w samorządach. To szczególnie ważne, gdyż branża była raczej spokojna o inwestycje na drogach krajowych, które stanowią pewien stabilizator dla branży.

Obawy dotyczyły przede wszystkim

samorządów, gdyż te od wiosny 2020 r. sygnalizowały pogarszającą się kondycją finansową z powodu kosztów pandemii COVID-19. Dlatego cięcia w inwestycjach samorządowych były już widoczne w 2020 roku.

Dobrym prognozykiem dla mniejszych inwestycji drogowych, samorządowych i krajowych są większe środki z budżetu państwa na 2021 r. Dotyczy to wydatków na bieżące utrzymanie dróg, a także Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021-2024 o wartości ok. 2,5 mld zł. Będzie on źródłem zleceń dla małych i średnich firm lokalnych.

Optyzmem napawa nowelizacja ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych (obecnie: Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg), gdzie przewidziano dodatkowe 3 mld zł na inwestycje - w tym na obwodnice miast na trasach wojewódzkich, których dotychczas ten Program nie uwzględniał. Z tej kwoty również 1 mld zł będzie przeznaczony na mniejsze inwestycje związane z poprawą bezpieczeństwa pieszych.

Mimo pojawiających się kontrowersji związanych z podziałem środków pomiędzy poszczególne samorzady kolejnym zastrzykiem pieniędzy będzie Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych. Wśród nich również znajdują się pieniądze na projekty drogowe.

Ostatnie lata to czas intensywnych rozmów rynku z Ministerstwem Infrastruktury i Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad - największym inwestorem na drogach krajowych, a także zamawiającymi samorządowymi, co pozwala mieć nadzieję na to, że nasza branża wyjdzie z tego pandemicznego trudnego czasu obronną ręką.

Zamówienia publiczne w 2020 r. – ilość zamówień



Paweł Kamiński

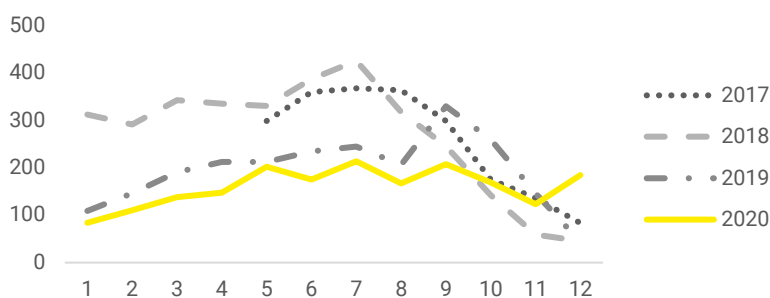
Koordynator projektu mojeanalizy.pl

Uzupełniając przeprowadziliśmy także badanie ilości ogłoszonych zamówień publicznych w oparciu o dane Biuletynu Zamówień Publicznych. W 2020 r. odnotowaliśmy zauważalny spadek ilości zamówień w porównaniu do roku 2019 oraz istotny spadek w

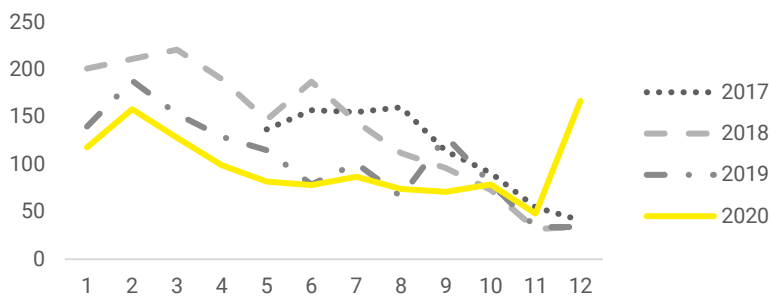
porównaniu do lat 2017-2018.

Wzrost pod koniec 2020 r. wynika w dużej mierze z chęci wszczęcia postępowania przed 1 stycznia 2021 r. i zdążenia z ogłoszeniem o zamówieniu jeszcze w starym reżimie PZP.

