

K O N G R E S



O B Y W A T E L S K I

Infrastruktura dla skoku cywilizacyjnego

Redakcja:

Stefan Dunin-Wąsowicz

III Kongres Obywatelski



GDAŃSK 2008

POLSKIE FORUM OBYWATELSKIE

Wieloletni, obywatelski projekt na rzecz modernizacji Polski (Płaszczyzna definiowania wizji modernizacji Polski i obywatelskiego dialogu)

Polskie Forum Obywatelskie zostało powołane na I Kongresie Obywatelskim w 2005 r.

Cele PFO:

- Sformułowanie obywatelskiej, nośnej wizji i programu modernizacji Polski,
- Stworzenie trwałej ogólnopolskiej płaszczyzny dialogu obywatelskiego,
- Stworzenie wzorca (dobrej praktyki) międzysektorowej, międzyśrodowiskowej i międzypokoleniowej sieci dialogu,
- Stworzenie nowego, szeroko dostępnego i integrującego języka debaty o modernizacji i rozwoju Polski,
- Stymulowanie rzeczowej debaty publicznej opartej na wiedzy naukowej i praktycznej,
- Monitoring koncepcji i procesów modernizacyjnych.

Jakiej wizji modernizacji pragniemy?

Takiej, która służyłaby wykorzystaniu potencjału całego kraju i Polaków za granicą, łącząc nasze tradycje i korzenie z wyzwaniami przyszłości i tworząc warunki samorealizacji dla wszystkich grup społecznych.

Zasady działania:

Obywatelskie zaangażowanie, pozapolityczność, partnerstwo i wzajemny szacunek, otwartość, myślenie kategoriami długofalowego rozwoju Rzeczypospolitej.

Unikatowy charakter PFO:

Jest to pierwsza w Polsce sieć dialogu międzysektorowego, międzyśrodowiskowego i międzypokoleniowego, integrująca kreatorów kapitału ekonomicznego, kapitału wiedzy i kapitału społecznego.

Organizator:

Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową

Partnerzy Strategiczni PFO:

BRE Bank S.A., Telekomunikacja Polska SA, Citibank Handlowy SA, Grupa Ergo Hestia

Więcej na: **www.pfo.net.pl**

K O N G R E S

OBYWATELSKI

Infrastruktura dla skoku cywilizacyjnego

III Kongres Obywatelski



Gdańsk 2008

Redaktor serii Wolność i Solidarność:
Jan Szomburg

© Copyright by
Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową
80-227 Gdańsk, ul. Do Studzienki 63
tel. (058) 524 49 00
faks (058) 524 49 08
www.ibngr.pl
e-mail: ibngr@ibngr.pl

skład: Ryszard Kuźma

CIP – Biblioteka Narodowa
Kongres Obywatelski (3 ; 2008 ; Gdańsk).
Infrastruktura dla skoku cywilizacyjnego :
III Kongres Obywatelski, Gdańsk 2008 /
[red. Stefan Dunin-Wąsowicz]. – Gdańsk :
Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, 2008 –
(Wolność i Solidarność)

Gdańsk 2008

ISBN 978-83-7615-005-5

Spis treści

Stefan Dunin-Wąsowicz, Krzysztof Rybiński, Maciej Witucki:

Infrastruktura dla skoku cywilizacyjnego..... 1

Maciej Witucki:

Infrastruktura dla społeczeństwa informacyjnego 9

Tomasz Komornicki:

Infrastruktura transportowa – ostatnia szansa rozwoju 12

Grzegorz Woźniak:

Infrastruktura energetyczna – jakie podejście, by zejść ze ścieżki krytycznej? 15

Aleksander Kwiatkowski:

Jak budować infrastrukturę, by zwiększyć konkurencyjność polskiej gospodarki?..... 18

Jaka wizja polskiej infrastruktury?

Wyobraźmy sobie potwornie zakorkowane miasta, dojazd do domu po pracy, który trwa półtorej - dwie godziny dziennie, lub 3-4 godziny gdy jest zła pogoda, i dodatkowo konieczność zapłacenia 5 złotych za godzinę parkowania w mieście i 10 złotych w centrum. Wyobraźmy sobie regularne wyłączenia prądu lub jego całkowity brak w niektórych okresach, a także cenę 10 złotych za litr paliwa. Wyobraźmy sobie, że prędkość Internetu używanego w domu i w pracy spada do takiego poziomu jak kiedyś, gdy korzystano z modemu. Tak właśnie może wyglądać nasze życie codzienne już za kilka lat, jeżeli nie stworzymy wizji infrastruktury Polski na miarę naszych ambicji i wyzwania XXI wieku i nie podejmiemy wysiłku modernizacji sposobów budowania.

Infrastruktura na miarę przyszłości

Niektóre z zagrożeń są już obecne w naszym życiu. Dla wielu z nas powrót samochodem do domu to koszmar, szczególnie gdy jest ślisko i trudno sobie wyobrazić, aby było jeszcze gorzej. Samochodami poruszamy się dlatego, że żadne polskie miasto nie ma efektywnej sieci połączeń w postaci linii metra i zespólonej z nią kolei podmiejskiej. Powstaje pytanie, dlaczego przez prawie 20 lat transformacji w żadnym mieście nie zbudowano sieci linii metra. Eksperci mają na to szereg odpowiedzi: brak dobrych regulacji partnerstwa publiczno-prywatnego, brak finansowania itp. Jednak najważniejszą przyczyną jest brak wizji. Jak często w naszych miastach władze (prezydent, radni) dyskutują o wizji miasta za 15-20 lat? Proces decyzyjny zbyt silnie jest podporządkowany rozwiązywaniu dzisiejszych problemów, a nie tworzeniu infrastruktury przyszłości. To samo dotyczy całego kraju.

Obecnie realizowana koncepcja infrastruktury drogowej ma korzenie w latach 70-tych, ale projekty które wtedy powstawały, miały realizować przede wszystkim potrzeby strategiczne Układu Warszawskiego. Obecny stan infrastruktury kolejowej jest dramatyczny (po zainwestowaniu kilku miliardów złotych będziemy mogli jeździć koleją między Warszawą a Łodzią o sześć minut krócej niż przez II Wojnę Światową). A przecież inwestycje infrastrukturalne powinny być dopasowane do wizji Europy i Polski za 15-20 lat, lub nawet dłużej. Jest to tym istotniejsze, że po raz pierwszy pojawiły się potężne środki z Unii Europejskiej i byłoby prawdziwym nieszczęściem gdybyśmy za te pieniądze zbudowali infrastrukturę na wczoraj, a nie na miarę jutra.

Wspólna wizja Polski nie istnieje. Nie wiemy jakim chcemy być krajem za 20 lat. Co będzie naszą specjalnością? Czy więcej pieniędzy zainwestować w transport drogowy i kolejowy, bo Polska stanie się na przykład europejskim potentatem na rynku zdrowej żywności? Czy Polska raczej będzie Europejskim centrum tanich usług medycznych, w tym e-medycyny i w związku z tym trzeba relatywnie więcej pieniędzy przeznaczyć na szybki rozwój infrastruktury telein-

formatycznej. Żyjemy w gospodarce opartej na wiedzy i przyszły sukces naszego kraju zależy od zbudowania efektywnej infrastruktury wiedzy, czyli zdolności do tworzenia innowacji, tworzenia sieci powiązań między nauką i biznesem, umiejętności pozyskiwania wiedzy z całego świata. Oznacza to, że relatywnie więcej wydatków powinno być skierowanych na budowę „miękkiej” infrastruktury wiedzy. Przykładem dla nas może być Singapur, który chce zostać jednym z głównych światowych centrów biotechnologii (wizja – Singapur jako biopolis Azji). W realizacji tej wizji współpracuje kilka agencji rządowych, które fundują stypendia doktoranckie mieszkańcom Singapuru w dziedzinie biotechnologii. Szacuje się, że do 2010 roku w ten sposób około tysiąca osób uzyska doktorat w naukach biomedycznych.

