

Warszawa, 30 grudnia 2021 r.

## ZAMROŻENIE POLSKIEGO KPO ZASZKODZI INWESTYCJOM WAŻNYM DLA CAŁEJ UE

### Analiza Instytutu Staszica

Polska wciąż czeka na akceptację Krajowego Planu Odbudowy. Zatwierdzenie dokumentu przez Komisję Europejską jest konieczne, by nasz kraj otrzymał pieniądze z Funduszu Odbudowy – łącznie ok. 58 mld euro. Szybkie uruchomienie środków pozostaje w interesie całej Unii Europejskiej. Po zamrożeniu pieniędzy należących się Polsce, trudno będzie UE jako całości skutecznie rozwijać nowe, kluczowe korytarze transportowe na linii Europa - Chiny i forsować projekty ekologiczne związane z niskoemisyjnym transportem kolejowym. UE powinna szybko odblokować środki na te projekty infrastrukturalne.

Polska miała być jednym z największych beneficjentów budżetu unijnego na lata 2021-2027 oraz z Funduszu Odbudowy. Do Polski z Krajowego Planu Odbudowy (KPO) miało trafić ponad 23,9 mld euro dotacji i ponad 34,2 mld euro pożyczek – łącznie 58,1 mld euro. 23 mld zł zaliczki, które przewidziano w ramach KPO, koncentruje się na pięciu obszarach (komponentach): odporność i konkurencyjność gospodarki, zielona energia i zmniejszenie energochłonności, transformacja cyfrowa, efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia oraz zielona, inteligentna mobilność. Żeby sięgnąć po te fundusze każde państwo musiało przygotować swój własny Krajowy Plan Odbudowy.

Polska przyjęła KPO 30 kwietnia 2021 r. podczas specjalnego posiedzenia Rady Ministrów. Mimo przedłożenia planu Komisji Europejskiej, polski dokument nadal oczekuje na akceptację ze strony unijnych urzędników. Swojego planu nie przedstawiła Holandia, co zamierza uczynić wiosną 2022 r. Większość państw UE już otrzymała środki z tego tytułu. KE wypłaciła dotychczas zaliczki 18 państwom w wysokości 54,8 mld euro. Nadal ocenia plany odbudowy dla czterech: w tym Polski, a także Bułgarii, Węgier i Szwecji. W przypadku Polski, KE nie wypłaciła jak dotąd środków, powołując się na argumenty pozagospodarcze. Oznacza to, że olbrzymie kwoty, które m.in. miałyby zasilić inwestycje infrastrukturalne, pozostają na razie pod znakiem zapytania.

**Nie wdając się w szczegóły ideologiczne oraz interpretację prawną, wstrzymywanie się z decyzją w czasie i uzależnienie uruchomienia środków od spełnienia postulatów pozagospodarczych, szkodzi nie tylko relacjom Polska – UE, ale także Unii jako całości.**

W opinii ekspertów Instytutu Staszica (IS) unijni decydenci, w szczególności Komisja Europejska, powinni przyjąć przedłożony przez Polskę Krajowy Plan Odbudowy i jak najszybciej wypłacić zadeklarowane środki finansowe. **A przynajmniej, w pierwszej kolejności, odblokować fundusze przeznaczone na rozwijanie ekologicznych środków transportu, zwłaszcza w relacji UE - Chiny.** Pieniądze przewidziane w budżecie Funduszu Odbudowy są niezbędne do planowania i realizacji fundamentalnych inwestycji nie tylko w interesie naszego regionu, ale przede wszystkim na rzecz rozwoju strategicznych, europejskich szlaków komunikacyjnych. Należy jak najszybciej udrożnić kolejowy szlak transportowy do Azji (Chin), który jest realną szansą na częściowe uniezależnienie się od przeciążonego transportu morskiego (borykającego się z zatorami w największych portach kontenerowych, opóźnieniami dostaw oraz rosnącymi kosztami stawek frachtu).

