

C. INNOWACYJNA GOSPODARKA TRANSPORTOWA

C.1 TRANSPORT KOLEJOWY

Moderator – Prezes Józef Marek Kowalczyk

C.1.4 EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI KOLEJOWYCH W POLSCE.

Krzysztof Niemiec

Na potrzeby tego artykułu efektywność inwestycji rozumiana jest nie jako zwrot w odniesieniu do ich kosztów, ale jako osiągnięcie zamierzonych celów w wyniku realizacji tych inwestycji.

Podstawowym celem inwestowania w kolej jest sprostanie, obecnym i przyszłym, wymaganiom gospodarki kraju oraz oczekiwaniom społecznym w zakresie przewozu osób i towarów. Te wymagania i oczekiwania są mierzalne a ich wielkość winna być zawarta w rządowych dokumentach takich jak strategia rozwoju transportu.

Przyjrzyjmy się celom stawianym przed polską koleją w krajowych dokumentach strategicznych.

Chronologicznie pierwszym z nich jest SOR – Strategia Odpowiedzialnego Rozwoju, z 2016 roku, zawierająca następujące wskaźniki osiągnięcia celu:

Wskaźnik	Jednostka miary	Wartość bazowa (rok ba-)	Wartość w roku 2020	Wartość w roku 2030	Źródło danych
Wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej (WMDT)	wskaźnik syntetyczny	35,9 (2015)	43 (2023)	45	badania MR-PAN
Udział masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonej transportem kolejowym	%	4,63 (2015)	5-6 (2020)	-	UTK
Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h	km	90 (2015)	350 (2023)	-	KPK
Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych na sieci PLK	km/h	27 (2015)	40 (2023)	-	KPK

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 (z perspektywą do 2030 r.) Wskaźniki - transport/kolej

Roku 2030 dotyczy enigmatyczny wskaźnik WMDT, który ma osiągnąć wartość 45. Przy najlepszych staraniach nie można niestety, na jego podstawie, odpowiedzieć na pytanie: jaką

kolej chcemy mieć w 2030 roku.

Następny dokument powinien już konkretnie definiować cele, choćby z uwagi na to, że dotyczy bezpośrednio transportu i to – jak określa - zrównoważonego. To Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu z 2019 roku – SRT2030.

STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU DO 2030 ROKU

Tabela 16. Wskaźnik realizacji celu głównego SRT 2030

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Wartość bazowa (rok bazowy)	Wartość w roku 2020	Wartość w roku 2030
1	Wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej (WMDT)	wskaźnik synte-	36,65 (2017)	43,88 (2023)	45

Tabela 17. Wskaźniki szczegółowe realizacji SRT2030

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Wartość bazowa (rok ba-	Wartość w roku 2020	Wartość w roku 2030
1	Udział masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonej transportem kolejjo-	%	6,13 (2017)	6,8÷7,2	9÷10,7
2	Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h	km	135 (2017)	350 (2023)	1 100
3	Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych na sieci linii PKP PLK	km/h	30 (2017)	40 (2023)	45
13.1	Wielkość emisji gazów cieplarnianych z transportu: a) dwutlenku węgla	tys. ton	62 503,09 (2017)	61 281,97	66 296,70
16	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach kolejowych	liczba zabitych	171 (2017)	145	73

/SRT - uchwała RM z dnia 24 września 2019/

SRT powtarza wskaźnik WMDT ze strategii SOR i dodaje kolejne. Wśród nich jest też zaskakujący wskaźnik określający wielkość emisji dwutlenku węgla przez transport. W 2030 roku **wzrasta** on w Polsce do 66 mln ton, w porównaniu z 61 mln ton w 2020. To działanie idące zdecydowanie w poprzek celom Zielonego Ładu.

W podstawowych wskaźnikach dalej nie znajdziemy wielkości przewozów kolejowych w 2030 roku. Są natomiast prognozy przewozowe, ale z zastrzeżeniem: „Prognoza jest obiektywną charakterystyką przyszłych możliwych scenariuszy rozwoju transportu i nie jest tożsama z celami rozwoju transportu”.

Gdzie w takim razie szukać tych celów?

SRT2030 zastąpiła strategię z 2013 roku. Co ciekawe, zawiera niższe prognozy przewozu ładunków.

Porównanie strategii w zakresie przewozów ładunków (masa w mln ton)

Wariant max		2015	2020	2025	2030
Transport kolejowy	Strategia 2013	229	244	262	286
	Strategia 2018	224	240	260	280
Zmiana		-2,2%	-1,6%	-0,8%	-2,1%

Wariant max		2015	2020	2025	2030
Transport drogowy	Strategia 2013	1 771	1 942	2 071	2 241
	Strategia 2018	1 550	1 715	1 845	1 955
Zmiana		-12,5%	-11,7%	-10,9%	-12,8%

Mamy więc wzrost przewozów samochodowych o ponad 100 mln ton w każdym z okresów pięcioletnich, a tylko o 20 mln ton koleją. To też nie jest kierunek zgodny z oczekiwaniami.

