

Tadeusz Dyr, Agata Pomykała

Plan inwestycji strategicznych dla Europy

Zwiększenie konkurencyjności Europy i pobudzenie inwestycji sprzyjających tworzeniu miejsc pracy – zgodnie z deklaracją złożoną przez Jeana-Claude’a Junckera w wystąpieniu poprzedzającym głosowanie nad zatwierdzeniem przez Parlament Europejski jego kandydatury na nowego szefa Komisji Europejskiej w dniu 15 lipca 2014 r. – jest priorytetem Komisji Europejskiej. W myśl tej idei Komisja Europejska przygotowała trójelementową inicjatywę przyspieszenia procesu wychodzenia z kryzysu i wzrostu inwestycji w latach 2015–2017. Założenia tej koncepcji przedstawiono w niniejszym artykule.

Kryzys gospodarczy i finansowy spowodował spadek poziomu inwestycji w UE o ok. 15%, w porównaniu z wartością maksymalną osiągniętą w 2007 r. W niektórych krajach poziom ten jest znacznie wyższy, np. Włochy (25%), Portugalia (36%), Hiszpania (38%), Irlandia (39%), Grecja (64%). Ograniczenie inwestycji ma negatywny wpływ na wzrost gospodarczy i konkurencyjność europejskiej gospodarki. Stanowi także zagrożenie dla realizacji celów Programu Europa 2020 [8]. W tej sytuacji państwa członkowskie oraz władze regionalne powinny podejmować działania zmierzające do stymulowania inwestycji w celu wspierania wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Komisja Europejska ma zamiar ukierunkowywać i monitorować te działania. Istotne znaczenie w tym procesie mają plan inwestycyjny przyjęty w listopadzie 2014 r. [7] oraz regulacje dotyczące Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych [10].

Plan inwestycyjny dla Europy

Inicjatywa Komisji Europejskiej, zatytułowana *Plan Inwestycyjny dla Europy* [7], opiera się na trzech wspierających się wzajemnie instrumentach (rys. 1), obejmujących:

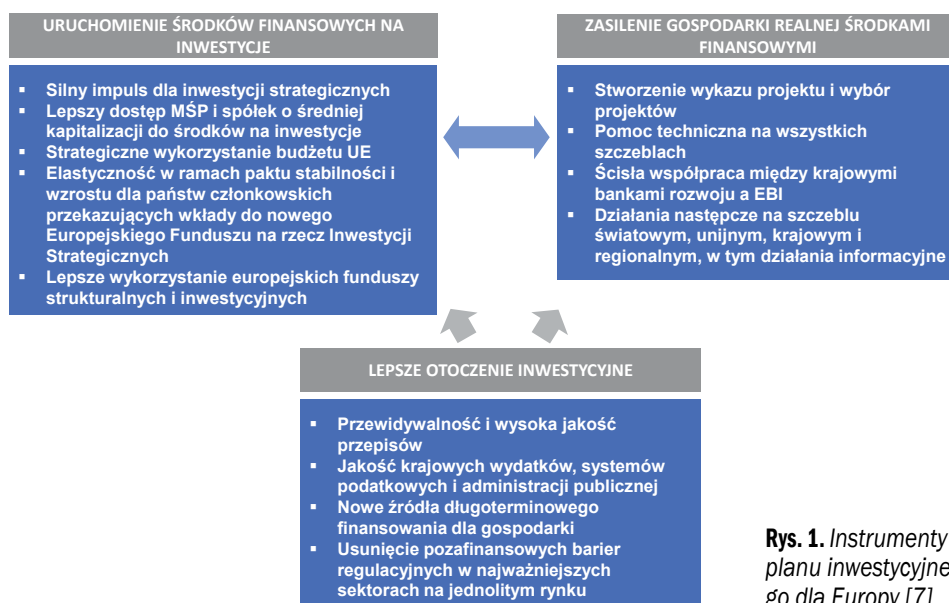
- ❖ uruchomienie w ciągu trzech najbliższych lat dodatkowych inwestycji na kwotę co najmniej 315 mld euro;
- ❖ ukierunkowanie inicjatyw w taki sposób, aby mieć pewność, że te dodatkowe inwestycje wychodzą naprzeciw potrzebom gospodarki,
- ❖ wprowadzenie środków mających zapewnić większą przewidywalność regulacyjną i zniesienie bariery dla inwestycji.

Zwiększenie środków publicznych na inwestycje sprzyjać powinno wzrostowi inwestycji w sektorze prywatnym. Ograniczenie barier i ukierunkowanie inwestycji na realne potrzeby gospodarki powinno znacząco wpłynąć na atrakcyjność inwestycyjną regionów Unii Europejskiej. Napływ inwestycji jest bowiem, jak wynika z teorii rozwoju regionalnego, istotnym czynnikiem poprawy konkurencyjności zarówno poszczególnych państw i regionów, jak i całej Unii Europejskiej.

