

PLAN JUNCKERA W POLSCE : EFIS SPECIAL REPORT

<http://www.euractiv.pl/efis-special-report-000265>

Spis treści

Polskie inwestycje w węgiel.....	1	Koleje.....	5
Odnawialne Źródła Energii.....	2	Nowe technologie.....	6
Polskie drogi.....	4		

Polskie inwestycje w węgiel

Komisja Europejska pod przewodnictwem Jean-Claude'a Junckera chce wspomóc wzrost w Unii Europejskiej za pomocą nowego funduszu inwestycyjnego, wartego 315 mld euro. Polska walczy o to, by jak największa część tej puli finansowania trafiła do naszego kraju – m.in. do sektora energetyki węglowej.

Unia Europejska zobowiązała się w październiku zeszłego roku do obniżania emisji dwutlenku węgla. Na planowanym na grudzień 2015 r. paryskim szczycie ONZ ws. zmian klimatu COP21 spodziewane są również dalsze działania na rzecz zmniejszania działań wysokoemisyjnych (więcej w naszym wywiadzie z Jerzym Buzkiem TUTAJ). Tymczasem wśród projektów zgłoszonych przez Polskę do finansowania z tzw. funduszu Junckera (wł. Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych, EFIS) znajdują się zarówno projekty inwestujące w OZE, jak i w tradycyjne bloki węglowe.

EFIS

EFIS ma udostępnić 315 mld euro na inwestycje w 28 krajach członkowskich (więcej TUTAJ). Mają one wspierać wzrost gospodarczy i pomóc Europie stanąć mocniej na nogach po kryzysie gospodarczym. By



Photo: Lukas Gojda/Shutterstock

zapewnić sprawiedliwy wybór, konkretne projekty do dofinansowania będą wybierane przez grupę niezależnych ekspertów z list przygotowywanych przez państwa członkowskie.

Plan Junckera ma być ukierunkowany na ryzykowne inwestycje – inwestycja ze strony UE ma zachęcić sektor prywatny do zaangażowania funduszy w projekty, które bez unijnego wsparcia zostałyby uznane za zbyt niepewne. Pożyczki od Brukseli w wysokości 30 mld euro mają przyciągnąć inwestycje ze strony sektora prywatnego, by ich łączna wartość wyniosła 315 mld euro. Innymi słowy, każde euro pożyczone przez Brukselę ma przynieść 15 euro od sektora prywatnego. Część ekonomistów uważa, że takie założenie jest zbyt optymistyczne.

Komisja Europejska ocenia, że proponowane przez Junckera środki mogłyby przynieść wzrost unijnego PKB o 330–410 mld EUR w ciągu trzech lat i umożliwić

stworzenie nawet 1,3 mln miejsc pracy.

Polskie projekty

Polska przedstawiła jedną z dłuższych list projektów (w pełni dostępna TUTAJ). Łącznie propozycje mają wartość 132,8 mld euro.

Zawiera się w nich np. projekt budowy nowego bloku energetycznego w Elektrowni Kozienice o mocy 1075 MW. Koszt budowy to 1,5 mld euro. Rząd zaproponował też inwestycję w bloki kogeneracyjne w Katowicach (130 i 180 MW) o wartości 350 mln euro.

I są to jedynie projekty krótko- i średnioterminowe. W dłuższej perspektywie Warszawa chciałaby również dostać 5 mld euro na rozwój kopalni i elektrowni korzystającej z węgla brunatnego w Gubinie.

Ciąg dalszy na str. 2

Ciąg dalszy na str. 1

Węgiel: niezależność i ekologia

Strona polska uzasadnia te propozycje wykorzystując obecną sytuację geopolityczną. Zwraca uwagę, że rozbudowa i rozwój możliwości generacji energii z węgla w Polsce przyczyni się do realizacji jednego ze strategicznych celów UE, czyli zwiększenia udziału energii z własnych zasobów w ogólnym bilansie energetycznym UE. Podkreśla też, że inwestycje w energetykę są bardzo kosztowne. Przy ograniczonej możliwości mobilizacji kapitału przez inwestorów prywatnych w warunkach stagnacji lub recesji gospodarczej, pomoc publiczna – w tym unijna – jest często jedynym sposobem zabezpieczenia odpowiednich kwot.