Czy w Polsce mamy system definiowania, jakie kompetencje naukowe będą potrzebne naszemu krajowi za 10-20 lat, i czy wysyłamy studentów na stypendia doktoranckie na najlepsze uczelnie? Zresztą stypendia to nie wszystko, musi istnieć odpowiednia infrastruktura, żeby osoby świetnie wykształcone za granicą chciały wrócić do Polski. To oznacza przyjemne otoczenie, czyste powietrze, zieleń, dobre teatry czy miłe miejsca spotkań ludzi.

Musimy sobie odpowiedzieć na pytanie, jakim krajem ma być Polska za 20-30 lat, żebyśmy mogli, mieć poczucie skutecznie poświęconej energii i trwałości wyników. Infrastruktura, którą będziemy budować w kolejnych latach musi wpierać taką wizję, nie może stać jej na drodze.

Tradycyjna Infrastruktura teleinformatyczna nie wydzieli

Polska musi zbudować społeczeństwo informacyjne. To wyzwanie cywilizacyjne, któremu powinniśmy sprostać w najbliższych kilku latach. Tylko dzięki zainwestowaniu w nowoczesne technologie, przy jednoczesnej deregulacji prawnej, możemy dokonać skoku cywilizacyjnego, pozwalającego nadrobić opóźnienia i dystans, który dzieli nas od najlepiej rozwiniętych i konkurencyjnych gospodarek europejskich. Przykłady Irlandii, Finlandii czy Estonii pokazują, że wybranie takiej drogi rozwoju cywilizacyjnego przynosi najlepsze efekty. Może stać się motorem rozwoju całej gospodarki. Pozwala także tworzyć lepsze i bardziej trwałe miejsca pracy. Bez sprawnej infrastruktury wzrost gospodarczy jest niższy od potencjalnych możliwości, a spójność społeczna jest zagrożona. Przykłady państw skandynawskich pokazują bezpośredni związek pomiędzy rozwojem infrastruktury, w szczególności związanej z nowoczesnymi technologiami, a poziomem PKB. Polska ze wskaźnikiem 4,25 w skali 7 punktowej zajmuje 22 miejsce w rankingu konkurencyjności gospodarek narodowych w UE. Średni wskaźnik dla UE(15) wynosi 5,13. W konsekwencji różnica w poziomach PKB jest czterokrotna. Coraz większą część produktu krajowego brutto tworzy sektor usług, co oznacza, że znaczenie nowoczesnej infrastruktury dla rozwoju gospodarki będzie rosło.

Biorąc pod uwagę ogrom potrzeb, oczywistym jest, że pieniędzy budżetowych nie wystarczy na wszystkie niezbędne inwestycje, nawet jeśli uwzględnić transfery z budżetu Unii Europejskiej oraz napływ inwestycji zagranicznych. Musimy finansować to, co jest nam rzeczywiście potrzebne, a nie to, co jest dziś gotowe do sfinansowania. Podjęcie decyzji o tym, co i jak będziemy budować, należy rozpocząć od zdefiniowania potrzeb. Państwo nie jest w stanie, nawet z wykorzystaniem funduszy strukturalnych, samodzielnie zbudować infrastruktury. Trzeba wyraźnie określić, które jej elementy mogą być zbudowane przez przedsiębiorców, także w formule partnerstwa publiczno-prywatnego.

Rynek telekomunikacyjny rozwija się w Polsce niezwykle dynamicznie. Dla dokonania niezbędnego skoku cywilizacyjnego konieczne jest jednak inwestowanie w kosztowną, ale najnowocześniejszą infrastrukturę. Taką jest sieć nowej generacji (NGN/NGA) zapewniająca Polsce dostęp do technologii XXI wieku. Takie sieci są już budowane w wielu państwach europejskich. To będzie jednak możliwe tylko wtedy, gdy przedsiębiorcy dokonujący takich inwestycji będą mieli możliwość uzyskania dodatniego zwrotu z inwestycji. Żaden operator nie podejmie ryzyka zbudowania sieci, której koszt wyniesie kilka miliardów euro, przy poddaniu jej eksploatacji regułom dotyczącym sieci obecnie istniejących.

Rozwój najnowocześniejszych technologii w ramach budowania społeczeństwa informacyjnego pozwoli nie tylko zminimalizować koszty związane z tzw. papierową biurokracją. Możliwość załatwienia większości spraw drogą elektroniczną pozwoli na znaczące oszczędności czasu, ale i energii. Rolnik, aby złożyć wniosek o płatności bezpośrednie nie będzie musiał udawać się do urzędu gminy czy oddziału Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa. Dzięki temu dziesiątki a może setki milionów niepotrzebnych podróży nigdy nie dojdzie do skutku. Przy tej skali zyskamy znaczące oszczędności energii, co będzie sprzyjało nie tylko poprawieniu bilansu energetycznego kraju, ale także wpłynie bezpośrednio na poziom emisji zanieczyszczeń i koszty ponoszone w związku z tym przez gospodarkę. Ma to szczególne znaczenie w świetle wyjątkowo niskich limitów emisyjnych przyznawanych Polsce w ramach Unii Europejskiej. Inwestycje w nowoczesne technologie są jednymi z najbardziej proekologicznych.

Biorąc pod uwagę zapóźnienia infrastrukturalne, presję czasową oraz ograniczone środki, oczywistym jest, że tylko inwestowanie w innowacyjne technologie pozwoli na dokonanie skoku cywilizacyjnego. Jednoznacznie wskazuje to na konieczność wyboru drogi irlandzkiej. Myślenie w perspektywie najbliższych 15-20 lat, a nie budowanie tysiąca odcinków dróg po kilkaset metrów rozrzuconych po całej Polsce. Infrastruktura drogowa, kolejowa, portów lotniczych jest bardzo ważna, niezbędne minimum w tym zakresie musi być zapewnione. Lepiej wydać 5 mld euro na nowoczesną infrastrukturę teleinformatyczną, niż całość przeznaczyć na klasyczną infrastrukturę. Taki wybór jest lepszy dla Polski.

Czy budować autostrady czy szybkie koleje i gdzie?

Infrastruktura transportu musi służyć mobilności towarów, ludzi i usług, łącząc rozwijające się aglomeracje i regiony. Geografia polskiego przemysłu i orientacja jego powiązań zmieniła się zasadniczo w ostatnim 20-leciu. Spadła aktywność w niektórych regionach, wzrosła w innych. Zmieniły się też główne osie transportu tranzytowego, z rosnącą wagą transportu między krajami bałtyckim a południem i zachodem Europy. Inwestycje lokowały się wokół istniejących aktywów przemysłowych, bądź rezerw zasobów ludzkich, przy założeniu, że infrastruktura nadgoni. Tak się nie stało. W przyszłości, wobec wyczerpujących się zasobów taniej siły roboczej i kończącej się prywatyzacji zanikną powody do napływu dalszych inwestycji, a nierozwinięta infrastruktura stanie się już nie tylko utrudnieniem, ale wręcz elementem wykluczającym.

Żeby efektywnie odpowiedzieć na pytanie o typ infrastruktury i kolejność inwestycji, trzeba najpierw odpowiedzieć na pytanie: dla jakiej Polski? I to nie tylko „jakiej” w sensie struktury produkcji, ale także „jakiej” w sensie gospodarki przestrzennej. Jeżeli postawimy na aglomeracje jako podstawowy motor rozwoju, będzie to oznaczało określone priorytety w dziedzinie

inwestycji infrastrukturalnych, wewnątrz aglomeracji i pomiędzy nimi. Jeżeli chcemy kierować rozwój wokół sektora usług, jego rozłożenie może być bardziej rozproszone, potrzebna będzie inna sieć komunikacyjna. Na pewno jednak, jakakolwiek byłaby wizja, będzie konieczna koncentracja wysiłku inwestycyjnego wokół określonych osi i celów, by autostrady nie kończyły się w polu, a pociągi nie kończyły biegu na stacjach podmiejskich.

