

raport

Wnioski po debacie programowej
Europejskiego Kongresu
Gospodarczego

Infrastruktura i budownictwo
na nowo



Polska infrastruktura: bilans, przyszłość, wyzwania

Kolejną z cyklu debat programowych Europejskiego Kongresu Gospodarczego (10 grudnia 2024 r. w Warszawie) poświęcono transportowi, infrastrukturze i budownictwu. W gronie szefów największych spółek działających w branży, zarówno państwowych, jak i prywatnych, oraz przedstawicieli środowisk eksperckich i polityki rozmawialiśmy o nowych wyzwaniach stojących przed polskimi firmami sektora budownictwa infrastrukturalnego, inwestorami oraz operatorami infrastruktury.



Sieć dróg ekspresowych i autostrad liczy już ponad 5200 z docelowych 8000 km. Na kolei coraz śmielej mówi się już nie tylko o odnawianiu tego, co podupało w latach 90. XX wieku i pierwszej dekadzie wieku XXI, ale także o budowie nowych linii kolejowych. Lotnicze porty regionalne szeroko rozłożyły skrzydła. Rozrastają i modernizują się porty nad Bałtykiem. Czas na nowe otwarcie. Z potrzebą zmian zdają sobie sprawę rządzący i branża.

Polska dokonała w ostatnich 20 latach skoku w infrastrukturze, to jedno z bez mała historycznych dokonań, co w ubiegłym roku podkreślano przy okazji rozmaitych bilansów naszego członkostwa w Unii Europejskiej. O skali zmian świadczą podstawowe parametry opisujące stan polskiej infrastruktury. Na potrzeby tego raportu zestawiliśmy dane z lat 2004-05, kiedy Polska wstępowała do Unii Europejskiej i kiedy w Ministerstwie Infrastruktury powstał dokument „Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025”, z najświeższymi dostępnymi dziś danymi, obejmującymi lata 2023-24.

Infrastruktura kolejowa

Długość linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe od 2005 r. nieco się zmniejszała. Wtedy wynosiła 19 042 km, a na koniec 2023 r. było to 18 807

km. To plus minus 5 tys. km mniej niż w 1990 r. Spójrzmy jednak na długość torów. W 2005 r. było to 27 593 km, w 2023 – 36 327 km. To wzrost o 1/3.

Warto zwrócić uwagę na jakość infrastruktury kolejowej. W 2005 r. ocenę dobrą otrzymało tylko 25 proc. torów, dostateczną 47 proc., a niezadowolającą 28 proc. torów. Po ponad dekadzie prac modernizacyjnych ocena dobra dotyczy 71 proc. torów, dostateczną legitymuje się 21 proc. torów, a określenie „stan niezadowolający” odnosi się jedynie do 8 proc. torów.

Wiele też mówi zestawienie maksymalnych prędkości. W 2005 r. zakres 120-160 km/godz. charakteryzował 15,1 proc. torów, a powyżej 160 km/godz. 4,9 proc. W 2023 r. liczby te wynoszą analogicznie: 30,67 proc. i 13,62 proc. 2,15 proc. torów ma określoną dopuszczalną prędkość w zakresie 160-200 km.

To skutek wielomiliardowych inwestycji finansowanych przy udziale funduszy unijnych i realizowanych przede wszystkim w ramach Krajowego Programu Kolejowego (KPK) i jego poprzednika – Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych.

240 mld zł

Zainwestowano w latach 2002–2023 r. w rozwój sieci dróg krajowych w Polsce.

Realizacja inwestycji w takiej skali nie przebiegała bez problemów, z notorycznym przeciąganiem inwestycji na czele, ale zmodernizowanych linii i dworców nadal sukcesywnie przybywa.

Łączna wartość KPK to 166,357 mld zł (według stanu na koniec 2023 r.), a dzieląc na dwie unijne perspektywy to 78,983 mld zł na lata 2014–2020 i 76,247 mld zł na lata 2021–2027. Do tego trzeba dodać 11,127 mld zł z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odborności.



Podczas debaty programowej Europejskiego Kongresu Gospodarczego na temat infrastruktury transportowej przedstawiciele branży wskazali newralgiczne obszary w polityce transportowej państwa.

W ramach KPK realizowane są inwestycje na ciągach transportowych unijnej sieci TEN-T, poprawiające parametry linii kolejowych, w tym ich przepustowość, maksymalną prędkość oraz naciski osi na tor. To m.in. linia E20 na odcinku Skierniewice – Pilawa – Łuków, linia kolejowa nr 4 (Centralna Magistrala Kolejowa), linia CE65 na odcinku Chorzów Batory – Zduńska Wola, linia E75 z Warszawy do Trakiszek (Rail Baltica). Zwiększana jest również dostępność kolei do portów morskich.

Infrastruktura drogowa

Wchodząc do Unii Europejskiej (1 maja 2004 r.), Polska miała nieco ponad 600 km dróg szybkiego ruchu (441 km autostrad i zaledwie 161 km dróg ekspresowych). Dziś mamy do dyspozycji 5206 km takich dróg, w tym blisko 1885 km autostrad i niemal 3321 km dróg ekspresowych. Postęp gigantyczny – odpowiednio: 327 proc. i 1963 proc. Docelowa długość dróg szybkiego ruchu w Polsce to 7980 km, w tym około 2100 km autostrad. Można zatem uznać, że z krajową siecią dróg najwyższych kategorii wchodzimy w fazę „domykania projektu”.

Od 2002 do końca 2023 r. Polska wydała na inwestycje w drogi krajowe prawie 240 mld zł. Duży udział w realizacji inwestycji drogowych mają środki z funduszy Unii Europejskiej. Od 2004 r. do 2021 r. w ramach dofinansowania otrzymaliśmy ponad 104 mld zł.