Polska zwraca też uwagę, że w „średnim terminie węgiel pozostanie głównym źródłem energii” dla naszego kraju. Mimo inwestycji w OZE oraz w elektrownię jądrową, to węgiel będzie podstawą istnienia polskiego sektora energetycznego na najbliższe 20-30 lat.

Węgiel będzie dominował

Rządowa strategia „Polityka energetyczna Polski do 2050 roku” (dostępna TUTAJ) z września 2014 r. przewiduje, że w najbardziej w prawdopodobnym scenariuszu” to właśnie paliwa stałe, czyli przede wszystkim węgiel, pozostaną dominującym źródłem energii w Polsce. Nawet przy dużo większych niż zakładane inwestycjach w OZE i/lub energię atomową, węgiel pozostanie znaczącym lub dominującym surowcem w polskim miksie energetycznym w ciągu nadchodzących trzech dekad.

Ponadto, nowe bloki będą musiały spełnić surowe unijne normy ekologiczne – dużo ściślejsze niż musiały spełnić starsze bloki, często funkcjonujące już od kilkudziesięciu lat. Część środków z EFIS jest przewidziana także na modernizację starych bloków. Warszawa chciałaby, by UE wsparła ten cel kwotą maksymalnie 300 mln euro.

Poprawa wydajności

związanych z węglem, zwłaszcza z energetyką węglową, choć są też projekty dotyczące kopalni (więcej o energetyce węglowej i EFIS TUTAJ).

Jak powiedział EurActiv.pl marszałek województwa małopolskiego i członek Komitetu Regionów Marek Sowa, “Rozwój gospodarczy i stałe tworzenie nowych miejsc pracy to obecnie najważniejsze cele krajów członkowskich UE, w tym także Polski. Temu właśnie mają służyć inwestycje, których finansowanie przewidziano w ramach EFIS. Są wśród nich kluczowe obszary, ważne także dla Małopolski, czyli infrastruktura – zwłaszcza sieci szerokopasmowe i energetyczne, badania i innowacje, odnawialne źródła energii, MŚP i spółki o średniej kapitalizacji” - podkreśla marszałek.

8,5 mld euro na OZE

Bloki budowane już teraz, zarówno z funduszy krajowych, jak i środków prywatnych inwestorów, mają dużo wyższą wydajność energetyczną (produkują więcej energii z tony węgla niż wcześniejsze bloki), a część z nich jest budowana już z myślą o możliwym zastosowaniu technologii sekwestracji – przechwytywania i składowania węgla (CCS, Carbon Capture and Storage), gdy ta stanie się opłacalna – tak będzie np. we współfinansowanym przez rząd nowym bloku o mocy 910 MW w elektrowni grupy Tauron w Jaworznie (Jaworzno III, więcej TUTAJ).

Na 52-stronicowej liście projektów, w których Polska chciałaby użyć środków z funduszu Junckera znajduje się wiele propozycji nie związanych w żaden sposób z energetyką węglową. Jednak to właśnie węgiel odpowiada za jedną z głównych kategorii wydatków na liście – a część z nich w rubryczce całkowity „koszt” inwestycji ma wpisane „do późniejszej decyzji”, więc ich udział w całkowitym rachunku, jaki Polska wystawi UE może być jeszcze wyższy

Jednak rząd nie zapomniał o bardziej przyjaznych środowisku projektach. Na listę trafiło kilka inwestycji korzystających z odnawialnych źródeł energii (OZE).

W porównaniu do inwestycji w energetykę węglową, projekty dotyczące OZE, o których dofinansowanie z EFIS stara się polski rząd prezentują się skromniej. Jest ich w sumie 14, a ich łączna wartość opiewa na kwotę 8,5 mld euro. Dla porównania, łączna wartość wszystkich projektów przedstawionych do dofinansowania z EFIS przez Polskę wynosi 132,8 mld euro.

Przed wszystkim wiatr

Część z polskich propozycji dotyczy hydroenergetyki czy zapewnienia lepszego dostępu do OZE w miastach. Jednak najwięcej funduszy i projektów

Ciąg dalszy na str. 3

Odnawialne Źródła Energii

Polska przedstawiła Brukseli wiele propozycji inwestycji w energetykę korzystającą z paliw kopalnych, ale to nie oznacza, że Warszawa nie widzi potencjału energii odnawialnej. Unii Europejskiej przedstawiono również listę projektów korzystających z odnawialnych źródeł energii.