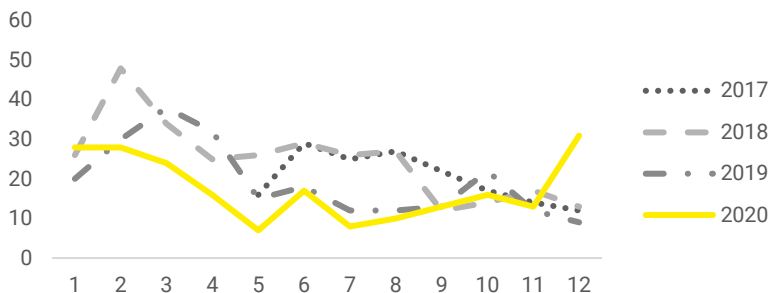
**Ilość ogłoszeń o zamówieniu:
roboty w zakresie budowy dróg (CPV 45233120-6)**



**Ilość ogłoszeń o zamówieniu:
roboty w zakresie naprawy dróg (CPV 45233142-6)**

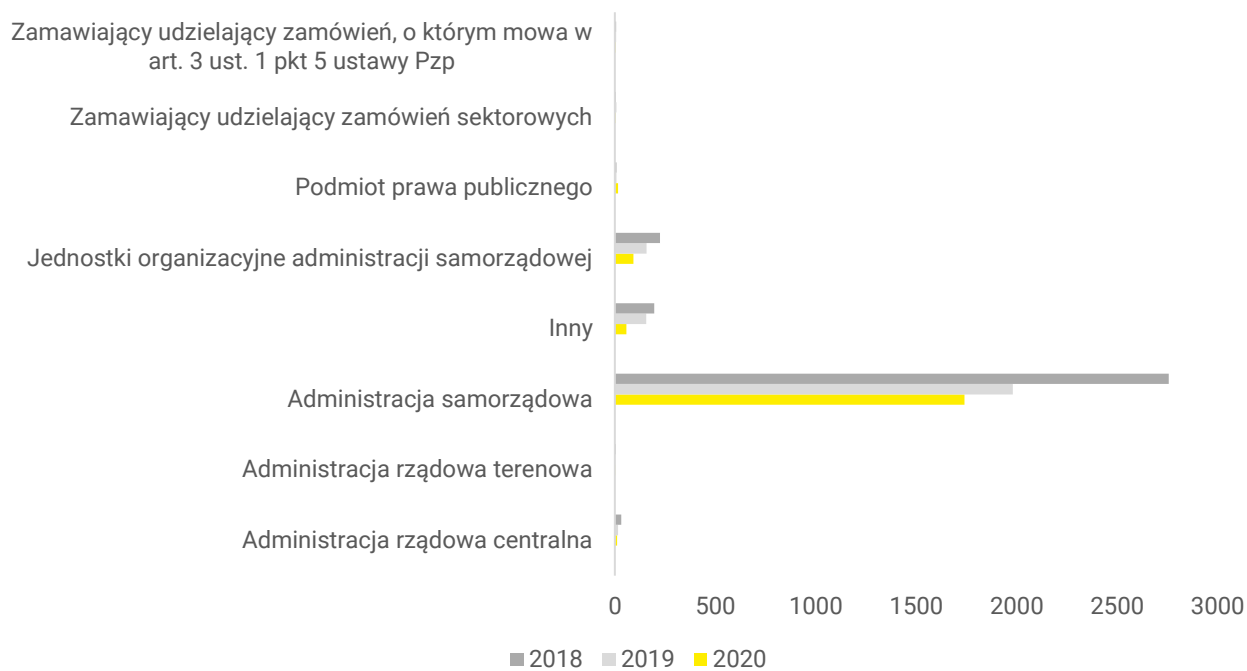


**Ilość ogłoszeń o zamówieniu:
roboty w zakresie konserwacji dróg (CPV 45233141-9)**



Zamówienia publiczne w 2020 r. - zamawiający

Spadek ilości ogłoszeń o zamówieniu dotyczy wszystkich rodzajów zamawiających: roboty w zakresie budowy dróg (CPV 45233120-6)



Ankieta – stan branży w 2020 r.

