Czy branża inwestycji budowlanych w sektorze strategicznych inwestycji komunikacyjnych może sprostać wymaganiom bezpieczeństwa związanego z cechami infrastruktury krytycznej tych obiektów

Can the construction investment industry in the strategic communication investment sector meet the security requirements related to the features of the critical infrastructure of these facilities

Grzegorz Brychczyński

EKSPERT LOTNICZY
Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP

kslitk@sitkrp.org.pl

Streszczenie: 10 największych polskich firm, w przypadku gdyby zaangażowały wszystkie moce produkcyjne i pracowników w budowę CPK to wyłączone by były ze wszystkich innych projektów budowlanych w kraju. Polskie firmy budowlane wyróżniają się dobrym tempem, ale zarazem mają stosunkowo mało zasobów potrzebnych do realizowania dużych projektów infrastrukturalnych. Jeśli chodzi o inwestycje, to w Polsce można mówić o straconej dekadzie. Wzrost gospodarczy w kolejnym dziesięcioleciu będzie niższy, niż mógłby być przy innej strukturze PKB. Cenę za to dopiero zapłacimy, dotychczasowe niski ich poziom w sektorze inwestycji infrastrukturalnych w szeroko rozumianej branży komunikacji dadzą efekt odłożony. Gdyby 10 największych polskich firm zaangażowało wszystkie swoje moce produkcyjne i pracowników w budowę CPK, zostałyby one wykluczone ze wszystkich innych projektów budowlanych w kraju. Polskie firmy budowlane charakteryzują się dobrym tempem, ale jednocześnie dysponują stosunkowo niewielkimi zasobami, potrzebnymi do realizacji dużych projektów infrastrukturalnych. Jeśli chodzi o inwestycje, możemy mówić o straconej dekadzie w Polsce. Wzrost gospodarczy w następnej dekadzie będzie niższy niż mógłby być przy innej strukturze PKB. Zapłacimy za to tylko cenę - obecny niski poziom inwestycji infrastrukturalnych w szeroko rozumianej branży komunikacyjnej będzie miał odroczony w czasie efekt .

Słowa kluczowe: *Infrastruktura krytyczna; Inwestycje komunikacyjne; Bezpieczeństwo*

Abstract: If the 10 largest Polish companies engaged all their production capacity and employees in the construction of the CPK, they would be excluded from all other construction projects in the country. Polish construction companies are characterized by a good pace, but at the same time they have relatively few resources needed to implement large infrastructure projects. When it comes to investments, we can talk about a lost decade in Poland. Economic growth in the next decade will be lower than it could be with a different GDP structure. We will only pay the price for this - the current low level of investments in the infrastructure investment sector in the broadly understood communication industry will have a delayed effect. If the 10 largest Polish companies engaged all their production capacity and employees in the construction of the CPK, they would be excluded from all other construction projects in the country. Polish construction companies are characterized by good pace, but at the same time they have relatively few resources needed to implement large infrastructure projects. When it comes to investments, we can talk about a lost decade in Poland. Economic growth in the next decade will be lower than it could be with a different GDP structure. We will only pay a price for it - the current low level of infrastructure investments in the broadly understood communication industry will have a deferred effect.

Keywords: *Critical infrastructure; Communication investments; Security*

W przestrzeni publicznej funkcjonują informacje polskiego centrum gospodarczego i politycznego dotyczące bardzo bogatych planów inwestycji infrastrukturalnych.

Skala i zasadność projektów budzi wiele wątpliwości nie tylko w wśród polskich ekspertów. Również swoje wątpliwości w tej sprawie zgłosił Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN.

Wyrażane wątpliwości dotyczą sposobu i zasadności oraz skali a przede wszystkim racjonalnych z punktu widzenia inżynierskiego i ekonomicznego programów funkcjonalnych i realizacyjnych inwestycji i ich harmonogramów realizacji w procedurze od green filed, po uroczyste przecięcie wstęgi.

Oczywistym jest ,że planowany do realizacji przez centrum rządowe i polityczne program tych inwestycji z uwagi na wielkie obciążenia budżetowe wymaga pozyskania na zdrowych zasadach ekonomicznych dodatkowych poza budżetowych środków finansowych z międzynarodowego rynku finansowego na urzeczywistnienie tych planów. Będzie to miało niewątpliwy wpływ na struktury właścicielskie projektów.