Europejski Fundusz Inwestycji Strategicznych nie ma tak ścisłych wymogów proekologicznych i antyemisyjnych, jak inne fundusze unijne. Polska skorzystała z okazji i ubiega się o dofinansowanie wielu projektów

Ciąg dalszy na str. 2

poświęconych jest energetyce wiatrowej.

Projekty dotyczące elektrowni wiatrowych prezentują pełny przekrój pod względem wielkości. Na liście przedsięwzięć do finansowania znajduje się zarówno mała, 15-MW farma wiatrowa w Baczynie (realizowana przez Eneę), jak i zespół trzech morskich elektrowni wiatrowych o łącznej mocy 1050 MW (realizowane przez PGE).

Ta skrajność pokazuje różnice w podejściu do energetyki wiatrowej między dwoma dużymi graczami na tym rynku, tj. Eneą i PGE. Ta pierwsza stawia na elektrownie w głębi kraju, o mocy nieprzekraczającej 50 MW. Polska Grupa Energetyczna woli natomiast inwestować w nabrzeżne i morskie instalacje wiatrowe o mocy dochodzącej do 1 GW.

Woda i bioetanol

Polska propozycja zawiera też kompleksowy „Projekt Wisła”. Zawarte są w nim plany budowy elektrowni wodnej na Wiśle w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego z firmą Energa (więcej o

PPP TUTAJ). Jest ona właścicielem już istniejącej wislanej elektrowni wodnej we Włocławku. Swoją drugą elektrownię na Wiśle ma zbudować w Siarzewie koło Ciechocinka (źródło TUTAJ).

Na liście projektów znajdują się również dwie propozycje Orlenu. Dotyczą one rozwinięcia produkcji bioetanolu. Strona polska podkreśla, że w przypadku produkcji bioetanolu drugiej generacji inwestycja ta pozwoliłaby zmniejszyć ilość produkowanych gazów cieplarnianych o 98 proc. (a w przypadku pierwszej generacji – o ponad 60 proc.).

WTE, energia geotermalna i samochody

Do żadnej z powyższych kategorii nie zaliczają się natomiast ostatnie dwa projekty nadzorowane przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW). Zostały wstępnie wycenione na 500 mln euro każdy.

Pierwszy z nich przewiduje budowę trzech zakładów przetwarzania odpadów na energię (tzw. energetyka WTE, z

ang. Waste-to-energy). Drugi obejmuje natomiast próbę uzyskania energii cieplnej ze źródeł geotermalnych. Oba projekty mają zostać wykonane również w ramach PPP, ale na razie są w fazie koncepcyjnej.

Z propozycji niezwiązanych z elektrowniami wyróżnia się natomiast projekt budowy siatki stacji ładujących oraz punktów paliwowych dla samochodów na prąd i gaz. Jest on obecnie w fazie koncepcji, dlatego w tym wstępnym wniosku o wsparcie z EFIS Polska nie podała jeszcze konkretnej kwoty wsparcia. Z krótkiego zarysu projektu wynika jednak, że siatka ta miałaby objąć cały kraj, a przynajmniej główne drogi.

Polska w projektach OZE skupiła gros wysiłków na energetyce wiatrowej. Nie oznacza to jednak, że nie pomyślała też o innych sektorach w ramach tej branży – jednak to wiatr wydaje się być postrzegany jako główny obszar przeznaczenia potencjalnych środków z EFIS. (kk)

Ten artykuł jest drugą częścią cyklu o Europejskim Funduszu Inwestycji Strategicznych w Polsce. W poniedziałek – w następnej części – przyjrzymy się inwestycjom drogowym.



Photo: Samet Guler/Shutterstock

Polskie drogi

Polska chciałaby zbudować ze środków stworzonego przez KE Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych ponad 2,6 tys. km dróg i autostrad. Nie wiadomo jednak z 35 przedstawionych projektów faktycznie uzyskać wsparcie.

Polska zaproponowała projekty do sfinansowania z Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych (EFIS)* w myśl zasadzie „lepiej poprosić o więcej i dostać mniej niż nie poprosić o tyle, ile mogłoby się dostać”. Lista inwestycji, o które Polska się ubiega liczy więc 52 strony i około 260 propozycji projektów. Opiewają na łączną kwotę 132,8 mld euro. Jedna czwarta tej sumy – ponad 33 mld euro – jest przeznaczona na projekty drogowe.