Blackout

Niewykluczone, że uczniowie będą mieli niedługo nową wymówkę na pytanie nauczyciela, dlaczego nie odrobili lekcji. „Miałem blackout” powiedzą. W języku angielskim blackout oznacza czasowe zatrzymanie dostaw prądu w danym regionie, jeżeli ma to miejsce późnym wieczorem to powoduje, że na zdjęciu Google maps pojawia się czarna plama. Według raportu, który w lutym opublikowali razem szefowie i menedżerowie szeregu ważnych firm polskiego sektora energetycznego wynika, że z powodu rosnącego popytu na energię (na przykład w aglomeracji wrocławskiej zapotrzebowanie na energię elektryczną w ostatnich trzech latach rośnie w tempie 10 procent rocznie) i braku inwestycji w tworzenie nowych mocy, za 2-3 lata grożą nam czasowe braki prądu, a za 3-6 lat może pojawić się trwały deficyt energii. Te bariery mogą w czarnym scenariuszu uniemożliwić Polsce kontynuację szybkiego tempa wzrostu, a ryzyko silnego wzrostu cen energii w celu sfinansowania odkładanych w czasie inwestycji może uniemożliwić Polsce wejście do strefy euro. Warto przy tym pamiętać, że podobne problemy związane z rosnącym popytem na energię, mogą wystąpić w wielu krajach europejskich, co może istotnie ograniczyć możliwości importu energii w trudnych okresach. Jako przestroga mogą służyć obecne reakcje wielu krajów na rosnące ceny żywności, czyli tzw. agflację. Wiele krajów wprowadziło wysokie cła na eksport żywności i obniżyło do zera cła importowe, jednocześnie próbując odbudować zapasy strategiczne, które są najniższe od 40 lat dla wielu produktów. W wyniku tych działań międzynarodowy handel żywnością stał się utrudniony, co powoduje wzrost ryzyka i konieczność budowy jeszcze większych zapasów. Ponieważ wszyscy robią to w tym samym czasie, to na przykład cena ryżu na światowych rynkach wzrosła w kwietniu o 50 procent w ciągu dwóch tygodni. Podobny scenariusz może grozić Europie, a szczególnie w odniesieniu do rynku energii, przy czym z energią jest o tyle trudniej, że nie można jej magazynować. Jej zasoby są związane z mocą zainstalowaną i od odpowiednią siecią przyłączy w tym międzynarodowych. Budowa jednych i drugich trwa lata. Potrzebna jest wizja potrzeb na przyszłość i decyzje o sposobie jej budowania teraz.

Polska potrzebuje wizji kraju i strategii rozwoju infrastruktury. Jeżeli te działania nie zostaną podjęte, czarny scenariusz gwałtownego spadku konkurencyjności gospodarki i pogorszenia jakości codziennego życia Polaków może stać się rzeczywistością.

Autorzy:

Stefan Dunin-Wąsowicz – Associate Director, BPI Polska Sp. z o.o.

Krzysztof Rybiński – Ernst&Young

Maciej Witucki – Prezes Zarządu, Telekomunikacja Polska SA

Infrastruktura dla społeczeństwa informacyjnego

Stan infrastruktury w Polsce jest jednym z głównych problemów rozwojowych. Dzięki przemianom po roku 1989 udało się zmodernizować wiele obszarów życia gospodarczego i społecznego. Do sukcesów należą niewątpliwie: reforma samorządowa, która pozwoliła na znaczącą decentralizację, reforma emerytalna oparta na systemie podziału składki i odejściu od całkowicie redystrybucyjnego systemu budżetowego oraz reforma edukacyjna, dzięki której poziom skolaryzacji i liczba maturzystów, którzy decydują się na studiowanie, należą dzisiaj do najwyższych wśród państw europejskich. Dlaczego podobny sukces nie był możliwy w sferze infrastruktury? Jakie warunki są potrzebne do pokonania tej inwestycyjnej niemocy?

Te pytania dziś są szczególnie aktualne. Skok cywilizacyjny będzie możliwy w dużej mierze dzięki członkostwu Polski w Unii Europejskiej. Nie tylko dzięki funduszom strukturalnym, w ramach których Polska otrzyma w latach 2007-2013 ponad 67 mld euro. Także dlatego, że obecność w strukturach europejskich zmusza nas do dodatkowego wysiłku związanego z koniecznością respektowania wszystkich zasad warunkujących wydatkowanie tych funduszy. Zmusza nas do większego wysiłku.

W tym kontekście warto odwołać się do doświadczeń państw, które przed nami przystąpiły do Unii Europejskiej np. Irlandii i Hiszpanii, gdyż odniosły sukces. Przykład Hiszpanii jest dla nas interesujący ze względu na porównywalną liczbę mieszkańców i obszar. Irlandia to książkowy wręcz przykład rozwoju nowoczesnej infrastruktury i inwestycji w innowacyjne technologie. Państwa te startowały mniej więcej z tego samego poziomu. Podążały jednak różnymi drogami. Polska jest dzisiaj w podobnej sytuacji, jak Irlandia w połowie lat 70-tych, a Hiszpania 80-tych. Hiszpania postawiła na ewolucję, rozwój linearny, oparty na budowie klasycznej infrastruktury transportowej. Dziś ma bardzo dobrze rozwiniętą sieć autostrad i lotnisk oraz chyba najnowocześniejszą w Europie sieć szybkich kolei.

Irlandia zdecydowała się na przeskoczenie kilku etapów rozwoju, ale w wybranych dziedzinach. Do dzisiaj sieć dróg w Irlandii pozostawia wiele do życzenia, ale w zakresie nowoczesnej infrastruktury teleinformatycznej kraj ten nie ma sobie równych. Którą drogę mamy wybrać? Która jest lepsza dla Polski?

Do zbudowania w Polsce nowoczesnej infrastruktury i przełamania wspomnianego wcześniej impasu w tym zakresie, konieczne są cztery elementy. Po pierwsze, stworzenie spójnej strategii rozwoju infrastruktury. Po drugie, dokonanie wyboru strategicznych priorytetów, po rozstrzygnięciu dylematu związanego z podążaniem drogą irlandzką czy hiszpańską. Po trzecie, określenie źródeł finansowania strategii w perspektywie co najmniej kilku a najlepiej kilkunastu lat. Po czwarte wreszcie, niezbędne jest określenie możliwych instrumentów realizacji, mierników strategii oraz ustalenie sposobów oceny postępów. Ta strategia musi być konsekwentnie realizowana, bez względu na kalendarz zmian politycznych.

Nowoczesna i efektywna infrastruktura jest warunkiem koniecznym dla skoku cywilizacyjnego. Bez sprawnej infrastruktury wzrost gospodarczy jest niższy od potencjalnych możliwości, a spójność społeczna jest zagrożona. Przykłady państw skandynawskich pokazują bezpośredni związek między rozwojem infrastruktury, w szczególności związanej z nowoczesnymi technologiami, a poziomem PKB. Polska ze wskaźnikiem 4,25 w skali 7 punktowej zajmuje 22 miejsce w rankingu konkurencyjności gospodarek narodowych w Unii Europejskiej. Średni wskaźnik dla UE(15) wynosi 5,13. W konsekwencji różnica w poziomach PKB jest czterokrotna¹. Skoro coraz większą część produktu krajowego brutto tworzy sektor usług, to widać, że znaczenie nowoczesnej infrastruktury dla rozwoju gospodarki będzie rość.