Planowane uruchomienie dodatkowych inwestycji na kwotę co najmniej 315 mld euro w latach 2015–2017 obejmuje wyłącznie środki na poziomie UE. Proponowane działania będą finansowane w obrębie obowiązujących wieloletnich ram finansowych dla budżetu UE na lata 2014–2020, co pozwoli zapewnić szybkie zrealizowanie zapowiedzianego planu. W tym celu nastąpić ma realokacja środków budżetu unijnego, zarówno na poziomie UE, jak i na poziomie krajowym. Głównym założeniem jest zapewnienie większej zdolności do ponoszenia ryzyka za pomocą środków publicznych w celu przyciągnięcia prywatnych środków na finansowanie opłacalnych projektów inwestycyjnych, które w przeciwnym razie nie zostałyby zrealizowane. Wynikiem tego ma być lepsze wykorzystanie zasobów publicznych.

W celu zapewnienia wsparcia na pokrycie ryzyka długoterminowych inwestycji i większego dostępu do finansowania dla MŚP oraz spółek o średniej kapitalizacji (tj. przedsiębiorstw zatrudniających od 250 do 3000 pracowników) zostanie utworzony, we współpracy z Komisją i Europejskim Bankiem Inwestycyjnym (EBI), Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS). Fundusz będzie działał w ramach grupy EBI, wykorzystując ugruntowaną wiedzę fachową personelu banku oraz korzystając z jego zdolności do skutecznych działań. Celem funduszu jest uzupełnianie obecnych działań poprzez skoncentrowanie się wyłącznie na inwestycjach strategicznych, które są niezbędne do przywrócenia wzrostu gospodarczego w Europie. Gwarancja udzielona przez budżet UE spowoduje, że inwestowanie w takie projekty będzie zapewniało atrakcyjny zwrot kapitału i w związku z tym powinna łatwiej przyciągnąć większą liczbę inwestorów z sektora prywatnego.

Uruchomieniu środków publicznych na inwestycje towarzyszyć będzie ich ukierunkowanie na naj-



Rys. 1. Instrumenty planu inwestycyjnego dla Europy [7]

Tab. 1. Wybrane projekty inwestycji kolejowych mających strategiczne znaczenie dla Europy [9]

Nazwa projektu	Nakłady inwestycyjne [mln EUR]	Wydatki w latach 2015-2017 [mln euro]
Budowa linii dużych prędkości Warszawa–Łódź–Poznań / Wrocław	7 500,0	750,00
Budowa linii kolejowej Podłęże–Szczyrzyc–Tymbark / Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii nr 104 Chabówka–Nowy Sącz na odcinku Nowy Sącz–Muszyna–granica państwa i Chabówka–Nowy Sącz	1 418,67	120,0
Modernizacja linii E75 na odcinku Białystok–Suwałki–Trakiszki (gr. państwa)	591,11	14,78
Modernizacja linii E59 na odcinku Poznań Gł. – Szczecin Dąbie (II etap)	400,0	50,00
Odnowienie taboru dla połączeń aglomeracji Łódź i Warszawa	285,4	b.d.
Modernizacja linii dla ruchu pasażerskiego (E30 i E65) na Śląsku, III etap, linia E30, odcinek Chorzów Batory–Gliwice Łabędy (TEN-T, korytarz Baltic–Adriatic)	260,1	b.d.
Modernizacja linii Malbork–Elbląg–Bogaczewo–Braniewo, odcinek linii nr 204	200,0	50,00
Modernizacja linii Szczecin Dąbie–Świnoujście, odcinek linii nr 401	200,0	50,00
Modernizacja linii Kościerzyna–Gdynia Gł., odcinek linii nr 201	200,0	50,00
Modernizacja linii nr 4 na odcinku Grodzisk Maz.–Zawiercie, dostosowanie do prędkości 200 km/h	200,0	100,00
Budowa obwodnicy Zbąszynka jako części E20	200,0	50,00
Modernizacja linii Bydgoszcz Gł.–Piła Gł.–Krzyż, odcinek linii nr 18 i 203, etap II, odc. Piła Gł.–Krzyż, w tym elektryfikacja	153,69	b.d.
Modernizacja linii Skawina–Sucha Beskidzka–Chabówka–Zakopane, odcinek linii nr 97,98 i 99, w tym budowa łącznika Sucha Beskidzka–Chabówka	142,81	b.d.
Modernizacja linii Oleśnica / Łukanów–Krotoszyn–Jarocin–Września–Gniezno, odc. linii nr 281 i 766	94,58	b.d.
Modernizacja linii Czechowice Dziedzice–Bielsko-Biała–Zwardoń (gr. państwa), odc. linii nr 139	83,23	b.d.
Modernizacja linii Bydgoszcz Gł.–Piła Gł.–Krzyż, odcinek linii nr 18 i 203, etap I	82,76	b.d.
Modernizacja linii Stalowa Wola Rozwadów–Przeworsk, odcinek linii nr 68	81,10	b.d.
Modernizacja linii Kamieniec Ząbkowicki–Międzyzlesie, odcinek linii C-E59	75,66	b.d.
Modernizacja linii Kraków Płaszów–Skawina–Oświęcim, odcinek linii nr 94	59,11	b.d.
Modernizacja linii Szczecin Gł.–Szczecin Gumieńce–gr. państwa, odcinek linii nr 408 i 409	50,00	50,00

