

Rynek kruszyw łamanych w Polsce po roku 2000

Krajowy rynek kruszyw naturalnych łamanych przeszedł w ostatnich kilkunastu latach poważne przeobrażenia. Po trzykrotnym ograniczeniu zapotrzebowania na te kruszywa na początku lat 90., w drugiej połowie tej dekady nastąpiło jego odbudowanie do poprzednich wielkości, tj. około 30 mln t/r., co miało związek z pojawieniem się poważniejszych inwestycji w budownictwie drogowym, kolejowym i przemysłowym. Lata 2000-2001 przyniosły ponowne ograniczenie zużycia kruszyw łamanych o ponad 10%, do około 26 mln t/r., co związane było głównie ze spowolnieniem tempa rozwoju gospodarczego kraju, a z drugiej strony – rosnącej konkurencji alternatywnych kruszyw sztucznych z odpadów [1, 2]. Niezwykle dynamiczny rozwój popytu na kruszywa naturalne łamane, notowany szczególnie od w 2004 r., jest rezultatem m.in. zwiększenia poziomu uzyskanych i wykorzystanych środków pomocowych Unii Europejskiej przeznaczonych na rozwój infrastruktury transportowej w Polsce. W konsekwencji nastąpił skokowy wzrost tego zapotrzebowania – o 75% w ciągu pięciu lat, do rekordowego poziomu 47,3 mln t w 2007 r. i ok. 50 mln t w roku 2008.

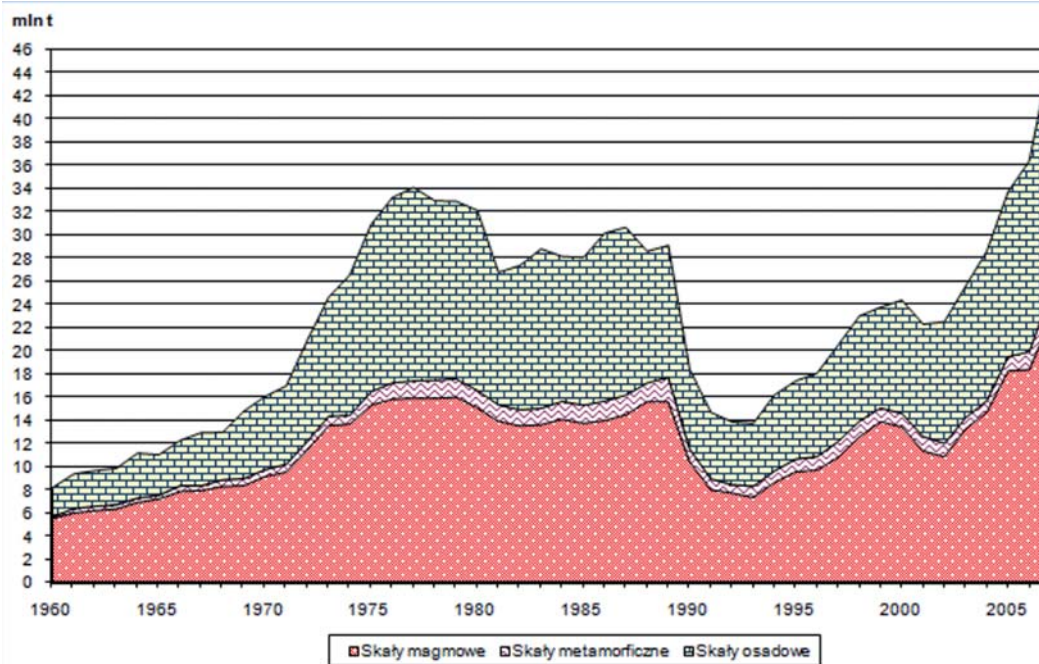
Krajowa podaż kruszyw łamanych

Kruszywa naturalne łamane w Polsce są pozyskiwane głównie ze złóż skał zwięzłych zaliczanych do złóż kamieni łamanych i blocznych. Wydobycie kopalni z tej grupy złóż, wykorzystywanych w ponad 90% do produkcji kruszyw naturalnych łamanych, przekroczyło 24 mln t w 2000 r., by po ograniczeniu w latach 2001-2002 o około 2 mln t/r., w latach 2003-2007 intensywnie rosnąć do rekordowego poziomu 45,5 mln t w 2007 r. (rys. 1).

Warunki geologiczne jak i lokalizacja złóż sprawiają, że wydobycie tych kopalni skoncentrowane jest na południu Polski z wyraźną dominacją województwa dolnośląskiego, na które przypada 47-53% łącznego wydobycia. Około 20-7% udział ma województwo świętokrzyskie (udział rosnący), 11-14% małopolskie, 5-6% śląskie i 4-5% opolskie.

kopalnie amfibolitu, serpentynitu, gnejsu, migmatytu (w tym nowa kopalnia amfibolitu i migmatytu Piława Górna), których łączna produkcja górnicza w 2007 r. zbliżyła się do 2 mln t/r., ale dzięki rozwojowi kopalni Piława Górna już w 2009 r. może przekroczyć 5 mln t/r.

Udział skał osadowych w łącznym wydobyciu kamieni budowlanych i drogowych jest poważny: 42-45% w ostatnich latach. Największe znaczenie mają tu dolomity (ponad 8 mln t/r.) i wapień (>7 mln t/r.), wyraźnie mniejsze piaskowce (niemal 4 mln t/r.), marginalne – inne skały osadowe. Wydobycie wapieni do produkcji kruszyw łamanych tradycyjnie skoncentrowane jest w regionie świętokrzyskim (kilkanaście kopalń), przy pojedynczych zakładach zlokalizowanych w Karpatach, rejonie Krakowa i w kilku innych miejscach w środkowej i wschodniej Polsce. Warto zauważyć, że