Jak dzisiaj zdefiniować pojęcie infrastruktury? Musimy oczywiście wyjść od klasycznego ujęcia, obejmującego: drogi, linie kolejowe, lotniska, energetyczne sieci przesyłowe oraz światłowody. Warto jednak spojrzeć na infrastrukturę także w kontekście racjonalizacji wykorzystania sieci oraz substytucji, np. przepływu informacji zamiast przepływu towarów. Polsce potrzebne są nie tylko sieci na pojutrze, ale także nowe inteligentne sposoby ich użytkowania. Jednym z przykładów dobrego wykorzystywania klasycznej infrastruktury do stosowania nowoczesnych rozwiązań jest rozwój transportu intermodalnego. Do stworzenia infrastruktury przyszłości potrzebna jest jednak spójna polityka ekonomiczna i regulacyjna.

Polska ma ogromne zapóźnienia infrastrukturalne. A czasu nie ma zbyt wiele, aby zaległości nadrobić. Pieniądzy budżetowych nie wystarczy na wszystkie niezbędne inwestycje, nawet, jeśli uwzględnić transfery z budżetu Unii Europejskiej oraz napływ inwestycji zagranicznych. Musimy finansować to, co jest nam rzeczywiście potrzebne, a nie to, co jest dziś gotowe do sfinansowania. Podjęcie decyzji o tym, co i jak będziemy budować, należy rozpocząć od zdefiniowania rzeczywistych potrzeb. Jak zapewnić finansowanie rozwoju infrastruktury? Państwo nie jest w stanie, nawet z wykorzystaniem funduszy strukturalnych, samodzielnie zbudować infrastruktury. Trzeba wyraźnie określić, które jej elementy mogą być zbudowane przez przedsiębiorców, także w formule partnerstwa publiczno-prywatnego.

Nowoczesna infrastruktura jest kluczem do budowy w Polsce społeczeństwa informacyjnego oraz gospodarki opartej na wiedzy. Dzięki jej rozwojowi możliwe będzie tworzenie lepszych i bardziej trwałych miejsc pracy. Przewaga konkurencyjna związana z niskimi kosztami pracy i położeniem Polski będzie się nadal zmniejszać. Coraz trudniej będzie także dyskutować nasze członkostwo w Unii Europejskiej, jako argument na rzecz inwestycji, zwłaszcza wobec procesu rozszerzenia.

Do osiągnięcia zakładanego celu konieczna jest także bliższa współpraca nauki i biznesu. Jak zwiększyć znaczenie badań i rozwoju (B+R) w zakresie nowoczesnej infrastruktury? W Polsce nakłady na B+R w sektorze publicznym wynoszą 0,39 procent PKB, w UE – 0,65 procent PKB. W przypadku sektora prywatnego różnice są jeszcze większe. W Polsce wydaje się na ten cel 0,18 proc. PKB, podczas gdy w UE – 1,2 proc. Jeszcze gorzej wygląda sytuacja w zakresie wydatków na telekomunikację i sektor IT per capita. W 2006 roku wynosiły one w Polsce 410 euro przy średniej UE(27) ponad 700 i poziomie 1 200 euro w Szwecji². Polska musi

¹ Dane z raportu Instytutu Łączności – Państwowego Instytutu Badawczego „Uwarunkowania prawne i regulacyjne rozwoju infrastruktury w Polsce”, Warszawa, kwiecień 2008 r.

² Op. cit.

budować gospodarkę opartą na wiedzy zgodnie z założeniami Strategii Lizbońskiej. W tym obszarze pieniądze kierowane na badania i rozwój powinny być przeznaczane praktycznie wyłącznie na projekty realizowane przez przedsiębiorców. Konieczne jest prowadzenie badań w zakresie nowoczesnego transportu, w szczególności logistyki.

Informatyzacja państwa powinna być alternatywą dla infrastruktury klasycznej. Konieczne jest udostępnienie jak najszerszego wachlarza usług świadczonych elektronicznie. W Polsce nie tylko trzeba umożliwiać rozwój gospodarki elektronicznej, ale także stwarzać zapotrzebowanie na nią. W tym celu potrzebna jest szeroka akcja edukacyjna.

Rozwój najnowocześniejszych technologii w ramach budowania społeczeństwa informacyjnego pozwoli nie tylko zminimalizować koszty związane z tzw. papierową biurokracją. Możliwość załatwienia większości spraw drogą elektroniczną pozwoli na znaczące oszczędności czasu i energii. Rolnik, aby złożyć wniosek o płatności bezpośrednie nie będzie musiał udawać się do urzędu gminy czy oddziału Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa. Dzięki temu dziesiątki a może setki milionów niepotrzebnych podróży nigdy nie dojdzie do skutku. Przy tej skali zyskamy znaczące oszczędności energii, co będzie sprzyjało nie tylko poprawieniu bilansu energetycznego kraju, ale także wpłynie bezpośrednio na poziom emisji zanieczyszczeń i koszty ponoszone w związku z tym przez gospodarkę. Ma to szczególne znaczenie w świetle wyjątkowo niskich limitów emisyjnych przyznawanych Polsce w ramach Unii Europejskiej. Inwestycje w nowoczesne technologie są jednymi z najbardziej proekologicznych.

Informatyzacja państwa będzie również sprzyjała decentralizacji. Obecny system wymaga załatwienia wielu spraw w Warszawie, albo przynajmniej w stolicy województwa. To utrudnia proces decentralizacji. Stworzenie społeczeństwa informacyjnego spowoduje, że centra świadczące usługi elektroniczne w sektorze publicznym czy prywatnym będą mogły powstać w każdym miejscu w Polsce. Rozwój telepracy jest szansą nie tylko na zmniejszenie bezrobocia, ale także na znaczący wzrost poziomu zatrudnienia, który dziś na poziomie 58 proc. jest najniższy w Europie.

Brak nowoczesnej infrastruktury utrudnia powstawanie silnych ośrodków aktywnie współpracujących ze sobą i ułatwiających rozwój regionów. Bez nowoczesnej infrastruktury możemy mieć do czynienia z syndromem Szwajcarii, w której w każdej dolinie wytworzyła się oddzielna kultura przy dużych odrębnościach językowych.

Biorąc pod uwagę zapóźnienia infrastrukturalne, presję czasową oraz ograniczone środki, oczywistym wydaje się, że tylko inwestowanie w innowacyjne technologie może pozwolić na dokonanie potrzebnego Polsce skoku cywilizacyjnego. Konieczny jest rozwój nowoczesnych technologii, czyli wybór drogi irlandzkiej. Myślenie w perspektywie 15-20 lat, a nie budowanie tysiąca odcinków dróg po kilkaset metrów. Infrastruktura drogowa, kolejowa, portów lotniczych jest bardzo ważna i niezbędne minimum w tym zakresie musi być zapewnione. Lepiej jednak wydać 5 mld euro na nowoczesną infrastrukturę teleinformatyczną, niż na szybką kolej. Taki wybór jest lepszy dla Polski.

Autor:

Maciej Witucki – Prezes Zarządu, Telekomunikacja Polska SA

Infrastruktura transportowa – ostatnia szansa rozwoju

Zapóźnienia transportowe są w naszym kraju znacząco większe niż w innych nowych państwach członkowskich Unii Europejskiej. W przeciwieństwie do Czech, Słowacji i Węgier okres transformacji przedakcesyjnej został w Polsce zmarnowany nie tylko z punktu widzenia realizacji nowych przedsięwzięć, ale także w odniesieniu do szeroko rozumianego przygotowania inwestycji. Dopiero członkostwo w Unii Europejskiej i widmo utraty funduszy strukturalnych (a ostatnio także utraty EURO 2012) zmusiło nas do głębszej refleksji nad przyczynami kryzysu oraz nad sposobami jego przezwyciężenia.