ważniejsze potrzeby gospodarcze, będące drugim elementem planu inwestycji strategicznych. Oznacza to skierowanie dodatkowych środków publicznych i prywatnych na opłacalne projekty o rzeczywistej wartości dodanej dla europejskiej społecznej gospodarki rynkowej. W tym zakresie przewiduje się zupełnie nowe podejście do identyfikacji i przygotowywania projektów inwestycyjnych. Tworzony ma być wykaz inwestycji mających strategiczne znaczenie dla Europy, predestynowanych do finansowania z nowego funduszu. Zwiększona ma zostać także pomoc techniczna poprzez utworzenie centrum doradztwa inwestycyjnego.

Wykaz projektów ma mieć charakter dynamiczny. Będzie on tworzony na podstawie kryteriów ekonomicznych. Jego dynamiczny charakter ma polegać na tym, że projekty będą systematycznie dodawane do wykazu oraz usuwane z wykazu wraz z biegiem czasu.

Grupa zadaniowa ds. inwestycji pod przewodnictwem Komisji Europejskiej i Europejskiego Banku Inwestycyjnego wraz z państwami członkowskimi dokonała przeglądu potencjalnie rentow-

nych projektów o znaczeniu europejskim i przygotowała propozycję wykazu inwestycji mających strategiczne znaczenie dla Europy. W wykazie tym znalazły się liczne polskie projekty, w tym na pierwszym miejscu pojawiła się budowa linii kolejowej dużych prędkości Warszawa–Łódź–Wrocław / Poznań (tab. 1) z budżetem 7,5 mld euro, w tym w latach 2015–2017 – 750 mln euro. Środki prywatne w tym wykazie oznaczają nie tylko kapitał *stricto* prywatny, ale także fundusze własne państwa członkowskiego (bez wkładu z funduszy UE).

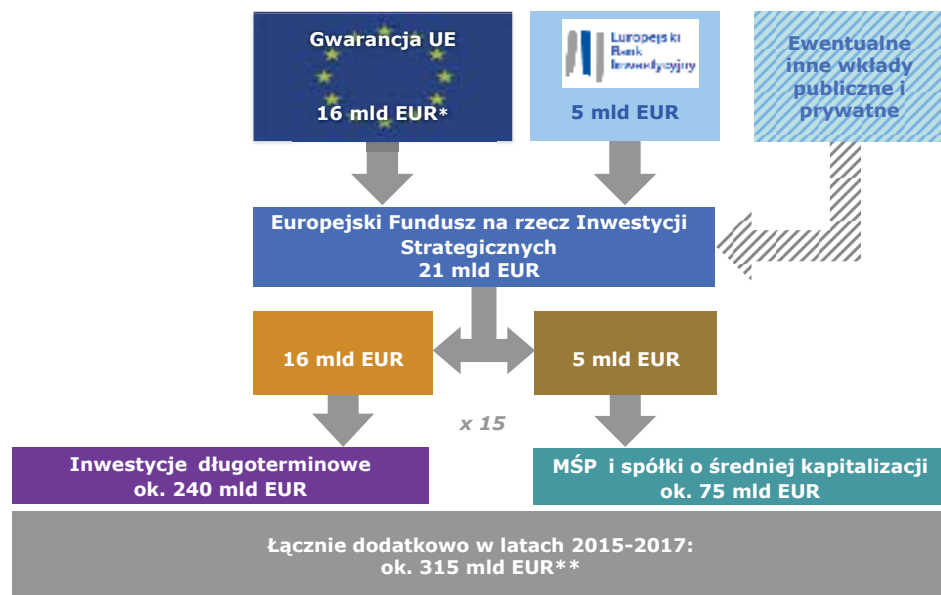
Ujęcie wielu z inwestycji wymienionych w tabeli 1 budzi poważne wątpliwości. Głównym celem nowego podejścia do programowania inwestycji miało być takie ich ukierunkowanie, które wpłynie na poprawę konkurencyjności europejskiej gospodarki oraz na ożywienie wzrostu gospodarczego. Tymczasem większość z projektów ma charakter modernizacji lokalnych linii kolejowych. Analizując ten wykaz, można odnieść wrażenie, że jest on planem remontowym narodowego zarządcy infrastruktury. Takie podejście nie przyczyni się ani do poprawy europejskiej gospodarki, ani do zwiększenia konkurencyjności kolei na rynku transportowym. Być może umieszczenie tych „inwestycji” miało na celu osiągnięcie zakładanego mnożnika inwestycyjnego oraz wzrostu udziału środków prywatnych w finansowaniu inwestycji (nawet jeśli te środki prywatne będą pochodziły z budżetu państwa).

