



P O L S K A

3.0

„POLSKA 3.0” - spójny projekt gospodarczy dla Polski i regionów transgranicznych.

Polska 3.0 to wpisujący się i wspierający strategię krajowe i europejskie, program zintegrowanych działań, mających na celu połączenie polskich rzek, autostrad i kolei w jedną płaszczyznę transportu multimodalnego, oraz budowę największego w Europie Ponadnarodowego Centrum Logistycznego w Gorzyczkach.

Program składa się ze spójnych, komplementarnych projektów, wśród których należy wymienić przywrócenie żeglowności polskich rzek, począwszy od rzeki Odry, budowę połączenia Dunaj – Odra – Łaba, wpisującego się w Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC–ROUTE 65, budowę Centrum Logistycznego Gorzyczki – Věřňovice (jedyna w Europie lokalizacja, gdzie będą łączyć się drogi m.in. autostrady A1, kolei szerokiego toru z Dalekiego Wschodu, drogi rzecznej (portu rzecznej) i dogodnego połączenia poprzez autostradę z największym portem lotniczym Cargo Pyrzowice-Katowice z prawie blisko 500 ha terenem inwestycyjnym w SSE.), oraz restrukturyzacja górnictwa na Śląsku.

Transport ma podstawowe znaczenie dla efektywności nie tylko w skali gospodarki europejskiej, ale także przez pryzmat kraju. Podniesienie jakości krajowego systemu transportowego, poprzez nową infrastrukturę oraz efektywnie funkcjonujący system transportowy pozwolą nie tylko na swobodny przepływ osób i towarów, ale także wzmocnią ekonomiczną spójność regionów.

Według Komisji Europejskiej, unijne środki finansowe przeznaczone w ramach nowej polityki UE w zakresie infrastruktury, na transport w latach 2014–2020 wzrosną trzykrotnie, do kwoty 26 mld euro. Transport multimodalny jest uważany za najwłaściwszą formę transportu zrównoważonego. Powiązanie różnych środków transportu w sprawny łańcuch pozwala na uzyskanie szeregu korzyści. Oprócz efektywności ekonomicznej, najważniejszym rezultatem transportu multimodalnego jest ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne.

Uznanie transportu międzygałęziowego za kwestię priorytetową przez Komisję Europejską, znalazło odbicie w paru dokumentach, między innymi w Białej Księdze. Zgodnie z zaleceniami Komisji, do 2030 roku 30 % transportu drogowego musi zostać przeniesione m.in. na drogi wodne. Pociągnie to za sobą konieczność rozbudowy infrastruktury w tym zakresie. Przed Polską więc trudny do zdania egzamin, który jednak przy pomyślnym wyniku będzie przepustką do ogromnej skali korzyści gospodarczych. W trakcie II Forum Transportu Intermodalnego FRACHT 2015, prezes DB Schenker Rail Polska SA, Marek Staszek podsumował - „Polska ma potężny potencjał rozwoju transportu intermodalnego; widzimy duży wzrost, ale i tak jesteśmy jeszcze daleko za średnią europejską, jeśli chodzi o wykorzystanie kontenerów i idei transportu intermodalnego”.

Polska 3.0 – Program dla Polski

Program, poprzez wspólnotę interesów, został wspólnie wypracowany przez kluczowych specjalistów gospodarki wodnej w kraju i przedstawicieli nadodrzańskich portów, szereg firm, które upatrują olbrzymiej szansy biznesowej w żeglownej Odrze, podmioty gospodarcze zrzeszone w klastrach, społeczność nadodrzańską, dla której ważną rolę odgrywa bezpieczeństwo powodziowe i nowe miejsca pracy, jak również samorządy, szereg gmin, specjalistów ds. ekologii, transportu i logistyki, projektantów oraz Radę Kapitanów, od lat zabiegającą o przywrócenie znaczenia polskich rzek, jako szlaków towarowych. Program na każdym etapie konsultowany jest ze specjalistami i ekspertami ds. funduszy europejskich, dzięki czemu wpisuje się w najważniejsze strategię europejskiego finansowania, a olbrzymi potencjał ludzki, który skupia, wspólnie wypracowuje najlepsze dla polskiej gospodarki rozwiązania.