Oprócz wielu barier natury instytucjonalnej, jedną z podstawowych przyczyn zastoju inwestycyjnego lat 90-tych był brak nowej długookresowej wizji rozwoju infrastruktury połączonej z ogromną inercją planowania przestrzennego. W szczególności koncepcje rozbudowy elementów liniowych były oparte, w znacznej mierze są nadal, na założeniach sformułowanych jeszcze w okresie gospodarki centralnie planowanej. U ich podstaw leżał interes strategiczny Paktu Warszawskiego oraz cele transportochłonnej gospodarki RWPG opartej na przemyśle ciężkim i działającej w patologicznych warunkach tzw. żelaznej kurtyny. Efektem stała się preferencja dla szachownicowego układu sieci, pozwalająca na sprawny ruch osób i pojazdów (wojska) pomiędzy byłym ZSRR i byłym NRD oraz przewóz towarów z Polski południowej (Górny Śląsk), Czechosłowacji i Węgier do polskich portów morskich. Rola zaspokajania popytu wewnętrznego była drugorzędna. To dlatego już wówczas drogę ze Szczecina do granicy czeskiej (z pominięciem Poznania i Wrocławia) planowano jako autostradę, a szlaki łączące Warszawę z Krakowem i Gdańskiem tylko jako drogi ekspresowe. Modyfikacje w planowanych inwestycjach drogowych po 1990 r. polegały wyłącznie na dodawaniu nowych dróg przewidzianych jako ekspresowe, przy jednoczesnym redukowaniu docelowej sieci autostrad. Tym samym nastąpiła swoista inflacja celów inwestycyjnych.

Brak nowej wizji podbudowanej badaniami empirycznymi sprzyjał narastaniu mitów dotyczących pryncypiów polskiej polityki transportowej. Ich podważenie, (lub przynajmniej poddanie pod dyskusję) wydaje się niezbędne w kontekście pytania jak budować infrastrukturę, by móc wykonać skok cywilizacyjny. W tym kontekście wymienić należy:

- **Mit zwornikowego położenia Polski w Europie i ogromnej roli tranzytu.** Powszechnie uważa się, że autostrady trzeba budować przede wszystkim dla ciężkiego ruchu tranzytowego, co zapewni krajowi określone dochody. W praktyce nie docenia się kosztów zewnętrznych tranzytu zwłaszcza drogowego, czyli środowiskowe, utrzymania stanu nawierzchni oraz związane z wypadkami samochodowymi. Ponadto Polska nie jest w Unii Europejskiej krajem zwornikowym, tylko peryferyjnym i tym samym zdecydowana większość przewozów ukierunkowana jest na jądro tej organizacji (tzw. Pentagon). Priorytetem jest zatem nie

tyle korzystanie na tranzycie, ale raczej minimalizowanie związanych z nim kosztów, np. poprzez promocję rozwiązań intermodalnych (medialne hasło „tiry na tory”).

- **Mit szczególnej pozycji polskich portów w obsłudze przewozów dalekomorskich.** Brak żelaznej kurtyny spowodował, że towary z krajów Europy Środkowej transportowane są z wykorzystaniem najdogodniejszych dostępnych połączeń transportowych. Dlatego spedycytorzy czescy korzystają z portu w Hamburgu, a węgierscy w Trieście. Także dla polskich przedsiębiorstw bardziej opłacalne stało się wożenie towarów do Rotterdamu lub Hamburga. Dlatego dziś polskie porty muszą koncentrować się na obsłudze ruchu bałtyckiego, przede wszystkim w systemach intermodalnych. Muszą także bazować głównie na bliższym zapleczu, którym są metropolie: Berlina, Warszawy i Poznania.
- **Mit konieczności egalitarnego podziału środków** na infrastrukturę transportową. Przyjmuje się, że środki na rozwój infrastruktury transportowej (także unijne) powinny być w proporcjonalny sposób wydatkowane we wszystkich regionach kraju. Jest to założenie słuszne w przypadku prac związanych z bieżącą modernizacją sieci. W odniesieniu do nowych, kluczowych projektów może ono jednak prowadzić do rozdrobnienia środków. W ślad za tym do osłabienia ogólnego efektu poprawy dostępności przestrzennej. Gdyby w Polsce międzywojennej środki inwestycyjne dzielono w sposób egalitarny, nie powstałby port w Gdyni ani magistrała węglowa.
- **Mit prymatu modernizacji** nad nowymi inwestycjami. Z instytucjonalnego punktu widzenia modernizacja sieci wydaje się najczęściej łatwiejsza i tańsza od nowych inwestycji. W rzeczywistości bardzo często okazuje się, że jej efekty nie mogą być zgodne z oczekiwaniami. Przykładem jest modernizacja linii kolejowej Warszawa-Berlin, która pomimo znacznych środków nadal nie zdołała doprowadzić do uzyskania prędkości rzeczywistej składów pasażerskich, przekraczającej 100 km/h. Ponadto przy realizowaniu inwestycji po dawnym śladzie (np. drogi ekspresowe) częściej dochodzi do konfliktów ze środowiskiem oraz mieszkańcami. Nowe trasowanie daje daleko większe możliwości wariantowania inwestycji, co jest wymogiem unijnym.
- **Mit „niedobrej” Unii Europejskiej,** która narzuciła nam niemożliwe do spełnienia ograniczenia związane z ochroną środowiska. To prawda, że dyrektywy unijne stały się barierą dla realizacji inwestycji liniowych. W rzeczywistości jednak, jest to w ogromnej mierze efekt naszych zaniedbań. Dyrektywy środowiskowe uchwalono na wiele lat przed przystąpieniem do Unii Europejskiej. Mimo to w Polsce nie zadbane o dostosowanie prawa w tym zakresie. Zagadnienie to nie znalazło się także wśród problemów będących w centrum polskich negocjacji akcesyjnych, a lista obszarów NATURA 2000 została przygotowana przy całkowitym braku koordynacji działań międzyresortowych.
- **Mit rozwoju telekomunikacji i informatyzacji jako alternatywy dla infrastruktury transportowej.** Rozwój technik teleinformatycznych z całą pewnością prowadzi do zmian w zakresie intensywności, kierunków i struktury przepływów (towarów, osób, kapitału i informacji). Zachodzące szybko zmiany mogą sprzyjać kwestionowaniu obecnych celów inwestycyjnych w transporcie (po co budować infrastrukturę, skoro geografia i charakter interakcji zmienia się całkowicie?). Badania amerykańskie dotyczące telepracy dowodzą jednak, że mobilność przestrzenna osób korzystających z takiej formy zatrudnienia paradoksalnie nie maleje tylko wzrasta. Jeszcze bardziej wątpliwe jest ograniczenie ruchu towarów (łatwość zawierania transakcji, np. na drodze e-handlu sprzyja raczej jego intensyfikacji).

Co zatem powinniśmy zrobić, aby oderwać się od mitów i zacząć w sposób kompleksowy planować i realizować inwestycje transportowe? Po pierwsze, musimy stworzyć nową wizję rozwoju sieci liniowych i przeformułować priorytety inwestycyjne, tak aby u ich podstaw leżało zaspokajanie popytu wewnętrznego (potrzeby mieszkańców Polski i funkcjonujących w Polsce podmiotów gospodarczych) oraz związanego z interakcjami z resztą Unii Europejskiej i z celami polityki regionalnej. Jasne wskazywanie, które odcinki infrastruktury powstają w jakim celu będzie też pomocne w określeniu sposobu ich finansowania (w tym roli podmiotów prywatnych).

Równolegle konieczne są kompleksowe działania w sferze instytucjonalnej, w tym dostosowanie prawa do wymogów unijnych, powrót do hierarchicznego systemu planowania przestrzennego oraz stworzenie bodźców (lub nawet przymusu) administracyjno-fiskalnych dla rozwiązań intermodalnych w przewozie towarów.

Zmiana wizji i priorytetów powinna nastąpić jeszcze w bieżącym okresie finansowania unijnego (2007-2013). Pod wieloma względami jest to dla polskiej infrastruktury okres ostatniej szansy. W kolejnych dostęp do środków unijnych może okazać się trudniejszy i, co nie mniej ważne, bardziej kontrolowany. W obliczu coraz ostrzejszej polityki ekologicznej najbardziej zagrożone będą fundusze na budowę dróg. Nie możemy też zakładać, że wzrost gospodarczy i związane z nim dochody budżetu utrzymają się przez kolejną dekadę na obecnym, relatywnie wysokim poziomie. W tej sytuacji warto postawić kontrowersyjne pytanie: czy w bieżącym okresie finansowania nie powinniśmy zrezygnować z ogromnych inwestycji przeznaczonych na finansowanie modernizacji linii kolejowych, których efekty mogą być ograniczone?

