

# BIZNES | LUDZIE | PIENIĄDZE

Referencyjna stopa proc.  
**2,5 proc.**

ustalana przez NBP

Oproc. depozytów  
**3 proc.**

średnia oprocentowania depozytów dla gospodarstw domowych wg NBP

Oproc. kredytów  
**15,7 proc.**

średnie oproc. kredytów dla gosp. domowych w skali roku wg NBP

Płaca minimalna  
**1600 zł**

brutto w 2013 r.

Płaca średnia  
**3770,91 zł**

IX 2013 r.

Składka ZUS  
**1026,98 zł**

2013 r.

Stopa bezrobocia  
**13 proc.**

VIII 2013 r.

# JAK BUDOWAĆ DROGI, ŻEBY SIĘ

Elżbieta Bieńkowska ma do wykonania koronkową robotę: **kawałki dróg zbudowanych ze wsparcia Unii** łączyć w sieć drogową, wykorzystując dotacje z nowego budżetu Unii. Pilnując, by brać



Długość dróg ekspresowych:

**2100 km**  
priorytety na lata 2014-18

Długość autostrad się nie zmieni

Długość dróg ekspresowych:

istniejących\* **1420 km**

wybudowanych do końca 2015 r. **1620 km**

Długość autostrad:

istniejących\* **1165 km**

wybudowanych do końca 2015 r. **1460 km**

© GAZETA WYBORCZA

\*STAN NA KONIEC PAŹDZIERNIKA 2013 R.

ŹRÓDŁO: GDDKiA, MINISTERSTWO TRANSPORTU, „GAZETA WYBORCZA”

## Andrzej Kublik

Władzę nad polskimi drogami w śróde przejęła Elżbieta Bieńkowska, która przez ostatnie sześć lat jako minister rozwoju regionalnego sterowała przepływami pieniędzy z funduszy unijnych i nadzorowała ich poprawne wydawanie.

Premier Donald Tusk postawił Bieńkowską na czele megarosortu powstającego z połączenia Ministerstwa Rozwoju Regionalnego z Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Tusk wzmocnił też jej polityczną pozycję, powierzając jej stanowisko wicepremiera.

Dotąd resort rozwoju regionalnego działał niczym rada nadzorcza firmy. Za bieżące zarządzanie był odpowiedzialny resort transportu. Taki podział kompetencji jest właściwy dla niemieckiej kultury korporacyjnej. Nowe Ministerstwo Infrastruktury

i Rozwoju będzie przypominać anglosaską radę dyrektorów, która nie tylko nadzoruje dyrekcję firmy, ale także bezpośrednio podejmuje strategiczne decyzje zarządcze.

Być może taka zmiana jest dziś niezbędna w dziedzinie infrastruktury. W tym roku kończy się siedmioletni budżet Unii Europejskiej i od stycznia będzie można zacząć inwestycje rozliczane już w ramach nowego budżetu na lata 2014-20.

Przed wszystkim pora na przygotowanie raportu otwarcia stanu budowy nowych dróg.

### 111 km do końca roku

Późną wiosną tego roku kierowcy pojechali pierwszym odcinkiem drogi ekspresowej S17 w województwie lubelskim w kierunku do Warszawy, a latem drogą ekspresową S3 w województwie lubuskim na skrzyżowaniu z autostradą A2. Także latem kierowców wpuszczono na ekspresową ob-

wodnicę S7 Kielc oraz ok. 20 km autostrady A4 na Podkarpaciu między Jarosławiem i Radymnem.

Jesienią przybyła pierwsza część ekspresowej S2 na trasie południowej obwodnicy Warszawy oraz kolejny fragment autostrady A4 na Podkarpaciu, między Dębicą i Rzeszowem. Na innym odcinku A4, od Szarowa do Tarnowa, jesienią zaczęły wreszcie jeździć ciężarówki, a nie tylko samochody osobowe i dostawcze jak dotąd.