Trzecim elementem planu inwestycji strategicznych jest poprawa klimatu inwestycyjnego (otoczenia biznesowego), rozumianego jako wzmocnienie jednolitego rynku poprzez stworzenie optymalnych warunków ramowych dla inwestycji, zapewnienie większej przewidywalności przepisów oraz usunięcie barier dla inwestycji. W tym zakresie przewiduje się trzy grupy instrumentów:

- ❖ uproszczenie przepisów,
- ❖ ustalenie źródeł długoterminowego finansowania i utworzenie unii rynków kapitałowych,
- ❖ wzmocnienie równych warunków dla inwestowania i znoszenie barier dla inwestycji na jednolitym rynku.

Aspekty finansowe inwestycji strategicznych

W celu utworzenia EFIS zostanie ustanowiona gwarancja w wysokości 16 mld euro w ramach budżetu UE na wsparcie funduszu (rys. 2). EBI zaangażuje środki w kwocie 5 mld euro. Fundusz rozpocznie zatem działalność ze znacznymi zasobami, ale też będzie miał możliwość poszerzenia z czasem zakresu swoich działań. Państwa członkowskie będą miały możliwość wniesie-



* 50 % gwarancji = 8 mld EUR z instrumentu „Łącząc Europę” (3,3), programu „Horyzont 2020” (2,7) i marginesu budżetowego (2)
 ** Początkowe wkłady UE netto wykorzystane jako gwarancja: 307 mld EUR

Rys. 2. Wstępna koncepcja Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych [7]

nia swojego wkładu do funduszu w formie kapitału. Będą mogły dokonać tego bezpośrednio lub za pośrednictwem swoich krajowych banków rozwoju lub podobnych instytucji.

Zasadniczym zadaniem EFIS jest zapewnienie zwiększonej zdolności do ponoszenia ryzyka i uruchomienie dodatkowych inwestycji – przede wszystkim ze źródeł prywatnych, ale także publicznych – w określonych sektorach i obszarach. Zgromadzone środki, dzięki mechanizmowi mnożnika inwestycyjnego, przyczynić się mają do zwielokrotnienia wartości inwestycji. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń oszacowano, że ogólny efekt mnożnikowy wyniesie 1:15. Oznacza to, że jedno euro zabezpieczone przed ryzykiem przez fundusz pozwala pozyskać średnio 15 euro na inwestycje w gospodarce realnej, które w przeciwnym razie nie zostałyby zrealizowane (rys. 3). W konsekwencji przy utworzeniu funduszu z początkowym wkładem w wysokości 21 mld euro na poziomie UE wygenerowanych zostać może ok. 315 mld euro dodatkowych środków finansowych w ciągu trzech lat. Przyłączanie się kolejnych partnerów do funduszu zwiększała będzie wielokrotnie wartość inwestycji.

Z 16 mld euro gwarancji UE połowa, tj. 8 mld euro, będzie zabezpieczona:

- ❖ istniejącymi środkami finansowymi UE z marginesu elastyczności – 2 mld euro, które istnieją w budżecie UE,
- ❖ instrumentu „Łącząc Europę” – 3,3 mld euro,
- ❖ programu „Horyzont 2020” – 2,7 mld euro.

Programując inwestycje, należy uwzględnić wszystkie dostępne źródła, w tym fundusze strukturalne i inwestycyjne. Środki finansowe powinny być wykorzystywane bardziej efektywnie niż dotychczas, koncentrując się na obszarach kluczowych

dla wzrostu gospodarczego i konkurencyjności. Podejmując decyzję o finansowaniu projektów, zapewnić należy możliwość wystąpienia efektu mnożnikowego.

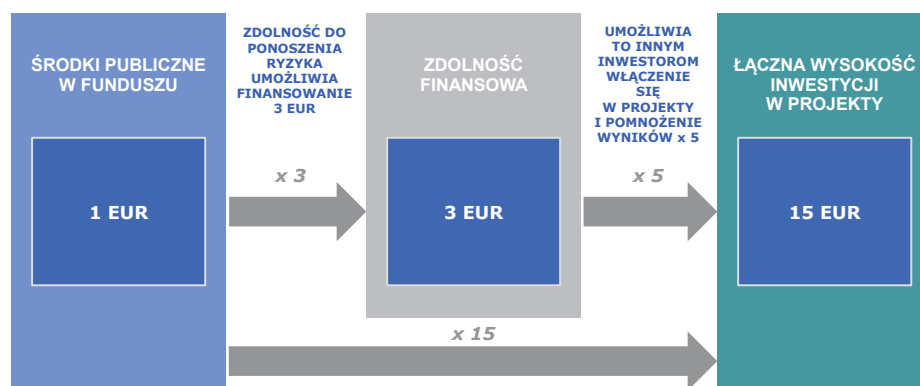
W perspektywie finansowej 2014–2020 zakłada się podwojenie innowacyjnych instrumentów finansowych, takich jak pożyczki, udziały kapitałowe i gwarancje, przy jednoczesnym ograniczeniu finansowania inwestycji z dotacji budżetowych. Komisja Europejska zaleca, aby państwa członkowskie zagwarantowały udział tych instrumentów w projektach współfinansowanych z funduszy i aby wynosił on co najmniej:

- ♦ 50% w dziedzinie wsparcia małych i średnich przedsiębiorstw,
- ♦ 20% w projektach dotyczących redukcji emisji CO₂,
- ♦ 10% w projektach z zakresu technologii informacyjnych i komunikacyjnych oraz zrównoważonego transportu,

- ♦ 5% w dziedzinie wsparcia na rzecz badań, rozwoju i innowacji oraz efektywności środowiskowej i efektywnego gospodarowania zasobami.