Projekt Polska 3.0 znany jest już na arenie krajowej i międzynarodowej. Potencjał gospodarczy przedsięwzięcia jest niewątpliwie olbrzymi, nie tylko dla mieszkańców regionów położonych nad rzekami i w obrębie regionu, w którym utworzone zostanie Centrum Logistyczne, ale dla całego Państwa. Już samo otwarcie nowych szlaków transportu międzynarodowego, które niesie za sobą także podwyższenie standardów bezpieczeństwa przeciwpowodziowego i znaczący na skalę kraju rozwój turystyki, zaowocuje wzrostem gospodarczym w wymiarze lokalnym, regionalnym i krajowym. Aktywizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej, kluczowy projekt składający się na program Polska 3.0, pozwoli na silną dynamizację procesów rozwojowych w kraju.

Chcąc sięgnąć po środki z puli europejskiej, które są niezbędne dla tego propolskiego przedsięwzięcia jedynym rozwiązaniem jest skorzystanie z uprzywilejowanej w nowym finansowym rozdaniu polityki klastrowej - nie dość znanej i docenianej jeszcze w Polsce, a odgrywającej kluczową rolę w nowej strategii Unii Europejskiej. Polityka klastrowa pozwoli na zmaterializowanie projektu Centrum Logistycznego i planu udrożnienia Odry, które przez tak wiele lat spalały na panewce. W nowym finansowym rozdaniu na klastry przewidziane są największe pieniądze. Plan inwestycyjny szefa Komisji Europejskiej Jean-Claude'a Junckera, mający na celu pomóc ożywić osłabiony wzrost i zatrudnienie w uśpionej gospodarczo UE i sprawić, aby w ciągu trzech lat na inwestycje zostało wygenerowanych 315 mld euro, jasno zakłada, że środki są dedykowane na konkretne działania. Analizując dokumenty strategiczne dla Polski i całej UE jest jasne, że w nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej na lata 2014 – 2020, po duże środki sięgną tylko kompleksowo przygotowane podmioty. Dlatego też spójny, strategicznie rozplanowany projekt Polska 3.0 jako jedyny ma realną szansę skorzystania z tego olbrzymiego zastrzyku gotówki.

Program POLSKA 3.0 jak oddolny, spójny plan rozwoju polskiej gospodarki, wpisuje się w strategię krajową i europejską, m.in. "Plan na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju", nazywany też planem Morawieckiego, jak również najważniejsze strategię europejską, w tym program Europa 2020, który skupia się na stymulowaniu działań gospodarczych z wykorzystaniem potencjału poszczególnych regionów państw członkowskich UE.

Program się z szeregu projektów, tworząc swoisty ekosystem, w którym eksperci z poszczególnych działów Programu, współpracując z włączonymi na stałe w projekt, najlepszymi ekspertami ds. funduszy europejskich wspólnie wypracowują najlepsze dla polskiej gospodarki rozwiązania.

„Kółem zamachowym” dla polskiej gospodarki jest realizacja czołowych inwestycji programu Polska 3.0, takich jak:

1. Droga wodna E-30 (Odra)
2. Droga wodna E-40 (Dniepr – Wisła) PL – BY- UA
3. Kanał Śląski (Oświęcim – Kuźnia Raciborska) odcinek 96km
4. Jedwabny Szlak (Szeroki Tor na trasie Sławków – Gorzyczki) odcinek 63 km
5. Centrum Logistyczne Vernovice – Gorzyczki

Uruchomienie powyższych inwestycji jest kluczem do przeprowadzenia m.in. reindustrializacji. Modernizacja śródlądowych dróg wodnych pozwoli wykorzystać atuty żeglugi śródlądowej, da Polsce możliwość rozszerzenia palety usług transportowych i rozwoju transportu wielomodalnego, ale też pobudzi biznes wzdłuż wspomnianych szlaków.