GDDKiA poinformowała „Gazetę”, że do końca roku zamierza oddać: odcinek 34,5 km autostrady A1 od Torunia do Brzezia, a jeśli pogoda będzie sprzyjać, to przejezdny będzie też kolejny odcinek A1 z Brzezia do Pikutkowa o długości 10,5 km;

prawie 45 km ekspresowej S8 Syców - Walichnowy (obok Wielunia) na trasie między Wrocławiem i Łodzią (środkowa część tego odcinka S8 ma być oddana do eksploatacji na zasadzie przejezdności głównych jezdni). W Wa-

lichnowie jest już gotowy węzeł drogowy, ale zostanie on oddany do pełnej eksploatacji dopiero po otwarciu kolejnego odcinka S8;

ponad 8 km autostrady A4 między Jarosławiem i Radymnem; większość tej drogi wybudowanej przez Budimex już latem przekazano do eksploatacji, ale reszta czekała, aż A4 Polimex-Mostostal ukończy budowę węzła pod Jarosławiem;

11,3 km drogi ekspresowej od granicy województw łódzkiego i mazowieckiego do Radziejowic w kierunku na Warszawę, a także 4,3 km stołecznego odcinka ekspresowej ośmiemki;

8 km drogi krajowej nr 16 Biskupiec - Borki Wielkie, kluczowej arterii województwa warmińsko-mazurskiego.

### 2014 r.: wreszcie sieć autostrad

Dopiero w przyszłym roku kierowców czeka wielki wysyp nowych dróg w całym kraju.

Przed wszystkim wreszcie zacząć się spinać w sieć nasze autostrady. Do połowy 2014 r. ma się zakończyć budowa A1 między Wrocławiem i Toruniem. Dzięki temu już w przyszłym roku na wakacje na bałtyckich plażach kierowcy z centralnej części Polski będą mogli dojechać całkowicie po autostradzie (z Warszawy i z Poznania).

Także do połowy przyszłego roku ma się zakończyć budowa odcinka A1 przy granicy z Czechami. To stworzy autostradowe połączenie Śląska i Małopolski z naszym południowym sąsiadem.

Na ukończeniu jest odcinek A4 od Radymna do granicy z Ukrainą. A za rok powinny być gotowe także dwa ostatnie z brakujących dziś odcinków A4 na Podkarpaciu. To zwiększy budowę pierwszej kompletnej autostrady w Polsce przecinającej nasz kraj na trasie około 670 km od granicy z Niemcami do granicy z Ukrainą.

Przez cały przyszły rok powinny też brzęczeć nożyce przy przecinaniu wstęg





# NIE PRZEJECHAĆ

ciem dotacji z dotychczasowego budżetu UE musi zacząć budowlana nie zadławiła się unijnymi pieniędzmi



na nowych odcinkach drogi ekspresowej S8 na trasie między Wrocławiem i Łodzią. Niektóre z nich są już gotowe (jak węzeł na skrzyżowaniu z przyszłą trasą autostrady A1 z Łodzi do Katowic), na innych wykonano trzy czwarte robót, a reszta zgodnie z planem ma być oddana pod koniec 2014 r. W listopadzie zaczęła się przebudowa kolejnego odcinka S8 stołecznej Trasy Toruńskiej, a wiosną przyszłego roku firma Strabag ma wbić łopatę pod budowę S8 z Warszawy do Raszyny.

W 2014 r. powinna się też zakończyć budowa zachodniej obwodnicy Rzeszowa S19 oraz wylotówki i północnej obwodnicy S17 Lublina. Do wakacji w przyszłym roku powinien być także ukończony ostatni, środkowy odcinek zachodniej obwodnicy S11 Poznania i kolejny odcinek ekspresowej „trójki” w Lubuskiem od Międzyrzecza do Gorzowa Wielkopolskiego.

Ale w tej beczce miodu jest i nieco dziegciu. Plany drogowców mogą pokrzyżować niespodziewane przeszkody. Już kilka tygodni temu drogowcy zamierzali otworzyć wylotówkę S17 z Lublina do Warszawy, na której do końca października wykonano 98,5 proc. robót. Ale otwarcie wstrzymano, bo za bardzo osiadł jeden z nasypów tej drogi przez dolinę rzeki Ciemieja. Dlaczego tak się stało - ustalą geolodzy, proponując też program naprawy. Ale kierowcy jeszcze przez wiele miesięcy nie wjadą na tę drogę.

Co gorsza, dopiero przez najbliższy rok kierowcy doczekają się dróg, które według pierwotnych planów miały powstać już na Euro 2012 lub tuż po nim (dokończenie autostrady A4 czy kujawsko-pomorski odcinek A1).