Dodatkowo w 2020 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad rozpoczęła realizację rządowego programu, który zakłada budowę do 2030 r. 100 obwodnic o łącznej długości około 830 km i wartości około 28 mld zł.

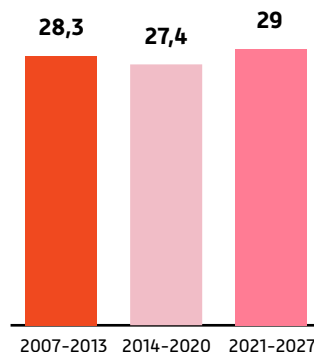
Infrastruktura portowa

W przypadku infrastruktury portowej postęp najlepiej obrazują dane dotyczące przeładunków. W 2023 r. polskie porty o znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście) przeładowały łącznie rekordowy wolumen 145,7 mln ton, co oznacza wzrost o 9,56 proc. w porównaniu z 2022 rokiem.

Port Gdańsk z przeładunkami na poziomie ponad 80 mln ton utrzymał drugą pozycję na Bałtyku, za rosyjską Ust-Ługą, ale wyprzedzając również rosyjski Port Primorsk. Rekordowy wynik portu to przede wszystkim zasługa wzmożonych przeładunków płynnych paliw (+47,5 proc., +12,13 mln ton) oraz zbóż (+60 proc., +1,16 mln ton). Poza tym wysoki poziom przeładunków został utrzymany w grupie węgla i koks (+1,1 proc.).

W 2005 roku przeładunki w polskich portach GUS oszacował na 54,8 mln ton. Biorąc poprawkę na różnicę w metodologii obliczeń portowców (GUS w 2023 r. oszacował przeładunki na 135,9 mln ton) – wzrost od tego czasu jest 2,5-krotny.

Budżety unijnych programów finansujących inwestycje w infrastrukturę, klimat i środowisko (w mld euro)



Infrastruktura lotnicza

W 2005 polskie porty lotnicze obsłużyły 11,5 mln pasażerów i przewiozły 65,8 tys. ton ładunków, odbyło się 204 tys. operacji startów i lądowania.

Największy port lotniczy Warszawa Okęcie obsłużył 7 mln pasażerów, dwa pozostałe na podium Kraków-Balice i Katowice-Pyrzowice odpowiednio 1,56 mln i 1,08 mln. Jak zauważono w raporcie Urzędu Lotnictwa Cywilnego, osiągnięte w 2005 r. przez polskie porty lotnicze wyniki – chociaż miały tendencję wzrostową – były niewielkie i klasyfikowały nasz kraj na odległych miejscach w zestawieniach ruchu lotniczego.

Po 18 latach polskie lotniska obsługują pięć razy więcej pasażerów. W 2023 r. obsłużyły one 52,2 mln ludzi, 197,6 tys. ton cargo. Zanotowano 389 tys. operacji lotniczych. Na podium znalazły się: Lotnisko Chopina w Warszawie – 18,5 mln, Kraków-Balice – 9,4, Gdańsk – 5,9 mln pasażerów.

Nowa strategia transportowa

Modernizacja i rozbudowa infrastruktury w Polsce odbyła się przy silnym wsparciu ze środków unijnych. Budżet programów na infrastrukturę i środowisko, a ostatnio jeszcze na klimat, od 2007 do 2027 w trzech unijnych perspektywach wyniósł w sumie ponad 85 mld euro (odpowiednio w pierwszej 28,3 mld euro, w drugiej 27,4 i w trzeciej 29 mld euro).

Do tego trzeba dodać mniej zasobne unijne programy, np. Polska Wschodnia, z których również



finansowano infrastrukturę, Krajowy Plan Odbudowy oraz niebagatelny wkład własnych środków publicznych. Wszystko to zgodnie z założeniami unijnej polityki spójności, która zakładała, że nowe kraje europejskie powinny zbliżyć się do standardu starej Unii, także pod względem infrastrukturalnym (jednym z filarów tej polityki jest Fundusz Spójności, dysponujący środkami na ochronę środowiska i transport).

Pod wieloma względami cele spójności udało się osiągnąć. Nasze drogi czy lotniska regionalne mają dziś standard dużo wyższy niż ich odpowiedniki w wielu krajach na Zachodzie.

Nie znaczy to, że można spocząć na laurach. Sytuacja Polski jest inna niż 20 lat temu, kiedy projektowano zmiany w infrastrukturze transportowej. Zmieniło się otoczenie międzynarodowe: Unia Europejska zastrzymała swoją politykę klimatyczną (choć u progu 2025 r. pytanie, na ile zostanie ona zrewidowana, pozostaje otwarte), mamy za sobą doświadczenie płynące z pandemii oraz z wojny w Ukrainie wywołanej przez Rosję. Inne są też oczekiwania społeczeństwa i biznesu wobec powstającej infrastruktury.

Aktualizacji wymagają dokumenty strategiczne odnoszące się do obszaru infrastruktury i transportu. Zdaniem krytyków przyjętej w 2019 r. strategii wiele postulatów w niej ujętych pozostało na papierze: przede wszystkim jeśli chodzi o równoważenie transportu i – co się z tym łączy – jego wpływ na środowisko (tu od lat nic się nie zmienia) oraz o efektywność wydawania środków publicznych. W opinii obecnych władz można było w ostatnich latach robić to o wiele lepiej.