Badanie przeprowadzono w czwartym kwartale 2020 r. Skierowane było do kadry menadżerskiej przedsiębiorstw z branży wykonawstwa dróg i autostrad, w szczególności zaś do głównych księgowych, dyrektorów

finansowych, prezesów zarządu, członków zarządu oraz członków rad nadzorczych. Oceniając wyniki ankiety należy mieć na uwadze, że odpowiedzi przesłała zbyt mała grupa respondentów, aby wyniki badania mogły być w pełni

reprezentatywne dla całej branży.

Niezależnie od powyższego stanowi wartościowe źródło informacji na temat subiektywnej oceny perspektyw branży.

Rentowność

Czy w 2020 r. w stosunku do 2019 r. marża operacyjna przedsiębiorstw z branży wykonawstwa dróg i autostrad uległa poprawie / nie uległa zmianie / uległa pogorszeniu?



Płynność i zatory płatnicze

Czy w 2020 r. w stosunku do 2019 r. zdolność przedsiębiorstw z branży wykonawstwa dróg i autostrad do regulowania zobowiązań uległa poprawie / nie uległa zmianie / uległa pogorszeniu?



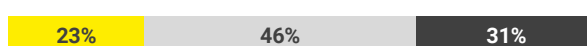
Finansowanie

Czy w 2020 r. w stosunku do 2019 r. warunki biznesowe związane z finansowaniem przedsiębiorstw drogowych oraz innymi kwestiami wiążącymi się z dostępnością kapitału, płynnością, wypłacalnością kontrahentów w branży wykonawstwa dróg i autostrad uległy poprawie / nie uległy zmianie / uległy pogorszeniu?



Zatrudnianie

Czy w 2020 r. w stosunku do 2019 r. warunki biznesowe związane z zatrudnianiem pracowników oraz innymi kwestiami ilościowymi, jakościowymi i finansowymi kadr w branży wykonawstwa dróg i autostrad uległy poprawie / nie uległy zmianie / uległy pogorszeniu?



Nowe zamówienia

Czy w 2020 r. w stosunku do 2019 r. warunki biznesowe związane z zamówieniami robót zw. z budową dróg i autostrad (liczba i wartość zamówień, warunki narzucane przez zamawiających) uległy poprawie / nie uległy zmianie / uległy pogorszeniu?



Zakupy zapasów, środków trwałych

Czy w 2020 r. w stosunku do 2019 r. warunki biznesowe związane z kupnem środków trwałych i zapasów do budowy dróg i autostrad (w tym ich cenami, jakością i dostępnością) oraz innymi kwestiami wiążącymi się z pozyskaniem, utrzymaniem, wykorzystaniem i dostawami środków trwałych i zapasów w branży wykonawstwa dróg i autostrad uległy poprawie / nie uległy zmianie / uległy pogorszeniu?



Legenda

■ warunki uległy poprawie

■ warunki nie uległy zmianie

■ warunki uległy pogorszeniu

Ankieta – stan branży w 2021 r. i latach następnych

Rentowność

Czy w latach następnych ta marża operacyjna przedsiębiorstw z branży wykonawstwa dróg i autostrad będzie ulegała poprawie / nie ulegnie zmianie / ulegnie pogorszeniu?



Płynność i zatory płatnicze

Czy w latach następnych zdolność przedsiębiorstw z branży wykonawstwa dróg i autostrad do regulowania zobowiązań będzie ulegała poprawie / nie ulegnie zmianie / ulegnie pogorszeniu?