Komisja Europejska szacuje, że w latach 2014–2020 to nowe podejście doprowadzi do przeznaczenia niemal 30 mld euro na innowacyjne instrumenty finansowe, co przy bezpośrednim efekcie dźwigni przyniosłoby dodatkowe inwestycje o wartości od 40 do 70 mld euro przy jeszcze większym efekcie mnożnikowym w gospodarce realnej. Te dodatkowe inwestycje oszacowano na 20 mld euro, które można by uruchomić w okresie 2015–2017 (rys. 4).

Państwa członkowskie oraz regiony mogą poprawić efekt mnożnikowy unijnych środków finansowych poprzez zwiększenie współfinansowania krajowego powyżej minimalnego wymogu prawnego. Ponieważ środki publiczne są ograniczone, źródłem tego zwiększenia mogłyby być środki prywatne. Ponadto Komisja zwraca się do państw członkowskich o jak najszybsze wykorzystywanie środków unijnych wciąż dostępnych z okresu programowania na lata 2007–2013 oraz o zadbanie o wykorzystanie tych środków w pełni na działania wspierające realizację planu inwestycyjnego.



Rys. 3. Efekt mnożnikowy EFIS [7]

Wykaz inwestycji strategicznych, opracowany na podstawie projektów zgłoszonych przez państwa członkowskie UE, obejmuje 2 tys. projektów o łącznej wartości 1,3 bln euro [6]. Wśród nich znajduje się 250 zgłoszonych przez Polskę projektów o łącznej wartości 132,8 mld euro (tab. 2). Stanowią one 12,5% ogółu zgłoszonych projektów w UE i 10,2% ich łącznej wartości.

Dominujące znaczenie mają projekty w sektorze transportu. Stanowią one 30,5% łącznej liczby projektów w UE i 44% projektów w Polsce. Tak duży udział tych projektów jest wynikiem przekonania, że infrastruktura transportu jest warunkiem koniecznym kreowania konkurencyjności regionów. W świetle koncepcji teoretycznych [np. 5] mogłoby to wskazywać, że europejskie regiony postrzegane są jako obszary o niskim i średnim poziomie rozwoju. Dotyczy to w szczególności Polski, gdzie udział planowanych inwestycji w sektorze transportu jest znacznie wyższy niż średnio w UE. Dane statystyczne wskazują jednak, że już obecnie nie ma wyraźnej zależności pomiędzy konkurencyjnością regionów a ich wyposażeniem w infrastrukturę transportu [4]. Oznacza to, że istnieją inne równie ważne, a może ważniejsze niż infrastruktura, czynniki determinujące konkurencyjność regionów. W szczególności zaliczyć do nich można rozwój kapitału intelektualnego. Tymczasem udział zaplanowanych inwestycji związanych z wiedzą i gospodarką cyfrową (*Knowledge and the digital economy*) stanowi zaledwie 6% przy niemal 19% średnio w UE.

Zaplanowane nakłady na inwestycje drogowe są ponad dwukrotnie wyższe niż na kolejowe. Działania w transporcie kolejowym, jak wynika z przedstawionych zamierzeń, koncentrują się na rewitalizacji i modernizacji infrastruktury. W transporcie drogowym natomiast przewidziano przede wszystkim inwestycje w rozwój sieci dróg ekspresowych i autostrad. Doprowadzi