Dla aglomeracji ostrawsko-katowickiej planowane Centrum Logistyczne Gorzyczki – Wierzniovice jest jedynym miejscem, gdzie przecinają się wszystkie zasadnicze korytarze transportowe w ramach tzw. VI. Multimodalnego Korytarza Północ - Południe. Lokalizacja inwestycji znajduje się na skrzyżowaniu głównych transeuropejskich magistral transportowych: Autostrady A1, Drogi wodnej E-30, szerokiego toru z dalekiego wschodu, oraz II transeuropejskiego korytarza kolejowego. W bliskiej odległości znajdują się także lotniska: w Katowicach, w Ostrawie i Krakowie. Teren ten został określony przez ekspertów ONZ jako najbardziej rozwojowy w całej Europie. Choć w powyższym regionie znajduje się co prawda kilka terminali przeładunkowych (usytuowanych szczególnie koło dworców kolejowych i autostrad), żaden z nich nie ma podłączenia dla wszystkich typów transportu. Zasadniczą kwestią jest także fakt, że terminale są za małe aby ulokować podobne przedsięwzięcie. W kwestii szerokiego toru, funkcjonuje co prawda terminal przeładunkowy w Sławkowie, usytuowany na obrzeżach Aglomeracji Śląskiej, jednakże jest on już w całości wykorzystany, głównie przeładunkiem materiałów masowych – węgla, rudy żelaza, wyrobów hutniczych. Planowane Centrum Logistyczne będzie więc współgrać z terminalem

na zasadzie komplementarności – stanowiąc uzupełnienie dla asortymentu, który można przeładowywać na drogę wodną i przewozić do zachodniej Europy.

Centrum Logistyczne Gorzyczki – Wierzniowice w liczbach:

Rozwój około min 75 000 nowych miejsc pracy

Obsługa około 790 000 kontenerów rocznie

Oddziaływanie – 12,5 miliona ludzi w regionie

Zasięg – ze Śląska na cały świat

Odra – rzeka niespełnionych marzeń

Polska to jeden z niewielu krajów europejskich, w których żegluga śródlądowa zamiera. Choć możliwości transportowe Odry są bardzo duże, od lat nie potrafimy z nich korzystać.

Niechlubnym tego dowodem jest fakt, że w ubiegłym roku rzeką przewieziono jedynie 3 proc. tego co w 1935 r. W latach 30-tych XX w. Odrą transportowano 11 mln ton towarów (!), natomiast w latach 70-tych ubiegłego stulecia było to aż 17 mln ton towarów. 3 procent z ubiegłego roku, o których wcześniej wspominaliśmy, to niespełna 300 tys. ton.

Włączenie Odry w europejski system dróg wodnych, jakim jest bez wątpienia projekt drogi wodnej Dunaj – Odra, a szerzej - połączenia Morza Bałtyckiego i Północnego z Morzem Czarnym i basenem Morza Śródziemnego, jest największym projektem żeglugowym w Europie Środkowej. Połączenie magistrali żeglugowej z szerokim torem z Dalekiego Wschodu to projekt o znaczeniu ogólnoeuropejskim, z uwagi na fakt, że z powyższego połączenia korzystać będą wszystkie kraje europejskie i poza europejskie – od Japonii począwszy, poprzez Koreę Północną i Południową, Chiny, Mongolię, Rosję oraz Ukrainę. Przepływ towarów w jedną i drugą stronę po kolei żelaznej skróci się o 1/3 w stosunku do dzisiejszego transportu morskiego (z około 30 dni na 10 dni). Według wstępnych wyliczeń, rocznie drogą tą może się przesuwać w obydwie strony 500 tysięcy kontenerów i innych towarów.

Przy realizacji projektu Polska 3.0 nasz kraj otwiera się na europejskie i azjatyckie szlaki przepływu towarów, a tym samym skorzystamy na swoim tranzytowym, centralnym w Europie położeniu, które obecnie najczęściej podkreślane jest nie w aspekcie gospodarczym, a tylko historycznym. I zarówno jak w przeszłości, tak i teraz – możemy tą przewagą wykorzystać na własną korzyść, bądź też poprzez grzech zaniechania, oddać nasz kapitał w obce ręce.