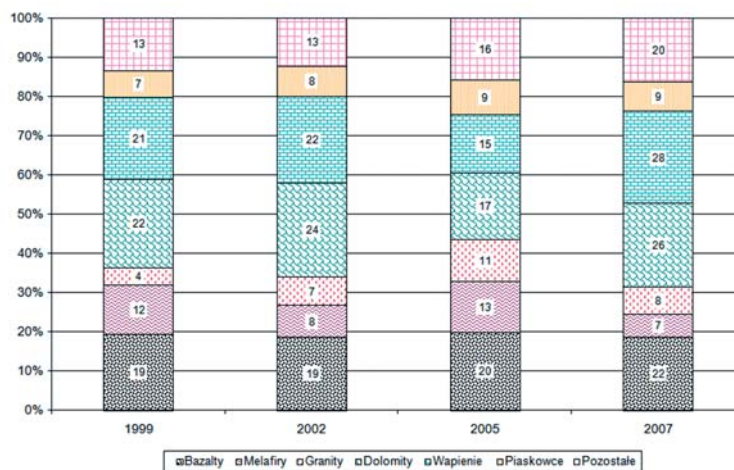


Rys. 1. Rozwój wydobycia skał ze złóż kamieni łamanych i blocznych

Głównymi skałami użytkowymi do produkcji kruszyw naturalnych łamanych pozostają: bazalty, melafiry, granity i gabro-diabazy wśród skał magmowych, amfibolity wśród skał metamorficznych, oraz dolomity, wapień i piaskowce wśród skał osadowych (rys. 2). Struktura rodzajowa wydobycia kamieni budowlanych i drogowych wskazuje na wyraźną dominację skał magmowych: ich udział po chwilowym spadku do 48% w 2002 r., zwiększył się do 50-51% w latach 2006-07. Najbardziej intensywnie w tej grupie skał są eksploatowane bazalty (w 2007 r. 20 czynnych kopalń, łączne wydobycie ok. 9 mln t), melafiry (trzy czynne kopalnie, ok. 3 mln t/r.), granity (wzrost wydobycia do ok. 5 mln t/r. w ponad 40 kopalniach, ale około 30% przeznaczane jest do produkcji kamienia budowlanego i kostki drogowej) oraz gabro-diabaz (trzy kopalnie, wydobycie niemal 4 mln t/r.). Pojedyncze kopalnie porfiru i sienitu mają mniejsze znaczenie. Niemal wszystkie łomy skał magmowych są zlokalizowane na Dolnym Śląsku, z wyjątkiem 2 kopalń (porfiru i diabazu) w rejonie Krakowa. Asortyment produkcji tych zakładów jest zmienny: w zmodernizowanych lub nowych dominuje produkcja grysów, podczas gdy w innych – kłińca, tłucznia, kamienia łamanego czy nawet wielkogabarytowego kamienia wodno-inżynierskiego. Wciąż niewielka jest produkcja kruszyw łamanych ze skał metamorficznych, prowadzona wyłącznie na Dolnym Śląsku. Czynne są pojedyncze

kruszywa wapienne są wytwarzane w poważnych i wciąż rosnących ilościach przez niektóre zakłady wapiennicze na bazie wapieni ze złóż wapieni przemysłowych. Wydobycie dolomitów do produkcji kruszyw ma miejsce w regionach: śląsko-krakowskim (7 kopalń) i świętokrzyskim (5 kopalń). Poza tym kruszywa dolomitowe są pozyskiwane z dolomitów będących odpadem ze wzbogacania grawitacyjnego w kopalniach rud Zn-Pb w rejonie Olkusza i Chrzanowa, a także z zakładów dostarczających przemysłowy kamień

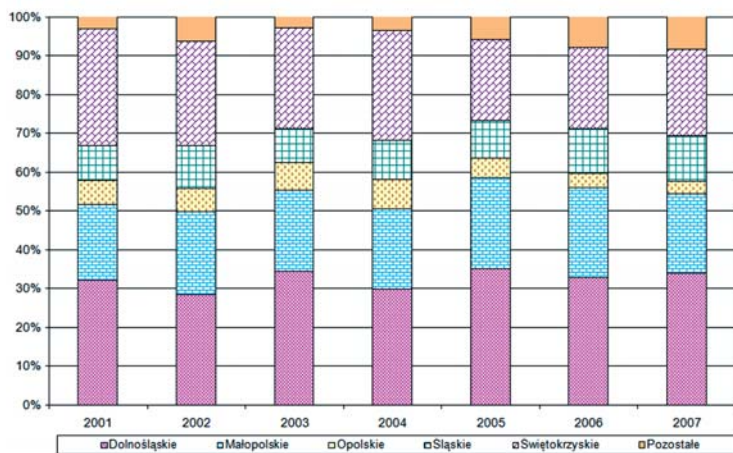
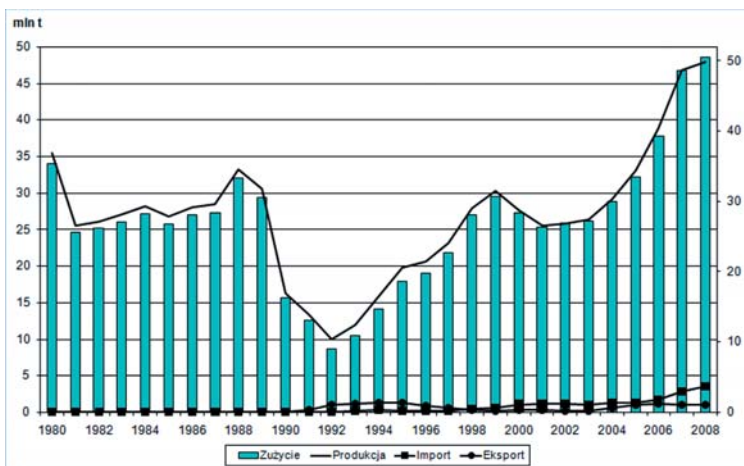
Rys. 2. Udział głównych typów skał w łącznej produkcji kruszyw naturalnych łamanych



dolomitowy (GZD Siewierz, KiPD Żelatowa). Wydobycie piaskowców pochodzi głównie z Karpat, gdzie czynnych jest 6 dużych i około 30 mniejszych łomów. Spośród innych skał osadowych, do produkcji tych kruszyw wykorzystywane są też szarogłazy z trzech kopalń na Dolnym Śląsku i Opolszczyźnie.