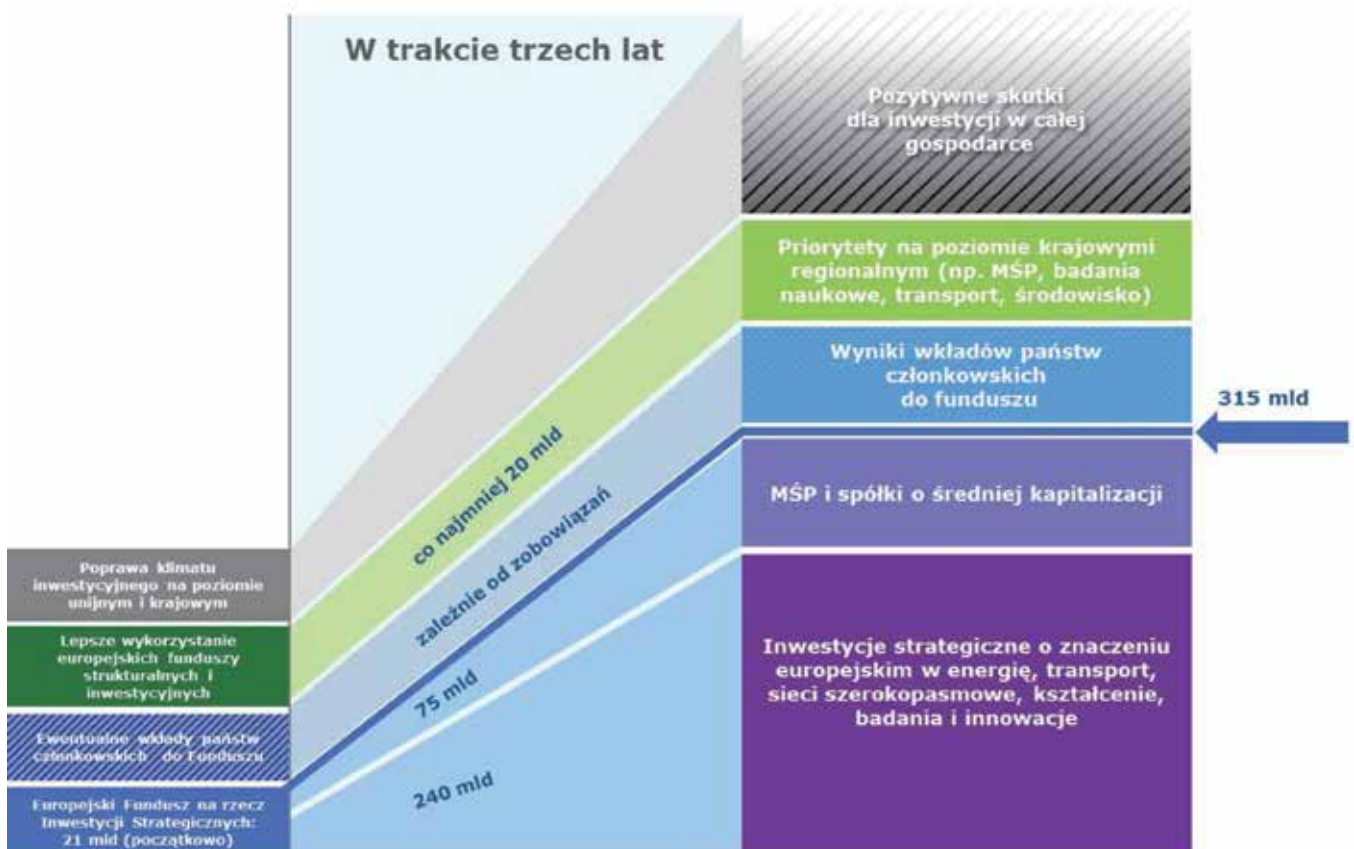
to, jak wykazywano w artykule [3], do dysproporcji pomiędzy transportem drogowym i kolejowym, uniemożliwiając urzeczywistnienie idei zrównoważonego rozwoju.

Już wstępna lektura listy projektów zgłoszonych przez stronę polską wzbudza wątpliwości co do możliwości ich realizacji z nowego instrumentu finansowego. Projekty z listy kolejowej mają w większości charakter inwestycji odtworzeniowych po latach degradacji infrastruktury torowej. Poza przewróceniem jej do stanu sprzed 20 czy 30 lat, w niektórych przypadkach możliwe jest zwiększenie prędkości maksymalnej jedynie od 20 czy 40 km/h. Trudno znaleźć nową jakość, która wpłynie na atrakcyjność inwestycji i spowoduje zainteresowanie kapitału prywatnego, co jest celem inicjatywy Junckera.

Na pierwszym miejscu listy zgłoszonej przez Polskę znajduje się inicjatywa budowy linii dużej prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław, która docelowo zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu i Rady 1315/2013 Unii ma być przedłużona do Pragi. Projekt ten niezmiennie od lat stanowi przedmiot zainteresowania kapitału europejskiego i azjatyckiego, zainteresowanych finansowaniem inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Pozytywne doświadczenia z takiego finansowania inwestycji w linii dużej prędkości we Francji rokuje polskiemu projektowi duże szanse na realizację w najbliższych latach. Jest to także jeden z nielicznych projektów z listy polskiej, która ma wykonane niezbędne studia i analizy i jego realizacja może zacząć się praktycznie bezwzględnie.

