



WCIĄŻ GONIMY ZACHÓD, ALE CORAZ SZYBCIEJ

DEBATA: INFRASTRUKTURA – KRWIOOBIEG GOSPODARKI

W ciągu 100 lat od odzyskania niepodległości Polska wykonała ogromny postęp w dziedzinie infrastruktury – zgodzili się uczestnicy debaty, która odbyła się w ramach akcji „Gazety Polskiej” – Gospodarczy Fundament Niepodległości. Szczególnie ostatnie lata obfitowały w liczne inwestycje. I chociaż wciąż mamy do nadrobienia spory dystans wobec najbardziej rozwiniętych krajów europejskich, to nasza gospodarka dzięki realizowanym projektom szybko się rozwija.

Waldemar Grzegorzczak

Najbardziej rozwiniętym obszarem infrastruktury transportowej była 100 lat temu kolej. Odradzające się państwo polskie odziedziczyło jednak sieć kolejową mocno zniszczoną w wyniku działań prowadzonych w trakcie I wojny światowej. Straty te szacowano na ogromną sumę 594 mln ówczesnych franków szwajcarskich.

Kolej znowu się rozwija

Wielkim wysiłkiem była nie tylko odbudowa zniszczeń, ale także przebudowa i zintegrowanie sieci kolejowej. W dawnym zaborze rosyjskim pociągi jeździły po torach o szerszym rozstawie szyn niż w pruskim i austriackim, z kolei na ziemiach byłego Cesarstwa Austro-Węgierskiego obowiązywał ruch lewostronny.

Sieć linii kolejowych była też różnie rozwinięta: najlepiej na ziemiach dawnego zaboru pruskiego, najgorzej – rosyjskiego. – Jeszcze

dziś widzimy ten okres zaborów na mapie linii kolejowych – mówił Andrzej Olszewski, członek zarządu PKP SA. – Pamiętajmy też, że w początkach niepodległości dochodziła do tego jeszcze polityka Republiki Weimarskiej, która wprowadzała różnego rodzaju ograniczenia celne, więc trzeba było budować nowe połączenia, które zastępowały te prowadzące przez terytorium Niemiec – dodał. W latach 1921–1938 zbudowano w Polsce 1770 km kolejowych linii normalnotorowych. Zbudowano nowe połączenia Warszawa–Poznań, Warszawa–Kraków, Katowice–Poznań i Poznań–Gdynia. W ostatnim roku przed II wojną światową kolej przewiozła w Polsce 266 mln pasażerów i 75 mln ton ładunków. Kolej jest nadal najważniejszym środkiem transportu towarów, zwłaszcza ładunków masowych. – Po roku 1990 kolej w Polsce praktycznie się związała. Z 24 tys. km linii kolejowych mamy obecnie 18,5 tys. km. W obecnej perspektywie budżetowej Unii Europejskiej są plany zmodernizowania i wyremontowania 9 tys. km, a więc połowy tych linii. Mamy do wydania 66 mld zł. To

jest duży wysiłek, ale już teraz mogę zapewnić, że potrafimy te środki wykorzystać – oceniał Andrzej Olszewski.

Jak przypominał, celem Grupy PKP jest zwiększenie prędkości w przewozach pasażerskich do ponad 160 km/h, a na niektórych liniach do ponad 200 km/h. W przewozach towarowych, gdzie obecnie średnia prędkość wynosi 20 km/h, efektem programu modernizacyjnego ma być jej podwojenie.

Gdynia ciągle w rozbudowie

Po I wojnie światowej Polska uzyskała dostęp do morza, ale nie miała żadnego pełnomorskiego portu. Ogromnym projektem infrastrukturalnym była budowa portu w niewielkiej wiosce rybackiej, jaką była Gdynia. W 1921 r. liczyła ona 1 tys. mieszkańców, a w 1938 r. ich liczba doszła do 120 tys. Jeszcze w 1926 r. wielkość przeładunków Gdyni wynosiła zaledwie 400 tys. ton, podczas gdy w sąsiednim Gdańsku (wówczas Wolne Miasto pod ochroną Ligi Narodów) – 6,3 mln ton. O ile 12 lat później przeładunki w Gdańsku doszły do 7,1 mln ton, o tyle w Gdyni było to już 9,2 mln ton.