Dziś jednym z głównych celów Ministerstwa Infrastruktury jest opracowanie nowej, zintegrowanej strategii transportowej, której zadaniem jest zrównoważenie transportu samochodowego i kolejowego jako dwóch podstawowych gałęzi transportu lądowego, a także zrównoważenie rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Jak poinformowano w komunikacie Ministerstwa Infrastruktury po grudniowym (2024) posiedzeniu

sejmowej Komisji Infrastruktury, dokument ten umożliwi lepsze przygotowanie planów inwestycyjnych wobec zidentyfikowanych potrzeb w perspektywie do 2040 r. oraz będzie uwzględniał unijną politykę transportową. Da też gwarancję finansowania niezbędnych inwestycji.

– Należy się spodziewać, że w kolejnej perspektywie finansowej Unii Europejskiej transport ponownie stanowić będzie jeden z warunków

Realizacja inwestycji na polskich torach nie przebiegała bez problemów, z notorycznym przeciąganiem inwestycji na czele, ale zmodernizowanych linii i dworców nadal sukcesywnie przybywa.

Sytuacja Polski jest inna niż 20 lat temu, kiedy projektowano zmiany w infrastrukturze transportowej. Zmieniło się otoczenie międzynarodowe.

ków podstawowych wyznaczonych przez Komisję Europejską, a strategia transportowa kraju stanowić będzie punkt wyjścia dla opracowania programów wieloletnich – powiedział w swoim wystąpieniu wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak.

Jak zaznaczono, równoważeniu transportu samochodowego

Planowane przetargi GDDKiA w 2025 r. o szacunkowej wartości 13,5 mld zł

Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (215,3 km):

A2 Biała Podlaska – Kijowiec
A2 Łódź Północ – Konotopa (poszerzenie o dodatkowy pas ruchu)
S10 Wyrzysk – Bydgoszcz Zachód
S12 Wieniawa – Radom
S17 Łopiennik – Krasnystaw Północ
S17 Zamość Sitaniec – Zamość Wschód
S19 gr. woj. podlaskiego i mazowieckiego – gr. woj. mazowieckiego i lubelskiego

Przetarg planowany warunkowo (43,1 km) – S11 Ujście – Oborniki

Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 (115,8 km):

DK9 obwodnica Ostrowca Świętokrzyskiego (Rudka – Jacentów, woj. świętokrzyskie)
DK15 obwodnica Krotoszyńska, Zdun, Cieszkowa (woj. wielkopolskie i dolnośląskie)
DK15 obwodnica Milicza (woj. dolnośląskie)
DK25 obwodnica Międzyborza (woj. dolnośląskie)
DK28 obwodnica Wadowic (woj. małopolskie)
DK28 obwodnica Limanowej (woj. małopolskie)
DK41 obwodnica Prudnika (woj. opolskie)
DK42 obwodnica Starachowic (woj. świętokrzyskie)
DK46 obwodnica Sidziny (woj. opolskie)
DK55 obwodnica Sztumu (woj. pomorskie)
DK58/DK63 obwodnica Pizsa (woj. warmińsko-mazurskie)
DK73/DK78 obwodnica Chmielnika (woj. świętokrzyskie)
DK79 obwodnica Osieka (woj. świętokrzyskie)
DK79 obwodnica Zwolenia (woj. mazowieckie)

Przetargi planowane warunkowo (26,1 km):

DK24 obwodnica Przytocznej (woj. lubuskie)
DK25 obwodnica Kalisza (woj. wielkopolskie)

(Źródło: GDDKiA)

Planowane przetargi PKP PLK w 2025 r. (wartości w mld zł, łącznie 15 mld zł)

I kwartał 2025 r.

przebudowa odcinka Białystok – Elk – 6
przebudowa odcinka Skierniewice – Czachówek Wschodni: – 1,4
budowa odcinka Podłęże – Gdów oraz odcinka Podłęże Balachówka – Podłęże – 2,3
przebudowa odcinka Tymbark – Limanowa – 1,3

II kwartał 2025 r.

budowa stacji Biała Rawska: ok. 0,13
III kwartał 2025 r.
roboty budowlane odcinek Wierzchucin – Lipowa Tucholska – 1,3
Roboty budowlane odcinek Maksymilianowo – Wierzchucin – 1,2
Roboty budowlane odcinek Łębork – Łeba i budowa linii odcinek Łeba – Elektrownia Jądrowa „Choczewo” ok. 1,2
roboty budowlane odcinek Gdańsk Osowa – Gdynia Główna – 1,2

IV kwartał 2025 r.

przebudowa stacji Warszawa Wschodnia – 3,3
roboty budowlane – Lipowa Tucholska – Kościerzyna – 1,3
roboty budowlane – Czarnków – Rogoźno – Wągrowiec – 0,4

(Źródło: PKP PLK)



W kwestii transportu i infrastruktury powinien działać ponadpartyjny i odseparowany od bieżącej polityki konsensus. Dzieje Centralnego Portu Komunikacyjnego świadczą o czymś zupełnie innym.

Po 18 latach (od roku 2005 licząc) polskie lotniska obsługują pięć razy więcej pasażerów.

i kolejowego służą też inwestycje realizowane w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO), które jednocześnie przyczyniają się do osiągnięcia neutralności klimatycznej. Pula środków przeznaczona dla sektora transportu kolejowego i zbiorowego transportu publicznego w ramach KPO to około 20 mld zł, w tym na inwestycje w transport drogowy przeznaczono nieco ponad 3 mld zł.