Biorąc pod uwagę fakt, że inwestycje infrastrukturalne szeroko rozumiane w branży komunikacyjnej należą do krajowej infrastruktury krytycznej, może warto się pochylić na problemem zdefiniowanym w tytule.

W tym roku tematyka Kongresu Infrastruktury dotyczyła tematów związanych z efektywnością procesu inwestycyjnego w Polsce w nowej rzeczywistości politycznej.

Dotyczyło to ;

- Znaczenia i rozbudowy oraz szerokiego spektrum ochrony infrastruktury krytycznej,
- Problemu zrównoważonego budownictwa drogowego ,
- Ochrona polskiego rynku budownictwa w aspektach takich jak;
- Infrastruktura kolejowa,
- Kondycja zawodowa kadry inżynierskiej,
- Cyfryzacja procesów projektowo wykonawczych budownictwa infrastrukturalnego,
- Efektywne i stabilne finansowanie procesów inwestycyjnych.

Czynnik polityczny jest ważny przy planowaniu STRATEGI PAŃSTWOWYCH dotyczących gospodarki, projektów infrastrukturalnych ,obronności , zarządzania kryzysowego, procesów społecznych, socjalno - demograficznych, kulturalnych i polityki zdrowotnej. Natomiast przy projektach zdefiniowanych narzędziami biznesowymi - nie koniecznie.

Strategiczne decyzje rządowe w obszarze inwestycji infrastrukturalnych podejmowane są niestety bez merytorycznej konsultacji z społeczeństwem reprezentowanym przez stowarzyszenia inżynierisko naukowe oraz wiodące ośrodki akademickie.

Wielkie projekty infrastrukturalne realizowane są głownie przez ostatnie kilka lat na bazie ustaw z inicjatyw poselskich, które zgodnie z wolą Ustawodawcy nie podlegają merytorycznym zewnętrznym konsultacjom. Decyzje legislacyjno merytoryczne takich ustaw wchodzą w życie tylko z mocy decyzji poselskiej.

Niestety, projekty te są obarczone błędną procedurą legislacyjną - wbrew prezentowanej przez rząd misją Rządowego Centrum Legislacji (RCL).

Problemy nie wypełniania misji RCL , nie zawsze z winy tej ważnej komórki rządowej, z wielką wyrazistością ujawniły się przy projekcie Lotniska Warszawa Radom i Mierzi Wiślanej czy elektrociepłowni Ostrołęka oraz inwestycjach portowych.

Inwestycje, które mają ogromny wpływ na obronę i bezpieczeństwo państwa są również obarczone brakiem konsultacji z organami samorządowymi, których takie inwestycje dotyczą.

Co to jest infrastruktura krytyczna

Infrastruktura krytyczna jest tak stara jak stara jest cywilizacja na ziemi. Są to bardzo czułe, kluczowe punkty państwa, które pozwalają na jego istnienie oraz zapewnienie minimum organizacyjne i finansowe do jego funkcjonowania.

W dobie wyzwań związanych z obronnością i bezpieczeństwem gospodarczym i społecznym Państwa, kwestia odporności infrastruktury krytycznej nabiera szczególnego znaczenia.

Wydaję się, że mając na uwadze wzrastający wektor gospodarczy finansowanie problemów **BEZPIECZEŃSTWA INFRASTRUKTURALNEGO** wzorem podniesienia budżetu dla MON , który jest w strukturze państwa ważnym ale nie jedynym ogniwem gwarantującym bezpieczeństwo kraju i jego obywateli, problem infrastruktury komunikacyjnej zasługuje na pogłębione analizy i decyzje z nich wynikające w sprawie finansowania przede wszystkim z budżetu państwa.

Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym definiuje infrastrukturę krytyczną jako systemy oraz wchodzące w ich skład powiązane ze sobą funkcjonalnie obiekty, w tym obiekty budowlane, urządzenia, instalacje, usługi kluczowe dla bezpieczeństwa państwa i jego obywateli oraz służące zapewnieniu sprawnego funkcjonowania organów administracji publicznej, a także instytucji i przedsiębiorców.