Efekt w 2030 roku byłby odczuwalny, gdyby na kolej przeszło z dróg minimum 100 mln ton towarów. Tak więc, gdyby taki cel zawarty był w SRT, byłoby to wyzwanie dla infrastruktury kolejowej dotyczące jej wielkości, parametrów i organizacji przewozów, a dla przewoźników kolejowych zadania w zakresie inwestycji w tabor i organizację. To zadania niemałe, gdyż dla przewozu dodatkowych 100 mln ton potrzebnych byłoby 850 lokomotyw i 26 000 wagonów, a wydatki na nie sięgałyby 25 mld zł.

Określenie zwymiarowanych celów w SRT, jednoznacznie przekładałoby się na wielkość produkcji krajowych zakładów, i to zarówno wyrobów dla infrastruktury kolejowej jak i taboru, dając im możliwość dynamicznego rozwoju i – co realne – umożliwiając tworzenie polskich specjalizacji w zakresie produktów dla kolei.

Dokument kolejny, będący wypracowaniem CUPT, nad którym prace rozpoczęły się w 2019 roku, jest istotny z uwagi na dążenie do możliwie dużego rozwoju przewozów intermodalnych. Pomysły na zwiększenie całości przewozów towarów koleją sprowadzają się, w praktyce, tylko do wzrostu intermodalnych. Mamy kolejne wskaźniki realizacji celów.

**KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU INTERMODALNEGO DO 2030 r.
Z PERSPEKTYWĄ DO 2040r.**

Wskaźnik	Jedn.	2018 [wartość bazowa]	2020	2030	2040	Źródło danych
Wzrost pracy przewozowej w kolejowym transporcie intermodalnym	%	2018=100	18	56	90	GUS strategia
Udział pracy przewozowej wykonywanej transportem kolejowym w stosunku do pracy przewozowej w transporcie lądowym ogółem	%	14	14,5	20	30	GUS
Udział masy ładunków przewiezionych w kontenerach, kolejowym transportem intermodalnym w ogólnej masie ładunków przewiezionych kontenerami transportem intermodalnym	%	44	46	60	69	GUS

Pierwszy z nich prezentuje oczekiwany wzrost pracy przewozowej.

Przeliczając ten wskaźnik na wielkość przewozów intermodalnych mierzoną w tonach, mamy:

Wielkość	Jedn.	2018	2020	2030	2040
Praca przewozowa w kolejowym transporcie intermodalnym	th ntkm	6 161 630	7 270 723	9 612 143	11 707 097

masa w kolejowym transporcie intermodalnym th ton 17 018,4

średnia odległość przewozu km 362,1

masa w kolejowym transporcie intermodalnym th ton przy średniej odległości 362 **26 553**

masa w kolejowym transporcie intermodalnym th ton przy średniej odległości 323 **29 759**

/obl. własne/

Uwzględniając spadek, w roku poprzednim, średniej odległości przewozu, w 2030 roku byłoby 30 mln ton ładunków w transporcie intermodalnym. To tylko o 7 mln ton więcej niż w 2020 roku. Taka wielkość w 2030 roku nie zrównoważy nawet ubytku w przewozach węgla, będącego efektem wdrożenia polityki energetycznej PEP2040. Tu rachunek jest nieciekawym: niższym o ok. 20 mln ton przewozom węgla kamiennego towarzyszyć będzie wzrost o 7 mln ton intermodalnych - w efekcie mamy niższe, o 13 mln ton, przewozy towarów koleją. A przecież powinien być wzrost w 2030 roku nawet o 50%, jak tego chce Strategia Mobilności, o której w dalszej części. Gdzie więc szukać brakujących ton?

Drugi wskaźnik określa udział kolei w transporcie ładunków ogółem.

Wskaźnik ten należy odnieść do prognoz zawartych w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu (SZRT). SZRT nie przewiduje wzrostu udziału transportu kolejowego w transporcie lądowym. Zarówno na 2020 jak i na 2030 rok zakłada tę samą wielkość **12%**.

SZRT 2030 - PRACA PRZEWOZOWA PROGNOZA MAKSIMUM [dane w mld ntkm]

Lp	Gałęzie transportu	2015r.	2020r.	2025r.	2030r.
1	drogowy	319	395	438	477
2	kolejowy (bez manewrów)	51	55	61	67
3	wodny śródlądowy	2,2	1	1,1	2,5
4	rurociągowy	22	24	25	27
5	morski	158	187	233	287
6	lotniczy	0,4	0,7	0,8	1,3
7	RAZEM	553	662	759	862
8	Razem transport lądowy (poz.1 +2)	370	450	499	544
9	Udział transportu kolejowego w transporcie lądowym (Lp. 2/Lp. 8)	14%	12%	12%	12%

Natomiast KRTI określa udział transportu kolejowego w 2030 roku na poziomie **20%**.