Te 35 projektów to w znacznej mierze inwestycje w drogi ekspresowe i autostrady. Przez Polskę przechodzą dwa korytarze tzw. systemu TEN-T, czyli transeuropejskich korytarzy transportowych, które Polska chciałaby domknąć lub unowocześnić właśnie z funduszy EFIS.

Są jednak również projekty o znaczeniu lokalnym. Jest wśród nich np. obwodnica Trójmiasta. Jak zauważa w rozmowie z EurActiv.pl członek Komitetu Regionów i radny Rady Miasta Gdyni Stanisław Szwabski “obwodnica północna aglomeracji Trójmiasta będzie miała szczególne znaczenie w okresie letnim, gdy natężenie ruchu znacznie wzrasta z powodu napływu turystów”. Obwodnica pozwoli turystom omijać Trójmiasto, co zmniejszy ruch na ulicach. To z kolei poprawi jakość powietrza i zwiększy komfort życia mieszkańców aglomeracji.

TEN-T

Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T, Trans-European Transport Network) jest unijnym projektem

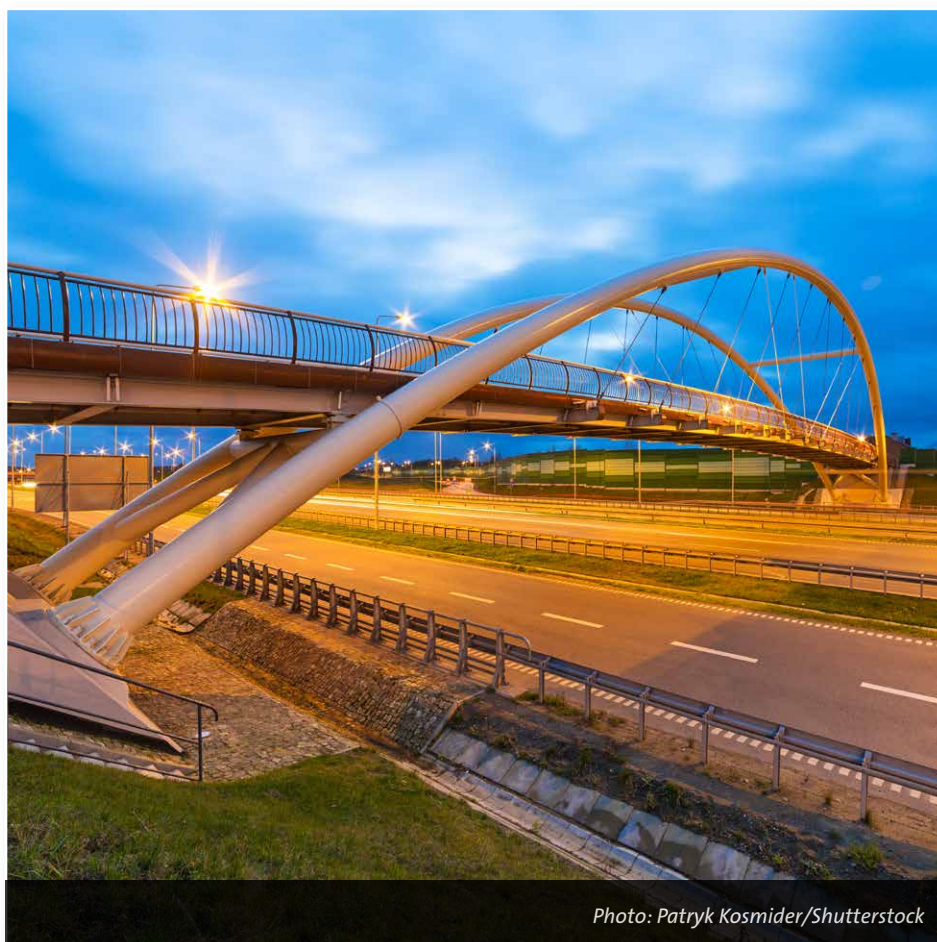


Photo: Patryk Kosmider/Shutterstock

obejmującym cały kontynent. Ma on na celu „zapewnić bezproblemowe przemieszczanie zarówno towarów, jak i pasażerów” ze wszystkich państw członkowskich UE „pomiędzy wschodem, zachodem, północą i południem” (oficjalna strona projektu TUTAJ).

