



PISM | POLSKI INSTYTUT SPRAW MIĘDZYNARODOWYCH
THE POLISH INSTITUTE OF INTERNATIONAL AFFAIRS

BIULETYN

Nr 27 (1959), 19 lutego 2020 © PISM

Redakcja: Sławomir Dębski • Patrycja Sasnal • Rafał Tarnogórski
Katarzyna Staniewska (sekretarz redakcji)
Sebastian Płóciennik • Justyna Szczudlik • Daniel Szeligowski • Jolanta Szymańska
Marcin Terlikowski • Karol Wasilewski • Szymon Zaręba • Tomasz Żornaczuk

Narodowy Plan Inwestycyjny na lata 2020–2050 – pomysł Czech na rozwój infrastruktury

Łukasz Ogrodnik

W grudniu 2019 r. rząd Andreja Babiša przedstawił Narodowy Plan Inwestycyjny (NPI) Czech na lata 2020–2050. Główną część planu, który ma m.in. przynosić wizerunkowe korzyści rządzącej Akcji Niezadowolonych Obywateli (ANO), stanowią projekty infrastrukturalne. Uwzględnienie w projekcie funduszy unijnych przeznaczonych na inwestycje wspierające m.in. transformację energetyczną ma wzmocnić pozycję Czech w negocjacjach nad perspektywą finansową UE na lata 2021–2027. Realizacja projektów NPI, takich jak rozbudowa połączeń drogowych z Polską, wzmocni regionalną sieć infrastrukturalną.

Założenia NPI. Plan jest prawnie niewiążącym wykazem aktualnych i przyszłych inwestycji w Czechach. Zawiera listę 20 tys. projektów, rozłożonych na trzy dekady, głównie infrastrukturalnych, a także dotyczących edukacji, kultury, opieki zdrowotnej i służby zagranicznej (np. plany modernizacji placówek dyplomatycznych, w tym renowacja ambasady Czech w Warszawie). NPI wpisuje się w rządową akcję promocyjną „Czechy: państwo przyszłości”. Jej elementem było również przyjęcie przez rząd ANO i Czeskiej Partii Socjaldemokratycznej (ČSSD) Strategii Innowacyjnej na lata 2019–2030 w lutym ub.r. oraz planu „Cyfrowe Czechy” w kwietniu ub.r. Z kolei w styczniu br. gabinet Babiša przyjął Strategię Gospodarczą do 2030 r.

Rząd szacuje koszty inwestycji NPI na 8 bln koron czeskich (prawie 320 mld euro). Zgodnie z projektem ustawy budżetowej na 2020 r., przyjętym przez czeski parlament w grudniu ub.r., inwestycje realizowane w bieżącym roku będą kosztować prawie 6 mld euro. Oznacza to, że Czechy zwiększyły nakłady na ten cel o ok. 1 mld euro w skali roku. By usprawnić realizację inwestycji, ANO przeforsowało utworzenie Narodowego Funduszu Rozwoju – wspólnego projektu państwa i czterech największych banków komercyjnych. Część założeń planu ma zostać zrealizowana dzięki partnerstwu publiczno-prywatnemu. Rząd Czech zakłada również pozyskanie większych dotacji z UE, w tym kredytów z Europejskiego Banku Inwestycyjnego i wsparcia dla przedsiębiorstw z Europejskiego Funduszu Inwestycyjnego. W dokumencie brakuje jednak wskazania źródeł finansowania poszczególnych projektów i dokładnego harmonogramu ich realizacji.

Ponad 77% projektów dotyczy infrastruktury transportowej. Ma to na celu pokazanie determinacji rządu w rozwijaniu czeskiej sieci drogowej, która według Światowego Forum Ekonomicznego należy do najgorszych w UE. Od 2011 r. w Czechach oddano do użytku 130 km autostrad, czyli mniej niż w latach 90. ubiegłego wieku czy w pierwszej dekadzie tego stulecia. Przedłużająca się modernizacja dróg, np. odcinków najdłuższej czeskiej autostrady D1, łączącej Pragę, Brno i Ostrawę z polską autostradą A1, powodowała ponadto protesty obywateli. Realizacja założeń NPI – w tym plan oddania do użytku 110 km nowych autostrad do 2021 r. – ma zniwelować długoletnie zaniedbania i niezadowolone społeczne. W infrastrukturze kolejowej – oprócz modernizacji i rozbudowy istniejących połączeń – rząd akcentuje potrzebę utworzenia linii dużych prędkości. Dotyczy to przede wszystkim tras pomiędzy trzema

największymi miastami: Pragę, Brnem i Ostrawą. NPI uwzględnia poszerzenie infrastruktury regionalnej na bazie przebiegających przez Czechy korytarzy Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T): „Bałtyk–Adriatyk”, „Wschód / wschodnia część regionu Morza Śródziemnego” oraz „Ren–Dunaj”. Taka rozbudowa sieci kolejowej została zawarta w programie trwającego czeskiego [przewodnictwa w Grupie Wyszehradzkiej](#).

Plan zakłada także zwiększenie udziału atomu w miksie energetycznym. Mają temu służyć inwestycje w bloki dwóch elektrowni atomowych: Dukovany oraz Temelín. W pierwszym przypadku trwa procedura przetargowa, a termin rozpoczęcia realizacji inwestycji jest wyznaczony na 2029 r. NPI uwzględnia współczesne trendy gospodarcze i technologiczne, takie jak przemysł 4.0. Wsparcie innowacyjności w sytuacji, gdy krajowy udział przemysłu w tworzeniu wartości dodanej brutto wynosi 30% (przy średniej UE na poziomie 19%), ma służyć podwyższeniu jego konkurencyjności.