Przywódcy Unii Europejskiej powinni myśleć globalnie, w szerokiej perspektywie i rozległym horyzoncie czasowym. Wymaga to odważnych i szybkich decyzji, służących odbudowie gospodarek nadszarpniętych finansowo przez pandemię COVID-19 i tworzeniu konkurencyjnego środowiska dla biznesu na przyszłość. UE może skutecznie konkurować na rynkach międzynarodowych tylko jako całość, blokowanie finansowania dla Polski, stanowiącej zewnętrzną granicę UE i przez którą przechodzą strategiczne szlaki komunikacyjne Wschód-Zachód oraz Północ-Południe – może znacznie osłabić pozycję Unii na globalnych rynkach.

Już teraz brak funduszy z KPO odczuwają firmy budowlane, zgłaszające spadek liczby i wartości ogłaszanych postępowań. Również spółka PKP PLK musiała opóźnić plany przetargowe. Jeśli sytuacja będzie się przeciągać i unijne środki nie będą trafiać do KPO – rynek realizacji projektów kolejowych (i nie tylko) czeka znaczące spowolnienie w najbliższych latach. Najważniejsze argumenty przemawiające na rzecz odmrożenia środków z puli Funduszu Odbudowy, z przeznaczeniem na inwestycje, to przede wszystkim:

**realizacja w praktyce postulatów klimatycznych, w tym tworzenia konkurencyjnego klimatu dla kolei** w miejsce wysokoemisyjnego transportu drogowego (komunikacja samochodowa i ciężarowa), morskiego (frachty i kontenerowce) czy lotniczego (transport pasażerski i cargo);

**inwestowanie w przewidywalne łańcuchy dostaw w niepewnych czasach** – przenoszenie ciężaru transportu na niskoemisyjną i tańszą kolej, udrożnienie transportu na granicy zewnętrznej UE, realizacja w praktyce postulatu „tiry na tory”, odciążenie zakorkowanych portów morskich;

**udrożnienie kolejowego szlaku transportowego do Azji (Chin), dalsza modernizacja kluczowych magistrali przeładunkowych**, poprawa efektywności ekonomicznej i zwiększenie konkurencyjności europejskich łańcuchów dostaw;

**modernizacja portu Małaszewicze**, który ma szansę stać się **największym europejskim hubem przeładunkowym w ramach Jedwabnego Szlaku**, znacząco rozwijając obsługę wymiany handlowej między Chinami a Europą;

**modernizacja transportu europejskiego** zarówno pasażerskiego, jak i towarowego, odciążenie przewozów drogowych oraz szlaków morskich poprzez **inwestowanie w rozbudowę i utrzymanie nowoczesnej i kompatybilnej infrastruktury kolejowej**;

**inwestowanie w projekty infrastrukturalne o znacznym potencjale gospodarczym i prorozwojowym**, umożliwiającym integrację gospodarek europejskich i tworzenie nowych korytarzy dostaw surowców i globalnego transportu – m.in. projekty Baltic Pipe, rozwój transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, Rail Baltica czy Centralny Port Komunikacyjny.

Zachęcamy do lektury uaktualnionej wersji raportu Instytutu Staszica pt. „Modernizacja polskiej sieci transportu kolejowego jako szansa dla branży logistycznej i transportowej w kontekście zrównoważonego rozwoju”, umieszczonej na stronie internetowej IS: [Raport Instytutu Staszica – Modernizacja polskiej sieci transportu kolejowego jako szansa dla branży logistycznej i transportowej w kontekście zrównoważonego rozwoju – aktualizacja grudzień 2021 r.](#)

\* \* \*

*Instytut Staszica to niezależny think-tank, zajmujący się kwestiami społecznymi w kontekście zrównoważonego rozwoju. W gronie współpracowników IS znajdują się publicyści, wykładowcy akademicy, eksperci. Prezesem Instytutu jest dr hab. Agnieszka Domańska.*