

Marlena Gołębiowska

Finansowanie projektów infrastrukturalnych Inicjatywy Trójmorza

Modernizacja i rozbudowa połączeń infrastrukturalnych – transportowych, energetycznych i cyfrowych – jest zasadniczym celem współpracy w ramach Inicjatywy Trójmorza (3SI). Równocześnie przy skali priorytetowych projektów infrastrukturalnych, których łączna wartość przekracza 168 mld euro, kluczowe staje się znalezienie odpowiednich źródeł finansowania. Mimo planowanej znaczącej roli środków unijnych i krajowych, niezbędne jest poszerzenie bazy kapitałowej Funduszu Inwestycyjnego Inicjatywy Trójmorza (3SIIF) z naciskiem na angażowanie nowych, przede wszystkim prywatnych inwestorów.

Realizacja i finansowanie priorytetowych projektów 3SI. W deklaracji z ostatniego szczytu Inicjatywy Trójmorza w Rydze ([„Komentarze IEŚ”, nr 639](#)) wyraźnie podkreślone zostały podstawowe filary i cele 3SI, które bezpośrednio wynikają z infrastrukturalnego zapóźnienia państw tego regionu. To m.in. zaspokajanie potrzeb społeczeństw w zakresie lepszych połączeń między państwami uczestniczącymi w 3SI, zwiększenie spójności UE poprzez modernizację infrastruktury w regionie 3SI czy też ogólnie wzmocnienie rozwoju gospodarczego tego regionu.

Realizacji tych celów szczególnie przysłużyć się ma implementacja przedsięwzięć zapisanych w ramach tzw. listy priorytetowych projektów infrastrukturalnych (*The List of Priority Interconnection Projects*). Powstała ona podczas szczytu w Bukareszcie w 2018 r. i obejmowała wówczas 48 projektów. Obecnie ich liczba wynosi 91, z czego blisko połowa dotyczy infrastruktury transportowej, z kolei pozostałe – energetycznej i cyfrowej. Równocześnie najwięcej projektów do tej listy zgłosiły Chorwacja i Węgry – po 17 oraz Polska – 12. Dla porównania: Austria nie zgłosiła żadnego, a Czechy tylko jeden. Nie jest to równoznaczne z tym, że projekty ich nie obejmują, gdyż ponad połowa wszystkich planowanych inicjatyw jest dwu- lub wielostronna. Oznacza to jedynie, że państwa te nie zaangażowały się w proces ich przygotowania w ramach listy.

Spośród wszystkich projektów znajdujących się na liście dotychczas pięć uzyskało status zakończonych. Dwa z nich dotyczą infrastruktury transportowej: modernizacji chorwackiego terminala kontenerowego w porcie w Rijecie (265 mln euro) i systemu przetwarzania danych hydrologicznych, opomiarowania oraz alarmowania w biegu drogi wodnej Dunaju – FAIRway Dunaj (22 mln euro), a trzy – infrastruktury energetycznej: budowy interkonektora gazowego Polska-Litwa (GIPL) (zgłoszonego jako dwa projekty: polski – 330 mln euro i litewski – 136 mln euro) oraz tłoczni gazu w ramach chorwackiego systemu przesyłowego (25 mln euro). Tym samym koszt ukończonych projektów nie przekracza 1 mld euro, podczas gdy łączna wartość wszystkich znajdujących się na priorytetowej liście szacowana jest na ponad 168 mld euro.

Przy tak znaczącej wartości projektów kluczowe staje się pytanie o źródła ich finansowania. Najnowszy raport 3SI w tym zakresie przewiduje, że znaczna część z tej kwoty ma zostać pokryta ze środków unijnych – 40%, z czego większość w ramach instrumentu Łącząc Europę (*Connecting Europe Facility*, CEF). Drugim kluczowym źródłem finansowania mają być środki krajowe – 24%. Kolejnym natomiast Fundusz Inwestycyjny Inicjatywy Trójmorza (*Three Seas Initiative Investment Fund*, 3SIIF) – 9%. Ponadto projekty miałyby być finansowane ze środków Europejskiego Banku Inwestycyjnego, (*European Investment Bank*, EIB) – 9% oraz Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju (*European Bank for Reconstruction and Development*, EBRD) – 4%. Pozostałe 14% z „innych źródeł”.