Cele premiera Babiša. NPI jest częścią kampanii partii ANO, która kreuje się na ugrupowanie najbardziej przychylne inwestycjom. Dokument ma wykazać, że gabinet Babiša dysponuje strategicznymi planami rozwoju wszystkich regionów Czech. Przytłaczająca większość inicjatyw programowych pochodzi z resortów kierowanych przez ANO. O dominującej pozycji tej partii świadczy również fakt, że upadła propozycja ČSSD, by finansowaniu NPI służyło wyższe opodatkowanie banków. Jednocześnie osobą odpowiedzialną za koordynację projektów NPI został Karel Havlíček, wicepremier oraz minister przemysłu i handlu, od stycznia br. również minister transportu (członek rządu z rekomendacji ANO).

Plan ma przeciwdziałać spowolnieniu gospodarczemu, które Komisja Europejska prognozuje wobec Czech. Wzrost PKB, który w 2018 r. wynosił 3%, a w 2019 r. – 2,5%, w 2020 r. jest przewidywany na 2,2%, a w 2021 – na 2,1%. W odpowiedzi Babiš zakłada, że w wypadku zmniejszenia inwestycji ze strony sektora prywatnego, to państwo powinno wyraźniej przyczynić się do wypracowania wzrostu gospodarczego, m.in. poprzez realizację NPI. Na poziomie Unii NPI ma być uzasadnieniem korzystnego przydziału dla Czech środków z polityki spójności przy negocjowaniu nowych Wieloletnich Ram Finansowych (WRF). Podkreślenie przez czeski rząd konieczności uwzględniania zmian klimatycznych i zapowiedzi dążenia do gospodarki niskoemisyjnej współgrają z celami Unii, dzięki czemu Babiš chce wzmocnić pozycję Czech w UE. Z kolei liczba inwestycji w obszarze infrastrukturalnym ma dowodzić, że kraj ten nadal potrzebuje hojnego wsparcia z funduszy spójności.

Czeskie plany rozwoju regionalnego. Inwestycje w infrastrukturę, jak np. modernizacja linii kolejowych pomiędzy Czechami i Słowacją czy dokończenie autostrady D52 do granicy z Austrią (z Pragi i Brna do Wiednia), mają skuteczniej łączyć Czechy z sąsiadami. Lepsze połączenia z Polską ma zapewnić dokończenie autostrady D11 do Lubawki (początek inwestycji zaplanowano na 2023 r.) i zespolenie jej z planowanym po polskiej stronie przygranicznym odcinkiem drogi S3. Plan zakłada także dokończenie drogi D48 (budowanej od 2017 r.), która łączy Śląsk Cieszyński z autostradą D1.

Uwzględnienie w NPI budowy kanału Odra–Łaba–Dunaj, który ma mocne poparcie polityczne prezydenta Miloša Zemana, nie oznacza jednak szybkiej realizacji projektu. Inwestycja została uwarunkowana opłacalnością ekonomiczną oraz zgodnością z założeniami programu ochrony przyrody Natura 2000. Ograniczenia te wskazują, że nie jest to jedna z wiodących inicjatyw w NPI, choć w czerwcu ub.r. znalazła się na przyjętej w Lublanie liście priorytetów Inicjatywy Trójmorza. Krokiem na drodze do realizacji tej inwestycji ma być połączenie regionu Ostrawy drogą wodną z okolicami Kędzierzyna-Koźla, co ułatwiłoby przepływ towarów z silnie uprzemysłowionego rejonu Czech do śródlądowych portów Niemiec i do Bałtyku.

Wnioski i rekomendacje. NPI potwierdza ewolucję programu ekonomicznego partii Babiša – z podkreślającego wolnorynkowe rozwiązania w stronę większego udziału państwa w gospodarce. Chociaż plan będzie ulegać modyfikacjom, daje ogólny kierunek długoletniego rozwoju Czech. Tym samym stanowi informację dla sąsiadów, w tym Polski, w jaki sposób można synchronizować przygraniczne inwestycje. Z kolei dla firm z branż budowlanych czy transportowych, także polskich, NPI jest szansą na udział w inwestycjach zaplanowanych przez czeski rząd.

Czechy i Polskę łączy chęć uzyskania w ramach WRF możliwie największych funduszy spójności z przeznaczeniem na inwestycje. Oba państwa są zwolennikami utrzymania swobody w wydatkowaniu środków przez członków UE. Uwzględnienie inwestycji przybliżających do modelu gospodarki niskoemisyjnej podkreśliły z kolei we wspólnej deklaracji przyjaciół polityki spójności, przyjętej w Pradze w listopadzie 2019 r. W planowaniu rozwoju regionalnej infrastruktury przez Czechy współpraca wyszehradzka odgrywa większą rolę niż Inicjatywa Trójmorza. Potwierdza to treść NPI, który nie koresponduje z dokumentami Inicjatywy Trójmorza, poza planami budowy kanału Odra–Łaba–Dunaj. Inwestycja ta powinna być natomiast przedmiotem dalszych konsultacji różnego szczebla. Do rozwinięcia połączeń na osi północ–południe może przyczynić się polskie przewodnictwo w V4 od lipca br. Niezbędne jest też poszerzenie założeń programowych V4 w kwestiach infrastrukturalnych. Poza kontynuacją prac nad linią kolei dużych prędkości, polskie przewodnictwo powinno skoncentrować się na transgranicznych połączeniach drogowych. Ich rozbudowa i modernizacja przyczynią się do podwyższenia jakości transportu w Europie Środkowej.