Finansowanie

Czy w latach następnych warunki biznesowe związane z finansowaniem przedsiębiorstw drogowych oraz innymi kwestiami wiążącymi się z dostępnością kapitału, płynnością, wypłacalnością kontrahentów w branży wykonawstwa dróg i autostrad będą ulegały poprawie / nie ulegną zmianie / ulegną pogorszeniu?



Zatrudnianie

Czy w latach następnych warunki biznesowe związane z zatrudnianiem pracowników oraz innymi kwestiami ilościowymi, jakościowymi i finansowymi kadr w branży wykonawstwa dróg i autostrad będą ulegały poprawie / nie ulegną zmianie / ulegną pogorszeniu?



Nowe zamówienia

Czy w latach następnych warunki biznesowe związane z zamówieniami robót zw. z budową dróg i autostrad (liczba i wartość zamówień, warunki narzucane przez zamawiających) będą ulegały poprawie / nie ulegną zmianie / ulegną pogorszeniu?



Zakupy zasobów, środków trwałych

Czy w latach następnych warunki biznesowe związane z kupnem środków trwałych i zasobów do budowy dróg i autostrad (w tym ich cenami, jakością i dostępnością) oraz innymi kwestiami wiążącymi się z pozyskaniem, utrzymaniem, wykorzystaniem i dostawami środków trwałych i zasobów w branży wykonawstwa dróg i autostrad będą ulegały poprawie / nie ulegną zmianie / ulegną pogorszeniu?



Legenda

■ warunki będą ulegały poprawie

■ warunki nie ulegną zmianie

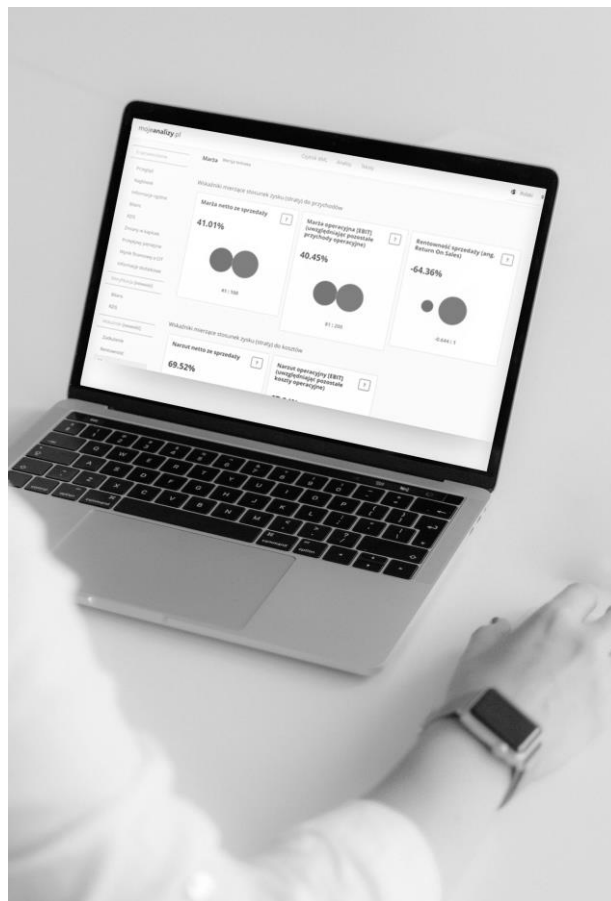
■ warunki ulegną pogorszeniu

mojeanalizy.pl

Dane finansowe do badania dostarczył serwis **mojeanalizy.pl** - zestaw nowoczesnych narzędzi do odczytu i analizy danych polskich przedsiębiorstw. Mogą Państwo znaleźć tam analizę finansową dotyczącą między innymi:

- zadłużenia
- rentowności
- marż
- płynności
- cyklu obiegu gotówki
- cen transferowych

Znajdą też tam Państwo narzędzia do weryfikacji sprawozdań finansowych, wizualizacji danych i wiele innych.



**Zapraszamy do skorzystania z narzędzi serwisu
mojeanalizy.pl**

mojeanalizy.pl