Symulacja wielkości przewozów w roku 2030 wskazuje, że przy udziale transportu kolejowego w transporcie lądowym, wg założeń KRTI, w wysokości 20%, praca przewozowa transportu kolejowego powinna wynieść w 2030 roku 108,8 mld ntkm, co stanowi wzrost w stosunku do założeń SZRT o 62%. **Tak więc, wg KRTI, w 2030 roku przewozy kolejowe winny wynosić 455 mln ton!**

Oczywiście, korzystnym dla gospodarki kraju byłoby osiągnięcie w 2030 roku przewozów towarów na takim poziomie, ale SZRT – na którą KRTI konsekwentnie powołuje się, prognozuje tylko 280 mln ton.

W dokumentach tej rangi i to zależnych od siebie, takie różnice nie mogą występować.

Rządowa wersja KRTI został przyjęta Uchwałą Rady Ministrów Nr 177/2022 w sierpniu 2022. Wielość wskaźników czy prognoz nie odbiega istotnie od wcześniejszej KRTI /opracowania CUPT/.

I wreszcie ostatnia strategia – Krajowy Plan Odbudowy z kwietnia 2021. Do kolei odnoszą się następujące wskaźniki:

Nr	Inwestycje	mln EUR O	Kamienie milowe, wskaźniki, harmonogram
E 2.1.1	Linie kolejowe	2 093	podpisanie zasadniczych umów dla 530 km linii kolejowych na szczeblu krajowym i regionalnym - IV kw.
E 2.1.2	Pasażerski tabor kolejowy	398	1) dostarczenie 38 składów do przewozów dalekobieżnych - III kw. 2026 2) rozstrzygnięcie konkursu na tabor do przewozów regionalnych - IV kw. 2022
E 2.1.3	Projekty intermodalne	185	1) liczba zakończonych projektów intermodalnych - III kw. 2026 2) rozstrzygnięcie konkursu - IV kw. 2022
Razem		2 676	

KPO podkreśla cele środowiskowe: „Nastąpi zwiększenie udziału w przewozach sektora kolejowego”.

Jednocześnie KPO podnosi komplementarność z krajowymi dokumentami strategicznymi, w tym z SOR i z SRT. Tak więc w tych dokumentach, w szczególności w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu, powinno się szukać celów stawianych, również przed koleją, w 2030 roku. Z tym jednak jest problem.

Jest on tym większy, że od roku 2019, w którym rząd przyjął uchwałę o SRT, sprecyzowane zostały cele UE dotyczące transportu.

W kolejnych dokumentach:

- Unijnym Zielonym Ładzie z 2019 roku,
- Strategii Mobilności z 2020,
- Fit for 55 z 2021 roku,

transport jest wskazany jako odpowiadający za jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych w Unii i ma ją zmniejszyć do 2050 roku o 90%.

Zielony Ład mówi: „**więcej ładunków powinno być transportowanych koleją lub drogą wodną**”.

Drugi z dokumentów, Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności, wymiaruje cele i w przypadku transportu kolejowego są one następujące:

- ✓ **do 2030 r. przewozy kolejami dużych prędkości podwoją się,**
- ✓ **do 2030 r. przewozy towarów koleją wzrosną o 50%, a do 2050 r. podwoją się,**

- ✓ do 2030 r. transport intermodalny będzie mógł konkurować na równych zasadach z transportem drogowym w UE.

Transport odpowiada za jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych w Unii i wartość ta wciąż rośnie. Zielony ład zakłada zmniejszenie tych emisji o 90% do 2050 r.



Źródło: Sustainable_mobility.pl

Natomiast do 2030 r. emisje CO₂ z transportu drogowego mają zostać zmniejszone o 30% (w porównaniu do 2005 r.).

Rada Europy w kwietniu 2023 przyjęła kolejne akty prawne.

Utworzono nowy, odrębny system handlu uprawnieniami do emisji dla /m.in./ sektora transportu drogowego, który będzie obowiązywał od 2027 roku.

Rządy wprowadzają dodatkową opłatę drogową, wynikającą z unijnej dyrektywy nazwanej wignetową. Do 25 marca 2024 roku mają wdrożyć ją wszystkie kraje unijne.

I tak, w Niemczech wszyscy użytkownicy pojazdów o masie ponad 7,5 tony zobowiązani są, od dnia 1 grudnia 2023 r. do uiszczenia opłaty drogowej, uzależnionej od emisji CO₂.