Łączna produkcja kruszyw naturalnych łamanych w Polsce systematycznie wzrastała w latach 1993-99 (rys. 3). W latach 2000-2001 uległa wyraźnemu ograniczeniu do niespełna 26 mln t/r., co związane było ze spowolnieniem inwestycji przemysłowych, wzrostem konkurencyjności kruszyw produkowanych z odpadów, a częściowo także z rosnącym znaczeniem na rynku krajowym kruszyw z importu. W latach 2003-2007, głównie wskutek intensywnego rozwoju budownictwa infrastrukturalnego, ich produkcja wzrosła aż o około 80%, do 46,9 mln t w 2007 r. W roku 2008 wzrost ten prawdopodobnie nie był już tak intensywny, ale łączna produkcja prawdopodobnie przekroczyła 48 mln t. W porównaniu do wcześniejszych lat wzrosła rola kruszyw dolomitowych i wapiennych. Warto zwrócić uwagę, że do produkcji kruszyw łamanych użytkowano także część wapieni ze złóż rozpoznanych dla przemysłu wapienniczego i cementowego (ponad 4 mln t/r.), dolomitów będących odpadem przerobczym w kopalniach rud Zn-Pb (do 2 mln t/r.), a także dolomitów ze złóż dolomitów przemysłowych (ponad 1 mln t/r.).

Rys. 3. Gospodarka kruszywami naturalnymi łamanymi w Polsce (mln t)



Rys. 4. Struktura geograficzna produkcji kruszyw naturalnych łamanych w Polsce

W strukturze geograficznej produkcji kruszyw łamanych w Polsce (rys. 4) zaznacza się wybitna dominacja województw: dolnośląskiego (34-35%) oraz małopolskiego i świętokrzyskiego (po 21-23%), przy wyraźnie mniejszym udziale województwa śląskiego (10-11%) i opolskiego (3-5%). Rodzaj i jakość kruszyw wytwarzanych w różnych

regionach są jednak zróżnicowane. W województwie dolnośląskim i opolskim większość kruszyw produkowana jest ze skał magmowych i w związku z tym prezentuje najwyższą w kraju jakość. Natomiast w województwie małopolskim występuje już bardzo duże zróżnicowanie: od wysokiej jakości kruszyw porfirowych i diabazowych, do średniej jakości kruszyw dolomitowych czy piaskowcowych. Podobnie rzecz się ma w województwie świętokrzyskim, gdzie większość stanowią średniej jakości kruszywa wapienne, choć znaczący jest też udział lepszej jakości kruszyw z twardych dolomitów oraz piaskowców kwarcytowych.

W strukturze asortymentowej produkcji kruszyw naturalnych łamanych nastąpiło w ostatnich latach zwiększenie udziału kruszyw naturalnych łamanych granulowanych (grysów), do 45-50%. Resztę stanowią kruszywa naturalne łamane zwykle (tłuczeń, kliniec). Asortyment produkcji poszczególnych zakładów jest zmienny: w zmodernizowanych lub nowych dominuje produkcja grysów, niekiedy także tańszych mieszanek, podczas gdy w innych – kłińca, tłuczni, kamienia łamanego czy nawet wielkogabarytowego kamienia wodno-inżynierskiego. Zwraca uwagę duży udział produkcji kruszyw granulowanych w województwach dolnośląskim, małopolskim i opolskim.

Obecnie czynnych jest ponad 80 kopalń eksploatujących złoża kamieni budowlanych i drogowych na poziomie powyżej 100 tys. t/r., ukierunkowanych na produkcję kruszyw naturalnych łamanych. Większość tych zakładów funkcjonuje na Dolnym Śląsku oraz w Polsce południowo-wschodniej. Warto zwrócić uwagę, że bardzo nieliczne do tej pory są nowe, duże zakłady, powstałe w ostatnich latach (przykłady – kopalnie amfibolitu i migmatytu Piława Górna, bazaltu Góra Kamienista i Kłopotno, kopalnie dolomitu Winną, Wszachów, Imielin-Północ); częściej rozbudowywane były kopalnie istniejące. Także w najbliższej przyszłości nie należy spodziewać się uruchomienia więcej niż kilku nowych kopalń, co ma ścisły związek z barierami formalnymi i środowiskowymi, na które napotykają takie inwestycje.

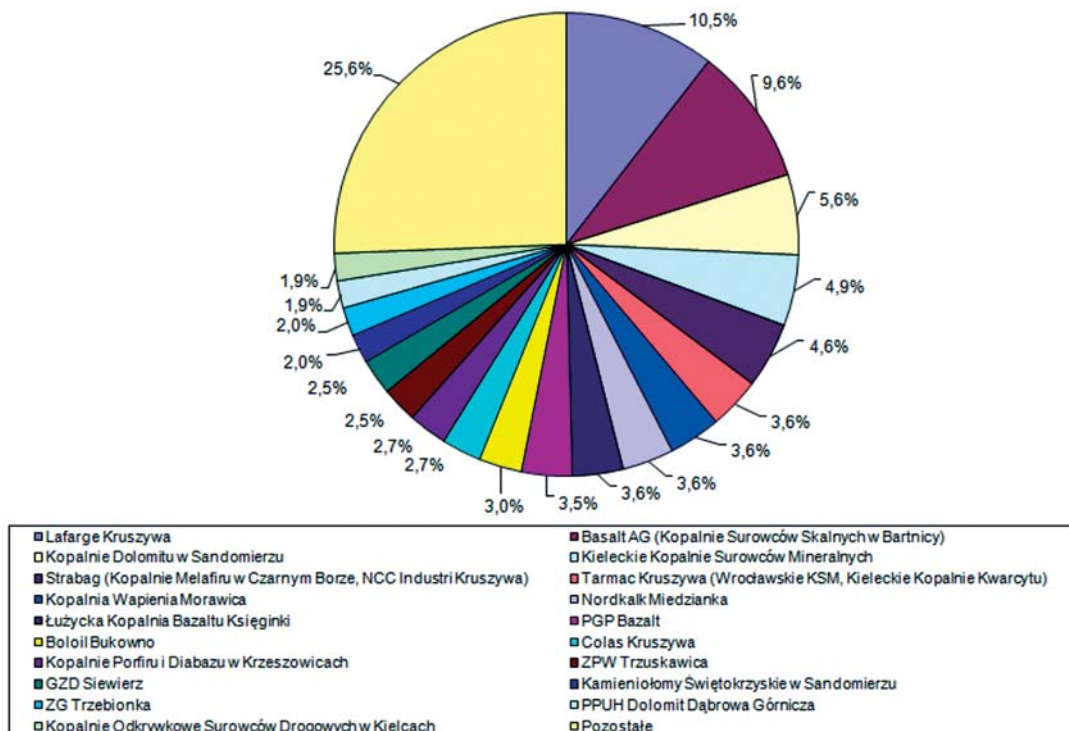
W branży kruszyw łamanych następuje wyraźna konsolidacja branży. Szacuje się, że w 2007 r. na 19 dużych producentów, dostarczających powyżej 0,8 mln t/r. kruszyw naturalnych łamanych każdy, przypadało już 71% łącznej produkcji krajowej (rys. 5), a łącznie z dalszymi siedmioma (produkcja 0,5-0,8 mln t/r.) – już ponad 80%. Kolejne 10% przypadało na firmy produkujące 0,3-0,5 mln t/r. takich kruszyw każda.