Odra to druga co do wielkości rzeka w Polsce. Powierzchnia jej obszaru dorzecza wynosi na terenie Polski 118 tys. km², co stanowi około 38% powierzchni kraju. Można więc powiedzieć, że znaczna część obszaru naszej gospodarki i środowiska naturalnego znajduje się pod jej bezpośrednim wpływem. Odra wraz z całą infrastrukturą, kształtowaną przez wieki właśnie pod kątem rzeki stanowi nasze dobro narodowe. Sprawy Odry były niewątpliwie zaniedbywane, co wynikało z wybiórczości działań. Ze względu na brak funduszy, realizowano jedne działania kosztem drugich. Dotyczy to takich kwestii jak podniesienie bezpieczeństwa powodziowego, dylematy pomiędzy retencją a gospodarką wodną, lub na przykład rozwojem przemysłu, wykorzystującym wodę z Odry a jej czystością, a także rozwojem transportu rzeczno- i turystyki a wymogami obszarów NATURA 2000. Wydaje się więc kwestią oczywistą, że powyższe dylematy nie powinny być wyłącznie obiektem gry politycznej, a sprawy Odry nie mogą być w dalszym ciągu marginalizowane, co zresztą tłumaczy się trudną sytuacją budżetową Kraju i poszczególnych samorządów.

Dostajemy tyle o ile mamy odwagę poprosić

Inwestycje w infrastrukturę transportową należy planować w sposób maksymalizujący pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy i minimalizujący negatywne skutki dla środowiska.

Wzorem do przygotowania planu Centrum Logistycznego Gorzyczki – Wierzniowice, będącego częścią projektu POLSKA 3.0 jest Centrum Logistyczne transportu intermodalnego w Norymbergii, w Niemczech, gdzie na powierzchni 337 ha wzdłuż kanału Rem – Men – Dunaj, autostrady A73 i kolei żelaznej, działa ponad 260 firm. Francuzi i Belgowie także nie zasypiają gruszek w popiele. Obecnie realizują kanałowe połączenie Sekwany ze Skaldą, wspierane w wysokości minimum 80% funduszami unijnymi (niektóre samorządy lokalne uzyskiwały dodatkowo jeszcze 10%).

Choć w Polsce zapisy dotyczące rozwoju transportu multimodalnego znalazły miejsce w dokumentach rządowych, to postęp w dziedzinie transportu multimodalnego jest dotychczas niewielki. Polska, jako jedyny kraj w regionie, nie przystąpiła do European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN). Przez całe lata

uwaga skupiana była jedynie na ochronie wód i ochronie przeciwpowodziowej, niemalże zupełnie pomijając zagadnienie żeglugi śródlądowej. W rezultacie aż 90 proc. śródlądowych dróg wodnych w Polsce nie spełnia wymaganych prawem warunków użytkowania.

Polska 3.0 szansą dla polskiej gospodarki

Dotychczas posiłkowaliśmy się kroplówkami w postaci państwowych kredytów i dotacji unijnych, które w poprzedniej perspektywie zostały jednak bardzo lekkomyślnie spożytkowane. Można powiedzieć, że pieniądze „przejedliśmy”, zważywszy że olbrzymie środki, wpompowane w polską gospodarkę nie przyniosły oczekiwanych rezultatów w postaci stworzenia dostatecznej ilości trwałych miejsc pracy i poprawy konkurencyjności naszego kraju na arenie międzynarodowej.

Dotychczasowe projekty i strategie sygnowane przez rząd, nie spełniły roli dostatecznego katalizatora rozwoju gospodarczego. Spotykały się za to z dużą krytyką szerokiego grona ekspertów gospodarczych i piętnowane były przez lokalne społeczności, których bezpośrednio dotyczyły.