Być może korzystniej jest przeznaczyć więcej środków na drogi i terminale intermodalne, przygotowując się jednocześnie do inwestycji w nowe sieci szybkiej kolei, w następnym okresie finansowania. Nie jest też oczywiste, czy podmiotami realizującymi wielkoskalowe inwestycje liniowe powinny pozostać GDDKiA i PLK PKP? To właśnie te instytucje są w dużej mierze źródłem opisanej inercji planowania infrastruktury. Być może już pierwszy odcinek kolei dużych prędkości powinien budować nowy podmiot.

Warto wreszcie podjąć dyskusję, czy rzeczywiście potrzebujemy dróg ekspresowych? Prawdopodobnie tam gdzie to jest jeszcze możliwe powinniśmy budować szlaki drogowe (autostrady) po nowym śladzie, tym samym eliminując część konfliktów środowiskowych oraz konfliktów ze społecznościami lokalnymi, a także umożliwiając wariantowanie oraz zaangażowanie kapitału prywatnego i pobór opłat za przejazdy. Rodzi się wreszcie pytanie czy zapóźnienia w rozwoju dróg nie powinniśmy wykorzystać do szybszego niż w innych krajach wprowadzenia powszechnego systemu opłat drogowych (*road pricing*) opartego na poborze elektronicznym? System taki mógłby być neutralny fiskalnie przy założeniu jednoczesnego zmniejszenia obciążeń podatkowych w paliwie. Pozwoliłby na prowadzenie realnej polityki transportowej wyrażającej się np. znacznie niższymi kosztami użytkowania samochodów na terenach wiejskich i ograniczeniami w ruchu wewnątrz dużych metropolii.

Autor:

Tomasz Komornicki – Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN

Infrastruktura energetyczna – jakie podejście, by zejść ze ścieżki krytycznej?

Dyskusja wokół infrastruktury energetycznej w Polsce coraz bardziej skręca na manowce. Przez ostatnie 20 lat popadliśmy z jednej skrajności w drugą. Od leninowskiego zawołania „komunizm równa się władza rad plus elektryfikacja” po przekazanie kompetencji infrastrukturalnych firmom poddanych grze rynkowej. Tymczasem ani jedno, ani drugie rozwiązanie nie jest właściwe. Trzeba pamiętać, że spółki energetyczne nie mają obowiązku rozwijania infrastruktury. Cięży na nich wprawdzie obowiązek sprzedaży energii elektrycznej lub gazu, ale tylko w granicach możliwości technicznych.

Nowym impulsem dla nadrobienia głębokich zapóźnień w dziedzinie infrastruktury elektrycznej, gazowej i paliwowej stało się włączenie polskiego rynku energii do jednolitego rynku wspólnotowego z chwilą przyjęcia członkostwa w Unii Europejskiej. Rynek ten (i jego reguły) ewoluuje w kierunku integracji regionalnej, chociaż w różnym tempie, w różnych częściach Europy. Dodatkowo, dwa lata temu udało się uzyskać wyjątkowo wysokie wsparcie z unijnych funduszy strukturalnych na perspektywę budżetową 2007-2013, okres krytyczny dla polskiej energetyki. W dużej mierze można jeszcze te fundusze wykorzystać na infrastrukturę.

Czy jesteśmy w stanie skorzystać z tej dużej szansy? Czy jesteśmy na nią przygotowani? I na koniec, czy Kongres Obywatelski jest dobrym panelem dyskusyjnym na temat infrastruktury energetycznej? Na pierwsze dwa pytania odpowiedź nie jest jednoznaczna. Pierwsze kroki zostały wprawdzie zrobione, ale nie są wystarczające. Trzeba odwołać się do najważniejszych faktów.

Polskiej elektroenergetyce brakuje tzw. mocy wytwórczych. Nie brakuje podstawowego surowca energetycznego, bo jest nim węgiel. Brakuje elektrowni. Z zainstalowanych w kraju 34 GW mocy przez najbliższe lata trzeba będzie wyłączyć prawie 1/3, większość z powodu zużycia. I oczywiście zastąpić je nowymi albo gruntownie zmodernizować, ponieważ bilans energii elektrycznej systematycznie rośnie, a nie maleje, pomimo coraz lepszych, energooszczędnych technologii i urządzeń. Inwestycje wytwórcze mają cykl przynajmniej trzyletni, a w Polsce czteroletni lub dłuższy. Należało je prowadzić od kilkunastu lat. Tak jednak nie się nie stało. Przez ostatnie 10 lat rozpoczęto budowę niespełna 2000 MW nowych mocy wytwórczych. Tymczasem trzeba wymieniać zamortyzowane urządzenia w tempie prawie 1000 MW rocznie, ponieważ prawie 40 proc. z nich przepracowało ponad 40 lat. Jeszcze dwa lata temu głównym powodem braku inwestycji (a nie wymówką) sektora elektroenergetycznego była zła kondycja finansowa. Okres braku środków i niskiej zdolności kredytowej firm elektroenergetycznych skończył się jednak w lipcu zeszłego roku wraz z zakończeniem konsolidacji sektora. Powstały cztery silne firmy o wysokich ratingach, zdolne ponieść koszty bardzo dużych inwestycji nawet elektrowni jądrowych. Ustała więc podstawowa przyczyna, dla której niedorozwój źródeł generacji był, jak się wydawało, nieuchronny. Mnożnik inwestycyjny będzie jeszcze większy, jeśli umiejętnie połączyć zdolność kredytową firm ze środkami unijnymi.

Niefunkcjonalna i nierozwinięta jest elektroenergetyczna sieć przesyłowa oraz dystrybucyjna wewnątrz kraju. Źródła wytwórcze skoncentrowane są na południu Polski, podczas gdy północno-zachodnia i północno-wschodnia Polska połączone są z południem pojedynczymi liniami 400 kV. Większość dużych aglomeracji, takich jak np. Szczecin, ale także Warszawa, Wrocław, nie ma możliwości zasilania z dwu lub więcej kierunków. Linie dystrybucyjne, zwłaszcza na wsiach, mają tzw. topologię otwartą, co oznacza, że są zawodne, a odbiorcy peryferyjni są narażeni na wahania napięcia i wyłączenia. To również efekt wieloletnich zaniechań infrastrukturalnych, które hamują rozwój. Żywiotowo budowany w Europie sektor odnawialnych źródeł energii, z zasady małych i rozproszonych, napotyka w Polsce na infrastrukturalną barierę nie do pokonania. Na przykład elektrownie wiatrowe i biogazownie rolnicze, którymi można by znacznie uzupełnić bilans energetyczny koncentrują się w pobliżu nielicznych linii 110kV, których zdolność przesyłowa zostanie niedługo wyczerpana. Pojedyncze połączenia transgraniczne, tzw. interkonektory, spełniają ostatnio już tylko funkcje techniczne.

Nasza elektroenergetyka stoi więc wobec nagromadzonych wyzwań infrastrukturalnych: od wytwarzania, przez przesył, do dystrybucji.

Infrastruktura gazowa, słabo w Polsce rozwinięta, pełni wciąż funkcję uzupełniającą w stosunku do elektroenergetyki. Różnica między elektroenergetyką, a gazownictwem jest jednak zasadnicza. Jesteśmy obecnie (jeszcze) samowystarczalni w zaspokajaniu popytu krajową energią elektryczną, natomiast popyt na gaz ziemny musimy równoważyć importem na dużą skalę. Mimo że Polska ma prawie najniższy wskaźnik konsumpcji gazu ziemnego na mieszkańca w Europie (ok. 350m sześć./osobę), importujemy go prawie w dwu trzecich. Dlatego tak ważna, w odróżnieniu od elektroenergetyki, jest kwestia połączeń transgranicznych.