Zresztą Niemcy przodują w przyjmowaniu ambitnych „zielonych celów”. UE zakłada osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku, a Niemcy chcą ją mieć już w 2045 roku.

Jednoznacznie określają cele dla transportu kolejowego.



W opłatach drogowych coraz dotkliwiej odczuwalny jest -i będzie rósł - koszt emitowanego przez ciężarówki CO2.

Spodziewać się można, że rok 2030 będzie pierwszym okresem rozliczeniowym w zakresie osiągnięcia celów klimatycznych w UE. Do tego czasu transport drogowy musi sprostać zadaniom: zmiana napędów w samochodach na wodorowe, elektryczne czy inne innowacyjne.

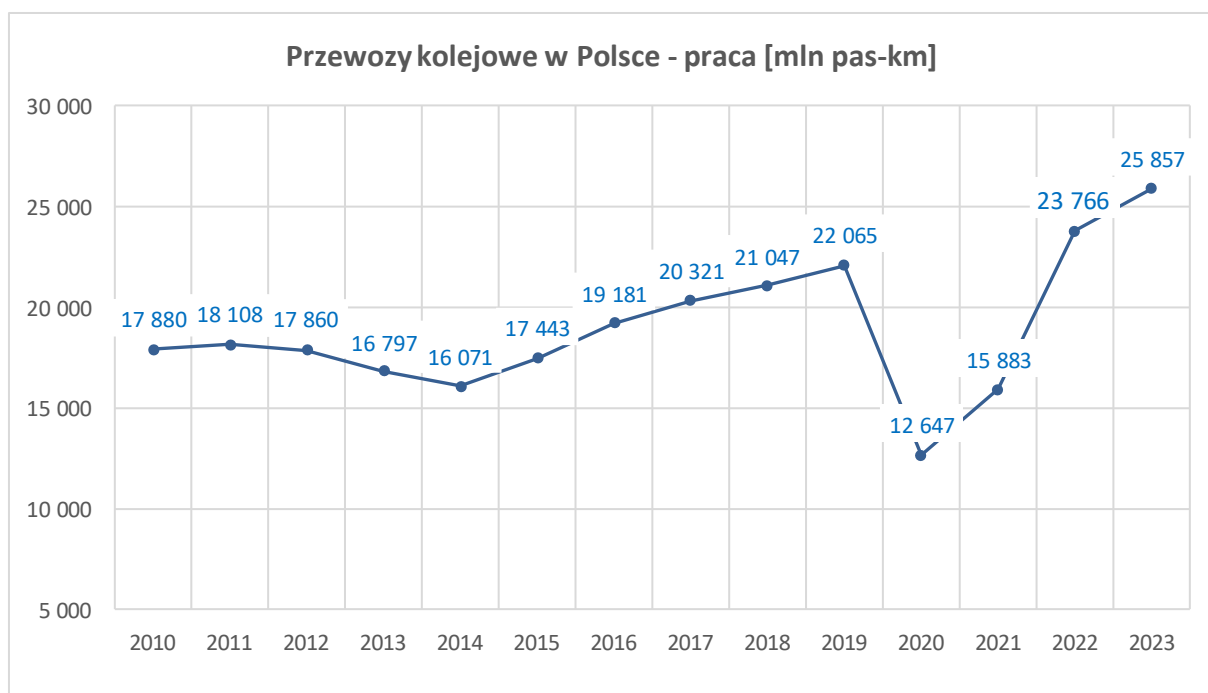
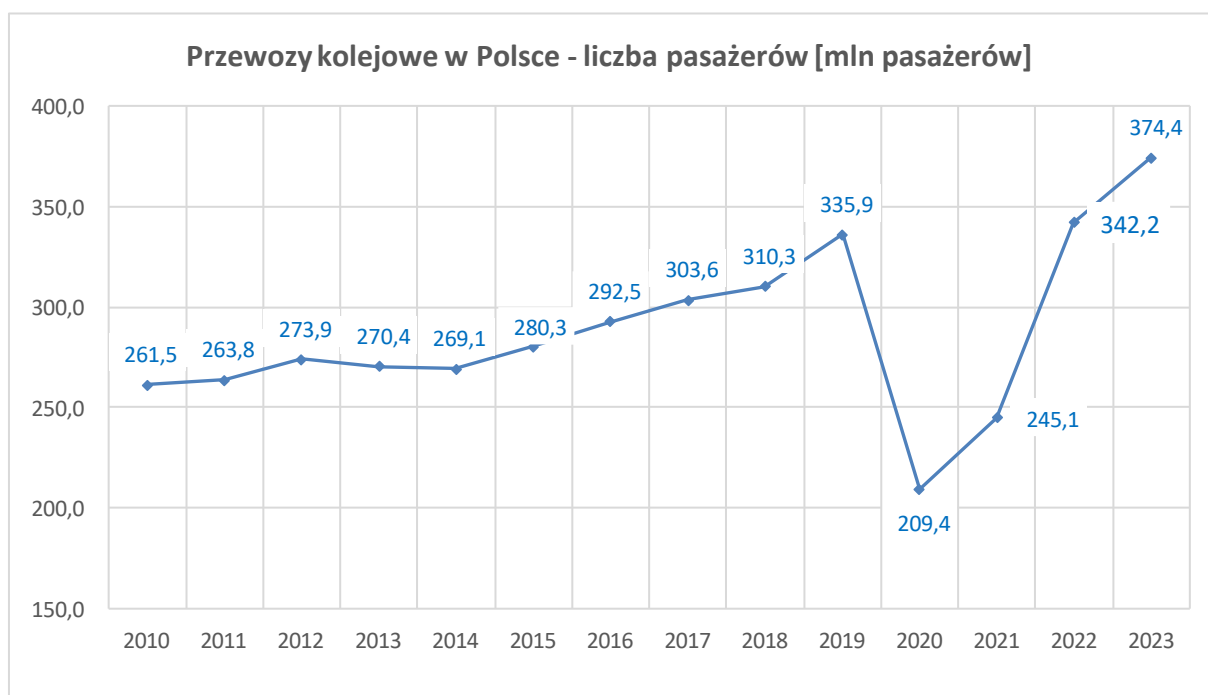
W przypadku samochodów osobowych efekt, ale częściowy, jest do osiągnięcia na poziomie udziału takich napędów w max. kilkunastu procentach samochodów.