Polska charakteryzuje się słabością mechanizmów koordynacji i fragmentacją interesów ekonomicznych. Słaba efektywność instytucji publicznych (liczba urzędników w ostatnich latach (2008-2012) w Polsce zwiększyła się aż o 10%, tym samym, Polska zajmuje już czwarte miejsce pod kątem rozrostu administracji w Unii Europejskiej), oraz niska innowacyjność firm i duży udział mikro przedsiębiorców, w zestawieniu z dużą ekspansją inwestorów zagranicznych, sprawiają, że krajowy kapitał prywatny zdaje się być skromny na tle korporacji transnarodowych. Do tego dochodzi jeszcze polskie prawo, które nie sprzyja rozwojowi gospodarczemu. Dziś polska gospodarka kierowana jest głównie przez inwestorów zagranicznych. To, co dobre było na początku naszej drogi do wolności gospodarczej po szarych czasach komunizmu, nie jest już tak pozytywne w dzisiejszej rzeczywistości. 50% przemysłu stanowi obecnie własność kapitału zagranicznego. Własność zagraniczna przejęła głównie większe przedsiębiorstwa, kluczowe dla polskiej gospodarki. Decydują one o postępie naukowo-technicznym w kraju, międzynarodowej konkurencyjności gospodarki polskiej i strukturze rynku pracy. Mając wolność polityczną i ekonomiczną, w naszych rękach jest tworzenie dobrobytu w kraju poprzez współdziałanie całego społeczeństwa. W zeszłym roku świętowaliśmy dekadę naszego członkostwa w Unii Europejskiej. To dobry czas, aby wykonać swoisty remanent.

Nasz kraj otrzymuje z Unii Europejskiej średnio 8-9 mld euro, czyli 30 mld złotych rocznie. Równocześnie z naszego kraju co roku inwestorzy zagraniczni wyprowadzają około 100 mld zł, a w samych dywidendach - około 40 mld zł. Prosty rachunek, przeliczając to na jednego obywatela zatrudnionego w gospodarce, okazuje się, że aby zrealizować wypływ tych środków do innych wspólnot ekonomicznych, przeciętny Polak musi rocznie wypracować ok. 7 tys. zł.

Gdy skończą się unijne dotacje, nadejdzie czas zapłaty. Nie będzie już wtedy możliwości dalszego zadłużania się. Obecnie jesteśmy krajem zadłużonym na kwotę około 74 tys. zł na obywatela pracującego w gospodarce, a z tytułu samych odsetek od zadłużenia rocznie musimy oddać po ok. 4,6 tys. zł. Nie tworząc nowych miejsc pracy, pogłębiamo emigrację zarobkową. Wina leży po naszej stronie, bo polska wspólnota ekonomiczna jako całość jest wciąż mało wydajna w porównaniu z innymi wspólnotami gospodarczymi konkurującymi na wspólnym, europejskim rynku. Porównując wartość dotacji, jakie w nowej perspektywie UE otrzyma nasz Kraj do ilości świadczeń i podatków, jakie 1,7 mln pracujących Polaków mogłoby wpłacić do polskiego budżetu w ciągu 40 lat swojej produktywności, rzuca się w oczy rażąca dysproporcja. Utracone wpływy do naszego budżetu kilkakrotnie przewyższają uzyskane dotacje. Nasza postawa roszczeniowa czyni krzywdę nam samym, bo nie dbamy o własny interes, tworząc nowe miejsca pracy dla Polaków w naszym kraju.

Nowa perspektywa budżetowa to środki lepiej przemyślane. Priorytetami jest wspieranie innowacyjności, ekoenergetyki, biogospodarki, nowych technologii, etc. Nie ma już tutaj miejsca na kapitałochłonne, a jednocześnie ciężko zwracające się inwestycje, takie jak słynne aquaparki, stadiony i inwestycje kulturalne. Co więcej, aby sięgnąć po środki finansowe z UE, czy też planu Junckera, konieczna jest budowa długofalowej strategii rozwoju wokół programowego dokumentu rządowego, nie na zasadzie doraźnej działalności, którą charakteryzuje cykl wyborczy. Ważne jest aby Polska optymalnie wykorzystwała najbliższe 10 -15 lat. Aby tak było, musimy myśleć biznesowo i postrzegać państwo jako ekonomiczną wspólnotę, której członkowie chcą razem realizować jasno wytyczony cel - budowanie dobrobytu. Polityczne przetargi i doraźne działania to droga donikąd.