W warunkach polskich Rządowe Centrum Bezpieczeństwa jest odpowiedzialne za przygotowanie Narodowego Programu Ochrony Infrastruktury Krytycznej. Przy przygotowaniu programu RCB współpracuje z ministrami i kierownikami urzędów centralnych właściwych w sprawach bezpieczeństwa narodowego [1].

Wyznaczona infrastruktura krytyczna musi posiadać plan ochrony obejmujący identyfikację ważnych zasobów, analizę ryzyka opartą na scenariuszach głównych zagrożeń i słabościach zasobów oraz identyfikację, wybór i ustalenie priorytetów procedur i środków ochrony.

Dyrektywa Rady 2008/114/WE ustanawia procedurę rozpoznawania i wyznaczania elementów infrastruktury.

W Dyrektywie tej stwierdzono, że infrastruktura krytyczna oznacza składnik, systemu lub część infrastruktury zlokalizowanej na terytorium państw członkowskich, które mają podstawowe znaczenie dla utrzymania niezbędnych funkcji społecznych, zdrowia, bezpieczeństwa, ochrony, dobrobytu materialnego lub społecznego ludności oraz których zakłócenie lub zniszczenie miałoby istotny wpływ na dane państwo członkowskie w wyniku utracenia tych funkcji.

Europejska infrastruktura krytyczna oznacza również infrastrukturę krytyczną zlokalizowaną na terytorium państw członkowskich, której zakłócenie lub zniszczenie miałoby istotny wpływ na co najmniej dwa państwa członkowskie.

Zapewnienie bezpieczeństwa to wymagania obywatela wobec państwa i jednocześnie zobowiązania państwa wobec obywatela. Do ich wypełnienia państwo musi posiadać odpowiedni potencjał bezpieczeństwa narodowego, a więc potencjał obronny, ochronny, społeczny, gospodarczy, energetyczny i transportowy.

Wszystkie działania instytucjonalne jak i społeczne, sprowadzające się do podjęcia wysiłku Państwa i społeczności lokalnych w zakresie wykorzystania istniejących lub projektowanych obiektów będących w zarządzie cywilnym jak i wojskowym, muszą wyjść naprzeciw budowie nowoczesnych rozwiązań w zakresie infrastruktury krytycznej wobec obecnych wyzwań związanych z obronnością i geostrategicznym bezpieczeństwem Państwa.

W przestrzeni publicznej można zauważyć przekazywane przez stronę rządową informacje o planowanym lokowaniu zadań i zarzadzaniu zgodnie z Ustawą o działach administracji państwowej (Dz.U. 2022 poz. 1390) w zakresie szeroko rozumianego bezpieczeństwa kraju, wobec aktualnej sytuacji geopolitycznej. Interesującym było by przeanalizowanie przez Biuro Bezpieczeństwa Narodowego synergii w zakresie regulacji prawnych dotyczących obszarów krajowej infrastruktury krytycznej versus krajowego systemu cyberbezpieczeństwa, które by dotyczyły operatorów kluczowych usług w wielu sektorach: energetycznym, transportowym, bankowości, służby zdrowia, zaopatrzenia w wodę, infrastruktury cyfrowej. Będą oni zobowiązani m.in. do wdrożenia zabezpieczeń i szacowania ryzyka związanego z cyberbezpieczeństwem.

W USTAWIE z dnia 5 lipca 2018 r. o kra-

jowym systemie cyberbezpieczeństwa po zmianach i obowiązującej od dnia 15 maja 2023 w artykule pozycja 12 tylko Polska Agencja Żeglugi Powietrznej została zakwalifikowana do Podmiotu objętego krajowym systemem cyberbezpieczeństwa.

Należy mieć nadzieją że strona rządowa przeanalizowała międzyresortowe połączenia "synapsowe" w zakresie kompetencji zarządczych w taki sposób, aby kompetencje decyzyjne były czytelne i jednoznaczne i nie sprowadzały się do silosowego zarządzania poszczególnymi elementami infrastruktury krytycznej.