W przypadku samochodów ciężarowych efekt będzie śladowy, z uwagi na brak realnej technologii do wdrożenia w skali.

Nie da się osiągnąć zakładanego zmniejszenia emisji z transportu bez istotnie zwiększonej roli kolei, zarówno w przewozach towarów jak i osób.

Jeżeli kolej nie będzie zwiększać przewozów, to mamy problem dla gospodarki.

Przewozy osób koleją w Polsce są następujące /dane UTK/:



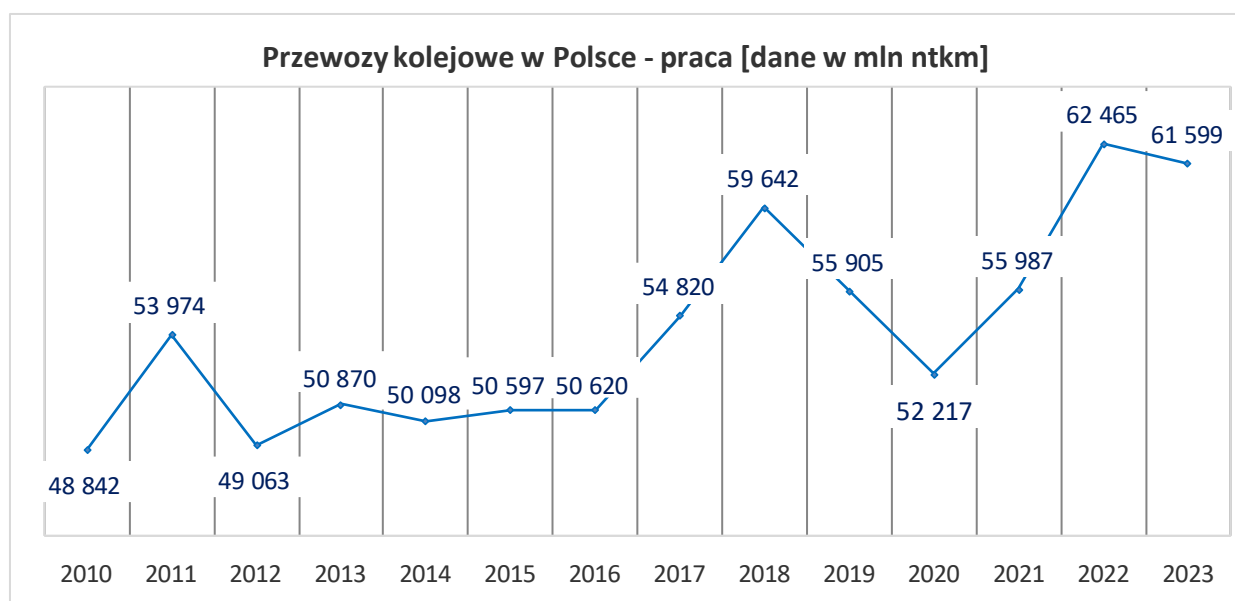
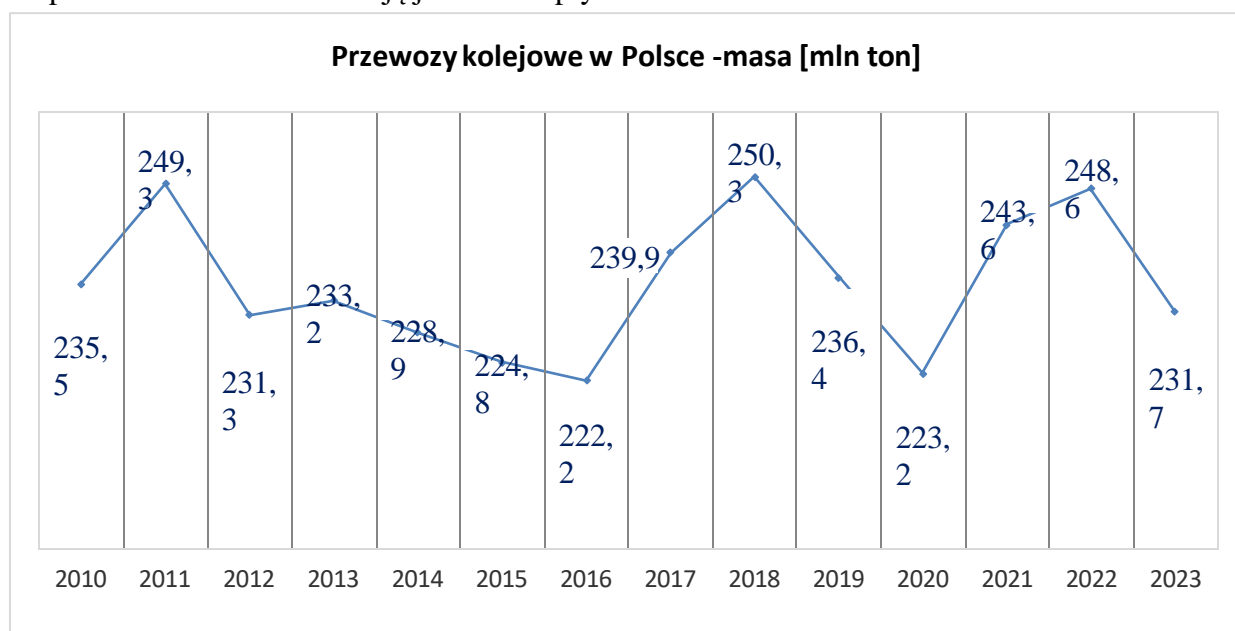
W ostatnich wzrostach przewozów duży udział ma PK IC. W 2023 roku spółka przewiozła 68 mln pasażerów, tj. o 15% więcej niż w roku poprzednim. Przewoźnik realizuje program „Kolej Dużych Inwestycji” o wartości 8,5 mld zł. To rodzi oczekiwania na systematyczne zwiększanie przewozów w kolejnych latach. Kolej pasażerska czeka jednak na rozwój KDP w naszym kraju, a tu jesteśmy na początku drogi.

Najdłuższe sieci KDP posiadają:

- ✓ Chiny **40 474 km;**
- ✓ Hiszpania **3 661 km;**
- ✓ Japonia **3 081 km;**
- ✓ Francja **2 735 km;**
- ✓ Niemcy **1 571 km;**
- ✓ Włochy **921 km;**
- ✓ Korea Południowa **873 km;**
- ✓ Stany Zjednoczone **735 km.**

źródło: Międzynarodowy Związek Kolei (UIC), stan sierpień 2022 r.