W celu zwiększenia dostępności i popularności transportu kolejowego Ministerstwo Infrastruktury pracuje

m.in. nad wprowadzeniem stałych linii komunikacyjnych, takich jak w komunikacji miejskiej. Dzięki temu rozkład pociągów będzie czytelny oraz pozwoli na lepsze planowanie podróży. Kursowanie w powtarzalnych relacjach pozwoli na efektywne gospodarowanie taborem i obsługę większej liczby połączeń. W konsekwencji zakładane jest skrócenie czasu przejazdu w wielu relacjach.

Sukcesywnie polepszana jest jakość taboru kolejowego oraz modernizowane są miejsca obsługi pasażerów. Wpływa to na zwiększanie liczby odprawianych pasażerów m.in. przez spółkę PKP Intercity (w 2024 r. przewiozła ona 78,5 mln pasażerów, o 15 proc. więcej niż w 2023 r. oraz o 33 proc. więcej niż w 2022 r.).

Rząd chce wspierać samorządy w organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej

(został utworzony Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, a jego budżet zwiększono z 800 mln zł do 1 mld zł) oraz w budowie nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej (w budżecie Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg na 2025 r. na wsparcie inwestycji samorządowych zaplanowano 2,7 mld zł).

Bezwzględny priorytetem dla rządu powinna być też cyfryzacja infrastruktury transportowej, pozwalająca podnieść efektywność wykorzystania wybudowanych i zmodernizowanych dróg i linii kolejowych.

W grudniu 2024 r. podczas debaty programowej Europejskiego Kongresu Gospodarczego na temat infrastruktury transportowej przedstawiciele branży wskazali newralgiczne obszary w polityce transportowej państwa.



Cyfryzacja infrastruktury transportowej pozwoli podnieść efektywność wykorzystania wybudowanych i zmodernizowanych dróg i linii kolejowych.

Zrównoważony transport. Skąd wziąć pieniądze?

Jednym z kluczowych zadań jest zasygnalizowane przez Ministerstwo Infrastruktury równoważenie transportu samochodowego i kolejowego.

– Jeżeli kolej ma być perspektywicznym środkiem transportu, musimy opracować system, który pozwoli jej się rozwijać. Dziś tego systemu nie ma. Mówi się, że przed koleją czas renesansu. Jeśli nie opracujemy modelu jej finansowania,

kolej może nie doczekać tego momentu – powiedział Alan Beroud, prezes PKP.

Jego zdaniem konieczne jest wypracowanie mechanizmu, który pozwoliłby finansować kolej jako transport bezemisyjny środkami pozyskanymi z opłat za używanie paliw kopalnych. Problem w tym, że zapowiedziane na rok 2027 wprowadzenie ETS2 (nowy system handlu emisjami miałby objąć m.in. transport) może zostać przesunięte w czasie. Takie sygnały dochodzą z Brukseli. Czy tak

Kolej ma być perspektywicznym środkiem transportu, przed nią ponoć „czas renesansu”. Potrzebne jest jednak spojrzenie systemowe i efektywny model jej finansowania.

jednak będzie, okaże się dopiero po wykrystalizowaniu się polityki nowej Komisji Europejskiej i Parlamentu Europejskiego.

Bezpieczeństwo i obronność. Uwaga na sprzeczność priorytetów

Innym obszarem, który stał się dziś ważnym tematem publicznego dyskursu, jest obronność i bezpieczeństwo – pierwsza pozycja w agendzie polskiej prezydencji w Radzie Unii Europejskiej.

W latach 2022-2035 wydatki naszego kraju na obronność sięgną 713 mld zł. Gospodarka nie może tego nie zauważyć. Inwestycje obejmą nie tylko produkcję broni i uzbrojenia, ale także infrastrukturę.

Jak pokazuje przykład broniącej się przed rosyjską agresją Ukrainy, kolej ma fundamentalne znaczenie dla możliwości transportowych państwa w czasie wojny. Gdy nie jest silnie zelektryfikowana, mniej poddaje się atakom przeciwnika. Tak jest na Ukrainie, gdzie duża część kolei opiera się na napędzie spalinowym.

W UE – w związku z trendem ograniczania emisji – stawia się na elektryfikację kolei, bo prąd może być bezemisyjny (pod warunkiem, że pochodzi z odnawialnych źródeł). Europejski system jest więc podatny na zakłócenia czy destrukcję w przypadku agresji, dywersji.

Niektóre kraje, jak np. Korea Południowa, przechowują w bunkrach lokomotywy spalinowe na wypadek wojny. W Polsce takiego zapasu nie ma. Trzeba się więc zastanowić, jak zabezpieczyć się przed zagrożeniem i jak pogodzić sprzeczne, jak się wydaje, w tym miejscu postulaty: zwiększenia bezpieczeństwa systemu transportowego oraz ograniczenia emisji CO2.

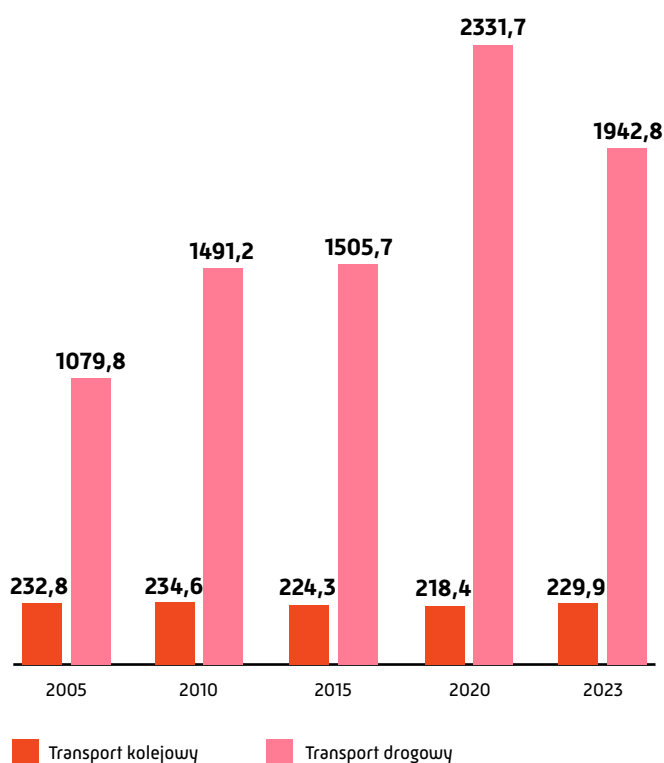
Wzmacnianie potencjału obronnego kraju to także wyzwanie dla branży budowlanej. Chodzi o budowę umocnień na naszej wschodniej granicy i obiektów dla wojska.