Krajowa infrastruktura szczególnie komunikacyjna wymaga w dalszym ciągu dużych nakładów na rozwój i zapewnienia odpowiednich standardów, aby możliwe było sprostanie potrzebom rynku, wynikającym ze wzrostu wymiany towarowej oraz stale rosnącego ruchu pasażerskiego. Pomimo realizacji szeroko zakrojonych działań inwestycyjnych nie osiągnęła jeszcze pożądanego stanu zarówno w strukturze eksploatacyjnej jak i z uwagi na bezpieczeństwo elementów infrastruktury krytycznej.

Finansowanie infrastruktury

Dotychczasowe inwestycje infrastrukturalne w Polsce były realizowane w głównej mierze przy współfinansowaniu z budżetu Unii Europejskiej i środkach przyznawanych w ramach tzw. Funduszu Spójności. Nie możemy jednak spodziewać się, że ten model zostanie utrzymany w niezmienionej formie i powinniśmy już dziś opracowywać alternatywne źródła finansowania i rozbudowywać te, które posiadamy i które przynoszą Skarbowi Państwa wymierne korzyści.

Skąd zatem wziąć pieniądze na realizację polskiego infrastrukturalnego „new deal"? Naturalnym partnerem dla państwa wydają się być banki, jednak w obecnych realiach samo zachęcanie banków do finansowania projektów infrastrukturalnych nie wystarczy. Należy też zauważyć, iż duża cześć banków należy do właścicieli zagranicznych, którzy nie muszą być zainteresowani inwestowaniem w polską infrastrukturę. Obecnie jednak, dzięki takim transakcjom jak repolonizacja Pekao SA, większa część sektora bankowego jest w rodzimych rękach, co jest standardem w takich krajach jak Niemcy, USA czy Francja.

Źródła finansowania infrastruktury krytycznej z których państwa i społeczności mogą korzystać. Oto kilka innych;

I. Budżet państwa: Rządy mogą wydawać środki finansowe na pomoc finansową poprzez budżet państwa. Dochody państw z tytułu, opłaty i innych źródeł mogą być alokowane na inwestycje infrastrukturalne,
II. Sektor prywatny: Przedsiębiorstwo prywatne może angażować się w finansowanie infrastruktury krytycznej poprzez udzielanie kredytu, inwestycje kapitałowe, partnerstwo publiczno-prywatne (PPP) lub koncesje. W takim przypadku inwestorzy prywatni mogą otrzymać zwrot z inwestycji w postaci opłaty, koncesji lub udziałów w zyskach,
III. Obligacje infrastrukturalne: Państwa i mogą emitować obligacje infrastrukturalne, które są źródłem korzyści dla inwestorów w ramach różnych funduszy. Uzyskiwane dochody dla beneficjentów generowane są z opłat za korzystanie z powstałych inwestycji na przykład z autostrad, lotnisk czy energetyki,
IV. Międzynarodowe organizacje finansowe: Międzynarodowe organizacje, takie jak Bank Światowy czy Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju, oferują wsparcie finansowe dla infrastruktury krytycznej . Wsparcie to dotyczy udziałów kapitałowych, gwarancji lub wsparcie w postaci dedykowanych linii kredytowych na konkretne projekty,
V. Fundusze strukturalne UE: Unia Europejska (UE) ma programy finansowania infrastruktury krytycznej w ramach swoich funduszy strukturalnych. Państwo, które może aplikować o środki finansowe z funduszy UE dotyczą projektów infrastrukturalnych , takich jak drogi, sieci energetyczne czy telekomunikacyjne.

Ważne jest, aby w celu finansowania infrastruktury krytycznej obowiązywała zasada przejrzystości i efektywności zarządzania projektami. Czynnikiem, który jest jednym z podstawowych warunków pomocniczości jest stabilność prawa gospodarczego aplikującego o środki finansowe . Krajowe ramy prawne i regulacje są istotne dla zapewnienia norm bezpieczeństwa, jakości i infrastruktury krytycznej.
Należy zbadać w ramach krajowych planów modernizacji polskiej infrastruktury możliwość pozyskania środków finansowych, które są zdefiniowane w artykule 5b ust. 1 Ustawy o Zarządzaniu Kryzysowym. Są to instytucje i przedsiębiorstwa finansowe, energetyczne, lotnicze, kolejowe, wodno-kanalizacyjne, także porty oraz dostawcy usług cyfrowych - to przykłady podmiotów, które zostaną objęte krajowym systemem cyberbezpieczeństwa.