Procesy prywatyzacyjne w krajowym przemyśle kruszyw łamanych są obecnie w końcowej fazie. Ostatnie lata przyniosły powstanie kilku silnych grup producenckich w tej branży, często z udziałem kapitału zagranicznego, jak Lafarge Kruszywa, Basalt AG, Strabag, Tarmac Kruszywa Polska i inne, a także z kapitałem polskim, np. Kopalnie Dolomitu w Sandomierzu, Kieleckie Kopalnie Surowców Min., ŁKB Księginki i in.

Znaczenie kruszyw łamanych z importu na rynku krajowym

Wobec stosunkowo niskiej ceny jednostkowej kruszyw naturalnych łamanych, zwykle nie są one przedmiotem obrotów międzynarodowych. Jednakże korzystne położenie kopalń zlokalizowanych w zachodniej części województwa dolnośląskiego w stosunku do rynku wschodnich landów Niemiec okresowo stymulowało rozwój eksportu kruszyw łamanych w tym kierunku. Miało to miejsce w pierwszej połowie lat 90. (1,3 mln t w 1994 r.) i ponownie od 2004 r., z

Rys. 5. Szacunkowy udział firm w krajowej produkcji kruszyw naturalnych łamanych w 2007 r.

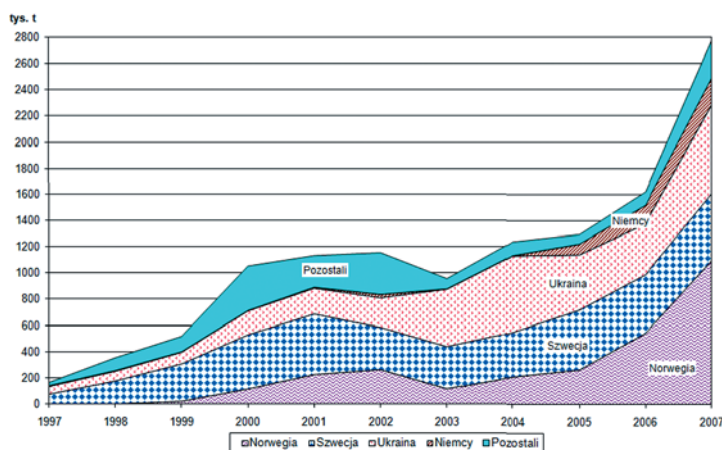


przekroczeniem poziomu 1,0 mln t/r. w latach 2006-2007. Nie należy jednak spodziewać się dalszego wzrostu takiej sprzedaży eksportowej, wręcz przeciwnie – raczej ponownego jej ograniczenia.

Brak źródeł do produkcji kruszyw łamanych w Polsce północnej i wschodniej oraz stosunkowo wysokie koszty transportu kruszyw z południowych regionów kraju spowodowały pojawienie się na tych rynkach regionalnych kruszyw importowanych. Decydujący wpływ ma tu tzw. renta geograficzna, nieodłącznie związana z kosztem transportu kruszywa z miejsca produkcji do miejsca jego zastosowania. W sytuacji, gdy koszt transportu 1 tony kruszywa wysokiej jakości z Dolnego Śląska na rynek warszawski z reguły przekracza 40 zł/t, a na rynek Trójmiasta czy Szczecina – nawet 60 zł/t, nie dziwi fakt, że pojawiły się alternatywne zagraniczne źródła dostaw kruszyw łamanych analogicznej jakości.

Na rynku Polski północnej większe ilości kruszyw importowanych wystąpiły w 1999 r. (rys. 3). Obecnie na ten rynek importowane są głównie kruszywa norweskie i szwedzkie, w marginalnej ilości fińskie. Sprowadzane są one m.in. przez koncern NCC (Strabag) z własnych kopalń w Norwegii (kruszywa kwarcytowe i porfirowe) oraz w Szwecji (kruszywa granitowe, gnejsowe, diabazowe), Yeoman Poland Sp. z o.o. – m.in. kruszywa gnejsowe z Norwegii, diabazowe z Finlandii, okresowo granitowe ze Szkocji, Basalt AG – kruszywa granitowe z własnego zakładu w Szwecji. Oczywistym warunkiem opłacalności owych dostaw jest położenie tych zakładów w pobliżu portów lub wręcz posiadanie przez nie własnych nabrzeży portowych. Łącznie import kruszyw łamanych drogą morską osiągnął w 2007 r. aż 1,6 mln t.

