

26 lipca 2017 r. Rada Ministrów przyjęła Politykę Rządu w zakresie rozwoju partnerstwa publiczno-prywatnego. Polityka PPP jest pierwszą rządową kompleksową wizją rozwoju partnerstwa publiczno-prywatnego w Polsce. Jej głównym celem jest zwiększenie skali i efektywności inwestycji realizowanych w formule PPP. Perspektywy wdrażania Polityki PPP obecne są w dokumentach różnych ministerstw – w zakresie realizacji należących do ich kompetencji zadań publicznych.

Kwestie związane z PPP znajdziemy m.in. w dokumentach Ministerstwa Infrastruktury. Opowiada o nich Szymon Huprys, rzecznik prasowy resortu.

Jakie są perspektywy wdrażania Polityki PPP przez Ministerstwo Infrastruktury w zakresie realizacji należących do jego kompetencji zadań publicznych. W szczególności proszę o podanie, na ile PPP występuje w dokumentach programowych resortu i na ile jest zgodne z ogólną polityką PPP?

Szymon Huprys: Obowiązujący Program Budowy Dróg Krajowych (PBDK) na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.) przewiduje możliwość finansowania projektów inwestycyjnych w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego i w formule drogowych spółek specjalnego przeznaczenia. W obu przypadkach przewidywane jest zaangażowanie kapitału prywatnego do realizacji kluczowych inwestycji. Wspólnie z Ministerstwem Inwestycji i Rozwoju (MIiR) rozważamy budowę 6 odcinków autostrad i dróg ekspresowych w systemie PPP: S6 Zachodnia Obwodnica Szczecina, Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej w ciągu S6, a także S6 na odcinku Koszalin-Gdańsk. Rozważamy również budowę w systemie PPP odcinka S10 Toruń-Bydgoszcz, autostrady A2 od Siedlec do granicy państwa oraz A18 Olszyna-Golnice. Decyzje co do zakwalifikowania tych odcinków do formuły PPP jeszcze nie zapadły. Właściwym do podejmowania takich decyzji resortem jest MIiR.

Jak PPP może wspierać i uzupełniać proces wykorzystania środków UE, a na ile ma być alternatywnym dla dotacji instrumentem rozwoju regionalnego?

Szymon Huprys: Uważnie przyglądamy się różnym mechanizmom finansowania inwestycji drogowych, co przede wszystkim spowodowane jest ograniczonym limitem wydatków z Krajowego Funduszu Drogowego (KFD) – podstawowego źródła finansowania budowy dróg krajowych, w tym autostrad, w Polsce. Dotyczy to również projektów koncesyjnych. Na przykładzie czterech projektów koncesyjnych autostrad: A1 Gdańsk – Toruń, A2 Świecko – Nowy Tomyśl, A2 Nowy Tomyśl – Konin oraz A4 Katowice – Kraków, można wskazać różnice w warunkach kontraktowych. Skutkuje to m.in. różnymi sposobami kształtowania stawek opłat za przejazd. W dwóch kontraktach opłaty za przejazd są przychodem koncesjonariusza i podstawowym źródłem finansowania obsługi projektu. Zaletą tej metody rozliczeń jest przeniesienie ryzyka popytu i ruchu na stronę prywatną, natomiast wadą – brak możliwości wpływu strony publicznej na wysokość i kształt stawek opłaty za przejazd. Z kolei dwie pozostałe koncesje dają ministrowi właściwemu ds. transportu pełne prawo wpływu na wysokość opłat. Przy czym, ryzyko ruchu, a co za tym idzie wysokości przychodów z opłat wpływających do KFD, leży po stronie publicznej. Ponosi ona także stałe, dość wysokie opłaty okresowe na rzecz partnera prywatnego. Zdarza się, że odcinki o niskim natężeniu ruchu mogą okazać się mało atrakcyjne z punktu widzenia wysokości przychodów z opłat i dlatego partner prywatny będzie oczekiwał stałego, gwarantowanego strumienia finansowania – czyli np. opłaty za dostępność. Fakty i analizy wskazują, że decyzja o sposobie finansowania powinna być podejmowana oddzielnie dla każdego projektu, biorąc pod uwagę jego specyfikę. Czasem może to determinować model finansowania, np. wysokie natężenie ruchu dobrze rokuje dla potencjalnych przychodów z poboru opłat i być może projekt o takiej charakterystyce