Dopilnowanie terminowego zakończenia trwających inwestycji GDDKiA to pierwsze z wielkich wyzwań, które stoją przed panią wicepremier Bieńkowską. Bo większość tych dróg jest budowana ze wsparciem dotacji z kończącego się już budżetu UE na lata 2007-13, a inwestycje te powinny być wykonane do końca 2015 r. Tyle tylko, że budowa niektórych dróg w Polsce ślimaczy się, gdyż drogowa Dyrekcja musiała zmienić ich wykonawcę po bankructwie wybranej początkowo firmy. Teraz jednak takie bankructwo lub spór kończący się wstrzymaniem prac przez dotychczasowego wykonawcę grozić będzie za-

kończeniem inwestycji już po 2015 r., czyli ryzykiem utraty unijnych dotacji.

Dlatego mylił się prezes PiS Jarosław Kaczyński, zarzucając Bieńkowskiej, że przychodzi „na gotowe”. Chyba że miał na myśli gotowe pole minowe potencjalnych sporów z tymi wykonawcami, którzy czasem niezbyt energicznie przykładali się do zleceń. A teraz mogą jeszcze próbować wysuwać roszczenia, zdając sobie sprawę z tego, że rząd chciałby w pełni wykorzystać drogowe dotacje z budżetu Unii.

## Jak dawkować unijny doping...

W dotychczasowym budżecie UE na budowę nowych szybkich dróg Polska dostała 42 mld zł, i to pozwoli zapłacić ponad jedną trzecią rachunków GDDKiA za budowę dróg z tego okresu. Nie ma wątpliwości, że te unijne dotacje, a Euro 2012 zdopingowały polskich polityków, by wreszcie przestali skąpić na budowę dróg. Efekt? Od końca 2007 r. do końca października tego roku oddano u nas do ruchu 761 km nowych autostrad i 904 km dróg ekspresowych. W Polsce jest już 2,6 tys. km takich dróg szybkiego ruchu. I korzystają na tym nie tylko kierowcy. Według szacunków międzynarodowej eksperckiej firmy PwC oddane przez ostatnie siedem lat drogi szybkiego ruchu pozwoliła Polakom zaoszczędzić 6 mld zł rocznie.

Ale potrzeby są dużo większe. Według rządowych wycen już w 2007 r. powinno być w Polsce co najmniej 5 tys. km dróg szybkiego ruchu, biorąc pod uwagę liczbę zarejestrowanych aut. Przez Polskę przebiegają także jedne z głównych w UE szlaków tranzytowych transportu drogowego.

Jednak napływ wielkich unijnych dotacji podziałał jak złe dozowane doping. Wabił do nas firmy z całej Europy, a nawet z Chin i Indii. Przyczynił się też do gwałtownego wzrostu kosztów budowy dróg i częściowo było to uzasadnione wydatkami na stworzenie zaplecza sprzętu budowlanego - bo po prostu w Polsce wcześniej prawie nie budowano dróg szybkiego ruchu.

Skutek był jak po nadmiernej dawce doping: po gwałtownym wzlocie branża drogowa szybko opadła z sił. W zeszłym roku doszło do fali bankructw firm budowlanych, które wina za swoje tarapaty obciążały GDDKiA. Firmy te zarzucały drogowej Dyrekcji,

Październik 2013. Obwodnicę Chrzanowa Elżbieta Bieńkowska otwierała z premierem Tuskiem jeszcze jako tylko minister rozwoju regionalnego, nie infrastruktury

że nie chciała im podnieść zapłaty w kontraktach wygranych na podstawie najniższej ceny, albo wytykały GDDKiA wady w dokumentacji projektowej. Z kolei drogowa Dyrekcja wskazywała, że takie roszczenia nie raz zgłaszają firmy, które z małą wprawą przystępowały do realizacji zleceń, a potem wpadały w pułapkę kar umownych za opóźnienia. I jest fak-

Fundusze z Unii zadziałały jak za duża dawka doping: po gwałtownym wzlocie branża drogowa szybko opadła z sił

tem, że pierwsza liga wykonawców drogowych w Polsce realizuje większość zleceń w terminie lub nawet przed terminem, oferując jednocześnie swoje usługi za konkurencyjne ceny.

Teraz jednak jesteśmy w zupełnie innej sytuacji niż na początku kończącego się budżetu UE. Drogi buduje teraz w Polsce 130 firm, ponad pięć razy więcej niż w 2008 r. - jak wynika z danych dotychczasowego Ministerstwa Transportu. W zeszłym roku z inicjatywy Ministerstwa Transportu Sejm uchwalił specustawę, która pozwoliła GDDKiA płacić rachunki dostawcom i usługodawcom wykonawców dróg, którzy nie dostali zapłaty za wykonane prace. To zatrzymało falę bankructw w branży drogowej.