Zgromadzone środki i inwestycje 3SIIF. Planowane zaangażowanie kapitałowe Funduszu Inwestycyjnego Inicjatywy Trójmorza w realizację priorytetowych projektów 3SI oraz ich obecnie szacowana wartość oznaczają inwestycje na poziomie ponad 15 mld euro. Tymczasem 3SIIF zebrał dotychczas niespełna 1 mld euro. Równocześnie kwota ta nie uwzględnia zapowiedzianej na szczycie w Rydze inwestycji amerykańskiej agencji DFC (*U.S. International Development Finance Corporation*) w wysokości 300 mln dolarów (ok. 280 mln euro), gdyż

wciąż nie ma oficjalnej informacji o jej finalizacji. Głównymi inwestorami 3SIIF pozostają regionalne banki rozwoju, poczynając od polskiego Banku Gospodarstwa Krajowego (BGK) z przeważającym wkładem kapitałowym (750 mln euro). Warto także zaznaczyć, że poza 3SIIF wciąż pozostają instytucje finansowe z trzech państw uczestniczących w 3SI: Austrii, Czech i Słowacji.

Należy też podkreślić, że z jednej strony celem 3SIIF jest wkład w poprawę infrastruktury w regionie 3SI poprzez finansowanie kluczowych projektów w tym zakresie. Tym samym 3SIIF ma angażować kapitał w przedsięwzięcia biznesowe, które przyniosą korzyści przynajmniej dwóm państwom z tego regionu i będą dotyczyć infrastruktury trzech kluczowych dla 3SI płaszczyzn: transportu, energetyki lub cyfryzacji. Z drugiej jednak strony jego celem jako funduszu komercyjnego jest dokonywanie inwestycji z oczekiwaniem osiągnięcia zysku. Stąd też Fundusz zarządzany jest przez firmę Amber Infrastructure Group, która specjalizuje się w zarządzaniu inwestycjami w infrastrukturę.

Dotychczas 3SIIF dokonał pięciu inwestycji. Były to zakupy udziałów w spółkach:

- Cargounit – zajmującej się leasingiem lokomotyw w Europie Środkowej, z siedzibą w Polsce,
- Greenergy – budującej centrum danych w Estonii,
- Enery – działającej w obszarze odnawialnych źródeł energii, z Austrii,
- BMF Port Burgas EAD – będącej głównym operatorem w porcie Burgas w Bułgarii,
- R.Power – budującej instalacje fotowoltaiczne m.in. w Polsce.

Wnioski. Realizacja priorytetowych projektów infrastrukturalnych w ramach Inicjatywy Trójmorza jest kluczem do osiągnięcia jej strategicznych celów – wzmocnienia regionalnej współpracy i długoterminowego rozwoju gospodarczego. Pozyskanie odpowiedniego finansowania na te projekty stanowi jednak istotne wyzwanie. Obecnie zakłada się, że głównym źródłem środków na ich realizację będą fundusze unijne i krajowe (w sumie prawie 2/3 całego finansowania). Równocześnie istotną rolę przypisuje się także Funduszowi Inwestycyjnemu Inicjatywy Trójmorza (niespełna 1/10 całego finansowania). Środki zebrane dotąd w 3SIIF są jednak zdecydowanie niewystarczające względem potrzeb, co stawia pod znakiem zapytania możliwości realizacji planowanych projektów. Szczególnie że dotychczasowe inwestycje 3SIIF, choć odpowiadają kluczowym dla 3SI obszarom infrastruktury transportowej, energetycznej i cyfrowej, nie są bezpośrednio związane z realizacją przedsięwzięć znajdujących się na liście projektów priorytetowych.

W świetle obecnej sytuacji finansowej istotne staje się nie tylko zwiększenie zaangażowania państw uczestniczących w 3SI, ale również poszukiwanie nowych, przede wszystkim prywatnych źródeł finansowania. W przypadku projektów infrastrukturalnych, które są często kosztowne i długoterminowe, istotne jest stworzenie atrakcyjnych warunków dla prywatnych inwestorów poprzez odpowiednie ramy regulacyjne z ewentualnym wykorzystaniem modeli partnerstw publiczno-prywatnych. Dodatkowym elementem strategii przyciągania kapitału powinno być podejmowanie działań mających na celu zwiększenie rozpoznawalności zarówno samej 3SI, jak i jej narzędzia finansowego – 3SIIF.