Projekt składa się z dziewięciu podstawowych korytarzy transportowych, czy raczej dziewięciu siatek korytarzy, ponieważ niektóre z nich mają odgałęzienia. Przedstawia je mapka poniżej.

Przez Polskę przebiegają dwa korytarze: Bałtycko-Adriatycki oraz łączący Morze Północne z Bałtykiem. Jakkolwiek według ostatniego raportu (TUTAJ), większość elementów pierwszego korytarza już działa i potrzebne są właściwie już tylko lepsze połączenia między portami w Świnoujściu-Szczecinie oraz w Gdańsku-Gdyni, to drugi korytarz potrzebuje jeszcze poważniejszych inwestycji. Zaliczają się do nich prace nad stworzeniem Via Baltica, jak również dalsze prace nad poprawą „jakości obecnego połączenia” na linii Berlin-Poznań-Warszawa-granica białoruska.

To właśnie elementy tych połączeń są przedstawione do finansowania w ramach EFIS. Stanowią ich dużą część: na główne drogowe elementy składowe polskiego odcinka korytarza Bałtycko-Adriatyckiego rząd chciałby uzyskać 8,2 mld euro. To jedna czwarta wartości wszystkich drogowych projektów, o które ubiega się Polska.

Drogi ekspresowe – S-19

Polska stara się o fundusze, które mają pomóc w budowie 15 dróg ekspresowych w całym kraju. Najdłuższym i jednocześnie najdroższym projektem, który Polska przedstawiła do finansowania z EFIS jest droga ekspresowa S-19 (część Via Carpathia) na odcinku pomiędzy Białymstokiem a Lublinem. Na budowę prawie 240 km połączenia między stolicami województw lubelskiego i podlaskiego Polska chciałaby uzyskać 2,4 mld euro z Funduszu.

Niewiele tańszy, choć trzykrotnie

Ciąg dalszy na str. 5

Ciąg dalszy na str. 4

krótszy jest odcinek drogi S-19 prowadzący od Rzeszowa do granicy słowackiej w Barwinku. Koszt wybudowania tej 85-km drogi został wyceniony na 2,2 mld euro. Tak wysokie koszty spowodowane są trudnymi warunkami terenowymi na tym odcinku, który biegnie przez tereny górzyste.

A1

Na liście znalazły się również autostrady. Zgodnie z rządowym planem budowa autostrad ma się zakończyć do 2020 r., a fundusze z EFIS miałyby pomóc w terminowym wykonaniu tego zadania.

Rząd stara się o dofinansowanie odcinka autostrady A1 między Tuszynem a Częstochową – czyli również elementu korytarza Bałtycko-Adriatyckiego. Na

budowę tego 80-km odcinka Polska chciałaby dostać z EFIS okrągły 1 mld euro. Jednak ze wstępnych sygnałów z Brukseli wynika, że szanse na uzyskanie dofinansowania z EFIS dla tego właśnie odcinka są niewielkie – urzędnicy Komisji Europejskiej sugerują, że Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko powinien być podstawowym źródłem finansowania projektu.

A2 i A18

Drugą autostradą, budowę której rząd chciałby wspomóc z unijnych środków, to kilka odcinków A2: Siedlce – przejście graniczne z Białorusią w Kukurykach (lubelskie, gmina Terespol), Mińsk Mazowiecki – Siedlce, Warszawa – Mińsk Mazowiecki oraz obwodnica Łodzi. Rząd chciałby uzyskać z EFIS ponad 1 mld

euro na budowę drogi między Siedlcami a Kukurykami, 0,48 mld euro na odcinek Mińsk Mazowiecki – Siedlce, 0,24 mld na odcinek Warszawa – Mińsk Mazowiecki oraz 0,41 mld euro na obwodnicę. Łącznie zaaplikowano o wsparcie z EFIS na budowę prawie 200 km autostrady A2 za kwotę ponad 2 mld euro.

Na listę rezerwową rząd chciałby również wpisania jednego odcinka autostrady A18 pomiędzy Olszyną a Golnicami. Ten 70-km odcinek czeka jeszcze na wydanie ostatnich zezwoleń, więc nie jest na liście priorytetów w ubieganiu się o dofinansowanie.

Rząd zgłosił prośbę o dofinansowanie ponad 2,6 tys. km dróg ekspresowych i autostrad ze środków EFIS. Nawet jeżeli tylko część z nich otrzyma unijne fundusze, to i tak pomogą one wypełnić rządowe cele budowy dróg w kraju.