Dla rynku warszawskiego oraz rynku Polski wschodniej alternatywą dla kruszyw krajowych są kruszywa granitowe, diorytowe i bazaltowe z Wołynia (Ukraina). Ich import, realizowany częściowo przez Białoruś, pojawił się już na początku lat 90. Po pewnym ograniczeniu w latach 2005-2006, w roku 2007 import kruszyw ukraińskich osiągnął rekordową wielkość 675 tys. t. Pewne ilości kamienia ukraińskiego są przerabiane w zakładach zlokalizowanych we wschodniej Polsce, przede wszystkim przez zakłady firmy



Rys. 6. Struktura importu kruszyw naturalnych łamanych do Polski

Lafarge Kruszywa w Zamościu, Dorohusku, Hrubieszowie, Małaszewiczach i Plancie. W ostatnich latach rozwinął się także przygraniczny eksport kruszyw łamanych z Czech (głównie na rynek górnośląski) oraz ze Słowacji (konkurują z dostawcami lokalnymi w Karpatach). Dostawy z tych kierunków wzrosły w 2007 r. do 245 tys. t. Zwraca także uwagę pojawienie się znacznych dostaw kruszyw łamanych niemieckich na rynku Polski północno-zachodniej.

Łączny import kruszyw łamanych do Polski wzrósł z poziomu zerowego w 1991 r. do niemal 2,8 mln t w 2007 r. (rys. 6) i ma szansę dalszego wzrostu w najbliższych latach, zwłaszcza z kierunku północnego i wschodniego.

Relacje podaży do popytu na kruszywa łamane w poszczególnych regionach kraju

Regionalne rynki kruszyw łamanych mają zróżnicowane źródła podaży, co w decydującym stopniu jest wynikiem skupienia ich bazy zasobowej i produkcji w Polsce południowej. Podaż kruszyw naturalnych łamanych przekracza zapotrzebowanie regionu w województwie dolnośląskim i małopolskim około trzykrotnie (tab. 1), a w województwie świętokrzyskim – dziesięciokrotnie (!). Jest to integralnie związane z poziomem rozwoju budownictwa infrastrukturalnego (zwłaszcza drogowego i kolejowego) w

poszczególnych regionach. Z drugiej strony brak źródeł do produkcji kruszywa łamanych w Polsce północnej i wschodniej powoduje konieczność dostaw takich kruszyw z trzech wymienionych województw oraz województwa opolskiego, a wobec stosunkowo wysokich kosztów transportu takich kruszyw – także pojawienie się na tych rynkach regionalnych kruszyw importowanych.

Wobec powyższego, w Polsce południowej rynki są zdominowane przez producentów lokalnych, przy uzupełnianiu potrzeb aglomeracji górnośląskiej i krakowskiej w zakresie kruszyw najwyższej jakości o gatunki pochodzące z Dolnego Śląska, a ostatnio o niewielkie ilości konkurencyjnych kruszyw z Czech i Słowacji. Region warszawski i łódzki oraz Wielkopolska są zaopatrywane w najwyższej jakości kruszywa dolnośląskie produkowane ze skał magmowych, jak również przez położonych bliżej dostawców wapiennych i dolomitowych kruszyw z rejonu Kielc. Dla rynku warszawskiego oraz rynku Polski wschodniej alternatywą wysokiej jakości kruszyw dolnośląskich są ukraińskie kruszywa granitowe, diorytowe i bazaltowe z Wołynia, a dla poznańskiego – ostatnio kruszywa niemieckie. Na rynku Polski północnej także tradycyjnie stosowano kruszywa dolnośląskie, lecz znaczenie kruszyw importowanych wciąż rośnie i prawdopodobnie przekracza już 40%, podczas gdy w skali kraju sięga już 6%.

inwestycji w budownictwie drogowym, kolejowym i przemysłowym. Ten trend wzrostowy został zatrzymany w latach 2000-2001, co wynikało m.in. ze spowolnienia tempa rozwoju gospodarczego kraju, częściowo także rosnącej konkurencji alternatywnych kruszyw sztucznych wytwarzanych z żużli, szczególnie w regionie śląsko-krakowskim. W rezultacie zużycie kruszyw naturalnych łamanych w Polsce spadło do ok. 26,4 mln t w 2001 r. Niezwykle dynamiczny rozwój popytu na kruszywa naturalne łamane, zapoczątkowany w 2004 r., jest rezultatem m.in. zwiększenia poziomu uzyskanych i wykorzystanych środków pomocowych Unii Europejskiej przeznaczonych na rozwój infrastruktury transportowej w Polsce. W konsekwencji nastąpił skokowy wzrost tego zapotrzebowania do rekordowego poziomu 48,7 mln t w 2007 r., by w 2008 r. prawdopodobnie przekroczyć 50 mln t (rys. 3). Wartość krajowego rynku kruszyw naturalnych łamanych od roku 2002 intensywnie rośnie, osiągając w 2007 r. wartość ok. 1 300 mln zł.

Pomimo tak znacznego wzrostu zużycia kruszyw naturalnych łamanych w Polsce w ostatnich latach, poziom ich jednostkowego zużycia (na 1 mieszkańca) jest wciąż bardzo niski: dla sumy wszystkich kruszyw (4,2 t/mieszkańca) w 2006 r. niemal dwa razy niższy od średniej krajowej, a dla kruszyw łamanych (1,0 t/m) ponad trzy razy niższy (rys. 7). Osiągnięcie podobnego poziomu zużycia kruszyw jak w Irlandii, Finlandii czy nawet Hiszpanii wydaje się w Polsce niemożliwe. Już jednak zbliżenie się do przeciętnego poziomu w Unii Europejskiej musiałoby oznaczać wzrost poziomu zużycia tylko kruszyw łamanych do ponad 120 mln t/r. Wydaje się to nieprawdopodobne (choćby z braku odpowiedniej zdolności produkcyjnej zakładów), z drugiej jednak strony dobrze ilustruje, jaki dystans w zakresie inwestycji infrastrukturalnych dzieli Polskę od większości krajów zachodniej Europy.