Pod wieloma względami cele spójności udało się osiągnąć. Nasze drogi czy lotniska regionalne mają dziś standard dużo wyższy niż ich odpowiedniki w wielu krajach na Zachodzie.



Banki w Polsce mają nadpłynność, ale żeby mogły uruchomić kredyty inwestycyjne, muszą znać strategię państwa w kluczowych obszarach i ramy regulacyjne.

Przewozy ładunków (w mln t)



– Kluczowe są tu na pewno zasoby ludzkie, bo kontrakty obronne mogą być realizowane tylko przy udziale obywateli polskich czy też krajów Unii Europejskiej. A tu skład jest ograniczony... W Polsce w branży pracuje ponad milion osób, ale 460 tys. to obcokrajowcy, głównie Ukraińcy – zwrócił uwagę Artur Popko, prezes Budimeksu, dodając, że branża liczy także na rozpoczęcie odbudowy Ukrainy ze zniszczeń wojennych.

Na razie skala Military Mobility w Polsce nie jest duża. W ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) dofinansowanie otrzymały dwa projekty kolejowe z Polski. Jeden obejmuje dostosowanie do potrzeb wojska 13 kolejowych punktów ładunkowych. Drugi to prace na linii kolejowej numer 12 Skierniewice – Łuków wraz z budową mostu nad Wisłą. Należy się jednak spodziewać, że coraz więcej projektów infrastrukturalnych będzie zawierało komponent wojskowy. Przesądzona jest budowa Tarczy Wschód.

Co z dekarbonizacją? Rurociągi z CO₂

Zdaniem Andrzeja Losora, członka zarządu Górażdże Cement Heidelberg Materials Polska, infrastruktura transportowa w Polsce, szczególnie jeśli chodzi o drogi, jest już bardzo dobrze rozwinięta, podobnie lotniska. Naszemu krajowi potrzebny jest dziś rozwój infrastruktury energetycznej oraz służącej do transportu CO₂ wychwytywanego m.in. w cementowniach, ale także hutach, i składowania go w magazynach podziemnych (technologia CCS). Najlepiej posłużyłby do tego system rurociągów. Można by go także transportować koleją.



– Jeśli nie będziemy mieć w Polsce strategii wychwytywania i składowania CO₂, wobec polityki klimatycznej UE, nie będziemy produkowali ani cementu, ani stali – alarmował Losor, dodając, że opracowanie strategii dekarbonizacji to nie tylko szansa na przedłużenie życia ważnych dla gospodarki sektorów, także z punktu widzenia obronności kraju, poza rok 2032, ale także możliwość rozwoju firm, które system wychwytywania i magazynowania CO₂ będą budować i nadzorować.

To w nieco dłuższej perspektywie, a w bliższej ważne jest dla branży cementowej uwzględnienie kosztów ETS w przetargach publicznych. Dziś tak się nie dzieje.

Inwestycje. Głód przy obficie zastawionym stole

Cement będzie potrzebny, bo następne kilka lat zapowiada się pod



znakiem inwestycji infrastrukturalnych, w tym tzw. wielkoskalowych.

W ostatnim dniu roku 2024 r. rząd zaktualizował ramy finansowe i czasowe, a także warunki realizacji zamierzeń dotyczących Centralnego Portu Komunikacyjnego na lata 2024-2032. Koszt budowy CPK szacuje się dziś na 131,7 mld zł. Zwiększono o 15 mld zł finansowanie tzw. linii Y, czyli kolei dużej prędkości Warszawa – Wrocław i Warszawa – Poznań, o 9 mld zł zmniejszając inwestycje w kolej subregionalną.

Po uruchomieniu unijnego FEnIKS-a (Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027) i odblokowaniu środków z Krajowego Planu Odbudowy nie zabraknie również pieniędzy na budowę dróg i linii kolejowych. W 2024 roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ogłosiła przetargi o łącznej wartości

prawie 19 mld zł na inwestycje drogowe, a wartość przetargów ogłoszonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe na inwestycje w infrastrukturę kolejową przekroczyła 18 mld zł.

– Na kolejne dwa lata (2025-26) planujemy rocznie około 15 mld zł, co pozwoli w przyszłym roku w pełni rozpocząć procedury przetargowe i w szybkiej perspektywie wprowadzić wykonawców na place budów – powiedział Piotr Wyboriski, prezes PKP PLK. Nowy zarząd przeprowadził weryfikację projektów powstałych w ubiegłych latach i wprowadził poprawki podnoszące efektywność połączeń.