Ostatnia znacząca transza funduszy unijnych wygaśnie w 2020 roku. W kraju, w którym nie zwykliśmy gospodarczo współpracować, mamy możliwość, poprzez realizację własnych celów na poziomie społeczności lokalnej,

samorządu, powiatu, województwa, aby przyczynić się do podniesienia stopy życiowej w skali całości Kraju. Ten „ostatni dzwonek” w funduszach międzynarodowych daje szansę projektowi POLSKA 3.0 na realizację olbrzymiego, propolskiego, patriotycznego projektu, który jest odpowiedzią na największe problemy dotyczące rodzimą gospodarkę: wzmocnienie współpracy i dialogu społecznego, umacnianie i tworzenie innowacyjnych i silnych rodzimych firm, które mają zdolność do konkurencyjności na zagranicznych rynkach, oraz podniesienie jakości regulacji polskiego prawa na takie, które pobudzą rozwój polskiej gospodarki i umożliwi jej konkurencyjność na rynku globalnym.

Pozycję i niezależność państwa dziś buduje się w oparciu o siłę jej gospodarki, która tworzona jest przez rodzime firmy. Jeśli mają one konkurować na globalnym rynku, doświadczenia muszą nabyć najpierw na krajowym rynku. Dopiero wtedy, przy uzyskaniu odpowiednich środków i efektu skali, mogą skutecznie konkurować na międzynarodowym rynku, promując polskie wyroby i produkty i przyczyniając się do wzrostu wynagrodzeń w Polsce.

Dużo mówi się o wciąż niedostatecznej wiedzy ekonomicznej Polaków, a posiadając ją i znając proste mechanizmy gospodarki wolnorynkowej, niezależnie od naszych sympatii politycznych, powinniśmy skupić się na budowaniu rozwoju gospodarki naszego Kraju.

Globalizacja, będąca konsekwencją postępu przynosi nowe wyzwania. W warunkach otwartej gospodarki, nasilają się wezwania do odejścia od konkurencyjności kosztami na rzecz rywalizowania produktywnością i innowacyjnością. Stwarza to potrzebę poszukiwania i uaktywnienia nowych źródeł konkurencyjności polskiej gospodarki.

Polska zatraciła zdolność do mierzenia się z projektami prawdziwie wielkimi, obliczonymi na pokolenia. Przez wiele lat realizowaliśmy projekty, będące działaniami doraźnymi, charakteryzującymi cykl wyborczy. Z tego też powodu nie stworzyliśmy systemu stałego rozwoju. W obecnej polityce gospodarczej, oprócz działań doraźnie sprzyjających koniunkturze, najważniejsze jest przygotowanie się na nadejście nowej fali innowacji i ożywienia przemysłu na świecie. Konieczne jest wykorzystanie nowych trendów. W obliczu kończenia się tak dotychczasowo stymulujących środków europejskich w roku 2020, potrzebne jest świadome kształtowanie zmian strukturalnych państwa, z uwzględnieniem interesu długofalowego wzrostu dobrobytu obywateli.

Spójny, jasny i realny projekt Polska 3.0 ma szansę stać się elementem polskiego ekosystemu gospodarczego i doprowadzić do dynamizacji polskiej gospodarki. Realizacja programu przewidziana jest na długą perspektywę, w trakcie których oddziaływać będzie na najważniejsze gałęzie polskiej gospodarki, pobudzając wzrost gospodarczy i tworząc dziesiątki tysięcy nowych miejsc pracy. Modernizacja śródlądowych dróg wodnych pozwoli wykorzystać atuty żeglugi śródlądowej, da Polsce możliwość rozszerzenia palety usług transportowych i rozwoju transportu wielomodalnego, ale też pobudzi biznes wzdłuż wspomnianych szlaków.

Angelika Jarosławska

Koordinator projektu Polska 3.0



POLSKA

3.0

www.polska-3-0.pl

Kontakt: Angelika Jarosławska

Tel. +48 790 737 025

E-mail: jaroslawska.angelika@gmail.com

Adres: Wojska Polskiego 3, 41-400 Mysłowice