Finansowanie infrastruktury wzmocni zapewne Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności.

Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) , w nowej rzeczywistości jest programem, który składa się z 54 inwestycji i 48 reform i powinien obejmować również Narodowy Programu Ochrony Infrastruktury.

Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) to program, który składa się z 56 inwestycji i 55 reform.

Zmiany w inwestycjach dotyczą wysokości budżetu, zakresu, opisu oraz wartości docelowej wskaźników, a także przesunięcia terminu realizacji inwestycji.

Poza zmianami budżetu w kilku inwestycjach, do głównych modyfikacji należy zaliczyć m.in. rozszerzenie zakresu inwestycji dot. infrastruktury terminalowej offshore.

Głównym celem proponowanych zmian KPO jest zapewnienie możliwości dalszej, efektywnej realizacji celów KPO poprzez dostosowanie zobowiązań w zakresie realizacji wskaźników i kamieni milowych do realnych możliwości wdrożeniowych w związku z pojawiającymi się nowymi wyzwaniami społeczno-gospodarczymi i zagrożeniami. Założeniem dla rewizji KPO jest jej ograniczenie do absolutnie niezbędnych zmian oraz, co do zasady, zachowanie reform i inwestycji szczególnie ważnych rozwojowo i społecznie.

Należy podkreślić, że zmiany w aktach prawnych, które są efektem realizacji reform zawartych w KPO, niosą za sobą znaczne skutki finansowe, wykraczające dalece poza ramy finansowania oraz okres realizacji KPO, co znacząco będzie wpływać na obciążenie budżetu państwa w dłuższej perspektywie czasowej.

Wprowadzanie w tak krótkim, jak przyjęto w KPO, terminie i niemal równocześnie kolejnych obciążeń dla samorządów i społeczeństwa związanych z wdrażaniem z uwagi na potrzebę przeorientowania priorytetów rozwoju wydaje się zbyt ambitne.

Realizacja KPO wzmocni również odporność w wymiarze instytucjonalnym. Będzie ona się przejawiała wyższymi kompetencjami podmiotów zaangażowanych w realizację KPO, wynikającymi m.in. z większej świadomości potrzeby dobrego zaplanowania interwencji, lep-

szego powiązania reform i inwestycji, zapewnienia spójności interwencji realizowanych z różnych źródeł finansowania (mechanizmy unikania podwójnego finansowania), czy też stosowania zasad DNSH przy planowaniu i realizacji inwestycji (szkolenia dla administracji centralnej oraz regionalnej w tym zakresie realizowane w ramach Instrumentu Wsparcia Technicznego KE). Dodatkowo, realizacja działań zaplanowanych ze środków REPowerEU, wzmacniających kadry w instytucjach wdrażających KPO, wpłynie na zwiększenie świadomości społecznej w kontekście zmian klimatu, w tym w zakresie transformacji energetycznej, ochrony środowiska czy stosowania zasady DNSH.

Polski potencjał budowlany

Obecna koalicja rządowa dokonuje rewizji wszystkich programów infrastrukturalnych i w wielu obszarach proces inwestycyjny po prostu zamarł lub w najlepszym razie spowolnił, a firmy nie wiedzą na czym stoją. Luki inwestycyjne powtarzające się w Polsce regularnie od wielu lat wpływają na funkcjonowanie sektora budownictwa bardzo negatywnie. Branża od miesięcy tkwi w impasie, spółki budowlane odczuwają narastający dyskomfort związany z brakiem nowych zleceń.

Kwestia jest bardzo poważna, budownictwo stanowi mniej więcej 10% polskiej gospodarki i pracuje w nim ok. 1,3 mln osób. Co z tego, że budownictwo prawdopodobnie odbije po 2024 roku, jeśli silne spowolnienie z lat 2023-2024 będzie się ciągnęło za firmami budowlanymi przez długie miesiące. W tak zmiennym otoczeniu przedsiębiorstwa nie mogą działać i rozwijać się w sposób optymalny.