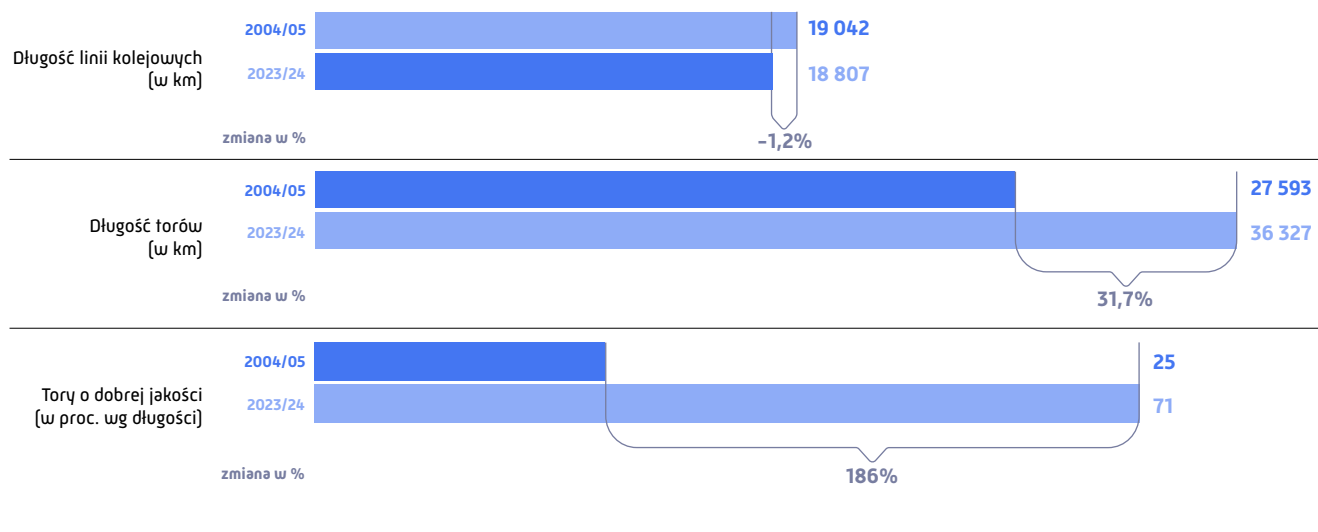
Problem w tym, że mimo licznych przetargów, w tym o rekordowych wartościach jak ten na modernizację linii Białystok – Elk za 6 mld zł, branża wykonawcza jest w nadal w dołku po bardzo chudych latach 2023 i 2024.

– My po prostu nie mamy dzisiaj kontraktów. Są wielkie plany, a my nie mamy z czego żyć... A branża budowlana to jest 620 tys. firm, z czego 600 tys. to małe firmy. Ich szefowie nie pytają nas o CPK, atom czy wiatraki na morzu, tylko o to, kiedy będą mogli wejść ze swoją ekipą na plac budowy. Dziś im na to nie możemy odpowiedzieć. Produkcja budowlano-montażowa spadła o 9 proc. I w 2025 r. będzie nadal spadała – powiedział Dariusz Blocher, prezes Unibepu (do 31 grudnia 2024 r., z początkiem roku 2025 wszedł on do rady nadzorczej spółki i został przewodniczącym Komitetu Rozwoju).

Blocher zaapelował do sektora publicznego, jak i prywatnego o uruchamianie środków na inwestycje oraz o inny niż obecnie podział ryzyk między zamawiającym i wykonawcą, bo dziś zdecydowana przewaga jest po stronie tego

Port Gdańsk z przeładunkami na poziomie ponad 80 mln ton utrzymuje drugą pozycję na Bałtyku. Rekordowy wynik portu to przede wszystkim zasługa wzmocnionych przeładunków.

Infrastruktura transportowa w Polsce – podstawowe wskaźniki. Kolej



Jednym z głównych celów Ministerstwa Infrastruktury jest opracowanie nowej, zintegrowanej strategii transportowej, której zadaniem jest zrównoważenie transportu samochodowego i kolejowego.

pierwszego.

– Bardzo interesuje nas systematyczne finansowanie, żebyśmy mogli planować naszą pracę i przygotowanie mocy produkcyjnych – powiedział Krzysztof Niemiec, wiceprezes Track Tec, który w firmie produkujej nawierzchnie kolejowe odpowiada za planowanie.

Rozprawienie się z „systemem górrek i dołków” i zapewnienie rytmiczności zamówień wśród postulatów branży to prawdziwy evergreen. Podobnie jak powracający refren o takim wydawaniu środków unijnych, aby przynosiło to jak największą korzyść firmom krajowym.

Zdaniem Dariusza Blochera polska budowlanka jest w stanie zrealizować większość kontraktów, chociaż

w bardzo skomplikowanych zadaniach potrzebuje partnera technologicznego. Trzeba jednak zadbać, żeby pomógł on zdobyć know-how polskim firmom.

– Dziś zagraniczni potentaci, którzy interesują się budową w naszym kraju energetyki atomowej czy offshore, mówią „daj nam pracowników”. Od tego są agencje pracy, a nie firmy budowlane... Nie chcę być tylko podwykonawcą – zaprotestował Blocher.

Inna rzecz to zapewnienie firmom budowlanym napływu pracowników. Luka kadrowa w branży może wynieść nawet 100 tys. osób. Szczególnie brakuje specjalistów. Nie pomaga to, że średnia płaca wynosząca ponad 8 tys. zł jest zbliżona do średniej krajowej i dużo niższa niż w górnictwie i energetyce.

Jedynym z problemów podnoszonych przez środowisko jest konkurencja pozaunijnych firm przebijających krajowe oferty cenowo, ale niekiedy nie dysponujących na polskim rynku mocami gwarantującymi jakość i terminowość wykonania.