Typy projektów

Realizowane projekty w ramach planu inwestycji strategicznych, jak już wspomniano, powinny przyczyniać się do ożywienia wzrostu gospodarczego i poprawy konkurencyjności Unii Eu-



Rys. 4. Efekty finansowe planu inwestycji strategicznych [7]

Tab. 2. Zgłoszone projekty do planu inwestycji strategicznych w układzie sektorowym

Państwo	Liczba projektów							Łączna wartość zgłoszonych projektów [mld euro]	
	Ogółem	Transport	Energia	Zasoby i środowisko naturalne	Infrastruktura społeczna	Wiedza i cyfryzacja	Inne	Ogółem	w latach 2015-2017
Austria	19	11	2	4	-	2	-	28,2	11,4
Belgia	171	41	29	13	51	21	16	77,04-77,5	38,06
Bulgaria	18	5	9	3	-	1	-	3,5	0,4
Chorwacja	77	31	21	15	3	7	-	21,54	7,48
Cypr	6	-	2	-	2	-	2	1,60-1,68	0,26
Czechy	46	9	26	3	3	4	1	11,18-12,38	6,55-7,26
Dania	26	16	3	6	-	1	-	23,5	7,84
Estonia	32	8	5	5	2	12	-	12,29	3,257
Finlandia	110	22	6	28	8	45	1	25,44-25,59	11,28
Francja	31	6	9	2	4	10	-	Dane	nieporównywalne
Niemcy	58	22	12	3	8	13	-	89	27,9
Grecja	174	26	29	14	35	55	15	41,49	9,02
Węgry	50	11	9	17	5	8	-	15,81	5,82
Irlandia	65	37	11	7	11	3	1	23,61	11,11
Włochy	101	27	29	7	7	31	-	4303,5	89,9
Łotwa	58	26	6	2	10	14	-	10,68	2,6
Litwa	23	4	17	1	-	1	-	13,94-14,14	4,23-4,24
Luksemburg	35	9	4	16	6	-	-	5,1	1,09
Malta	5	3	-	-	2	-	-	1,63	b.d.
Holandia	47	10	11	3	4	14	5	64,41-64,76	16,58-21,98
Polska	250	110	104	16	5	15	-	132,8	17,5
Portugalia	113	37	35	8	18	15	-	31,89	16,056
Rumunia	337	74	40	71	61	89	-	62,59	49,92
Słowacja	125	58	25	20	8	14	-	27,98	10,63
Słowenia	22	5	4	1	4	5	3	9,25	2,27
Hiszpania		b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	52,97
Szwecja	3	2	1	-	-	-	-	3,16	3,16
Wielka Brytania	94	28	29	6	9	22	-	244,69	81,65
Ogółem	2002	610	449	265	257	380	44	982,32-984,76	399,04-405,16

Źródło: Oprac. własne na podst. [9].

ropejskiej. Dla osiągnięcia tych zamierzeń inwestycje powinny obejmować w szczególności projekty w zakresie:

- infrastruktury sieci cyfrowej i energetycznej,
- infrastruktury transportowej w centrach przemysłu, edukacji, badań i innowacji,
- zwiększenia zatrudnienia, w szczególności poprzez finansowanie MŚP oraz zatrudnienia młodzieży,
- zrównoważonego środowiska,
- innowacji, badania i rozwoju.

Przygotowując wykaz projektów, uwzględnić należy następujące kryteria:

- ❖ wartość dodana – projekty powinny zapewnić realizację celów UE,
- ❖ efektywność ekonomiczna – priorytetowo należy traktować projekty zapewniające wysokie korzyści społeczno-ekonomiczne,
- ❖ zdolność do rozpoczęcia najpóźniej w ciągu najbliższych trzech lat.

Dodatkowo projekty powinny umożliwiać wykorzystanie innowacyjnych źródeł finansowania. Powinny one mieć także odpowiednią wielkość.

Podsumowanie

Przedłużający się w Europie kryzys gospodarczy i finansowy, mimo deklaracji polityków o jego zakończeniu, wymaga podejmowania racjonalnych działań, zmierzających do poprawy konkurencyjności gospodarki w państwach członkowskich UE,

a w konsekwencji – zwiększenia dynamiki wzrostu gospodarczego. Ich przykładem może być koncepcja planu inwestycji strategicznych. Opracowane rozwiązania mają zachęcać do zwiększenia udziału środków prywatnych oraz innowacyjnych instrumentów finansowych w finansowaniu inwestycji. Podejście takie jest bez wątpienia słuszne. Zaangażowanie kapitału prywatnego wymaga jednak zapewnienia odpowiedniej stopy zwrotu, a nie tylko wysokiej efektywności ekonomicznej projektu, uwzględniającej korzyści społeczne i gospodarcze. Ogranicza to możliwość korzystania ze środków prywatnych (*stricte* prywatnych, a nie pochodzących z budżetu państwa członkowskiego) na inwestycje obciążone wysokim ryzykiem, niską stopą zwrotu oraz długim okresem zwrotu. Do inwestycji takich zalicza się niewątpliwie przedsięwzięcia z zakresu budowy i modernizacji infrastruktury transportowej, w tym kolejowej [2]. Innowacyjne instrumenty finansowe mogą być istotnym czynnikiem poprawiającym zainteresowanie kapitału prywatnego inwestycjami w sektorze transportu. Konieczne jest jednak stworzenie właściwego klimatu oraz regulacji prawnych. W przeciwnym razie skutki będą podobne, jak w przypadku partnerstwa publiczno-prywatnego.

Kreując wykaz inwestycji strategicznych, uwzględnić należy ich zdolność do kreowania wartości dodanej oraz generowania korzyści dla poszczególnych państw i regionów. Cechy takie mają m.in. projekty budowy linii dużych prędkości, przyczynia-

grudzień 2014 r. / styczeń 2015 r.