W przewozach towarów koleją jest mało optymizmu /dane UTK/:



Aktualne tendencje powinny mocno niepokoić i zmuszać do zdecydowanych działań.

Od szeregu lat utrzymuje się wysoce niekorzystna relacja pomiędzy wielkością przewozu towarów transportem samochodowym a kolejowym w Polsce.

Przewozy towarów	2008	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Transport samochodowy	1 339 473	1 493 386	1 553 050	1 547 883	1 505 719	1 546 572	1 747 266	1 873 022	1 921 073	1 919 193	1 952 465	1 976 278
Transport kolejowy	248 860	230 878	232 596	227 890	224 320	222 523	239 501	249 260	233 744	218 381	237 915	237 587
<u>Samochody</u> kolej	5,4x	6,5x	6,7x	6,8x	6,7x	7,0x	7,3x	7,5x	8,2x	8,8x	8,2x	8,3x

Oprac. własne na podst. danych GUS i UTK.

Dlaczego tak konsekwentnie unikamy jednoznacznego określenia podstawowych wielkości dla kolei w perspektywie 2030 i w latach następnych? Przecież celem końcowym, po III unijnej perspektywie, nie będzie zrealizowanie wydatków na infrastrukturę kolejową, ale praca przewozowa, której ta infrastruktura musi sprostać. Ta z kolei wynikać będzie z przyjętej ilości pasażerów kolei i masy ładunków.