Dalszy spodziewany rozwój krajowego zużycia kruszyw łamanych w najbliższych latach w decydującym stopniu zależny będzie od utrzymania trendu wzrostu inwestycji w budownictwie drogowym i kolejowym. W przeciwieństwie do budownictwa kubaturowego (zwłaszcza mieszkaniowego) rozwój ten wydaje się stosunkowo niezagrożony w najbliższych latach. Perspektyw tego rozwoju upatrywać należy przede wszystkim w dużych inwestycjach drogowych, kolejowych i infrastrukturalnych współfinansowanych z funduszy pomocowych Unii Europejskiej, ale także w bieżącej modernizacji i rozbudowie dróg wojewódzkich i gminnych.

Inwestycje transportowe współfinansowane ze środków Unii Europejskiej to do tej pory (w tzw. perspektywie finansowej 2004-2006) głównie projekty zakwalifikowane do finansowania ze środków Funduszu Spójności (wcześniej ISPA) oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport. Rozpoczynane jest obecnie wykorzystywanie znacznie większych funduszy pochodzących ze środków pomocowych (w tzw. perspektywie finansowej 2007-2013) w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz dodatkowo Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej. Na łączną kwotę środków przewidzianych do wydatkowania na budowę dróg krajowych do 2012, wynoszącą 121 mld zł, ze środków pomocowych ma pochodzić ok. 98 mld zł, ze środków budżetu państwa (w ramach limitu 18% podatku akcyzowego od paliw silnikowych) – ok. 15 mld zł, ze środków Krajowego Funduszu Drogowego niemal 8 mld zł, a pozostała część ze środków samorządowych i prywatnych. W przypadku niedoboru środków możliwe jest zaciąganie przez budżet państwa uzupełniających

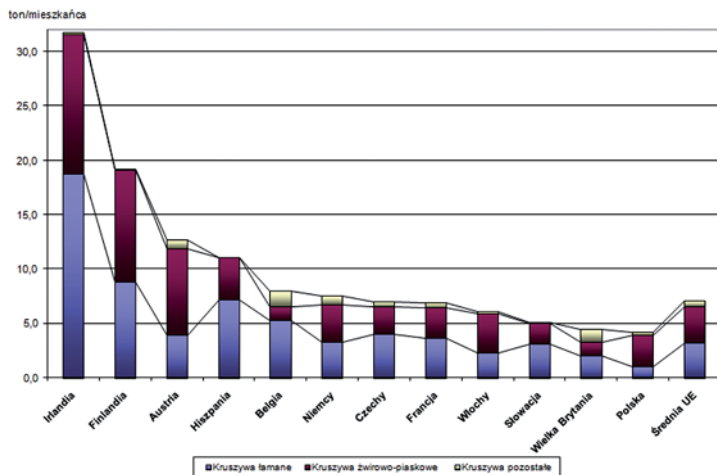
Tab. 1. Udział ważniejszych województw w podaży i popycie na kruszywa łamane (%)
* wyliczony na podstawie udziału województwa w wartości produkcji budowlano-montażowej w budownictwie infrastrukturalnym

Województwo	Podaż			Popyt*		
	2000	2005	2007	2000	2005	2007
Dolnośląskie	35	35	34	13	11	9
Łódzkie	1	<1	<1	2	6	6
Małopolskie	19	23	21	6	8	8
Mazowieckie	-	-	-	21	22	19
Opolskie	4	5	3	5	3	2
Pomorskie	<1	<1	<1	6	6	8
Śląskie	6	10	12	19	16	13
Świętokrzyskie	27	21	22	3	2	2
Wielkopolskie	-	-	-	9	7	10
Pozostałe	<7	<5	<7	16	19	23

Przesłanki rozwoju krajowego zapotrzebowania na kruszywa łamane

Łączne zużycie kruszywa naturalnego łamane go w Polsce na początku lat 90. uległo kilkukrotnemu ograniczeniu: z poziomu ok. 30 mln t/r. do zaledwie 9 mln t w 1992 r., głównie za sprawą drastycznego ograniczenia inwestycji komunikacyjnych. W latach następnych zapotrzebowanie to jednak szybko się odbudowywało, by w 1999 r. powrócić do poziomu 30 mln t (rys. 3) dzięki pojawieniu się pierwszych poważniejszych

Rys. 7. Zużycie jednostkowe kruszyw mineralnych (w tym łamanych) w wybranych krajach Unii Europejskiej w 2006 r.



kredytów w międzynarodowych instytucjach finansowych. Łączna planowana kwota wydatków (121 mld zł) obejmuje przede wszystkim nakłady na rozwój sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych i autostrad) na kwotę 104,7 mld zł (tab. 2). Dodatkowym czynnikiem, wpływającym – co prawda w mniejszym stopniu – na rozwój popytu na kruszywa łamane do produkcji dróg, jest uchwalony w 2008 r. „Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych 2009-2011”, przewidujący zaangażowanie w tym okresie dodatkowych 6 mld zł (w tym 3 mld zł dotacji z budżetu państwa) na przebudowę, budowę lub remont kluczowych odcinków dróg gminnych i powiatowych.

Do wiodących priorytetów w latach 2008-2012 zalicza się realizację (dokończenie) budowy autostrad i dróg ekspresowych w następujących ciągach Drogowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T:

i eksploatację autostrad płatnych), a mianowicie:

- odcinek autostrady A1 Stryków – Pyrzowice realizowany przez spółkę Autostrada Południe (dł. 180,5 km) – do połowy 2012 r.;
- odcinek autostrady A2 Świecko – Nowy Tomyśl realizowany przez spółkę Autostrada Wielkopolska S.A. (dł. 107,9 km) – do końca 2011 r.