Koleje

Koleje w Polsce często są przedmiotem krytyki. Jednak dzięki funduszom europejskim może się poprawić jakość zarówno infrastruktury, jak i taboru – rząd przedstawił do dofinansowania z EFIS projekty kolejowe warte prawie 18 mld euro.

W ramach polskiej propozycji inwestycji do dofinansowania z Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych (EFIS) przedstawionych zostało 46 projektów związanych z kolejami – od TLK i Intercity przez SKM po wyspecjalizowaną Linie Hutniczą Szerokotorową.

Więcej niż OZE, mniej niż drogi

Jednak wiele z tych projektów prosi o skromne kwoty, nieprzekraczające 100 mln, a czasem wręcz 10 mln euro. Nawet jednak niewielkie kwoty pomnożone przez wysoką liczbę projektów, dają wysoką łączną kwotę – 17,9 mld euro. To dwa razy więcej



Photo: Oxygen64/Shutterstock

niz wartość przedstawionych projektów z dziedziny odnawialnych źródeł energii (więcej TUTAJ).

Jednak w sferze transportowej preferencje polskiego rządu skupiły się na drogach. Kwota, którą z EFIS rząd chce uzyskać koleje odpowiada jedynie połowie wartości zaproponowanych projektów drogowych (więcej TUTAJ).

Tabor, linie, naprawy

Projekty, które mają być dofinansowane w ramach EFIS dotyczą różnych dziedzin. Przedstawiono inwestycje w poprawę taboru (zarówno jakościowej, jak i ilościowej), budowę i modernizację linii kolejowych oraz tworzenie infrastruktury wsparcia (np.

Ciąg dalszy na str. 6

Ciąg dalszy na str. 5

komputerowe systemy zarządzania ruchem czy toru naprawcze).

Projekty wymienione w propozycji polskiego rządu znajdują się w całym kraju: od Bałtyku (linia SKM w Trójmieście) po Tatry (nowe linie kolejowe w Zakopanem i Suchej Beskidzkiej).

Droga kolej wysokich prędkości

Za prawie połowę wartości wszystkich inwestycji kolejowych przedstawionych do dofinansowania z EFISu odpowiada tylko jeden projekt: kolej wysokich prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław. Wartość tej inwestycji oszacowana jest na 7,5 mld euro.

Druga pod względem wartości inwestycji jest rozbudowa i modernizacja linii kolejowych w okolicach Nowego Sącza. Rząd chce dofinansowania budowy linii Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacji linii Chabówka – Nowy Sącz. Z uwagi m.in. na trudny teren budowy projekt ten kosztuje prawie 1,5 mld euro. Jest jednak częścią siatki transeuropejskich korytarzy transportowych (TEN-T, więcej TUTAJ) jako fragment korytarza Bałtyk-Adriatyk, więc może zostać potraktowany bardziej priorytetowo niż kolej wysokich prędkości.

PKP chciałaby też wybudować za 1 mld euro kolej wysokich prędkości w korytarzu Bałtyk-Morze Północne. Nie podała jednak szczegółów, którego konkretnie odcinka korytarza miałyby dotyczyć.

Ponadto, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju przedstawiło projekty zakupu i modernizacji nowych lokomotyw przeznaczonych do wynajmu długoterminowego dla przewoźników. MIR chce zrobić zakupy za 3 mld euro.

Te trzy projekty są jedynymi, których wartość przekracza 1 mld euro. Wszystkie pozostałe są kilka lub kilkanaście razy tańsze.

SKM i TLK

Wśród tych tańszych inwestycji jest kilka przypadków modernizacji taboru kolejowego, a nawet rozbudowa trójmiejskiej SKM (Szybka Kolej Miejska). Spółka z Grupy PKP – PKP SKM w Trójmieście – chciałaby wydłużyć linię do Wejherowa oraz rozdzielić ruch w obie strony, by nie powstawały zatory. Dzięki współpracy z zarządzającymi rozbudową linii kolejowej Gdynia – Chylonia – Słupsk, udało się zmniejszyć koszty tego przedsięwzięcia i zostało ono wycenione na 162 mln euro.