Aktualna analiza danych statystycznych prowadzi do wniosku, iż jesteśmy u progu największego boomu inwestycyjnego w historii.

W planie polskiego „New Deal" nie można pominąć aspektu wykonawstwa czyli ostatecznego beneficjenta realizowanych projektów infrastruktury. Aby mechanizm napędzający polską gospodarkę był maksymalnie skuteczny powinniśmy zadbać o to, by zainwestowane pieniądze zostawały w Polsce, a nie były transferowane w formie zysków zagranicę.

Wzorem dla nas powinny być firmy stworzone w takich krajach jak Hiszpania, Włochy czy Turcja, które zdominowały rynek budów, także w Polsce. Co warte uwagi, zagraniczni generalni wykonawcy po wygranym przetargu i tak korzystają z polskich podwykonawców, którzy często narzekają na zatory płatnicze, a państwo jest zmuszane do interwencji, by wymóc na zagranicznych zarządcach inwestycji należną polskim firmom zapłatę. To mało efektywny mechanizm, a antidotum stanowiłoby stworzenie dużego polskiego holdingu złożonego właśnie z dotychczasowych polskich podwykonawców firm zagranicznych. Dziś wciąż największe firmy budowlane na rynku w Polsce to podmioty oparte na kapitale zagranicznym.

Skala projektów przeznaczonych do realizacji w ramach szeregu programów uchwalonych na poziomie krajowym jest bez wątpienia bezprecedensowa. Wykonanie tak ambitnego planu stanowi ogromne wyzwanie dla wszystkich zaangażowanych firm, instytucji administracji rządowej i samorządowej, organizacji pozarządowych oraz lokalnych społeczności, które będą bezpośrednio stronami i beneficjentami tych inwestycji. Sukces zaplanowanych przedsięwzięć będzie zależeć od umiejętności konstruktywnej współpracy, sprawnego podejmowania decyzji, koordynacji działań i wreszcie - rozwiazywania problemów.

Zapowiedź problemów widać już teraz w pracach projektowych. Niestety mało zauważalny jest przez polskie centrum gospodarcze i polityczne stan niezadowolenia wobec nierównej pozycji kontraktowej projektantów i inżynierów w toku realizacji procesów inwestycyjnych.

Wobec planowanych zadań dla sektora drogowego, dochodzi aktywność sektora energetycznego i Centralnego Portu Komunikacyjnego, gdzie prawdopodobnie te same firmy startują w przetargach i podpisują umowy.

Pojawiają się głosy, że w niektórych biurach projektowych na jednego projektanta przypada kilka projektów jednocześnie . Ma to zdecydowany wpływ na terminowości i jakości przygotowanej dokumentacji. W tym kontekście należy uważnie obserwować kamienie milowe związane z pracami projektowymi.

Zakładając że projekty zostaną dostarczone na czas, to kumulacja przeniesie się na roboty budowlane które są obarczone już teraz brakiem potencjału wykonawczego.

W tej sytuacji zachodzą pytania;

- Czy polskie firmy wykonawcze dysponują potencjałem adekwatnym do zaplanowanej skali robót?
- Ile jesteśmy w stanie jednocześnie budować różniące technologiami wykonawczymi w przypadku obiektów budowlanych dla różnych zadań operacyjnych czy też produkcyjnych ?
- Kiedy powinniśmy sobie powiedzieć dość, mając na uwadze możliwość konsumpcji tego, na co już podpisaliśmy umowy?
- Na ile i w jakiej skali należy dopuścić obce firmy wykonawcze na polski rynek wykonawczy?

Planując zwiększenie potencjału produkcyjnego, każdy przedsiębiorca działający na konkurencyjnym rynku musi wziąć pod uwagę szereg uwarunkowań rynkowych i wewnętrznych. Przede wszystkim, przedsiębiorca musi być przekonany o istnieniu realnej i stabilnej perspektywy wzrostu lub utrzymania wielkości rynku.

Okres kumulacji inwestycji przewidziany na lata 2024-28 może przysporzyć sporych trudności wykonawcom.

W kontekście lawinowych wzrostów cen materiałów poprzedzonych silną konkurencją w ofertach składanych po 2020 roku, ryzyko wystąpienia kryzysu o zbliżonej charakterystyce do poprzednich jest całkiem realne.