Faktyczna realizacja zaplanowanych inwestycji drogowych jest uzależniona od wielu czynników, do których zaliczyć należy m.in. zapewnienie mechanizmu finansowania z kilku źródeł, wykup niezbędnych gruntów pod inwestycję, wybór wykonawcy i nadzoru (w drodze przetargowej) oraz stopień kolizji danej inwestycji ze środowiskiem. W każdym z tych czterech zagadnień występowały w ostatnim czasie większe lub mniejsze trudności, które miały wpływ (niekiedy poważny) na opóźnienia inwestycji. Chyba w największym

Wyszczególnienie	Wartość kosztorysowa ¹	2008-2012	2008	2009	2010	2011	2012
Łącznie w tym:	145 280,1	104 721,0	18 045,1	28 977,8	28 011,3	19 841,2	9 845,6
Autostrady	23 042,1	18 221,1	3 342,1	6 586,9	6 252,8	2 039,03	0,0
Drogi ekspresowe	61 402,8	46 914,2	6 276,4	12 407,9	12 246,5	10 738,2	5 245,2
Obwodnice	7 914,2	6 510,8	1 185,8	1 787,3	1 925,4	878,9	733,4
Wzmocnienia i przebudowy	9 980,9	4 808,7	2 059,7	694,0	471,7	772,1	811,3
Utrzymanie dróg	32 627,6	16 279,0	2 759,0	3 380,0	3 380,0	3 380,0	3 380,0

Tab. 2. Przewidywane nakłady na budowę dróg krajowych wg Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 (w mln zł)
¹ dla inwestycji w planie realizacji do 2015 r.

- Korytarz I: Warszawa – Budzisko (droga ekspresowa S8) – odcinek Warszawa – Białystok do 2012 r., Białystok – Budzisko do 2015 r.;
- Korytarz II: Świecko – Kukuryki (autostrada A2) – odcinek Świecko – Warszawa do 2012 r., Warszawa – Siedlce do 2014 r., Siedlce – Terespol przed 2020 r.;
- Korytarz III: Olszyna / Zgorzelec – Korczowa (autostrada A4/A18) – całość do 2012 r.;
- Korytarz VI: Gdańsk – Gorzyczki (autostrada A1) – całość do 2011 r. z odgałęzieniami do Cieszyna i Zwardonia (drogi ekspresowe S1 i S69) – do 2013 r.

Dodatkowym priorytetem jest realizacja budowy i/lub modernizacji dróg ekspresowych:

- droga ekspresowa S3 – na odcinku Szczecin – Gorzów – Nowa Sól oraz Legnica – Lubawka do 2011 r., a na odcinku Nowa Sól – Legnica do 2013 r.;
- droga ekspresowa S5 – na odcinku Nowe Marzy – Gniezno – Poznań (węzeł Kleszczewo) oraz Poznań (węzeł Głuchowo) – Wrocław (węzeł Widawa) do 2012 r.;
- droga ekspresowa S7 – zakończenie budowy i przebudowy na całej długości od Gdańska przez Elbląg, Warszawę, Radom, Kraków do Rabki do 2011 r.;
- droga ekspresowa S8 – budowa odcinków w rejonie Warszawy oraz przebudowa odcinka Warszawa – Piotrków do 2012 r., przebudowa odcinka Budzisko – Białystok – Wyszków oraz budowa odcinka Łódź – Wrocław do 2015 r.;
- droga ekspresowa S17 – budowa odcinka Warszawa (węzeł Zakręt) – Lublin – Piaski do 2012 r.;
- droga ekspresowa S19 – budowa odcinka Rzeszów – Barwinek do 2012 r., a odcinka Białystok – Rzeszów do 2014 r.;
- droga ekspresowa S-69 – zakończenie budowy odcinka Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń do 2012 r.

W omawianym okresie realizowane będą też projekty autostradowe w systemie koncesyjnym (umowy o budowę

stopniu przyczyniały się do tego problemy formalne z wyłonieniem wykonawców (np. procedury odwoławcze przy przetargach) oraz problemy środowiskowe.

W ostatnich miesiącach podjęto istotne działania na rzecz usprawnienia inwestycji drogowych. Przygotowana w Ministerstwie Infrastruktury ustawa z dnia 25 lipca 2008 r. o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych kompleksowo reguluje proces przygotowania i realizacji inwestycji drogowych. Ustawa likwiduje dwie decyzje – decyzję o ustaleniu lokalizacji drogi i decyzję o pozwoleniu na budowę – zastępując je jedną decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji. Reguluje również kwestię tzw. „słusznego odszkodowania”, wprowadzając także dodatkowe zachęty dla dotychczasowego właściciela bądź użytkownika wieczystego do wcześniejszego wydania nieruchomości. Wprowadza ponadto sankcje dla organu, który nie wyda decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w terminie 90 dni od dnia złożenia wniosku.

Od 15 listopada 2008 r. obowiązują zmiany w przepisach dotyczących ochrony środowiska przygotowane przez Ministerstwo Środowiska. Dzięki ustawom: z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz z dnia 3 października 2008 r. o zmianie ustawy o ochronie przyrody oraz niektórych innych ustaw wszystkie realizowane inwestycje infrastrukturalne będą spełniały wymagania UE w zakresie ochrony środowiska, co powinno ograniczyć ryzyko utraty środków unijnych na drogi.

Mimo wzmiankowanych trudności natury formalnej, nakłady ponoszone na budowę i utrzymanie dróg krajowych i autostrad, a także pozostałych dróg, w ostatnich latach znacznie wzrosły, choć nie w pełni do planowanych poziomów. W roku 2005 przekroczyły one poziom 8 mld zł, a w 2007 r. zbliżyły się do 14 mld zł, nie licząc obiektów

mostowych itp. Jednakże już w 2009 r. mogą znacznie przekroczyć 25 mld zł (tab. 2).

Uruchomienie znaczących środków na budowę i przebudowę dróg krajowych (w tym autostrad i dróg ekspresowych), w mniejszym stopniu powiatowych i gminnych, było jednym z głównych czynników wspomnianego wcześniej, notowanego od 2004 r. skokowego wzrostu zużycia kruszyw łamanych w Polsce (do ponad 47 mln t w 2007 r.) i prawdopodobnie ponad 50 mln t w 2008 r. Rok 2009 może przynieść dalsze podwyższenie tego zużycia o kolejne 3-5 mln t/r. Od roku 2012 należy jednak spodziewać się wyraźnego spadku zużycia tych kruszyw do budowy dróg krajowych wobec przewidywanego niemal trzykrotnego spadku nakładów na budowę tych dróg.