Mówiąc o ochronie polskiego rynku budownictwa infrastrukturalnego, prezes Budimeksu Artur Popko zaapelował o zwrócenie uwagi na jesienne orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. TSUE – w uproszczeniu – otworzyło tym orzeczeniem możliwość wykluczania z przetargów wykonawców mających siedzibę poza Unią

Europejską, Europejskim Obszarem Gospodarczym oraz podmioty z państw, które nie są objęte porozumieniem o zamówieniach rządowych w ramach Światowej Organizacji Handlu WTO.

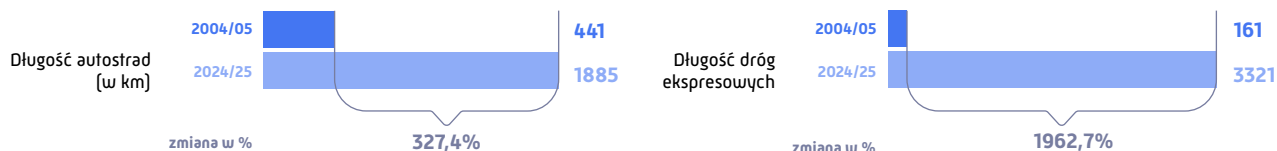
Słowa te zbiegły się z ogłoszeniem 3 stycznia przez PKP PLK przetargu na przebudowę linii kolejowej Białystok – Elk o szacowanej wartości 6 mld zł, w którym posłużono się orzeczeniem TSUE. To pierwszy taki przypadek w Polsce.

Projekty wielkoskalowe. Z dała od polityki

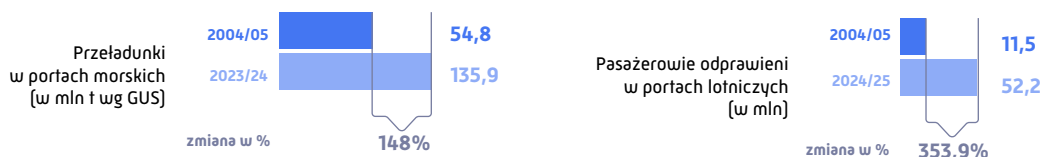
Wśród najważniejszych planowanych projektów wielkoskalowych są dziś, oprócz Centralnego Portu Komunikacyjnego i kolei dużych prędkości, budowa głębokowodnego terminala kontenerowego w Świnoujściu, elektrowni atomowej na Pomorzu oraz farm wiatrowych na Bałtyku (offshore). Wszystkie te przedsięwzięcia są w polu zainteresowania polityki – z CPK na czele.

– Szczegrze mówiąc, to jeden z tematów, który od samego początku najmocniej mi leżał na sercu. Uważam, że strategiczne przedsięwzięcia infrastrukturalne powinny być oddalone od polityki. Ile razy rozmawiam z fachowcami – sam wywodzę się z branży lotniczej, będąc też nauczycielem akademickim – zawsze się zastanawiam, dlaczego akurat ten projekt znalazł się na sztandarach. Duże przedsięwzięcia infrastrukturalne

Infrastruktura transportowa w Polsce – podstawowe wskaźniki. Autostrady i drogi



Infrastruktura transportowa w Polsce – podstawowe wskaźniki. Przeładunek i pasażerowie



Problemem będzie zapewnienie firmom budowlanym napływu pracowników. Luka kadrowa w branży może wynieść nawet 100 tys. osób. Dotkliwie brakuje specjalistów.

powinny tak naprawdę nas jedno-
czyć. W kwestii transportu i infra-
struktury powinien działać ponad-
partyjny i odseparowany od bieżącej
polityki konsensus – zauważył Filip
Czernicki, prezes spółki CPK.

I zapewnił, że to wielkie lotnisko
zostanie wybudowane do roku 2032.
Będzie portem przesiadkowym, ale
o mniejszej skali niż wcześniej pla-
nowano. Wynika to m.in. z siły lot-
nisk regionalnych, które skupiają po-
nad 60-65 proc. ruchu lotniczego
(to nie tylko polski trend), obsługując
przede wszystkim połączenia „z por-
tu do portu”, rzadko przesiadkowe.

Finansowanie. Banki zainteresowane infrastrukturą

W 2025 r. branżę czeka debata
o tym, co w kolejnej unijnej per-
spektywie finansowej 2028-2034.
Światło dzienne ujrzą wieloletnie
ramy finansowe.

– Panuje przekonanie, że kolej –
jako jeden ze środków zrównoważo-
nego transportu – otrzyma finanso-
wanie w istotnej wysokości. Trzeba

się zastanowić, jak dalej ją moder-
nizować, kiedy większość linii zosta-
nie już odnowiona, a w toku będzie
projekt kolejowy Centralnego Portu
Komunikacyjnego – zauważył Piotr
Wyborski.

Odpowiedź na to pytanie powin-
na się znaleźć w nowej zintegrowa-
nej strategii transportowej państwa.
Jest ona ważna także ze względu na
to, że w finansowanie inwestycji in-
frastrukturalnych chciałby się włą-
czyć bankowy sektor prywatny, ale
– mówiąc kolokwialnie – musi wie-
dzieć, na czym stoi.

– Bardzo uważnie przysłuchujemy
się sygnałom płynącym z Brukseli
czy kręgów rządowych w Polsce i się
do nich przystosowujemy. Mam na
myśli bezpieczeństwo energetyczne,
infrastrukturalne czy militarne.
Proszę zauważyć, że po raz pierwszy
sektor bankowy wchodzi na szerszą
skalę w finansowanie zbrojeniówki –
powiedział Michał H. Mrozek, wice-
prezes ING Banku Śląskiego.

