PPP w projektach autostradowych i drogowych (I) Model współpracy

Utworzono: piątek, 17, grudzień 2010 08:26 Paweł Szaciłło



Partnerstwo publiczno–prywatne (PPP) w sektorze drogowym polega na współpracy partnera publicznego i prywatnego w ramach jednej umowy przy budowie i wieloletniej obsłudze infrastruktury drogowej. Partner prywatny ponosi część ryzyka wynikającego z projektu, jak również może partycypować w finansowaniu budowy.

PPP pozwala na realizację inwestycji bez obciążenia limitu długu publicznego jednostki publicznej oraz rozłożenie zobowiązań jednostki publicznej na wiele lat. Partner prywatny, który jednocześnie projektuje, buduje i obsługuje infrastrukturę drogową przez wiele lat, ma motywację do wykorzystania w projektowaniu i budowie najbardziej efektywnych rozwiązań i dostosowania infrastruktury do przyszłej eksploatacji. W ten sposób jednostka publiczna korzysta z doświadczenia partnera prywatnego oraz wyższej efektywności pracy, jaka charakteryzuje sektor prywatny.

Model PPP wykorzystywany jest zarówno do budowy nowych dróg i autostrad, jak i do remontu i modernizacji oraz eksploatacji istniejących dróg. Projekty PPP w sektorze drogowym obejmują także mosty, tunele i inne elementy drogowej sieci transportowej oraz autostrady nieobjęte poborem opłat. Rzadziej wykorzystuje się PPP do budowy dróg miejskich, chociaż istnieją przykłady także takiego zastosowania, w większości dotyczące obwodnic dużych miast. W systemie PPP wybudowana została chociażby obwodnica Madrytu.

W typowych projektach drogowych realizowanych metodą PPP dwa z trzech podstawowych ryzyk występujących w projekcie, czyli ryzyko budowy i ryzyko eksploatacji, są ryzykami strony prywatnej. Alokacja trzeciego z głównych ryzyk - ryzyka popytu - jest uzależniona od tego czy pobór opłat od użytkowników jest możliwy (technicznie i prawnie) i zasadny (finansowo i społecznie), od decyzji kto

Phoca PDF

ma kształtować wysokość opłat za przejazd jeżeli mogą być wprowadzone oraz od tego czy wysokość przychodów generowanych przez projekt z opłat jest wystarczająca dla pokrycia zobowiązań kredytowych strony prywatnej przy jednoczesnym osiągnięciu racjonalnego poziomu zysku z projektu. Przypisanie ryzyka popytu dokonuje się przez zastosowanie odpowiedniego mechanizmu płatności/wynagrodzenia dla partnera prywatnego, który przyporządkowuje ryzyko ruchu w sposób prezentowany w tabeli.

Mechanizm wynagradzania	Ryzyko ruchu
Pobór opłat od użytkowników przez partnera prywatnego (tzw. opłata bezpośrednia)	Po stronie prywatnej
Płatność za dostępność infrastruktury dla użytkowników (tzw. opłata za dostępność)	Po stronie publicznej
Płatność od strony publicznej uzależniona od liczby użytkowników (tzw. myto ukryte)	Dzielone, w większej części po stronie prywatnej

Pełne wdrożenie partnerstwa publiczno-prywatnego w sektorze drogowym rozpoczęło się w latach osiemdziesiątych dwudziestego wieku, chociaż istnieją też starsze koncesje na autostrady płatne (np. w Hiszpanii pierwsze koncesje zostały przyznane w 1967 roku). Obecnie drogi wybudowane w formule PPP funkcjonują w większości krajów europejskich, w tym w Polsce, oraz w Azji, Ameryce, Afryce i Australii.

Na świecie w latach 1985-2005 zrealizowano 389 projektów drogowych PPP o ogólnej wartości wynoszącej 175 mld USD. Najwięcej projektów PPP z zakresu drogownictwa zrealizowano w kolejności w: Ameryce Północnej, Europie, Ameryce Południowej i w Azji. Jednakże pod względem wartości projektów Europa i Azja prześcignęły Amerykę.

W większości państw europejskich funkcjonuje już wiele dróg i autostrad wybudowanych i eksploatowanych w systemie PPP, m.in. w Hiszpanii, Portugalii, Wielkiej Brytanii, Irlandii, Francji, Norwegii, Grecji, Niemczech, Polsce, Belgii, Czechach na Węgrzech, we Włoszech i w Holandii.

Niewątpliwym liderem wśród krajów europejskich jeżeli chodzi o realizację projektów (nie tylko drogowych) w metodzie PPP jest Wielka Brytania. Wiodącą metodą realizacji PPP w tym kraju jest tzw. Private Finance Initiative (PFI). W ramach tego rozwiązania na sektor prywatny przechodzą zadania związane z projektowaniem, finansowaniem, budową i utrzymaniem przedsięwzięcia. Zasadą, która kwalifikuje dany projekt do realizacji, jest tzw. value for money czyli zapewnienie, że korzyści osiągnięte przez partnerów mają wartość adekwatną do

Phoca PDF

zainwestowanych środków. W latach 1992-2008 w ramach PFI zrealizowano 510 projektów, w tym 43 projekty transportowe.

Paweł Szaciłło
zastępca dyrektora
PwC Polska Sp. z o.o.
Zespół: Transport Infrastruktura, Sektor Publiczny

Phoca PDF