Najważniejsza część powyższych inwestycji będzie realizowana w województwach: łódzkim, wielkopolskim, śląskim, mazowieckim, dolnośląskim, zachodniopomorskim i pomorskim, przy dość skromnych inwestycjach w Polsce wschodniej. Dopiero zapewne około 2011 r. nastąpi zwiększenie dużych inwestycji w tym regionie (np. drogi ekspresowe S8, S19, S17). Znacząca część przewidzianych inwestycji ma być zlokalizowanych na Pomorzu, skąd możliwy jest dalszy wzrost importu kruszyw łamanych drogą morską z krajów skandynawskich. Z

kolei, wobec dość skromnych inwestycji w Polsce wschodniej, ewentualnego rozwoju zużycia kruszyw łamanych ze źródeł ukraińskich przed rokiem 2010 można upatrywać głównie w regionie mazowieckim, szczególnie w aglomeracji warszawskiej. Znaczące inwestycje transportowe przewidziane są do realizacji w województwie śląskim i dolnośląskim – tu wciąż może wzrastać udział kruszyw odpadowych w regionalnym rynku kruszyw, niezbędnych do ich realizacji.

Warto wspomnieć jeszcze o rozwoju innych inwestycji infrastrukturalnych w Polsce, przede wszystkim w infrastrukturę kolejową, w mniejszym stopniu rozwój lotnisk i portów. W ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006, ze środków Funduszu Spójności (FS) współfinansowano także modernizację linii kolejowych międzynarodowego znaczenia, a ze środków z EFRR – inwestycje kolejowe związane z zewnętrzną obsługą aglomeracji miejskich. Zgodnie z Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko w sektorze transportu kolejowego w latach 2007-2013 realizowane mają być także inwestycje kolejowe na najważniejszych liniach kolejowych, głównie objętych europejską siecią TEN-T. Podejmowane przedsięwzięcia dotyczyć będą na ogół inwestycji modernizacyjnych i połączeń o dużych prędkościach przewozu. Dofinansowanie przewidziane jest również na wdrożenie elektronicznych systemów zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) oraz prace przygotowawcze do budowy linii dużych prędkości. Wśród najważniejszych inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej zaliczyć należy modernizację dalszych odcinków najważniejszych linii kolejowych:

- linii E20/CE20 (Warszawa – Poznań, Siedlce – Terespol),
- linii E30/CE30 (Opole – Kraków, Rzeszów – Medyka),

- linii E59 (Wrocław – Poznań – Krzyż – Szczecin),
- linii E65 (Gdynia – Warszawa, Katowice – Zembrzydowice z odgałęzieniem Katowice – Zwardoń),
- linii E75 (Warszawa – Tłuszcz, Suwałki – Budzisko), a także gruntowną przebudowę linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź i nr 8 Warszawa – Kielce. Wielkość nakładów na realizację tych inwestycji ma wynieść w latach 2009-2014 ponad 25 mld zł, w tym ok. 16,6 mld zł z funduszy Unii Europejskiej.

Mniejszy zakres inwestycji infrastrukturalnych w dziedzinie transportu będzie dotyczył infrastruktury lotniskowej i portowej. Tym niemniej warto wspomnieć, że realizowana lub planowana jest przebudowa i rozbudowa 8 istniejących lotnisk oraz rozbudowa czterech głównych portów – Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście oraz trzech mniejszych – Kołobrzeg, Darłowo, Elbląg.

Mimo ogólnej złej koniunktury w budownictwie, notowanej w Polsce od kilku miesięcy, wobec prowadzonej i planowanej realizacji ogromnej ilości projektów transportowych (głównie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, z większościowym udziałem środków pomocowych Unii Europejskiej), istnieją poważne

przesłanki dalszego znaczącego wzrostu użytkowania krajowych kruszyw naturalnych łamanych w najbliższych latach. Rosnące znaczenie nadal będzie miała dalsza konsolidacja producentów kruszyw, a także pogłębiające się związki kapitałowe producentów i użytkowników kruszyw. Niebagatelne znaczenie będą miały także relacje kosztów transportu kolejowego, samochodowego, a nawet morskiego. Promień zasięgu kruszyw łamanych sprowadzanych drogą morską może

nawet wzrosnąć.

Poprawa sytuacji na rynku kruszyw łamanych notowana od 2004 r. powinna być kontynuowana z wyraźną tendencją wzrostową. Zarysują się dalsze istotne zmiany w strukturze asortymentowej i organizacyjnej, podyktowane nowymi standardami jakościowymi, wymaganiami odbiorców oraz źródłami pochodzenia kruszyw. Utrzymywać się będzie konkurencja, zwłaszcza w drogownictwie, ze strony kruszyw sztucznych pozyskiwanych z żużli hutniczych, ale już na poziomie nieprzekraczającym obecnych 9-10 mln t/r. Udział kruszyw łamanych z importu, wykorzystujących rentę geograficzną na Wybrzeżu i we wschodniej Polsce, w pokryciu potrzeb krajowych może zwiększyć się z obecnych 6% do 10%, być może nawet więcej.

W nadchodzących latach wystąpią też dalsze procesy konsolidacyjne, podyktowane aktualną sytuacją rynkową. Wzrośnie udział firm wielkich, dużych i średnich w podaży kruszyw, zapewniających komplementarną produkcję kruszyw o jakości wymaganej przez odbiorców. Wpłynie to istotnie na pozycję małych producentów, którzy z racji barier technicznych i ekonomicznych nie będą mogli konkurować z dużymi. Już w chwili obecnej ich rola jest ograniczana wyłącznie do rynków lokalnych. ■

”

Mimo ogólnej złej koniunktury w budownictwie(...) istnieją poważne przesłanki dalszego znaczącego wzrostu użytkowania krajowych kruszyw naturalnych łamanych