Z przewozów koleją w Niemczech korzysta 2,8 mld pasażerów. Niemcy planują zwiększyć je o ponad 1 mld pasażerów. A przewozy towarowe o 70%.

Zdaniem Ministra Transportu Andreasa Scheuera: „*kolej powinna wykorzystać swoją szansę i po modernizacji niemieckie koleje będą lepsze, wydajniejsze i bardziej punktualne. Myśląc o przyszłości, tworzymy jednocześnie historię kolei*”.

My też tworzymy taką historię kolei polskich. Jednak, czy wykorzystamy szansę i zdołamy równać do najlepszych? Aktualne strategie nie dają podstaw do optymizmu.

Zwymiarowane cele dla kolei a dotyczące podstawowych wielkości jakimi są: ilość pasażerów, masa towarów, praca przewozowa są podstawą do określenia narzędzi koniecznych do ich osiągnięcia.

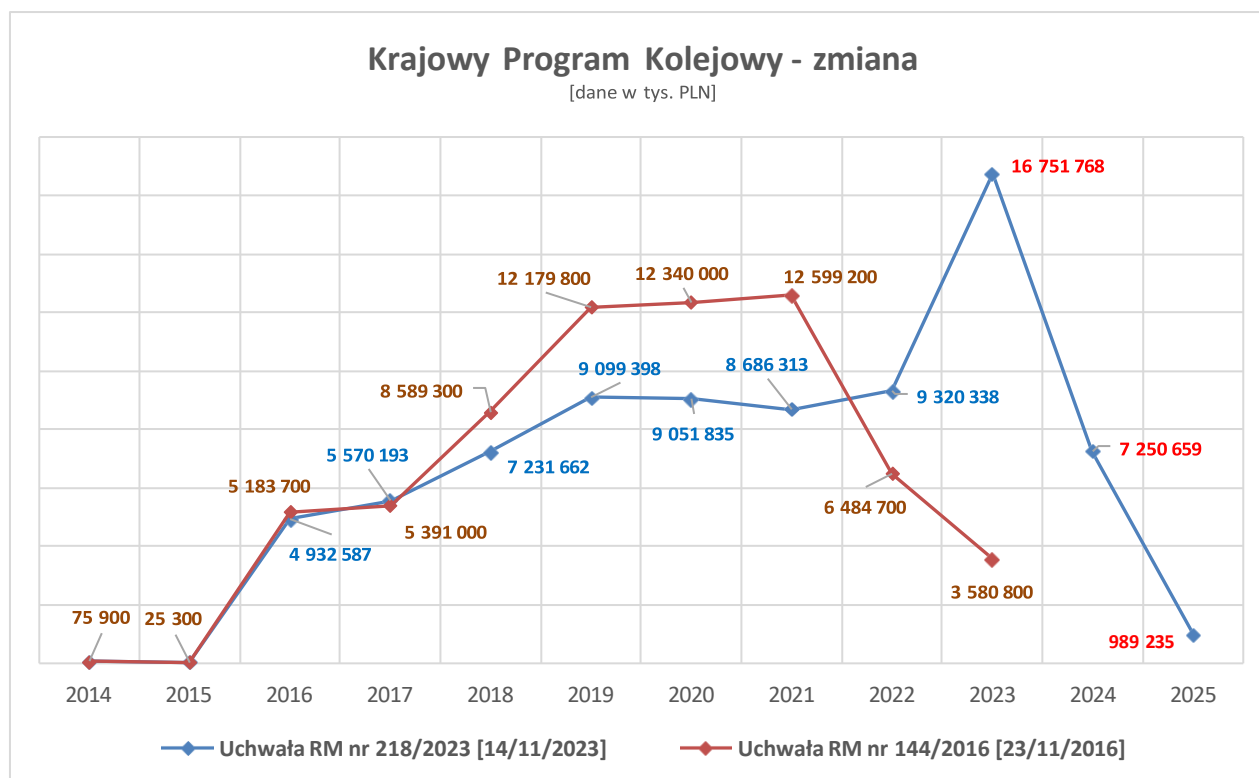
Szczególnie ważne są one dla zarządcy infrastruktury kolejowej, który powinien określić i zapewnić wielkość niezbędnej infrastruktury, jej parametry tak, aby przewozy pasażerów i towarów, w wymaganych wielkościach, mogły być sprawnie i bezpiecznie realizowane.

Infrastruktura kolejowa ma podstawowe znaczenie dla rozwoju przewozów kolejowych.

Trwający w Polsce proces jej modernizacji jest szczególnie ważny z uwagi na przeznaczane na nią znaczące, unijne i krajowe, środki finansowe. Poważnym atutem jest też ciągłość pieniędzy na kolej w następujących po sobie, poczynając od 2007 roku, unijnych perspektywach.