zainteresowałby partnera prywatnego. Z drugiej strony, sposób realizacji projektu mogą wskazywać także potrzeby strony publicznej. Tu przykładem jest odcinek autostrady A1 Tuszyn – Częstochowa. Początkowo był on planowany do realizacji w formule partnerstwa publiczno-prywatnego. Podmioty, które zgłosiły chęć budowy i z którymi podpisano umowę, nie były w stanie zapewnić jej finansowania. W 2015 r. rozważano realizację tego odcinka przez drogową spółkę specjalnego przeznaczenia (dssp). Do jej powołania konieczne byłoby podjęcie szeregu czynności i zmian prawnych, technicznych i finansowych, także na poziomie prawodawstwa UE. Na ten proces potrzeba dodatkowo co najmniej 2 lata, dlatego podjęto decyzję o skierowaniu inwestycji do realizacji w systemie tradycyjnym. Głównym argumentem za takim rozwiązaniem okazał się właśnie czas realizacji – dzięki przyspieszeniu możliwe będzie szybsze zakończenie budowy całego ciągu autostrady i dokończenie szkieletu komunikacyjnego kraju.

Obecnie nie planujemy realizacji kolejowych projektów infrastrukturalnych w formule PPP. Do 2023 roku finansowanie inwestycji będzie opierać się głównie na funduszach unijnych oraz środkach z budżetu państwa i środkach PKP PLK (np. pozyskiwanych z Europejskiego Banku Inwestycyjnego). Z uwagi na duże prawdopodobieństwo ograniczenia środków UE w kolejnej perspektywie, analizowane są różne modele finansowania projektów po 2023 r. – także PPP. Projekt budowy systemu Kolei Dużych Prędkości (KDP) jest przedsięwzięciem cywilizacyjnym. Decyzje dotyczące ewentualnej budowy muszą zostać podjęte w oparciu o przeprowadzone analizy, wyniki prac studialnych oraz możliwości finansowe państwa. Model partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP) to rozwiązanie, które może przyspieszyć budowę w stosunku do metody tradycyjnej, ale na tym etapie jest jeszcze za wcześnie na odpowiedź na pytanie o model finansowania. Przed przystąpieniem do budowy KDP należy uwzględnić cały kontekst funkcjonowania systemu transportowego w kraju. Konieczne jest zapewnienie zrównoważonego i synergicznego rozwoju wszystkich gałęzi transportu, ze szczególnym naciskiem na ich multimodalność. Inwestycja w KDP musi wynikać z ekonomicznie uzasadnionej konieczności zapewnienia sprawnego przewozu osób, który w pełni realizuje oczekiwania mieszkańców i gospodarki. Nie zapadła jeszcze decyzja odnośnie do formuły jej finansowania. Projekt budowy KDP musi również uwzględniać potrzebę obsługi projektowanego Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Kwestia dobrego powiązania CPK z innymi środkami transportu wydaje się kluczowa w kontekście potencjalnego sukcesu tej inwestycji. CPK musi stanowić integralną część systemu transportowego kraju. W celu zwiększenia dostępności portu lotniczego i umożliwienia dużej liczbie pasażerów korzystania z usług lotniska duże znaczenie ma prawidłowe wkomponowanie lotniska w system transportowy i właściwe organizowanie transportu naziemnego. Dobre połączenie portu lotniczego z systemem sieci kolejowej przyczyni się do wykorzystania jego potencjału, a tym samym generowania dodatkowych korzyści dla gospodarki. Niemniej jednak, realizacja budowy CPK będzie musiała prowadzić do kompleksowej przebudowy systemu krajowego transportu pasażerskiego, zintegrowanego z systemem transportu międzynarodowego.

Wywiad pochodzi z Biuletynu partnerstwa publiczno-prywatnego nr 4, wydawanego w ramach projektu „Rozwój partnerstwa publiczno – prywatnego w Polsce”. Projekt jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój.

Projekt jest realizowany przez Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju we współpracy z ogólnopolskimi stowarzyszeniami jednostek samorządu terytorialnego – Związkiem Miast Polskich i Związkiem Powiatów Polskich, organizacją zrzeszającą przedsiębiorców – Konfederacją Lewiatan oraz organizacją pozarządową – Fundacją Centrum Partnerstwa Publiczno-Prywatnego.

Biuletyn to ważny element projektu. Jego celem jest upowszechnianie wiedzy i doświadczeń z zakresu

PPP może przyspieszyć inwestycję - wywiad z Szymonem Huptyś

Kategoria: Wywiady

Opublikowano: niedziela, 01, lipiec 2018 21:05

Sylwia Cyrankiewicz-Gortyńska

Odsłony: 1846

PPP, w trakcie realizowanego projektu.