Menedżer zwrócił uwagę na fakt,
że banki w Polsce mają nadpłynność,



ale żeby mogły uruchomić kredyty
inwestycyjne, muszą znać strategię
państwa w kluczowych obszarach
i jej ramę regulacyjną. Pozwoli to
oszacować, czy dany projekt jest
bankowalny.

Zmiany są już widoczne. Na razie
m.in. w finansowaniu energetyki wia-
trowej na morzu, w której przypadku
mówi się o okresach finansowania
niespotykanych dotychczas w Polsce
w sektorze komercyjnym – 25-26 lat,
a wartość finansowania poszczegól-
nych projektów to 3-4 mld euro.

Być może banki zainteresują się
w przyszłości także inwestycjami
kolejowymi. Na razie jednak branży
bardziej zależy na zmianie formuły
Funduszu Kolejowego i zaopatrzeniu
go w stałe, duże źródła finansowania

**Polska budowlanka jest w stanie
zrealizować większość kontraktów
infrastrukturalnych, chociaż
w bardzo skomplikowanych
zadaniach potrzebuje partnera
technologicznego.**

Kluczowe w kontraktach obronnych są zasoby ludzkie. Takie prace mogą być realizowane tylko przy udziale obywateli polskich czy też krajów Unii Europejskiej.



niezależne od koniunktury politycznej, tak jak to jest w przypadku Krajowego Funduszu Drogowego. Czy i kiedy to nastąpi, nie wiadomo.

Zainteresowanie bankowości komercyjnej infrastrukturą transportową jest o tyle istotne, że z czasem

na pewno będzie spadać unijne dofinansowanie. Po pierwsze dlatego, że Polska, jak już nadmieniliśmy, osiąga coraz większą spójność infrastrukturalną z Zachodem, a po drugie dlatego, że nad samą Unią gromadzą się czarne chmury i pytanie, czy za

15 czy 25 lat będzie ona nadal funkcjonowała, nie jest już bezzasadne.

Na razie wygląda na to, że rząd „nie odpuści” unijnej polityki spójności. W komunikacie Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej z początku stycznia 2025 r. podkreślono, że historia inwestowania funduszy polityki spójności w Polsce dowodzi, że środki unijne przekładają się na wielkie efekty gospodarcze.

„Unikalny, polski model przynosi unikalne rezultaty. Obecnie polski PKB jest już dwukrotnie wyższy niż w przededniu akcesji, czyli w pierwszym kwartale 2004 r. W czasie, gdy Unia Europejska musi zadbać o bezpieczny rozwój i stać się konkurencyjna w rywalizacji z takimi państwami jak Chiny czy Stany Zjednoczone, chcemy ją zainspirować do nowej, ambitnej polityki spójności i rozwoju” – napisano w ministerialnym oświadczeniu.

Rekomendacje dla polskiej infrastruktury

- Minęło 20 lat od budowy i odbudowy infrastruktury transportowej w Polsce, zmieniły się międzynarodowe i wewnętrzne uwarunkowania – czas na zmiany w strategii transportowej państwa.
- Jeżeli transport ma być bardziej zrównoważony, a jego wpływ na środowisko i klimat ma spadać, należy opracować system, który pozwoli rozwijać się kolei – wraz ze wskazaniem źródeł jego finansowania. Być może kolej mogłaby skorzystać z środków pochodzących z ETS.
- Szeroko pojęte bezpieczeństwo, w tym militarne, ma dziś duże znaczenie dla rozwoju infrastruktury. To czynnik, który może silnie wpłynąć na branżę. Trzeba jednak zwrócić uwagę, że priorytety krajowej i unijnej polityki mogą okazać się sprzeczne.
- O ile założenia polityki klimatycznej Unii Europejskiej, nie zostaną zrewidowane, należy myśleć także o rozwoju infrastruktury służącej do transportowania i składowania CO₂

wychwytywanego w procesach produkcyjnych w przemyśle.

- Branża budownictwa infrastrukturalnego liczy na ułatwienia w pozyskiwaniu pracowników zagranicznych. Problemy z dostępem do kadr i kompetencji będą narastały. Wymagają rozwiązań doraźnych i systemowych.
- Mimo problemów kadrowych, polska budowlanka jest w stanie zrealizować większość kontraktów, chociaż w bardzo skomplikowanych tematach potrzebuje partnera technologicznego. Trzeba jednak zadbać, żeby w takich przypadkach polskie firmy zdobywały know-how, a nie były traktowane jedynie jako źródło siły roboczej.
- Należy zrobić wszystko, aby w budownictwie infrastrukturalnym uniknąć wahań koniunktury, co w minionych latach wynikało z okresowego napływu środków unijnych. Szkodzi to firmom i głęboko destabilizuje rynek, na którym ceny najpierw spadają, a potem są silnie windowane.

- Trzeba zadbać o jak największy local content w inwestycjach infrastrukturalnych i transportowych, przede wszystkim finansowanych z środków unijnych. Przy zachowaniu zasad wolnego rynku należy chronić go przed nierówną konkurencją.
- Projekty wielkoskalowe, w tym budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego, powinny być wyjęte spod presji bieżącej polityki. W sprawach transportu i infrastruktury powinien obowiązywać ponadpartyjny konsensus.
- Polski rząd chce namawiać inne kraje Unii Europejskiej do nowej, ambitnej polityki spójności i rozwoju. Jednocześnie trzeba jednak myśleć o nowych źródłach finansowania budownictwa infrastrukturalnego. Fundusz Kolejowy wymaga redefinicji; wykorzystać należy potencjał banków komercyjnych gotowych do finansowania projektów infrastrukturalnych – także w wieloletniej perspektywie.