– Ówczesne władze rozumiały, jak ważne jest zapewnienie okna na świat dla zapewnienia transportu towarów, jak również zapewnienia nieskrępowanej wymiany handlowej. Tuż po odzyskaniu niepodległości podjęto decyzję o budowie portu w Gdyni, który zaczął funkcjonować już w 1922 r. jako element konieczny rozwoju i odbudowy gospodarki – przypomniał Maciej Styczyński, naczelnik w Departamencie Gospodarki Morskiej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

– Zadaniem rządu jest zapewnienie optymalnych warunków dla rozwoju gospodarczego poprzez sprawne działanie węzłów transportowych, jakimi są porty. Od końca 2015 r. Ministerstwo Gospodarki Morskiej realizuje planowy rozwój całej gospodarki morskiej jako istotnego elementu gospodarki narodowej. Ta bardzo ważna część majątku narodowego była we wcześniejszych latach zaniedbana, nie wykorzystywano całego drzemącego w niej potencjału – mówił

– Większość ruchu towarowego na świecie i w Polsce odbywa się drogą morską. Stąd warunkiem koniecznym do czerpania zysków i obsługi tego ruchu towarowego jest posiadanie sprawnie funkcjonujących portów morskich – dodał Maciej Styczyński, przypominając o realizowanych obecnie, szeroko zakrojonych programach inwestycyjnych w Gdańsku, Gdyni, kompleksie Szczecin–Świnoujście, a także szeregu mniejszych portów.

– Ministerstwo realizuje też plan użeglowienia Wisły i Odry jako dróg transportowych. Należy wskazać na fakt, że porty morskie w każdym wypadku stanowią zwieńczenie również dróg śródlądowych – przypomniał Maciej Styczyński. – Odbudowa możliwości korzystania z rzek jest bardzo istotnym elementem planów rozwoju zarówno gospodarki morskiej, jak i śródlądowej, ponieważ one są ze sobą połączone. Oczywiście jest to opłacalne i możliwe do wykonania, ponieważ doprowadzamy do stanu używalności to, co już istnieje i w sposób naturalny może być wykorzystane na rzecz rozwoju gospodarczego – zapewniał.

Drogi – ofensywa na Wschodzie

O ile sto lat temu mieliśmy w Polsce dobrze rozwinięty transport kolejowy, to transport samochodowy praktycznie nie istniał. W 1920 r. w całym kraju było zaledwie 17 tys. samo-

chodów, z czego 11 tys. osobowych. Transport drogowy odbywał się głównie przy użyciu zaprzęgów konnych. Jednak w 1938 r. było już w kraju 3,3 tys. nowoczesnych dróg – nowoczesnych na ówczesne standardy.

– Oczywiście to nie były autostrady. Pierwszą drogą nazywaną autostradą była w Polsce dzisiejsza ulica Raclawicka w Warszawie, a mówiło się tak, ponieważ była to jedna z pierwszych dróg, która miała dwie jezdnie. Statystycznie mieliśmy w Polsce ok. 42 tys. km dróg publicznych, z czego tak naprawdę większa część to były drogi gruntowe. Ważnym wydarzeniem było powstanie Funduszu Drogowego, takiej namiastki dzisiejszego Krajowego Funduszu Drogowego, z którego finansowane są inwestycje, które na co dzień możemy dzisiaj oglądać – mówił Norbert Wyrwich, radca Dyrektora Generalnego Dróg Krajowych i Autostrad.

Przypomniał, że wiele dziś budowanych dróg pokrywa się z siatką szlaków wytoczonych już w 20-leciu międzywojennym, a nawet wcześniej. – Trakt Brzeski, który dzisiaj kończymy, to nic innego jak autostrada A2 od Mińska do granicy państwa. Trakt Zamojski, czyli dzisiejsza droga S17, czy Via Baltica, czyli droga S61, to są wszystko szlaki, które wtedy zostały nakreślone. Oczywiście być może nie przez te same miejscowości, ale już w okresie międzywojennym były uznawane za bardzo ważne z punktu widzenia ożywiania tych regionów. Obecnie GDDKiA kładzie duży nacisk na to, żeby wyrównywać szanse gospodarcze m.in. poprzez rozwijanie szlaków transportowych. Jeśli mówimy o Polsce Wschodniej, to mogę wskazać na przywołany już wcześniej Trakt Zamojski, ale przede wszystkim myślę o Via Carpatia, czyli drodze S19, łączącej bardzo ważne regiony. To jest ponad tysiąc kilometrów tras, które w tej chwili albo są już na ukończeniu, albo są zakontraktowane – zapewnił Norbert Wyrwich.