Z jednej więc strony komfort wynikający z dysponowania pieniędzmi a z drugiej oczekiwania związane z efektywnością ich spożytkowania. Nie będzie przesadnym stwierdzenie, że oczekiwania te – zarówno społeczeństwa jak i gospodarki kraju - będą proporcjonalne do wielkości środków finansowych dla kolei, a ściślej - przeznaczonych na infrastrukturę kolejową.

Jak zatem wygląda praktyka wydatkowania pieniędzy?



W poszczególnych latach wystąpiły „niewykonania” wydatków na inwestycje kolejowe. Ich kumulacja spowodowała potrzebę wydania w latach 2023 do 2025 aż 25 mld zł z perspektywy UE 2014-2020. A przecież w 2021 roku rozpoczęła się III unijna perspektywa. Dodatkowo we- szliśmy z pieniędzmi w okres przekraczający formułę n+3, zgodnie z którą środki finansowe UE powinniśmy rozliczyć do końca 2023. Niestety przekroczymy go kwotą ok. 15 mld zł.

W praktyce mamy zagrożenie zmniejszenia ilości nowych środków unijnych, będących skutkiem wydłużonego wydatkowania tych z perspektywy poprzedniej.

Niższe od zaplanowanych, na dany rok, wydatki na inwestycje kolejowe to poważny problem dla branży, powodujący mniej umów z wykonawcami robót, niższe zamówienia u producentów na wyroby dla infrastruktury kolejowej, nierzadko brak robót dla podwykonawców prowadzący do upadku mniejszych firm.

Niemniej ważnym od celu końcowego jest okres dojścia do niego. To przecież czas, w ciągu którego powinno się wykorzystać atuty krajowej gospodarki oraz budować te moce i kompetencje, na których gospodarka opierać się ma w przyszłości. Czyli **budować siłę krajowych firm**. Tu doświadczenia są różne, ale z uwagi na kolejne duże środki na infrastrukturę kolejową i tabor, jest jeszcze możliwość jej osiągnięcia.

FUNDUSZE NA KOLEJ (dane w mln. PLN)

	lata 2014 - 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	RAZEM
KPK 2013/2020	53 994	16 752	7 251	989						78 985
KPK 2030		443	5 954	7 338	10 810	14 766	13 124	11 643	12 169	76 247
KPO		443	3 769	5 328	1 587					11 127
KOLEJ +		728	1 347	854	1 792	4 283	2 184	1 988		13 176
RAZEM	53 994	18 365	18 320	14 510	14 190	19 049	15 307	13 632	12 169	179 535

Uchwała RM nr 218/2023

Do tego dojdą wydatki na utrzymanie infrastruktury kolejowej. To kwota 49,2 mld PLN na lata 2024-2028. W zależności od decyzji po audycie znana będzie wielkość środków na inwestycje liniowe CPK. Dotychczas określa się je na 59,5 mld PLN w latach 2024-2030.

Planowane wydatki od 2024 roku są znacznie wyższe od maksymalnych dotychczas osiągniętych, a oscylujących w okolicach 9 mld zł. Dodatkowo ok. 7 mld zł przesunie się z 2023 roku na lata kolejne. Rzecz w tym, aby – tym razem – wielkości te nie pozostawały na papierze, ale zamieniały się na systematycznie realizowane inwestycje kolejowe.

Państwo ma rosnące potrzeby w zakresie różnych wydatków, stąd racjonalne i efektywne wykorzystanie pieniędzy zewnętrznych na inwestycje kolejowe ma szczególne znaczenie. To ważny obowiązek instytucji państwa, dający szerokie korzyści wynikające z samego procesu realizacji inwestycji a w efekcie tworzący kolej na miarę wymagań gospodarki i oczekiwań społecznych, tych obecnych i przyszłych.

- ✓ Wzrost PKB potrzebuje realizacji inwestycji, a z uwagi na ich zakres i wielkość zaangażowanych środków finansowych inwestycje infrastrukturalne, w tym kolejowe, mają tu podstawowe znaczenie.
- ✓ Gospodarka kraju wymaga rozwoju firm dla sprostania planowanym inwestycjom.
- ✓ Kraj – realizacji zielonych celów – a kolej jest istotna w zakresie osiągnięcia celów stawianych przed transportem.

Faktem są niewykorzystywane w kolejnych latach pieniądze na inwestycje, w tym środki unijne, ale perspektywa jest dobra. Jednak istnieje potrzeba:

- skuteczności w relacjach z UE,
- realizacji inwestycji zgodnie z przyjętymi harmonogramami,

- odpowiedzialnego podejścia państwowego inwestora do uczestników rynku,
- odpowiedzialności za prezentowane dane liczbowe, w szczególności określające wielkość inwestycji kolejowych w kolejnych latach.

Krzysztof Niemiec, 29.03.2024