Zatrudnienie kadry inżynieryjno - wykonawczej do realizacji projektów

Kolejną barierę rozwoju dla budownictwa infrastrukturalnego mogą stanowić ograniczenia rynku pracy.

Już dzisiaj mamy ewenement. Na terenie głównego zakładu produkcyjnego PKN Orlen w Płocku funkcjonuje międzynarodowe konsorcjum, które korzysta w ogromnej mierze z pracowników zagranicznych, rekrutowanych w Azji Wschodniej i Azji Południowo-Wschodniej. Dzisiaj na placu budowy jest około 850 pracowników. Inwestor docelowo planuje zatrudnienie nawet 13 tys. pracowników, obcokrajowców, którzy będą mieszkali w Płocku i okolicach.

Jest to stwierdzenie faktu i nie ma to nic wspólnego z polską polityką migracyjną. Świadczy to o płytkości polskiego rynku kadr pracowniczych.

Problemem może być nie tylko ograniczona liczba osób o potrzebach w procesie inwestycyjno- wykonawczym kwalifikacjach, ale też geograficzny rozrzut inwestycji – wykonawcy szczególnie silnie uskarżają się na niedobór pracowników we wschodnich województwach,

w związku z czym muszą delegować na budowy pracowników z całego kraju. Rodzi to pewne prozaiczne problemy – nie każdy pracownik jest gotowy na kilkumiesięczny wyjazd służbowy, w niektórych mniej zurbanizowanych rejonach występują zaś duże problemy z zakwaterowaniem kadry. Ogólnie rzecz biorąc, brakuje ludzi na każdym szczeblu, w szczególności w branżach związanych z wykonawstwem budowlanym, telekomunikacją i hydrotechniką.

Sytuacji nie ułatwia rynek deweloperski, który skutecznie pochłania specjalistów.

W kontekście wcześniej wspomnianych problemów logistycznych zaczyna brakować kierowców ciężarówek i maszynistów – przeciętny wiek pracowników w tej grupie zawodowej zbliża się już do 50 lat. Współpracę z przewoźnikami samochodowymi utrudnia dokładnie inny czynnik – jesienią przerzucają się oni na bardziej lukratywny transport płodów rolnych.

Niska wiarygodność wykonawców to kolejny ważny problem. Analitycy branży budowlanej zwracali uwagę na występowanie przypadków dopuszczania do realizacji inwestycji podmiotów, które nie posiadały niezbędnego doświadczenia oraz odpowiedniego zaplecza technicznego. W połączeniu z faktem, że firmy udzielające tym podmiotom referencji nie zawsze wywiązywały się ze swoich zobowiązań wynikających ze złożonych oświadczeń i ostatecznie nie uczestniczyły w realizacji inwestycji, mogła być to kolejna przyczyna problemów niektórych wykonawców [2].

Osłona kontrwywiadowcza projektów inwestycyjnych infrastruktury

Analiza wywiadowcza i osłona kontrwywiadowcza jako narzędzia menedżerskie stają się dziś zatem konieczne dla realizacji procesu rozwoju gospodarczego . Motyw drugi wiąże się z praktyką lepszego postrzegania przedsiębiorstw silnie zinternalizowanych, o silnej pozycji przetargowej, uzyskanej m.in. dzięki stosowaniu nowoczesnych narzędzi marketingowych.

Proces działań osłonowych , organizacja i zadania kontrwywiadu gospodarczego stanowią podstawy osłony kontrwywiadowczej, tworzy swoiste know- how. Kontrwywiad gospodarczy stanowi oryginalną, wyspecjalizowaną i posiadającą szeroką autonomię wewnętrzna strukturę informacyjno-analityczno-kontrolną. W istocie kontrwywiad gospodarczy stanowi przemyślany zespół idei, metod, motywów i sposobów (chociażby przez stawianie hipotez) rozumienia natury poczynań potencjalnych sprawców podejmowanych działań.