- Zatwierdzenie przez Radę Europejską i Parlament Europejski planu inwestycyjnego dla Europy, w tym decyzji o utworzeniu Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych, oraz wyrażenie zgody na szybkie przyjęcie odpowiedniego rozporządzenia
- Przedstawienie przez Komisję wniosku w sprawie odpowiedniego rozporządzenia w styczniu 2015 r.
- Debata nad rozporządzeniem w Parlamencie i Radzie w celu zapewnienia jego wejścia w życie do czerwca 2015 r.
- Grupa Europejskiego Banku Inwestycyjnego zaczyna działania z wykorzystaniem swoich zasobów własnych
- Zakończenie przez państwa członkowskie programowania europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych w celu zmaksymalizowania skutków
- Przyspieszenie identyfikacji projektów na poziomie UE, w oparciu o sprawozdanie grupy zadaniowej Komisji i EBI
- Pierwsze działania EBI i najważniejszych zainteresowanych stron mające na celu utworzenie „centrum doradztwa inwestycyjnego”

do połowy 2015 r.

- Rozpoczęcie działalności przez nowy Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych
- Pierwsze odczuwalne efekty unijnych funduszy strukturalnych i inwestycyjnych, w synergii z programami UE
- Rozpoczęcie działalności przez nowe centrum doradztwa inwestycyjnego
- Wprowadzenie na poziomie UE przejrzystego wykazu projektów, który będzie rozszerzany w miarę upływu czasu
- Rozpoczęcie działań następczych na szczeblu unijnym, krajowym i regionalnym we współpracy z odpowiednimi zainteresowanymi stronami
- Umożliwienie monitorowania postępów w realizacji planu inwestycyjnego w czasie rzeczywistym na specjalnej stronie internetowej

do połowy 2016 r.

- Przed śródrokresowym przeglądem wieloletnich ram finansowych można rozważyć inne działania
- Przegląd postępów, w tym na szczeblu szefów państw i rządów

Rys. 5. Harmonogram wdrażania planu inwestycji strategicznych [7]

jące się zarówno do rozwoju gospodarczego, jak i poprawy konkurencyjności kolei na rynku transportowym [1]. Umieszczenie linii kolejowej na pierwszym miejscu wykazu inwestycji strategicznych w Polsce uznać należy jako rozwiązanie właściwe.

Opracowanie projektu rozporządzenia w sprawie *Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych* jest bezsprzecznie istotnym etapem racjonalizacji wyboru i finansowania inwestycji w państwach członkowskich Unii Europejskiej. Zastosowanie przyspieszonej procedury przez Parlament Europejski i Radę zwiększa szansę, że nowy fundusz rozpocznie działalność w 2016 r. (rys. 5).

Bibliografia:

1. Dyr T., *Koleje dużych prędkości jako czynnik poprawy konkurencyjności kolei na rynku transportowym*, „Technika Transportu Szynowego” 2010, nr 11–12.
2. Dyr T., Kozubek P. R., *Ocena inwestycji współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej*, Instytut Naukowo-Wydawniczy „Spatium”, Radom 2013.
3. Dyr T., *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku*, „Technika Transportu Szynowego” 2013, nr 1.
4. Dyr T., Ziółkowska K., *Economic infrastructure as factor of the region's competitiveness*, „Central European Review of Economics & Finance” 2014, Vol. 6, No. 3.
5. Gardiner B., Martin R., Tyler P., *Competitiveness, Productivity and Economic Growth across the European Regions*, University of Cambridge, 2004.
6. *Investment Offensive for Europe: EU Task Force identifies 2,000 potential projects worth €1.3 trillion*. European Commission – European Investment Bank: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-2480_en.htm (dostęp z dnia 19.02.2015 r.).

7. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Banku Centralnego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, Komitetu Regionów oraz Europejskiego Banku Inwestycyjnego Plan inwestycyjny dla Europy. KOM (2014) 903.

8. Komunikat Komisji *Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*. KOM (2010) 2020.

9. *Project lists from Member States and the Commission. Special Task Force (Member States, Commission, EIB) on investment in the EU*: http://ec.europa.eu/priorities/jobs-growth-investment/plan/docs/project-list_part-2_en.pdf, (dostęp z dnia 10.02.2015 r.).

10. Wniosek Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie *Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1291/2013 i (UE) nr 1316/2013*. KOM (2015) 10.

Autorzy:

prof. nadzw., dr hab. **Tadeusz Dyr** – Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny w Radomiu, Wydział Ekonomiczny
mgr inż. **Agata Pomykała** – Instytut Kolejnictwa

An Investment Plan for Europe

Increasing Europe's competitiveness and stimulating investment for job creation is a priority for the European Commission. According to this idea, the European Commission has prepared a threefold initiative to accelerate the recovery from the crisis and investment growth in the years 2015-2017. The paper presents the assumptions of this concept.