Bez nowych zleceń ten rozbudowany i ocalony potencjał zostanie jednak zmarnowany. Dlatego kolejny zadaniem Elżbiety Bieńkowskiej będzie umiejętne dozowanie doping dotacji z nowego budżetu UE, by ożywić

inwestycje drogowe i w płynny sposób umożliwić tej branży przejście do fazy kolejnego rozwoju w tej dekadzie.

Podstawa już jest. W tym roku rząd zezwolił drogowej Dyrekcji rozpiąć przetargi na ponad 700 km nowych dróg ekspresowych, które powinny powstać do 2018 r., oraz tuzina obwodnic, które powinny być gotowe w połowie dekady. Sprawne przeprowadzenie przetargów nakreśli koniunkturę wśród firm budowlanych, które boją się, że bez nowych zleceń będą musiały zwalniać pracowników.

## ...i jak go potem odstawić

Zaraz po nominacji pani wicepremier zapowiedziała, że w przyszłości Polska będzie zapewne dostawać skromniejsze dotacje z unijnych budżetów. Dlatego rząd już powinien przemyśleć się do budowy nowych dróg bez doping funduszy UE. Pieniądze są - ściągane z kierowców podatki zapewniają minimum jedną piątą dochodów budżetu.

Problem pojawi się już w przyszłym roku, bo reformując system OFE, rząd chce pozbawić fundusze emerytalne prawa zakupu obligacji drogowych - dotąd jednego z głównych źródeł finansowania inwestycji drogowych.

Ale przede wszystkim na dłuższą metę nie da się utrzymać wprowadzonego przez rząd w 2009 r. systemu finansowania inwestycji drogowych głównie na kredyt. Obsługa tego długu kosztuje ok. 2 mld zł rocznie, uszczuplając pulę pieniędzy na budowę i utrzymanie dróg. Może po prostu trzeba przeznaczyć na drogi większą niż dotąd część wpływów z akcyzy od paliw - jak proponował b. minister infrastruktury Cezary Grabarczyk.

Warto też wykorzystać ogłoszony przed rokiem przez rząd program „Inwestycje polskie”. Przede wszystkim po to, by ukończyć autostradę A1 (140 km od województwa łódzkiego na Śląsk) i dociągnąć autostradę A2 od Warszawy, do gotowej już obwodnicy Mińska Mazowieckiego.

Do końca dekady na pewno nie powstanie w Polsce kompletna sieć dróg szybkiego ruchu o długości szacowanej dotąd przez rząd na 7 tys. km. Ale ta sieć może nigdy nie powstać bez nowego systemu finansowania inwestycji. To największe wyzwanie dla pani minister infrastruktury i rozwoju. ●



Inwestuj w polskie leki w świecie!

Ponad 9,5% w skali roku w pierwszym okresie odsetkowym!

Oprocentowanie WIBOR3M+7% w skali roku w każdym z trzymiesięcznych okresów odsetkowych.

Publiczna oferta zabezpieczonych obligacji korporacyjnych.

Termin zapisów 26 listopada-10 grudnia 2013 r.

Zamiarem Emitenta jest wprowadzenie obligacji na Catalyst.

Więcej informacji o emisji Obligacji serii C znajduje się w Memorandum Informacyjnym dostępnym w wersji elektronicznej na stronach internetowych Emitenta [www.polfa.eu](http://www.polfa.eu) oraz Oferującego [www.investadm.pl](http://www.investadm.pl)

Oferujący



Doradca ds. oferty publicznej



Niniejszy materiał ma charakter wyłącznie promocyjny. Wobec braku obowiązku sporządzenia prospektu emisyjnego, jedynym prawnie wiążącym dokumentem zawierającym informacje o Emitencie oraz o Publicznej Ofercie Obligacji serii C jest Memorandum Informacyjne Obligacji serii C dostępne w wersji elektronicznej na stronach internetowych Emitenta [www.polfa.eu](http://www.polfa.eu) oraz Oferującego [www.investadm.pl](http://www.investadm.pl)

Więcej na [wyborcza.biz](http://wyborcza.biz)