Pozostałe błędy i zaniechania w architekturze infrastruktury są jednak bardzo podobne. Sieć przesyłowa gazu ziemnego zorientowana jest równoleżnikowo i dostosowana głównie do tranzytu gazu ze wschodu na zachód. Brakuje zupełnie połączeń z drugim, po rosyjskim, obszarem gazonośnym dla Europy – Morzem Północnym. Sieć dystrybucyjna jest właściwie szczątkowa, jeśli porównywać ją z siecią niemiecką albo słowacką, pełna tzw. białych plam, czyli obszarów niezgazyfikowanych. Podobnie jak z siecią energetyczną niskiego napięcia, gazociągi dystrybucyjne nie są połączone w pierścienie, częściowo nawet w obszarach zgazyfikowanych, przez co odbiorcy nie mogą liczyć na niezawodne dostawy z zachowaniem warunków ciśnienia. W podsektorze gazowym podjęte zostały pierwsze decyzje o kluczowym znaczeniu dla rozwoju infrastruktury. Rozpoczęte inwestycje - terminal LNG w Szczecinie i gazociąg z Morza Północnego - dla zróżnicowania źródeł dostaw na polski rynek powinny zwiastować koniec zastoju w infrastrukturze gazowniczej.

Odpowiedź na pytanie o rolę Polskiego Forum Obywatelskiego w pobudzaniu rozwoju infrastruktury energetycznej jest łatwiejsza. Przez prawie dwudziestoletni okres transformacji systemowej wyczerpał się potencjał polskiej energetyki, stoimy w przededniu barier infrastrukturalnych. Ambitnym celem Forum jest odwrócenie czarnego scenariusza wypadków, w którym pod presją przerw w dostawach energii elektrycznej lub gazu realizowane będą prowizoryczne inwestycje o złagodzonych rygorach technicznych lub bezpieczeństwa po wysokich kosztach. Nie wydaje się także, aby próba stawiania wyboru pomiędzy infrastrukturą klasyczną, tzn. sieciami energetycznymi, a jakąkolwiek inną była właściwa. Szczególnie mylące w przypadku energetyki jest przeciwstawianie sobie tzw. hiszpańskiego i irlandzkiego modelu rozwoju całej infrastruktury. O ile rzeczywiście Irlandia skierowała większość unijnych środków struktural-

nych na pobudzenie kapitału ludzkiego, informatyzację, a także na badania rozwojowe i wdrożenia, o tyle Hiszpania postawiła na inwestycje liniowe, zwłaszcza w transporcie. W obu tych krajach w przeciwieństwie do Polski, konsekwentnie i od dawna buduje się lub modernizuje elektrownie, linie energetyczne, rurociągi i terminale morskie według logicznych zasad. Niezależnie od wyboru ścieżek rozwoju w innych dziedzinach. Nie doprowadzono do kolizji potrzeb w zakresie infrastruktury energetycznej z żadną inną gałęzią, ani sektorem, a lobby energetyczne w tych krajach nie jest ani szczególnie mocne, ani uprzywilejowane.

Lista przewag konkurencyjnych Polski nie jest zbyt długa. Na jej początku znajduje się tania siła robocza oraz dostępność energii po konkurencyjnej cenie. Pierwsza z tych przewag topnieje w oczach. A infrastruktura energetyczna w Polsce jest już na ścieżce krytycznej.

Autor:

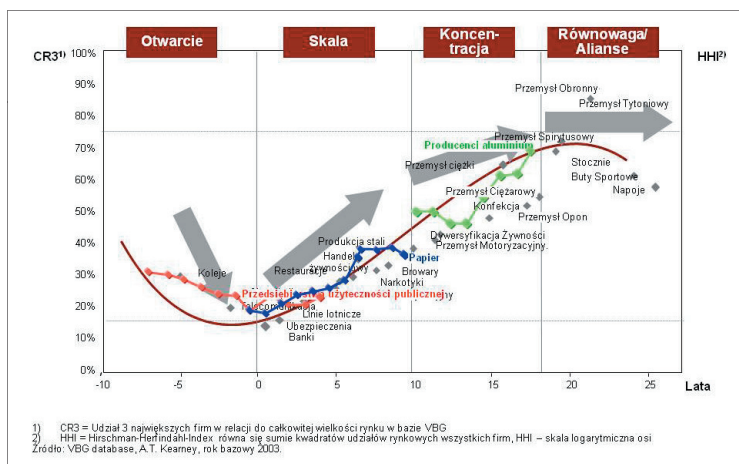
Piotr Grzegorz Woźniak – były Minister Gospodarki

Jak budować infrastrukturę, by zwiększyć konkurencyjność polskiej gospodarki?

Znamienną cechą polskiej gospodarki jest fakt, że nie wszystkie branże, w tym samym tempie przeobrażały się w kierunku pełnej konkurencyjności. W efekcie, wiele przedsiębiorstw funkcjonowało i funkcjonuje w warunkach braku pełnej konkurencji, w swego rodzaju niszach post-monopolistycznych. Przykładami tych branż są: energetyka, usługi pocztowe, transport kolejowy, a jeszcze do niedawna też i telekomunikacja. Te sektory są szczególnie ważne, bo ich sprawność ekonomiczna stanowi element kosztowy wszystkich pozostałych działów gospodarki. Więcej, przy zaniku różnic konkurencyjnych, takich jak relatywnie niskie koszty pracy oraz słabość polskiej waluty, ich efektywność będzie miała decydujące znaczenie o lokalizacji inwestycji, a więc także miejsc pracy.

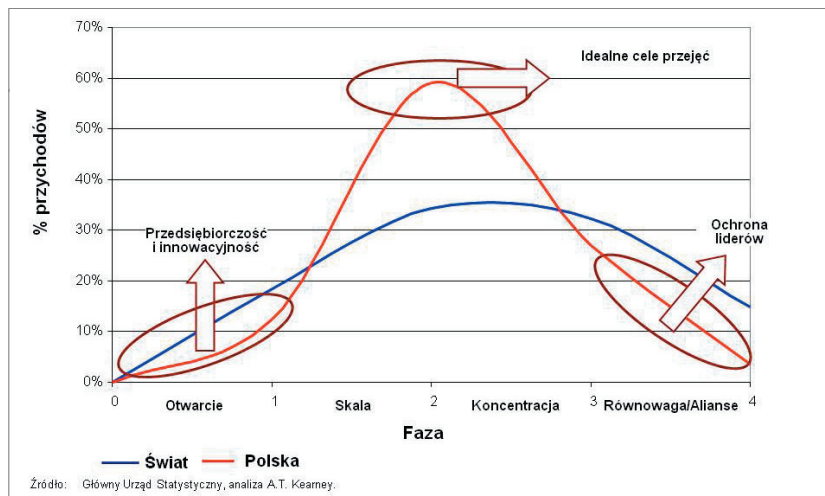
Bez wątpienia w polskiej gospodarce obowiązują takie same reguły odnoszenia sukcesu, jak w gospodarce globalnej. Co więcej, umiejętność inteligentnego pozycjonowania i szukania efektów skali jest szczególnie istotna dla polskich przedsiębiorstw, które często muszą skutecznie konkurować z globalnymi liderami, by uchronić się przed groźbą przejęć. Branże infrastrukturalne są i powinny nadal być poddawane siłom konkurencji, wymuszając ich efektywność poprzez zwiększanie zakresu ich możliwego działania i inwestycji, na przykład w partnerstwie publiczno-prywatnym. Pozostałe branże muszą szukać efektów skali i mieć strategie rozwoju własnych produktów, by uniknąć przejęć przez koncerny międzynarodowe. I w tym także zakresie potrzebna jest nowoczesna polityka gospodarcza zwłaszcza w tworzeniu popytu na innowacyjne produkty i usługi. Konsolidacja poszczególnych branż na rynku międzynarodowym przebiega w fazach, które zilustrowano na rysunku:

Konsolidacja branż przechodzi przez cztery fazy, zachodzące w określonym przedziale czasu



Przyglądając się dystrybucji rodzimych przedsiębiorstw na skali krzywej konsolidacji (rysunek poniżej) można zauważyć niepokojącą prawidłowość, daleko nam jeszcze do tworzenia liderów globalnego rynku.