Brak praktyki posługiwania się miejscowym kodeksem handlowym uniemożliwia wykrycie istniejących w nim luk prawnych, których znajomość od razu stawia potencjalnego partnera zagranicznego w uprzywilejowanej sytuacji. Istnieje też czynnik czysto subiektywny, bardzo często pomijany przy dokonywaniu wstępnej analizy opłacalności przeprowadzenia transakcji handlowej z zagranicznym partnerem. Polscy przedsiębiorcy w większości przypadków nadal jeszcze nie przyjmują do wiadomości, że zagraniczny kontrahent – zwłaszcza jeśli działa na renomowanym, cieszącym się doskonałymi tradycjami rynku zbytu firm obdarza obce struktury biznesowe nieuzasadnionym zaufaniem.

Jest oczywiste, że w krajach, gdzie gospodarka rynkowa funkcjonuje od kilkudziesięciu, czy wręcz kilkuset lat, wypracowano skuteczniejsze niż w Polsce mechanizmy ochronne zapewniające bezpieczeństwo transakcji. Z drugiej jednak strony muszą oni pamiętać, iż rzeczywiste ryzyko jest funkcją specyfiki konkretnego przedsiębiorstwa oraz kraju, w którym ono funkcjonuje. Z polskiego punktu widzenia wskazanym jest przy kontraktach mających swój rodowód w umowach międzynarodowych zadeklarowanych przez najwyższe szczeble państwowe niezwykle ważną jest przeanalizowanie, w jakim stopniu sytuacja polityczna, gospodarcza i finansowa kraju partnerskiego wpływa na regulowanie zobowiązań finansowych miejscowych firm. Od tego bowiem w dużym stopniu zależy bezpieczeństwo transakcji zawieranych z firmami danego w ramach obrotu gospodarczego [3].

Zamiast zakończenia

System bezpieczeństwa narodowego (bezpieczeństwa państwa) jest definiowany jako całość sił (podmiotów), środków i zasobów przeznaczonych przez państwo do realizacji zadań w dziedzinie bezpieczeństwa, odpowiednio do tych zadań zorganizowana , utrzymywana i przygotowywana.
Truizmem było by powtarzać ze filarem bezpieczeństwa narodowego jest jeden z filarów tego bezpieczeństwa., o której mówił już kiedyś jeden z prezydentów USA – GOSPODARKA.

W dobie aktualnych wyzwań geopolitycznych i napięć militarnych na linii wschód zachód i na naszą sytuację i odpowiedzialność międzynarodową zawiązaną z tragedią ukraińską, warto starać się o zachowanie szczególnej wrażliwości przez polską nawę państwową w tym gospodarczą dotyczącej strategii bezpieczeństwa w globalnym obrocie gospodarczym.

Warto też, w kontekście niniejszego opracowania zauważyć list specjalny ambasadora USA w Polsce, Marka Brzezinskiego z minionej kadencji rządowej skierowanego do Elżbiety Witek, Kancelarii Prezydenta, Ministerstwa Obrony Narodowej, Biura Bezpieczeństwa Narodowego i Marszałka Senatu w którym w imieniu swego rządu stwierdza…… "Zalecamy, by polski rząd rozważył wdrożenie konsultacji we wszystkich umowach dotyczących wieczystej dzierżawy czy własności na obszarze infrastruktury krytycznej. To szczególnie ważne dla tych umów, które wiążą się z ryzykiem dla bezpieczeństwa narodowego. Jest to odpowiedni czas, żeby zabezpieczyć polską infrastrukturę krytyczną. ◀

Materiały źródłowe

[1] Uchwała nr 210/2015 Rady Ministrów z dnia 2 lipca 2015r. w sprawie przyjęcia Narodowego Programu Ochrony Infrastruktury Krytycznej z uwzględnieniem Uchwały nr 116/2020 Rady Ministrów z dnia 13 sierpnia 2020 r. zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia Narodowego Programu Ochrony Infrastruktury Krytycznej oraz Uchwały nr 38/2023 z dna 21 marca 2023 r. zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia Narodowego Programu Ochrony Infrastruktury Krytycznej.

[2] Raport "BUDOWNICTWO INFRASTRUKTURALNE W POLSCE DO 2030 ROKU" - ZDG TOR

[3] Prof. dr hab. Mirosław Kwieciński, Zakład Zarządzania, Instytut Politechniczny, Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. Stanisława Pigonia w Krośnie. Prace naukowe