Wzrost sprzedaży legalnych paliw. Nowe inwestycje w sektorze naftowym.

W okresie międzywojennym rozwijała się sieć dróg, przybywało też samochodów. W 1938 r. zarejestrowano 11,3 tys. nowych aut i ich liczba doszła do 55 tys. Produkcją paliwa dla nich zajmowały się liczne rafinerie. – Liczba rafinerii obsługujących Polskę, była bardzo

duża, nie było dominujących rafinerii jak teraz w Płocku i Gdańsku. Największa była rafineria w Drohobycz, w pewnym momencie przejęta przez rząd polski i znacząco unowocześniona oraz rozbudowana. Należała do firmy Polmin, która oprócz tego, że miała rafinerię, budowała również pierwsze rurociągi. Były to początki nowoczesnego przemysłu naftowego – przypomniał wiceprezes PERN SA Mateusz Wodejko.

Mówiąc o ówczesnym rozwoju sektora naftowego, wskazał na pewną analogię do obecnej sytuacji na rynku po wprowadzeniu w 2016 r. pakietu paliwowego, który doprowadził do znaczącego ograniczenia szarej strefy w handlu paliwami. Gwałtowny wzrost wolumenów paliw w legalnym obrocie wymagał wzmocnienia wysiłku w zapewnieniu płynnych wydań przez bazy paliwowe PERN S.A. na rynek do sprzedawców detalicznych. Rosnąca sprzedaż paliw na polskim rynku i wzrost operacji realizowanych przez firmę przekłada się na nowe inwestycje PERN SA.

– Od listopada 2017 r. wdrażamy politykę rządową dla rozbudowy infrastruktury logistycznej w sektorze naftowym. Ta polityka oznacza ogromne inwestycje. W najbliższych dwóch–trzech latach chcemy zakończyć inwestycje oznaczające dodatkowe ok. 600 tys. m sześć. nowych pojemności magazynowych dla ropy i ponad 300 tys. m sześć. nowych pojemności w obszarze paliw. Biorąc pod uwagę, że obecnie PERN SA ma ok. 3,5 mln m sześć. w ropy i 1,8 mln m sześć. w paliwach, to oznacza kilkanaście proc. więcej – mówił Mateusz Wodejko.

Wiceprezes PERN SA zwrócił też uwagę, że inwestycje prowadzone przez jego spółkę są zintegrowane z innymi projektami infrastrukturalnymi. – Należy wskazać na liczne synergie, jakie wynikają z rozwoju naszej firmy z rozwojem polskich koncernów naftowych, polskich kolei czy polskich portów morskich. Obecnie znaczna część transportu paliw odbywa się nie tylko rurociągami, ale też koleją. W swoich bazach mamy liczne bocznice kolejowe i współpracujemy ze spółkami kolejowymi. W związku z likwidacją szarej strefy i wzrostem wydań paliw w kraju znacznie wzrosły przeładunki paliw w portach, zwłaszcza w Gdyni. Także sukces pakietu paliwowego przełożył się na sukces całej polskiej gospodarki – mówił Mateusz Wodejko.



Wielki projekt transgraniczny

Uczestniczący w debacie Radosław Kwiecień, członek zarządu Banku Gospodarstwa Krajowego, przypomniał, że jego instytucja odgrywa ogromną rolę w finansowaniu inwestycji infrastrukturalnych i ma w tym długą tradycję. – Przedwojenny BGK był powołany przede wszystkim do tego, żeby organizować finansowanie dla przedsięwzięć inwestycyjnych, dla ogromnego wysiłku budowania infrastruktury transportowej, przemysłowej, energetycznej, która wówczas była w stanie opłakanym. Dzisiaj kontynuujemy tę misję – mówił.

Zwrócił uwagę na nowe wyzwania stojące przed Polską, w postaci dalszej międzynarodowej integracji gospodarczej, do czego konieczna jest rozbudowa infrastruktury transgranicznej. – Chciałbym tu powiedzieć o inicjatywie, którą BGK podjął, czyli organizacji Funduszu Trójmorza, który ma w ciągu 30 lat wydać 100 mld euro. Będzie on uczestniczył w finansowaniu wielu projektów infrastrukturalnych, które mają łączyć 12 krajów regionu. Tu też można wskazać na pewną analogię historyczną: kiedyś mieliśmy wyzwanie integracji gospodarczej z poziomu trzech zaborów, obecnie również chodzi o integrację, ale wielu krajów regionu centralnej i wschodniej Europy. Będzie to dotyczyło zarówno dróg jak Via Carpatia, transportu gazu pomiędzy Bałtykiem a południem Europy, ale także e-commerce czy cyberbezpieczeństwa – mówił Radosław Kwiecień.