Polska ma wyzwanie w branżach młodych i skonsolidowanych



W Polsce jest wiele przedsiębiorstw będących potencjalnym, idealnym celem przejęć. Działają one z reguły w tak zwanych branżach dojrzałych, takich jak przemysł ciężki, metalowy, lekki (ubrania i obuwie), meblarski. Często nie posiadają własności przemysłowej, rozwiniętych działów badawczo-rozwojowych, ale także skali i umiejętności, by być podmiotem konsolidującym. Równocześnie jest bardzo niepokojące, że mamy zdecydowanie zbyt mało przedsiębiorstw innowacyjnych w branżach wzrostowych, które tworzyłyby nowe rynki. A przechodząc przez fazy konsolidacji, stawały się liderami i konsolidatorami rynku, choćby rynku niszowego, ale globalnego. Ten strukturalny deficyt jest obok zacofania infrastruktury drugim równie ważnym zagrożeniem. Nowoczesna infrastruktura może zapobiec delokalizacji przejmowanych i konsolidowanych przedsiębiorstw. Połączenie jej budowy ze znaczącym rozszerzeniem bazy przedsiębiorstw wzrostowych może nie tylko uchronić przed spadkiem wzrostu gospodarczego, ale nadać mu nowej dynamiki.

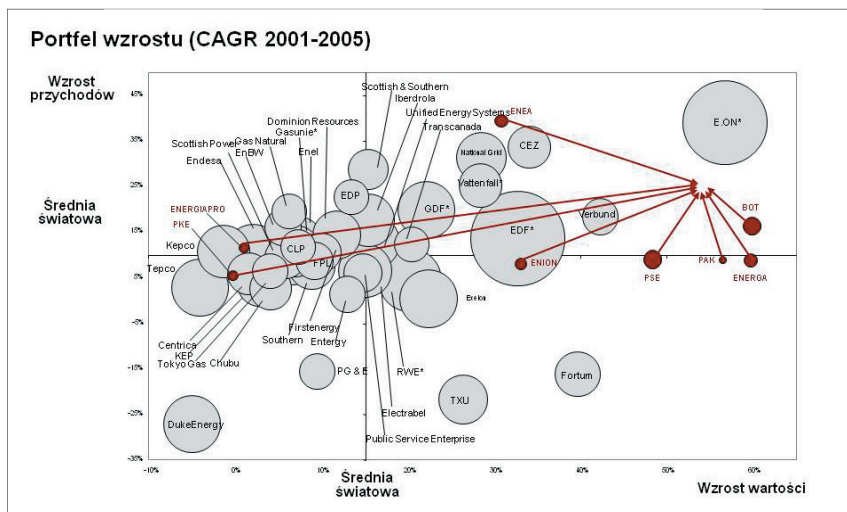
Jaka może być odpowiedź na te wyzwania? Stoimy może przed unikalną szansą stworzenia w oparciu o środki polskie i europejskie takiego programu infrastrukturalnego, który z jednej strony pozwoli na zdecydowanie przyspieszenie budowy infrastruktury przyszłości dla wszystkich branż. Z drugiej zaś strony stworzy warunki do podniesienia skali i konkurencyjności przedsiębiorstw w branży infrastrukturalnej, a także stworzy popyt na powstawanie innowacyjnych przedsiębiorstw w tym sektorze.

Polski program infrastrukturalny dla skoku cywilizacyjnego powinien:

- Opierać się na planie rozwoju infrastruktury o lokalizacje i potrzeby tych branż i regionów, które wykazują najwyższe prognozy trwałego wzrostu.
- Zwiększyć zakres prywatnych inwestycji w infrastrukturze.

- c) Powiększać de-monopolizację sektorów infrastrukturalnych.
- d) Wspierać konsolidację przedsiębiorstw infrastrukturalnych, na przykład w energetyce.
- e) Tworzyć przez zadania badawcze i przez specyfikacje zamówienia podażowe, ale przede wszystkim popyt na nowoczesne rozwiązania i innowacje.

Polskie firmy energetyczne wymagają konsolidacji



Przyjmując ambitny plan szerokiego programu infrastrukturalnego z jasno wytyczonymi celami można wytworzyć czynniki różnicujące dla konkurencyjności całej gospodarki, równocześnie stworzyć podstawy dla powstania nowoczesnej branży infrastrukturalnej. Branży, która oprze się przejściom i sama będzie jednym z podmiotów konsolidujących na rynku europejskim. To zadania, które warto i można podjąć.

Autor:

Aleksander Kwiatkowski – Prezes Zarządu AT. Kearney

RADA PROGRAMOWA POLSKIEGO FORUM OBYWATELSKIEGO

1. **Maciej Witucki**, Prezes Zarządu, Telekomunikacja Polska S.A. – Przewodniczący Rady Programowej
2. **Sławomir Lachowski**, bankowiec, twórca mBanku – Wiceprzewodniczący Rady Programowej
3. ks. **Andrzej Augustyński**, Przewodniczący Stowarzyszenia „U Siemachy”, Kraków
4. **Edwin Bendyk**, Polityka
5. **Marek Darecki**, Prezes Zarządu, WSK PZL – Rzeszów S.A.
6. **Stefan Dunin-Wąsowicz**, Associate Director, BPI Polska Sp. z o.o.
7. prof. **Mirosława Grabowska**, Uniwersytet Warszawski
8. **Bogusław Grabowski**, Prezes Zarządu, Skarbiec Asset Management Holding S.A
9. dr **Maciej Grabowski**, Wiceprezes, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową
10. prof. **Andrzej Jajszczyk**, Akademia Górniczo-Hutnicza w Krakowie
11. **Mirośław Lech**, Przewodniczący Związku Gmin Wiejskich Województwa Podlaskiego
12. **Anna Machalica-Pułtorak**, Prezes, Stowarzyszenie „Otwarte Drzwi”
13. **Wojciech Pytel**, IBM
14. **Witold Radwański**, Prezes Zarządu, Krokus Private Equity Sp. z o.o.
15. **Maria Rogaczewska**, Zakład Kapitału Społecznego, Uniwersytet Warszawski
16. **Bogdan Rogala**, Prezes Zarządu, Philips Lighting Poland S.A.
17. **Sławomir Sikora**, Prezes Zarządu, Citibank Handlowy S.A.
18. prof. **Aleksander Surdej**, Akademia Ekonomiczna w Krakowie
19. dr **Jan Szomburg**, Prezes Zarządu, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową
20. **Piotr Śliwicki**, Prezes Zarządu, Grupa Ergo Hestia

ZARZĄD PFO

dr **Jan Szomburg**, Prezes Zarządu, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową

dr **Jan Fazlagić**, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu

dr **Piotr Koryś**, Uniwersytet Warszawski

BIURO PFO

Sylvia Klofczyńska, Główny koordynator ds. organizacji kongresów, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową – Gdańsk, sylvia.klofczynska@ibngr.pl, tel. +48 58 524-49-48

Anna Kuczyńska, Koordynator ds. PR, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową – Warszawa, anna.kuczynska@ibngr.pl, tel. +48 22 651-86-60 (61)

KONTAKT

Polskie Forum Obywatelskie, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową,
pfo@ibngr.pl, tel. +48 58 524-49-00

PARTNERZY



ISBN 978-83-7615-005-5