Członek Komitetu Regionów i radny Rady Miasta Gdyni Stanisław Szwabski w rozmowie z EurActiv.pl tłumaczy, że “rozwój kolei w okolicy Trójmiasta ma bardzo duże znaczenie dla regionu z powodu obecnie wysokiego natężenia ruchu samochodowego. Widzimy potrzebę poprawy innych środków transportu, które odciążą infrastrukturę drogową”.

Oszczędnych podróży powinny ucieścić plany modernizacji przez PKP Intercity 250 wagonów obsługujących połączenia TLK. Inwestycja ma kosztować niecałe 150 mln euro. Jednocześnie PKP Intercity chciałoby uzyskać dofinansowanie w wysokości prawie 400 mln euro na zakup 30 nowych elektrycznych lokomotyw do obsługi połączeń TLK.

Większe zróżnicowanie

Projekty kolejowe, w przeciwieństwie do drogowych przejawiają większe zróżnicowanie, w tym także pod względem ceny. Biorąc pod uwagę tak duży wybór projektów oraz fakt, że Komisja Europejska w swojej dotychczasowej polityce faworyzowała koleje względem dróg (również ze względów ekologicznych), projekty kolejowe mogą się spodziewać napływu unijnych funduszy.

Unijnych pieniędzy jest za mało, a polskich pomysłów zbyt dużo, by wszystkie uzyskały dofinansowanie. Jednak przynajmniej część pasażerów w najbliższych latach – dzięki unijnemu wsparciu – powinna móc jeździć dalej, szybciej i wygodniej

Nowe technologie

Polska w propozycjach inwestycji do dofinansowania z Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych zawarła 23 projekty – od szybkiego internetu na obszarach wiejskich po technologie kosmiczne.



Photo: Pressmaster/Shutterstock

W dziedzinie telekomunikacji, badań, rozwoju i nowych technologii znajdują się 23 projekty przedstawione do dofinansowania w ramach Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych (EFIS)*. Ich łączna wartość to 6 mld euro.

Względnie mniej niż projekty z innych dziedzin, o których finansowanie się staramy. Projekty kolejowe są warte trzy razy tyle, drogowo – pięć razy. Również projekty dotyczące odnawialnych źródeł energii są warte łącznie 2,5 mld euro więcej.

Marszałek województwa wielkopolskiego i członek Komitetu Regionów Marek Woźniak zwrócił uwagę, że już teraz samorządy działają w dziedzinie nowych technologii w sposób podobny do celów EFIS: „W pierwszych dniach lutego oficjalnie zakończyliśmy budowę regionalnej sieci internetowej. Inwestycja była realizowana w ramach wspólnego przedsięwzięcia samorządu województwa oraz kapitału prywatnego. Przyswiecała nam zatem ta sama idea, co zawarta w Planie, by pozyskać prywatnych inwestorów. Wielkopolska Sieć Szerokopasmowa kosztowała prawie 410,5 mln zł (z czego prawie 284 mln zł pochodziło z WRPO 2007-2013) i jest najdłuższą siecią tego

Ciąg dalszy na str. 7

Ciąg dalszy na str. 6

typu w Polsce, liczy bowiem 4,6 tys. km². Marszałek uważa, że te doświadczenia pomogą we wprowadzaniu w życie celów EFIS.

Gospodarka informacyjna

Dwie trzecie łącznej kwoty 6 mld euro – równe 4 mld – ma trafić na jeden projekt – rozwój gospodarki informacyjnej. Zawarte są w nim programy budowy mierników kluczowych danych – ruchu na autostradach, poziomu wód w rzekach, informacji na temat wypadków i katastrof naturalnych itp. – oraz centrów magazynowania i przetwarzania zebranych danych. System ma działać w całej Unii i korzystać częściowo z danych zakupionych komercyjnie (np. część danych satelitarnych).

Dzięki uruchomieniu takiej sieci mierników i centrów magazynowania możliwe stałoby się wykorzystanie danych w wielu projektach – lokalnych, krajowych, transgranicznych i ogólnoeuropejskich. Możliwe będzie np. użycie ich w tzw. „smart cities” – „inteligentnych miastach” (więcej TUTAJ). Narzędzia z mierników ruchu pozwolą na odpowiednie sterowanie ruchem i minimalizowanie korków na drogach.