Jego zdaniem w realizacji tych nowych projektów infrastrukturalnych jest miejsce na rozwiązania innowacyjne. – Jeśli budujemy nową drogę, która ma łączyć południe i północ Europy, to dlaczego nie wykorzystać już

technologii do autonomicznego transportu, które są już testowane? Jeśli mówimy o kolejnictwie, to możemy skorzystać z najnowszych technologii zarządzania ruchem. To są rozwiązania, które wspierają jakość infrastruktury, jakość korzystania z niej, co rodzi efekty synergiczne w postaci niższych kosztów i większej konkurencyjności. Jestem przekonany, że wielu inwestorów zechce na tej infrastrukturze budować swój biznes – deklarował członek zarządu BGK.

Nowe inwestycje energetyczne

Obszarem wymagającym w najbliższych latach znacznych nakładów finansowych jest produkcja i dystrybucja energii elektrycznej. Minister energii Krzysztof Tchórzewski przypomniał, że konieczność inwestowania w nowe bloki wynika nie tylko z faktu znacznego zużycia dotychczasowych instalacji, ale także wzrostu konsumpcji prądu w Polsce.

Rozwijająca się gospodarka potrzebuje coraz więcej energii, w ostatnim czasie mocno wzrosło też zużycie ze strony gospodarstw domowych. – Istotnym momentem było wprowadzenie 500+, kiedy część obywateli skierowała te środki na doposażenie gospodarstw domowych. To spowodowało, że w tej grupie konsumpcja energii elektrycznej wzrosła z 50 proc. poziomu państw starej UE do 60 proc. na koniec pierwszego półrocza tego roku. Patrząc w perspektywie 2030 r., wzrost zużycia energii elektrycznej w Polsce wzrośnie wobec 2015 r. o 23, a może 25 proc. – mówił Krzysztof Tchórzewski.

Zdaniem szefa resortu energii, dzięki ograniczeniu wypłat dywidendy przez spółki

energetyczne kontrolowane przez skarbu państwa pozostało w nich ok. 20 mld zł, które mogą teraz zostać wykorzystane na budowę nowych mocy. Biorąc pod uwagę dźwignię finansową, oznacza to możliwość przeznaczenia 60 mld zł na nowe instalacje wytwórcze. Akcjonariusze na tym nie tracą, gdyż wzrośnie majątek spółek, co znajduje odbicie w wartości akcji.

Minister zapowiedział też, że do końca 2018 r. rząd przedstawi Komisji Europejskiej założenia polityki energetycznej, zawierające plany obniżenia emisji dwutlenku węgla i docelowy miks energetyczny (struktura produkcji energii według sposobów wytwarzania) do roku 2030. – Nasze negocjacje z Komisją doprowadziły do tego, że zmiana źródeł energetycznych nie następuje rewolucyjnie, ale w stopniowy i przemyślany sposób. Proces będzie rozłożony w długim czasie, a więc będzie trwać nie latami, ale dziesiątkami lat – stwierdził minister Tchórzewski zapowiadając, że mimo wycofań starych bloków zapotrzebowanie na węgiel przez co najmniej kilkanaście lat utrzyma się na zbliżonym poziomie ze względu na uruchomienie bloków będących aktualnie w budowie.

W ramach deklaracji międzynarodowych, a także zobowiązań unijnych, musimy znacznie obniżyć poziom emisji, co możemy osiągnąć tylko przy wykorzystaniu niskoemisyjnych technologii. Duży udział w docelowym miksie elektroenergetycznym będą miały źródła odnawialne i gaz. Do bilansu musi być włączona także energetyka jądrowa, ponieważ tylko przy jej wykorzystaniu jesteśmy w stanie zmniejszyć emisję, a jednocześnie zapewnić stabilność dostaw energii. GP

Partner strategiczny

Partnerzy główni

Partnerzy



Partner debaty

Patronat honorowy

PERN

Projekt realizowany w ramach obchodów
stulecia odzyskania niepodległościHonorowy patronat
Prezesa Rady Ministrów
Mateusza MorawieckiegoNarodowe Centrum
Badań i RozwojuMINISTER
EDUKACJI
NARODOWEJ

NBP

Narodowy Bank Polski