Centra badawcze

Rząd nie zapomniał też o naukowcach – do dofinansowania z EFIS przedstawił projekty sześciu centrów badawczych. Nie wszystkie koszty tych inwestycji są już znane, ale rząd chciałby uzyskać łączne dofinansowanie w wysokości co najmniej 1,25 mld euro.

Technologia termojądrowa w Rzeszowie

Najdroższym projektem naukowym ma być budowa laboratorium IFMIF/ELA-MAT we współpracy z Politechniką Rzeszowską (więcej TUTAJ). Ma ono prowadzić badania materiałowe przy użyciu źródła neutronowego – dzięki wykorzystaniu tego źródła będzie możliwe prowadzenie badań z zakresu energetyki

termojądrowej, fizyki jądrowej, medycyny nuklearnej i pokrewnych dziedzin.

Rzeszowskie laboratorium ma być częścią europejskiej sieci badawczej, która ma umożliwić przeprowadzenie kontrolowanej syntezy termojądrowej. Technologia ta pozwoli na stworzenie komercyjnej elektrowni termojądrowej, wydajniejszej niż „zwykłe” elektrownie jądrowe.

Pozostałe laboratoria

Na liście znajduje się wsparcie lub stworzenie pięciu innych laboratoriów mających się skupiać na bardzo różnorodnych dziedzinach badań. Jest Wrocławskie Centrum Badań EIT+, które skupia się nad nowymi technikami magazynowania i wytwarzania energii, w tym użycia perowskitu.

Perowskit to minerał, który potencjalnie może zastąpić silikon w ogniwach fotowoltaicznych. Takie ogniwa potencjalnie będą wydajniejsze, jak również cieńsze i bardziej elastyczne, co ma pozwolić na ich wykorzystanie np. w elementach drewnianych czy materiałowych, np. jako część ubrań. Jedną z liderów badań na tym polu jest polska naukowiec Olga Malinkiewicz (więcej TUTAJ).

Rząd chciałby również stworzyć centra zajmujące się technologią kosmiczną i satelitarną, badaniami nad radiofarmaceutykami (leki wykorzystujące elementy radioaktywne) i medycyną molekularną. W planach jest również stworzenie krajowego wirtualnego centrum biozasobów, by ułatwić dostęp do nich centrom badawczym w całym kraju.

Inne projekty

Na liście projektów do dofinansowania z EFIS jest kilka inwestycji mających poprawić dostęp do internetu. Jest wśród nich poprawa pokrycia kraju siecią szybkiego internetu mobilnego LTE, zwłaszcza w województwie wielkopolskim oraz rozwijanie siatki światłowodów. Projekty te mają poprawić dostęp do internetu zwłaszcza na obszarach wiejskich i być dodatkowym wsparciem dla planów

zawartych w Programie Operacyjnym Polska Cyfrowa.

Projekty uwzględniają również badania nad jednym z największych polskich sukcesów naukowych ostatnich lat – grafenem. Rząd chciałby uzyskać od UE 50 mln euro (więcej o grafenie TUTAJ). Badania prowadzi Politechnika Warszawska, Instytut Technologii Materiałów Ekonomicznych oraz firma Nano Carbon.

Inwestycje w przyszłość

Nowe źródła energii (TUTAJ i TUTAJ) mają coraz istotniejsze znaczenie ze względu na ambitne cele klimatyczne stawiane przez UE, a także dla podtrzymania rozwoju gospodarczego bez wzrostu emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczenia powietrza. Drogi i koleje (TUTAJ i TUTAJ) to już od dawna przedmiot krytyki i narzekania Polaków, więc widać niezbędność inwestycji w tych sektorach, zarówno ze względu na obywateli, jak i przedsiębiorstwa.

Jednak to właśnie nowe technologie, próby wyjścia przed szereg, a nie jedynie pogoń za liderami innowacji, mogą mieć kluczowe znaczenie dla przyszłości polskiej gospodarki i społeczeństwa. Realizacja ambitnych projektów naukowych może pomóc zatrzymać w kraju najlepszych naukowców, a nowe patenty i komercyjne zastosowania odkryć naukowych wpłyną na innowacyjność – a tym samym konkurencyjność – polskich przedsiębiorstw.

Więcej informacji
o EurActiv
Special Reports

Kontakt

Karolina Zbytniewska

zbytniewska@euractiv.pl

+48 22 658 19 81

+48 60 452 60 44

Krzysztof Kokoszczynski

kokoszczynski@euractiv.pl

+48 22 658 19 81